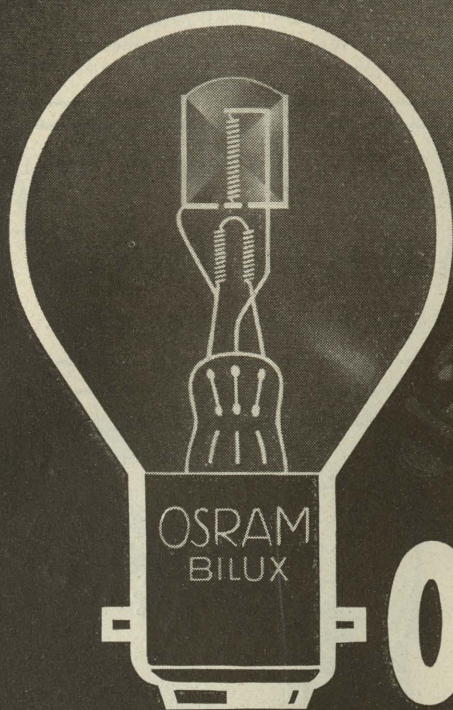




OSRAMÓWKI
reflektorowe do motocykli

IDEALNA OPONA

NA

ZŁE DROGI

FISK

AIR-FLIGHT

„VESTA”

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu
rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18 Reprezentacje i Agencje we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

KWAS

SIARKOWY CHEM. CZYSTY DO AKUMULATORÓW, BATERJI I T. P.
POLECA

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, KREDYTOWA 16, TEL. 426-16.



NAPRAWA I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

SZCZOTKI I KOLEKTORY DO DYNAMO FORD, FIAT, BERLIET, MATHIS, DUCCELLIER I INNYCH TYPÓW

M. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka 31

Telefon 409-15



Środek tak wspaniale uśmierzający ból, jest często przedmiotem podrabiania. Dlatego też przy bólu głowy i zębów, przeziębieniu, reumatyzmie, należy przyjmować tylko tabletki, które jak i opakowanie opatrzone są znakiem BAYER.

ISTNIEJE TYLKO JEDNA ASPIRINA!

CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY OD POŻARU

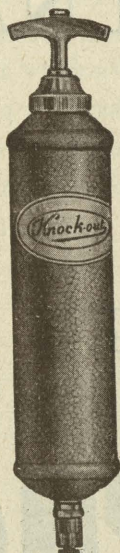
NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA Z GAŚNIC

„KNOCK OUT” TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

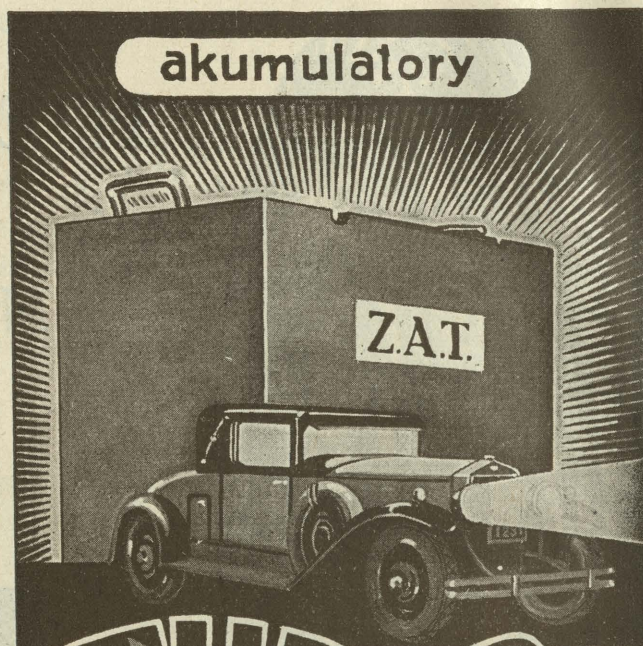
„KNOCK OUT” TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13, TEL. 322-85



SYST. TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.

WARSZAWA, UL. ŻEŁA Nr. 35, TELEFONY: 404-94

Oddziały: Bydgoszcz, Lwów, Poznań

KATOWICE, ULICA ŚW. PAŹŁA Nr. 6 TELEFON: 26-50

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET” — WARSZAWA, UL. HOŻA 33, TELEFON: 19-31



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 2

Luty

1931

SPIS RZECZY

	Str.
Międzyklubowy Zjazd Automobilowy	5
Elita Polskich Jeźdźców Automobilowych	8
Wycieczka do Afryki — Janusz Regulski	10
Jezioro Narocz — Zofja Klaczyńska	17
Automobilizm Wielkop. w r. 1930 — Alfred Chrzanowski	21
W Brazylii — B. P.	24
Przyrządy wtryskowe do szybkobieżnych silników Diesela — inż. Antoni Rościszewski	25
Znaki drogowe	28
Samochód na usługach prawa i zbrodni — Michał Godlewski.	28
Elektromagnetyczna skrzynka przekładniowa.	30
Zapoczątkowanie organizacji akcji ratowniczej na dro- gach publicznych w Polsce — Zofja Klaczyńska	31
Sport	33
Nowości konstrukcyjne	36

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

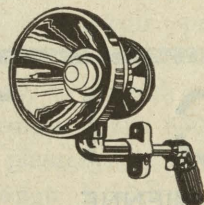
WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „
Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.		



Dla zamkniętego samochodu

niezbędny jest kierowany z wewnątrz dodatkowy reflektor ruchomy. Do tego celu służy reflektor „Zeiss” za pomocą którego można bez otwierania okna oświetlać numery domów, z oznaczeniami ulic i drogowaskazy. Zawdzięczając swej ruchliwości, pomocny jest on również bardzo przy nawracaniu i jeździe wstecz. Podobnie jak wszystkie reflektory Zeissa, posiada kryształowe zwierciadło, dzięki czemu nie traci wcale na sile świetlnej nawet po wieloletnim użyciu. Zakłada się bardzo łatwo do każdego samochodu.



ZEISS

Reflektor ruchomy Zeissa
kierowany z wewnątrz

niezbędny reflektor pomocniczy dla samo-
chodów zamkniętych

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
Dom Handlowy J. SEGALOWICZ
Warszawa, Szpitalna Nr. 3

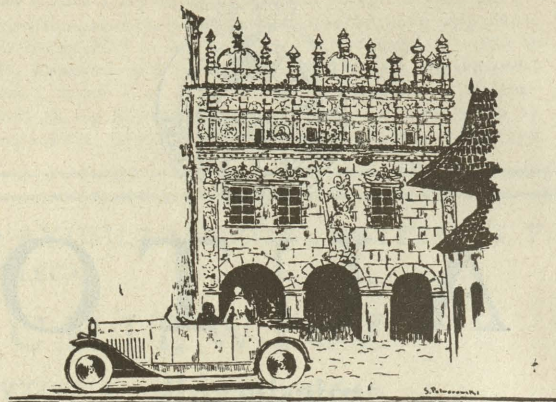
Telef.: 657-54 i 657-55. Adres telegr. „Segwicz — Warszawa“

Szczegółowy opis „Zeiss 363“ na żądanie bezpłatnie wysyła Carl Zeiss, Jena.



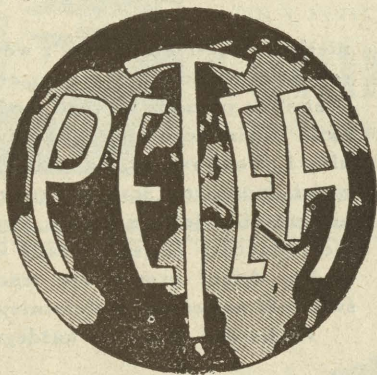
Wybierasz się w podróż
samochodem?

WSZELKICH NIEZBĘDNYCH
INFORMACYJ MAP I PRZE-
WODNIKÓW DOSTARCZY CI



BIURO TURYSTYCZNE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

w WARSZAWIE, AL. SZUCHA 10.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.

BIELSKO, ŚLĄSK

Telefon 2043
Telegr.: PETEA

AKUMULATORY

RADJOWE

SAMOCODOWE

TELEFONICZNE

KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

Tel. 339-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.



C I T R O Ë N

CZĘŚCI ZAMIENNE

STAŁE NA SKŁADZIE

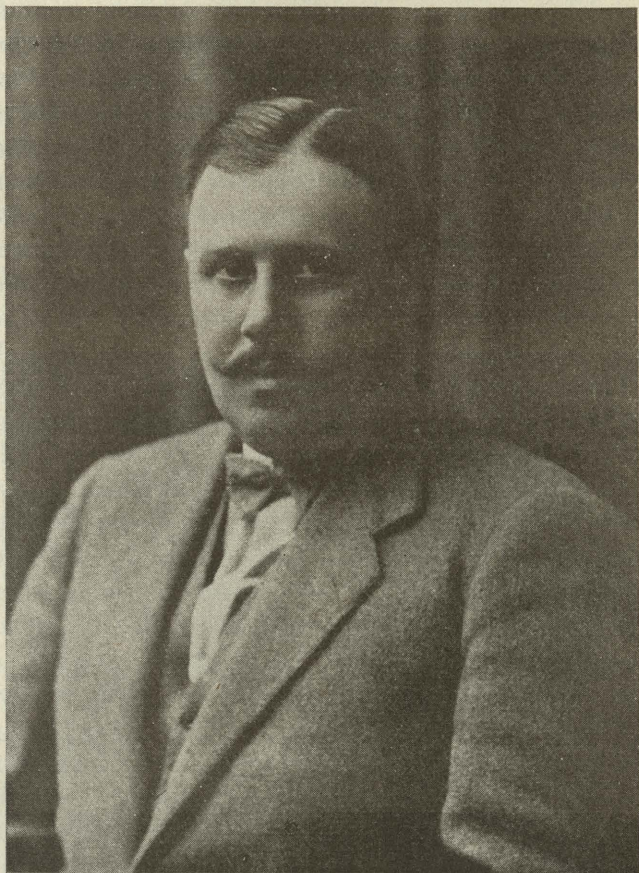
P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, KREDYTOWA 16, TEL. 426-16

PROSIMY O ODNOWIENIE PRENUMERATY
NA ROK 1931.

auto

luty 1931



MAURYCY hr. POTOCKI
Mistrz Polski w jeździe automobilowej na rok 1930.

MIĘDZYKLUBOWY ZJAZD AUTOMOBILOWY

Urządzany corocznie po zakończeniu sezonu sportowego Międzyklubowy Zjazd Automobilowy, odbył się w tym roku później niż zazwyczaj, bo dopiero dnia 11 stycznia. Wszystkie Kluby afiliowane okazały wielkie zainteresowanie Zjazdem, tak, iż w obradach wzięło udział 30 delegatów. Wobec nawału nasuwających się zagadnień, obrady o przebiegu rzeczowym i spokojnym, toczyły się przez pełne siedem godzin.

Obrady zagał krótkim przemówieniem powitalnym Prezes Automobilklubu Polski p. Karol hr. Raczyński, poczem oddał przewodnictwo w ręce Prezesa Komisji Sportowej A.P. p. Janusza Regulskiego, który przedstawił zebrany rezultaty ubiegłego sezonu sportowego oraz zmiany zasze na terenie międzynarodowym.

Z ciekawego sprawozdania dowiedzieliśmy się, że w roku ubiegłym odbyły się w Polsce ogółem 24 imprezy, w których udział wzięła poważna, jak na nasze warunki, liczba 550 zawodników. Największą szybkość na płaszczyźnie uzyskał inż. Henryk Liefeldt podczas wyścigu łódzkiego, rozwijając średnio 164 klm./g., a w terenie górskim najszybszym był Jan Ripper, osiągając podczas Wyścigu Tatrzańskiego przeciętną 79 klm./g. Natomiast najwytrwalszym kierowcą okazał się Julian Srzednicki, przejeżdżając podczas Zjazdu nad Morze kolosalny dystans 2169 klm. w 30 godzinach nieprzerwanej jazdy.

Następnym punktem porządku dziennego było oficjalne przyznanie tytułu Mistrza Polski w jeździe automobilowej na rok 1930. Z pięciu imprez liczących się do Mistrzostwa najmniejszą ilość punktów wyniósł (jak to podawaliśmy w numerze wrześniowym) p. Maurycy hr. Potocki, członek Automobilklubu Polski, jemu zatem przypada tytuł Mistrza Polski na rok 1930, co zebranie potwierdziło przez aklamację.

Ponieważ, jak wynikało ze sprawozdania p. Prezesa Regulskiego, nowy Mistrz Polski uzyskał w ubiegłym

sezonie cenzus sportowy niezbędny dla wejścia do Elity, więc jednocześnie przyjęto go na członka Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych.

W dalszym ciągu obrad przystąpiono do ustalenia krajowego kalendarza sportowego na sezon tegoroczny. Uchwalone terminy podajemy na innym miejscu.

Przy ustalaniu dat kalendarza sportowego rozwinęła się długotrwała dyskusja nad dwiema palącymi sprawami. Pierwszą z nich była kwestja bezpieczeństwa Zjazdów Gwiazdzystych, która przy obecnym regulaminie, zezwalającym na rozwijanie nieograniczonych szybkości przeciętnych, nie przedstawia się zadawalniająco. Wobec tego, że Zjazd nie miał na celu ustalenia regulaminów tegorocznych imprez sportowych, uchwalono aby wszystkie Kluby zastanowiły się nad tą sprawą i przygotowały odpowiednie wnioski na następne posiedzenie Komisji Międzyklubowej, które odbędzie się na wiosnę.

Drugą sprawą, nad którą debatowano znacznie dłużej, była sprawa finansowania wielkich imprez sportowych. Jeszcze przed rozpoczęciem obrad nad kalendarzem sportowym p. Prezes Regulski apelował do zebranych, aby w miarę możliwości starali się ograniczyć ilość kosztownych imprez, gdyż wobec niepomyślnej sytuacji finansowej mogą one przynieść deficyt, który zaciąży na całym życiu klubowym. Jednakże pewne minimum imprez reprezentacyjnych, stanowiących podstawę konkurencji o tytuł Mistrza Polski, musi zostać utrzymane, to też wyłoniła się kwestja, w jaki sposób imprezom tym zapewnić w dzisiejszych trudnych czasach oparcie finansowe. Obecnie z pośród imprez reprezentacyjnych największą troskę wzbudzają: Wyścig Tatrzański, który coprawda nie przyniósł ostatnio deficytu, ale może stać się deficytowym w razie niepogody, oraz lwowski Wyścig Okrężny, który już w roku ubiegłym zamknięty został z pokaźnym niedoborem. Powołując się na ten niepomyślny objaw, delegaci Małopolskiego Klubu Automobilowego i Krakowskiego Klubu Automobilowego wystąpili z projektami środków zaradczych.

Przedewszystkiem wypowiedziano się ostro przeciwko nagrodom pieniężnym, które ogromnie podwyższają wydatki związane z organizacją imprezy a zawodzą zupełnie nadzieje, jeśli chodzi o powiększenie konkurencji. Zawodnicy polscy nigdy się dotąd specjalnie nie starali o zdobywanie nagród pieniężnych, zagraniczni zaś kierowcy przywykli angażować się do wyścigów jedynie po otrzymaniu pieniędzy z góry i nagrody rozdzielane po rozegraniu imprezy wcale ich nie pociągają. Skasowanie nagród pieniężnych nie wpłynie zatem wcale na liczebność konkurencji, a odciąży ogromnie wydatki na organizację.

Oczywiście, że jest to dopiero jeden ze środków. Drugim środkiem, według projektu wnioskodawców, miałyby być wspólne organizowanie wielkich imprez

przez wszystkie Kluby afiliowane, z tem że Międzyklubowa Komisja Automobilowa dysponowałaby pewnym funduszem, z którego pokrywałoby się ewentualne deficyty. Wnioskodawcy brali pod uwagę jeszcze i ten wzgląd, że organizacja imprezy w rodzaju Wyścigu Tatrzańskiego wymaga zmobilizowania na szereg tygodni całej armji pracowników, co przerasta siły i możliwości pojedynczego Klubu. Projekt ten jednak nie znalazł uznania, a to dla dwóch powodów.

Przedewszystkiem, na co słusznie zwrócił uwagę p. Prezes Regulski, powierzenie organizacji jakiegokolwiek imprezy zespołowi Klubów osłabiłoby ogromnie inicjatywę i energję, z jaką pojedyncze Kluby pracują obecnie nad swemi raidami i wyścigami. Przyniosłoby to polskiemu sportowi automobilowemu na pewno większą szkodę, niż nawet nieurządzenie jakiegś imprezy w okresie niesprzyjających warunków ekonomicznych. Pozyskanie współpracowników z pośród członków innych Klubów nie na wiele by się danemu Klubowi przydało, gdyż panowie ci, nie znając miejscowych warunków, raczej przeszkadzaliby niż pomagali przy organizacji. Wszystko to razem mogłoby jedynie doprowadzić do wzajemnego składania odpowiedzialności i w rezultacie do kwasów i nieporozumień.

Najważniejszym zaś względem, przemawiającym przeciwko wnioskowi, jest ten, że niema żadnego konkretnego powodu, aby nasze imprezy sportowe miały być deficytowe. Stwierdzić bowiem należy stanowczo, że każda impreza samochodowa przynosi zyski, jeśli nie w postaci przewyżki dochodów nad wydatkami związanymi z organizacją, to w każdym razie w postaci ogromnych korzyści, jakie osiąga miejscowość, w której się rozgrywają wyścigi czy inne zawody automobilowe. Dlatego zagranicą niektóre miejscowości całkowicie pokrywają wydatki związane z organizacją imprez automobilowych, a Kluby dają tylko ludzi do pracy. U nas, niestety, jest po większej części odwrotnie. Zarządy miast lub uzdrowisk nie tylko nie chcą wspomagać imprez automobilowych, które ściągają gości z całego kraju i z zagranicy, przyczyniając się w ten sposób do wzbogacenia i ożywienia danych miejscowości, ale wprost przeciwnie czynią niejednokrotnie wiele trudności. Należy zatem starać się, ażeby usunąć ten nienormalny stan rzeczy.

W wyniku ożywionej dyskusji wyłonioną została podkomisja, która uchwaliła rezolucję, zalecającą skasowanie nagród pieniężnych, wyłonienie Komisji Gospodarczej oraz rozważenie sprawy stworzenia funduszu sportowego.

Na tem wyczerpane zostały sprawy sportowe, ustępując miejsca obradom w sprawach turystycznych, które toczyły się pod przewodnictwem Prezesa Komisji Turystycznej A. P. p. inż. Mieczysława Rappe. Przewodniczący w dłuższem przemówieniu poinformował

zebranych o pracach Komisji Turystycznej oraz o projektach ważnych ustaw, które wniesiono do ciała ustawodawczych. (Ustawy te omówimy szczegółowo w następnych numerach *Auta*). Następnie rozpatrywano wnioski Łódzkiego Automobil-Klubu w sprawie naprawy dróg w okolicach Łodzi oraz w sprawie przejazdów kolejowych i kierunkowskazów na tramwajach, jak również wniosek Krakowskiego Klubu Automobilowego w sprawie napisów na hotelowych tarczach polecających.

W trzeciej i ostatniej części obrad omawiano, pod przewodnictwem Vice-Prezesa A. P. p. Janusza Regulskiego sprawy administracyjne i ogólne. Dyrektor Biura A.P. p. Jan Tomicki oznajmił zebranim na wstępie, że Automobilklub Polski rozpoczyna wydawanie Międzynarodowych Świadczeń samochodowych oraz Międzynarodowych Pozwoleń na prowadzenie, które umożliwiać będą automobilistom prowadzenie zagranicą innych samochodów oprócz własnego wozu, poczem podał do wiadomości obecnych obowiązujące z dniem 1 lutego r. b. niższe opłaty za tryptyki i książeczki

z przepustkami granicznymi. Dalej rozpatrywano i przyjęto wnioski Automobilklubu Polski, dotyczący pobierania kaucji przy wystawianiu tryptyków oraz zastanawiano się nad wnioskiem Łódzkiego Automobil-Klubu w sprawie przyjmowania do Klubów członków, zamieszkałych w rejonach innych Klubów. Nakoniec rozwinęła się jeszcze dyskusja nad sprawą umów afiliacyjnych.

Kończąc obrady p. Prezes Regulski wyraził nadzieję, że Międzyklubowa Komisja Automobilowa będzie się w przyszłości częściej zbierać na narady, być może nawet, że cztery razy do roku, poczem zaproponował zebranim, jako termin następnego jej posiedzenia dzień 22 marca r. b. Propozycję tę obecni zaakceptowali.

Zjazd zakończony został wieczorem zebraniem towarzyskiem w salonach Automobilklubu Polski, na którym Prezes A. P. p. Karol hr. Raczyński wręczył pani Maurycowej hr. Potockiej, zastępującej nieobecnego w Warszawie męża, odznakę Mistrza Polski w jeździe automobilowej na rok 1930.



Prezes Automobilklubu Polski p. Karol hr. Raczyński wręcza pani Maurycowej hr. Potockiej odznakę Mistrza Polski w jeździe automobilowej, zdobytą przez jej męża w imprezach zeszłorocznych.

ELITA POLSKICH JEŹDZCÓW AUTOMOBILOWYCH

Niewielu zapewne automobilistów zdaje sobie dokładnie sprawę, co to takiego jest Elita Polskich Jeźdźców Automobilowych. Ponieważ zaś w naszym sprawozdaniu z Międzyklubowego Zjazdu Automobilowego jest mowa o przyjęciu na członka Elity nowego Mistrza Polski, warto przy tej okazji zapoznać się bliżej z tem ugrupowaniem.

Inicjatywa utworzenia Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych wyszła z Iona Komisji Sportowej A.P. jeszcze w roku 1928. Powołując do życia to nowe ugrupowanie, miał Automobilklub Polski na uwadze z jednej strony rozwój sportu automobilowego w Polsce, a z drugiej strony chęć podkreślenia zasług tych automobilistów polskich, którzy przez swój udział w zawodach automobilowych najbardziej się przyczynili do rozwoju tego sportu, a równocześnie złożyli dowody swego wysokiego usportowienia, specjalnych zdolności w kierowaniu samochodem w różnorodnych zawodach i znajomości techniki sportowo-automobilowej.

Obrady nad statutem Elity toczyły się przez czas dłuższy. Ustalono, że aby być przyjętym do Elity kandydat musi zdobyć wysoki cenżus sportowy, a więc między innymi pięciokrotnie zająć jedno z pierwszych pięciu miejsc, w ogólnej klasyfikacji w oficjalnych polskich otwartych zawodach automobilowych, dwukrotnie także miejsce w zawodach międzynar., oraz

uzyskać oficjalnie szybkość 110 klm./g. Pozatem członkami Elity mogą zostać również automobiliści, którzy odznaczyli się w zawodach samochodowych, urządzanych przed 1905 rokiem.

Pierwsze wybory do Elity odbyły się w dniu 15 marca 1930 r. na posiedzeniu Międzyklubowej Komisji Automobilowej w Warszawie. Pierwszym członkiem Elity został wybrany Prezes A. P. p. Karol hr. Raczyński, który jeszcze przed 1905 rokiem brał udział w szeregu imprez zagranicznych. Następnie przyjęci jeszcze zostali następujący kandydaci: p. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A.P., p. inż. Henryk Liefeldt, Pierwszy Mistrz Polski w jeździe automobilowej, p. Jan Ripper, Mistrz Polski na rok 1929, ś. p. Paweł Bitschan, p. Adam hr. Potocki i p. Stanisław Szwarcsztejn.

Na ostatniem posiedzeniu Międzyklubowej Komisji Automobilowej do Elity wszedł, jako ósmy jej członek,

pan Maurycy
hr. Potocki,
Mistrz Pol.
na rok
1930.

CZŁONKOWIE ELITY

U góry:

P. inż. Henryk Liefeldt Pierwszy Mistrz Polski, p. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P., p. Maurycy hr. Potocki Mistrz Polski na rok 1930 i p. Jan Ripper Mistrz Polski na rok 1929.

U dołu:

P. Karol hr. Raczyński Prezes Automobilklubu Polski, ś. p. Paweł Bitschan, p. Stanisław Szwarcsztejn i p. Adam hr. Potocki.



Dlaczego?

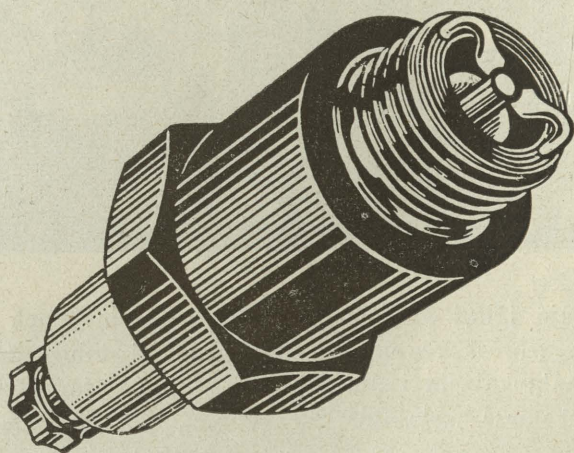
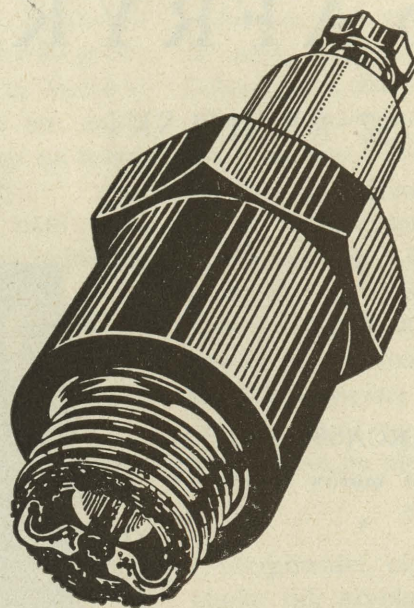
Dlaczego świece są zaolejone i zakopcone?

Dlaczego zapłon jest niepewny?

Dlaczego rozruch jest utrudniony?

Dlaczego stale znów te nieznośne niedomagania w pracy silnika, które w tak wielkim stopniu zmniejszają rozkosz jazdy samochodem?

Dlaczego?



Ponieważ zastosowanie niewłaściwego oleju wywołuje tworzenie się osadów, które zbierają się na elektrodach świece i uniemożliwiają powstanie silnej iskry. Właściwe smarowanie, a więc zastosowanie właściwej marki Gargoyle Mobiloil, jest najpewniejszym środkiem zapobiegawczym przeciwko powstawaniu osadów. Gdy Lindbergh po swym przelocie z New-Yorku przez Atlantyk wylądował w Paryżu, 18 świec jego silnika znajdowało się w takim stanie, jakgdyby dopiero co przysłane były one z fabryki. Dlaczego? Bo Lindbergh stosował przy przelocie przez Atlantyk Gargoyle Mobiloil!

Gargoyle Mobiloil

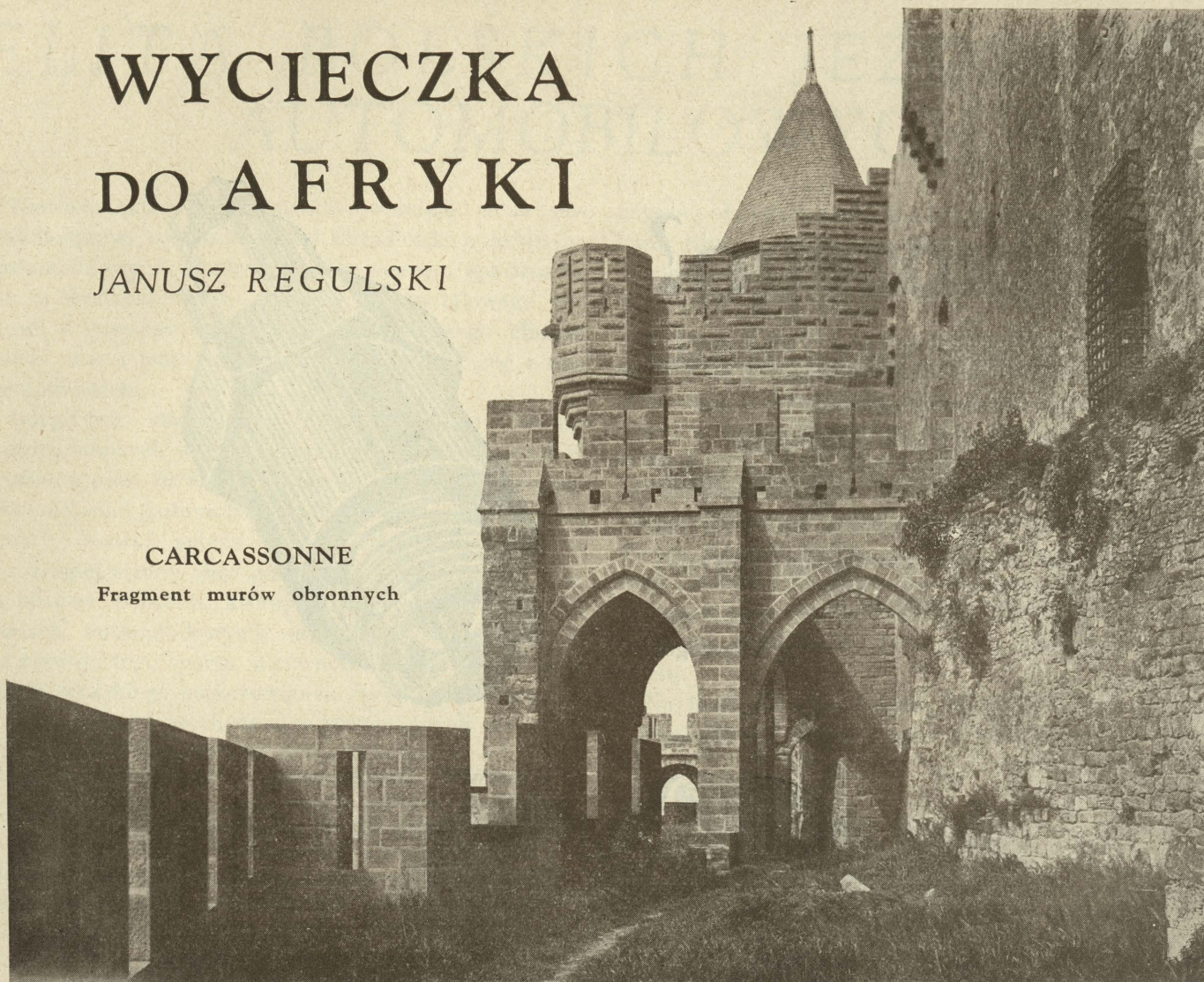
VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE-WARSZAWA

WYCIECZKA DO AFRYKI

JANUSZ REGULSKI

CARCASSONNE

Fragment murów obronnych



II.

W Genewie mały wypoczynek. W ciągu tych trzech dni jazdy z Warszawy, prawie że nie wysiadaliśmy z samochodu. Rozkosze takiego wypoczynku tylko automobilista ocenić potrafi.

Wiatr, deszcz, śnieg i słońce zrobiły z nas już innych ludzi. Warszawa, interesy, polityka, zła konjunktura i masę tych drobnych wypadków i wypadeczków co się na ten nudny kierat życia codziennego składają, wszystko to okryło się już w pamięci jakby mgłą, straciło na aktualności, stało się odrazu daleką przeszłością.

Pełno ludzi w koło nas, a jednak czujemy się zupełnie sami, całkowicie swobodni i niezależni. To uczucie pozbycia się wszelkich obo-

wiązków, wywołuje jakąś szaloną, dziecinną radość, wprost rozpiera.

Kąpiel, doskonała kolacja i długie spanie. To jest nasze hasło dnia.

* * *

Z Genewy jeden skok i już jesteśmy we Francji.

Droga, od poziomu spienionych wód Rodanu, krętą linią wyciąga się wysoko w górę.

Na stromem zboczu, przyczepiony do skał, biały i strojny, rozsiadł się na swej drodze stary fort l'Ecluse. Dawny to nasz znajomy. W poprzednich wędrowkach, spotkał się już z nim. Wtedy wyrósł przed nami z czerni nocnej, wybiełony światłami reflektorów, niczym jakiś zamek zaczarowany, zimny i groźny.

Dziś w promieniach słońca, na tle wspaniałej doliny jest miły, łagodny i jakby uśmiechnięty.

W tem miejscu Rodan przebieł się przez łańcuch gór Jura, wyłobził przepastną dolinę, stanowiącą jakby bramę pomiędzy Szwajcarią i Francją.

Groźny ongiś fort stał na jej straży.

* * *

Mijamy malownicze góry Jura, ukrytą wśród nich, przeglądającą się wiecznie w pięknym jeziorze, Nantue, potem mignął nam przed oczami Lyon i stąd już wzdłuż Rodanu, wśród rozbudzonej z zimowego snu zieleni, spadamy powoli wprost na południe, ku lazurowym brzegom Morza Śródziemnego.

Tu należy już zmniejszyć tempo jazdy. Pierwsze ostrzeżenie w tym kierunku daje nam małe miasteczko Vienne, oddalone zaledwie kilkadziesiąt kilometrów od Lyonu.

Na małym placu, z pośród pierścienia mieszczańskich kamieniczek, wyrasta przed nami ni stąd ni zowąd prawdziwa świątynia rzymska.

Przecieramy oczy. A jednak jest, oryginalna, niosąca na swych smukłych kolumnach aż dwadzieścia wieków. Dowiadujemy się, że to skromne dziś miasteczko, kiedyś stanowiło jedną z ważniejszych placówek rzymskich. Są tu i inne jeszcze po nich pamiątki.

Nieco dalej w Orange przecina nam drogę imponująca rzymska brama tryumfalna, o trzech arkadach, wspartych na 12 kolumnach korynckich. Oprócz tego w środku miasta wznosi się wspaniały teatr rzymski.

Trudno, trzeba się zatrzymać, urwimy parę godzin Afryce, ale tego cuda pominąć nie można.

Fasada mierzy 37 mtr. wysokości! Widownia obliczona na 12.000 osób, rozłożona amfiteatralnie, kamieniami łukami biegnie wysoko ku górze.

Patrząc na tak potężną budowlę, stojącą spokojnie 2.000 lat, nasuwają się smutne refleksje na temat postępów ludzkości.

Avignon prezentuje nam znów olbrzymi i surowy pałac papieżów, wygnańców włoskich z XIV wieku, którzy tu na jakiś czas stolicę swą zmuszeni byli przenieść, wzniesli potężne mury i wieżycy obronne, do dziś otaczające całe miasto.

Dalej w stronę morza Śródziemnego, aż się roi od ruin zamków, miast obronnych, kościołów ufortyfikowanych. Wskazuje to wszystko dobitnie, że ongiś mieszkańcy tu-tejsi nie pędzili tu spokojnego żywota, że mocno musieli się od-

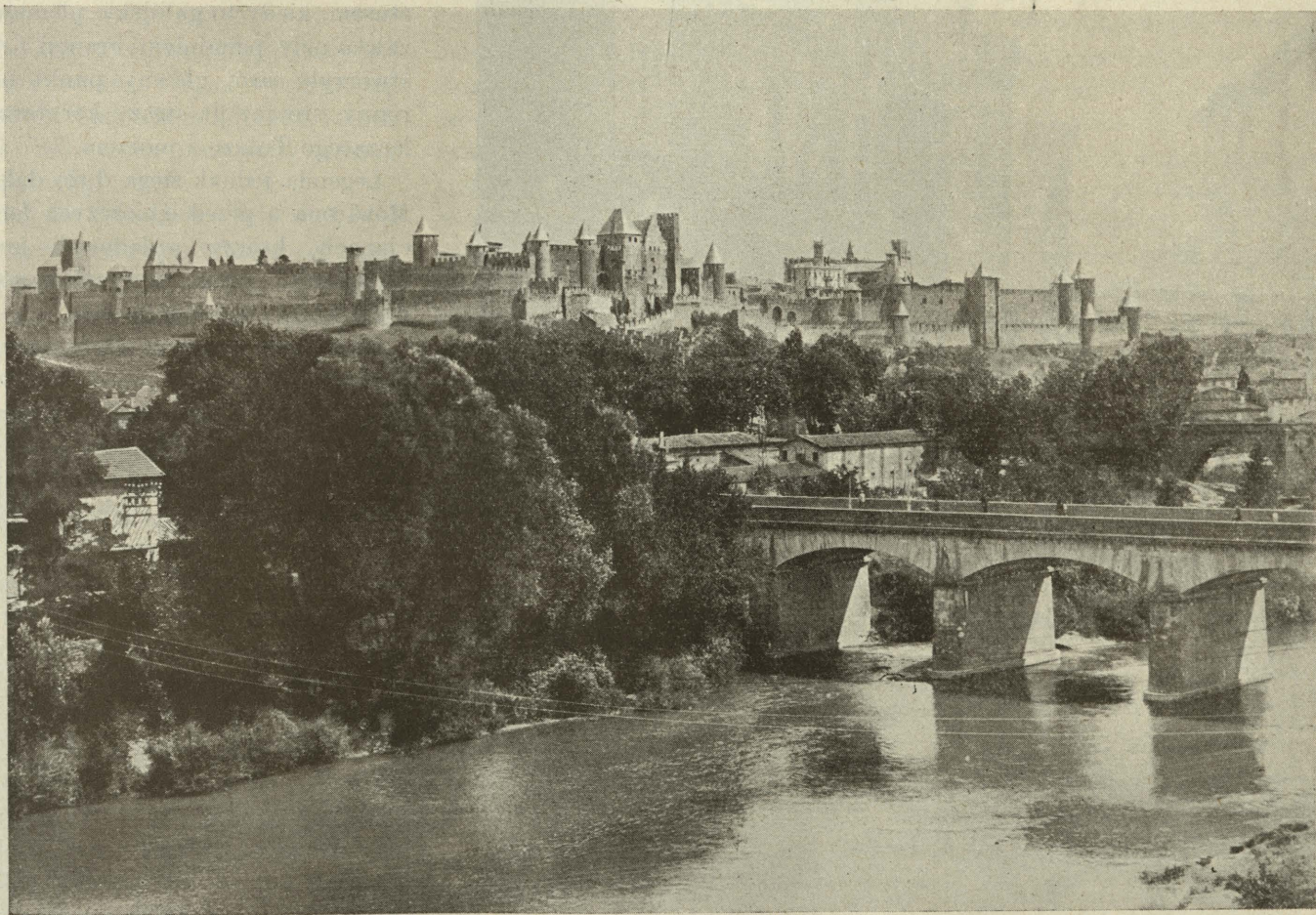
gryzać, coraz to nowym falom ludzkim, nadpływającym z przeróżnych stron. Bywali tu Rzymianie, Wandalowie, Wizygoci, Saraceni, ba nawet zajrzeli na krótko Arabowie.

Jeszcze w Nîmes rzucamy okiem na areny rzymskie, potężne niczem Colosseum, a dalej przez Montpellier, wśród niezmierzonych pól winnych, przez Beziers i Narbonne, zbliżamy się do granic Hiszpanji.

Już na horyzoncie zaczyna zarysowywać się łańcuch Pirenei. Za nim kryje się nowy, nieznany nam kraj. Świadomość tego wywołuje pewien stan podniecenia. Chciałoby się jaknajprędzej odsunąć zasłonę czaru i przestrzeni i zajrzeć ciekawym okiem do nieznanego wnętrza.

* * *

Cierpliwości, cierpliwości. Z tych okolic tak szybko wyrwać się nie można. Natura i ludzkość dawnych, zamierzchłych wieków, śpieszącemu



Średniowieczne miasto Carcassonne.

się turyście ciągle kłody pod nogi rzucają.

Na południe ciągną nas, niezem potężny magnes, śnieżne Pireneje i słoneczna Hiszpanja.

Z wielkimi wyrzutami sumienia, mijamy przeróżne zamki średniowieczne, czy ruiny rzymskie, rzucając zaledwie na nie okiem. Jednak przejechać tędy i nie zobaczyć Carcassonne, było by to już pospolitą przestępstwem.

Bo Carcassonne to najpiękniejszy zabytek wojenny dawnej Francji, jest ono nie tylko jej własnością, ale przede wszystkim dumą narodową. Wobec jego piękna i potęgi bledną najwspanialsze zamki z nad Loary.

Poświęcamy więc jeszcze jeden dzień i od Narbonne skręcamy na zachód. Brzegiem rzeki Audy, wspinała droga, wśród nieskończonych

winnych pól, mkniemy kilkadziesiąt kilometrów, by poznać tę perłę.

* * *

Wjeżdżamy do tak zwanego Dolnego Miasta Carcassonne o charakterze, na pierwszy rzut oka, współczesnym. Jednak tylko pozornie, bo datuje się ono aż z XIII wieku. Jednakże nikt się nim nie interesuje, ginie ono we chwale i aureoli otaczającej, leżące po drugiej stronie rzeki na wzgórzu, „La Cité de Carcassonne”.

Skręcamy w jakąś boczną uliczkę pnącą się w górę, mijamy ostatnie domki i z wrażenia oniemieli, zatrzymujemy się.

Zjawia, czy też jakaś olbrzymia dekoracja teatralna?

Przed nami na wzgórzu, wyrosła potężna średniowieczna forteca. Zębate mury jedne nad drugimi,

a z nich kilkadziesiąt wieżyc przeróżnej formy wychyla się ku niebu.

Wrażenie nie do opisania. Oglądam się poza siebie, ażeby się upewnić, że to rzeczywistość, że te lichy domki, które przed chwilą mijaliśmy, sklecone przez dzisiejszych ludzi, są obok nas.

Z biciem serca wjeżdżamy przez potężną kamienną bramę. Wąziutkie uliczki, tak wąskie, że nasz Daimler ledwie się mieści między domami, wiodą nas do środka tego zaczarowanego miasta.

Stajemy na placu przed hotelem „de la Cité”.

Przez okna wspaniałej sali restauracyjnej obserwujemy strzeliste wieżycy i postrzępione mury obronne. Za chwilę wyjdziemy na nie i przeniesiemy się w ponury świat Wieków Średnich.

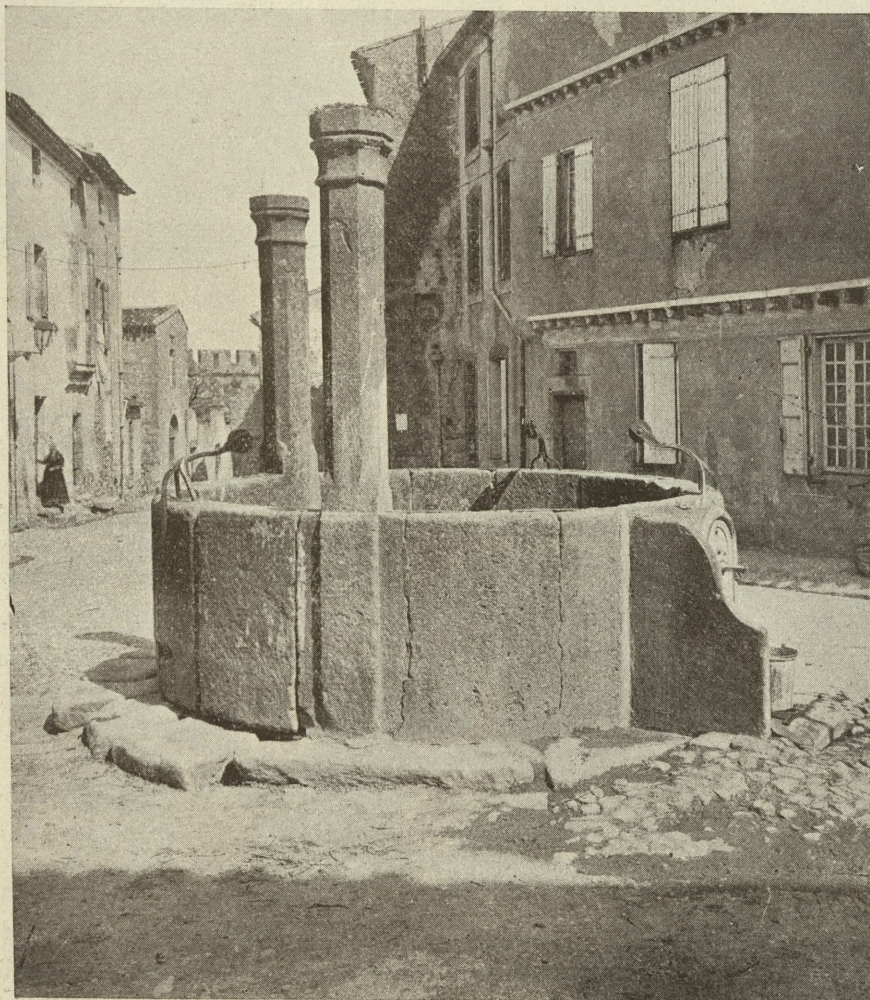
* * *

Historja Górnego Miasta Carcassonne sięga III wieku przed Chrystusem, kiedy to galijskie plemiona zawładnęły południem Francji i tu stworzyły swój główny punkt obronny, stojący na straży korytarza, łączącego Tuluzę z morzem.

Legenda jednak sięga dużo dalej. Mówi ona o przedsiębiorczych fenicjanach, którzy wylądowali koło Narbonne i potem popłynęli w górę rzeki Audy i założyli Carcass.

Rzymianie w swym zdobywczym pochodzie, na 125 lat przed Chrystusem, owdąnęli Carcassonne. Rzymskie castellum Carcaso, rozbudowywane w ciągu 500 lat, stało się stopniowo jedną z największych fortec. Strzegło ono ogromnej i bogatej kolonii rzymskiej, powstałej na żyznych ziemiach Langwedocji, strzegło drogi komunikacyjnej legionów. W murach i wieżach fortecznych, widnieją do dziś olbrzymie bloki betonu rzymskiego.

W IV wieku Galję rzymską zalały płynące od strony Hiszpanji, fale Wizygotów. Przez dwa wieki panowali oni tu, umacniając dalej Carcassonne, wznosząc nowe potężne wieże i mury z kamienia i cegły, aż



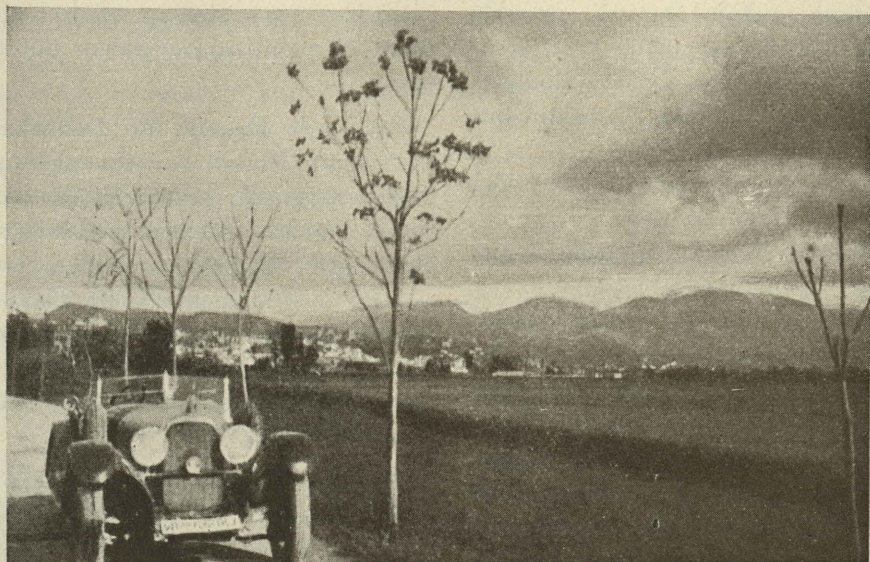
Starożytna studnia w Carcassonne.

zmiotła ich nowa fala Maurów i Saracenów. Przyszli oni z pustyni niby chmura szarańczy, niszcząc wszystko w okolo, paląc i mordując. Długo bronilo się groźne Carcassonne. Zawładnęli niem, ale tylko na lat 50. Przepotężny Islam, który w szalonym rozmachu zalał Północną Afrykę i Hiszpanję, nie mógł dotrzymać placu, połączonym w obawie przed nim, plemionom chrześcijańskim i ustąpił poza Pireneje.

Nastał feudalizm. Carcassonne stało się samodzielnym hrabstwem. Zmieniały się rody panujące. Mieczem, żelazem i ogniem wywyższały się jedne, strącając i niszcząc inne. Dużo krwi lało się pod groźnymi murami Carcassonne, ucierpiały i mury te bite taranami, ale równocześnie miasto rozbudowywało i upiększało się. Stare zamczysko, stojące groźnie po środku tego ufortyfikowanego miasta, zostało przebudowane, jako wspaniała siedziba hrabska, powstała piękna katedra romańska, klasztor.

Na rok 1000 przepowiedziany był koniec świata. Wierni spieszyli się, ażeby te budowle religijne na termin były ukończone i wypadły jaknajwspanialej.

Jako że jednak zwykle tylko te przepowiednie sprawdzają się, które pojawiły się już po fakcie, a więc i wtedy glob ziemski nie zatrzymał się, nie zapadł w nicość. Za to wspa-



Przed nami Pireneje spowite w czarne chmury.

niale budowle powstały i przetrwały do dziś. Kto wie czy groźna przepowiednia, nie w tym celu była zrobiona?

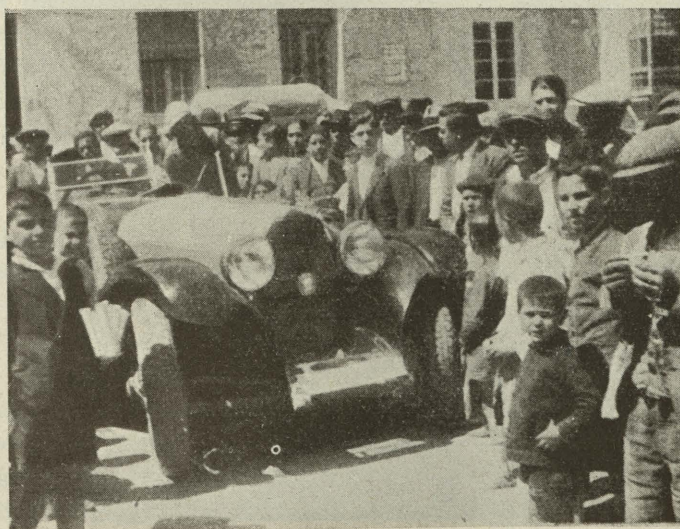
W pierwszych latach XIII wieku hrabstwo Carcassonne osiągnęło szczyt swego rozwoju kulturalnego i materialnego. Żyzne ziemie południa, stosunki handlowe ze Wschodem, kulturalnie o wiele bardziej zaawansowanym, swobody mieszkalców, mądrość dynastji panującej, no i gorące słońce, sprawiły że kraj ten rozwinął się ponad miarę epoki, ogromnie wzbogacił się, wyróżniał się kulturą i tolerancją religijną. Jaskrawy kontrast stanowiły wówczas kraje północne Fran-

cji, gdzie panowały obyczaje surowe, ponure, ucisk religijny, władza życia i śmierci w ręku krwawych baronów.

Na tem tle zarysował się konflikt dziejowy, z którego Carcassonne, perła Langwedocji w rezultacie wyszła jeszcze piękniejszą zewnątrz, ale równocześnie życie zaczęło w niej zamierać.

Poludnie Francji znane było z sekciarstwa. Posłużyło to powodem do ogłoszenia przeciwko niemu krucjaty, a właściwie pretekstem dla baronów północnych do owdnięcia jego bogactwami.

Ogromna armja pielgrzymów, sformowana w Lyonie, ruszyła na



W hiszpańskim miasteczku.



Wspaniałe wodotryski w Barcelonie.

południe szukając herezji, przeszła pożąga przez ten piękny kraj, obracając w perzynę bogate siedliska i zamki, wyrzynając bezlitośnie ludność miejscową.

Pod murami dumnego Carcassonne fala zatrzymała się.

Historja notuje straszne sceny z tego pamiętnego oblężenia.

Potworne tarany, belki zakończone żelazem, huśtane na linach, waliły w mury. Gigantyczne proce miały całe skały na nie. Specjalne młoty szpiczaste, wyrwały kamienie, a w powstałe w ten sposób otwory wbijano belki, przesyczone smołą, ziejące ogniem. Mrowie ludzkie, pnące się po drabinach na mury, ginęło pod strumieniami wylewanej gorącej smoły i ołowiu, pod chmurą strzał i pocisków, wypuszczanych z luków i kusz potężnych. Z wież podsuwanych do fortyfikacji, przez wyrwy w murach, atakujący wdzierają się, zaczyna się mordercza, dzika walka na noże, lance, maczugi. Śmierć tryumfuje, zbiera straszne żniwo.

Carcassonne pozostaje jednak dumne, nienaruszone. Biją się dopiero u jego stóp. Dalej są jeszcze dwa obwody, najeżone wieżycami, blankami, strzelnicami, a w głębi stoi ponadto olbrzymi zamek, sam przez się stanowiący wspaniałą fortecę. Jest nie do zdobycia. Wszelkie środki ataków są wobec tej warowni bezsilne, prócz... zdrady.

Trancavel, dumny hrabia na Carcassonne, wywabiony pod pretekstem układów za mury, został schwytany, wtrącony do ciemnicy i w końcu otruty.

Carcassonne poddało się.

Z chwilą upadku tego puklerza całego południa najeżdżcy, bez większego trudu, opanowali całym krajem.

Ogień, topór i męki inkwizycji zmioły resztki sekciarstwa, a z niem razem zdobycze kulturalne całych wieków. Ludzkość cofnęła się o wiele setek lat wstecz.

Ostatnim spazmem minionej epoki, była rozpaczliwa ale nieudana próba Trancavela syna, odbicia

ojcowizny przy pomocy miejscowej ludności, pamiętającej dawne dobre czasy.

Sąd króla Francji, św. Ludwika, był surowy. Zbuntowani mieszkańcy zostali wygnani, przedmieścia otaczające fortecę zniszczone z powierzchni ziemi. Dopiero w siedem lat potem, pozwolono zostało błakającym się po lasach wygnańcom założyć po drugiej stronie rzeki Aude, siedlisko, dziś zwane Dolnym Miastem.

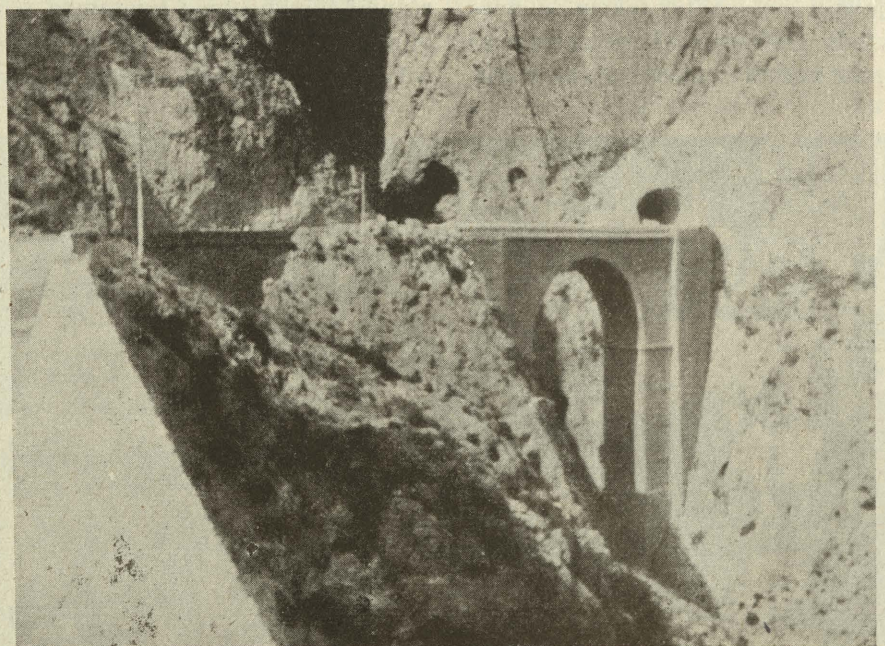
Równocześnie św. Ludwik rozpoczął rozbudowę na ogromną skalę fortyfikacji istniejących Górnego Miasta. Sprowadzeni z północy inżynierowie, nadali im formę gotyku francuskiego, nieznanego i obcego krajom południowym. Powstały nowe mury, nowe wieżycy. Całość taka jaką widzimy dzisiaj, była na owe czasy potęgą niesłychaną, olśniewającą, budzącą respekt, frondujących miejscowych rodów, oraz zawistnych władców z za Pirenei.

Przez XIII i XIV wieki Carcassonne odgrywa jeszcze nadal rolę najpotężniejszej fortecy południa, ale pod względem kulturalnym, nie powraca już do dawnej swej świet-

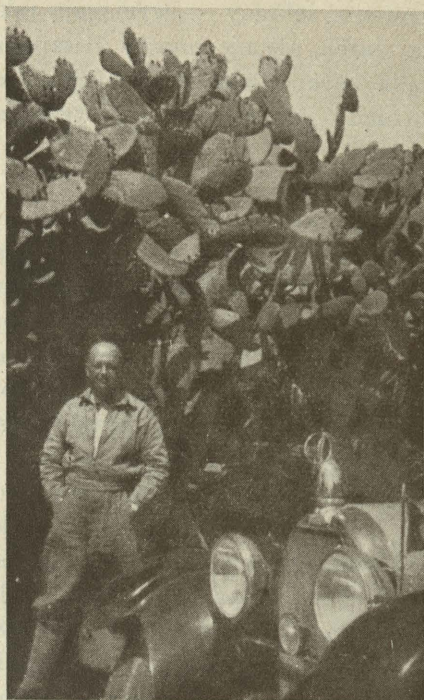
ności. Dalej zaczyna się już powolne zamieranie.

Wielka Rewolucja, a potem Cesarstwo, postawiły ten piękny zabytek nad brzegiem przepaści. Początkowo z walących się murów zaczęto zużywać materiał na zwykłe budowle, a dalej posunięto się aż do rozprzedaży poszczególnych fragmentów na rozbiórkę. Dumna forteca stała się kopalnią budulca!

Ocknęło się jednak sumienie narodowe Francji. Trzeba zapisać na wielkie dobro narodu francuskiego, że w pierwszej połowie XIX w., w okresie zaniku w całej Europie, pod wpływem prądów nowatorskich, wszelkiego poszanowania i pietyzmu dla zabytków dawnych wieków, dał posłuch głosom bijącym na alarm, zebrał ogromne środki materialne, dzięki którym prastaremu Carcassonne przywrócona została w całości dawna świetność architektoniczna. I dziś znów szczyści się ono swemi 52 potężnymi wieżycami, dwoma obwodami wspinających obronnych murów, przeszło trzykilometrowej długości. To jedyne w swoim rodzaju miasto, posiada obecnie 2.000 mieszkańców, a więc nie jest pustym grobowcem, lecz prawdziwie żyjącym miastem,



W skalistych górach Hiszpanji.



Olbrzymie kaktusy.

we wspaniałej oprawie średnio-wiecznej.

Ażeby poznać i odczuć prawdziwe piękno tej cudownej księgi architektury od wczesnej epoki rzymskiej aż po czasy nowoczesne, nie wystarczy zimnem okiem objąć tę ogromną całość. Trzeba poznać jej historię i wczuć się w jej duszę. Krążąc pośród potężnych załamów murów obronnych, krużganków, patrząc w przepaść z wysokości olbrzymich wieżyc, trzeba puścić wodze fantazji, trzeba odtworzyć w myśli to dawne życie, co tak bujnie tu rozwijało się, okryć mury masą dzikich wojowników średniowiecznych, wyobrazić sobie rozegrane tu straszne i krwawe zmagania bitewne.

Wtedy Carcassonne zachwyci każdego, jego potężna sylweta wryje się w pamięć na zawsze.

* * *

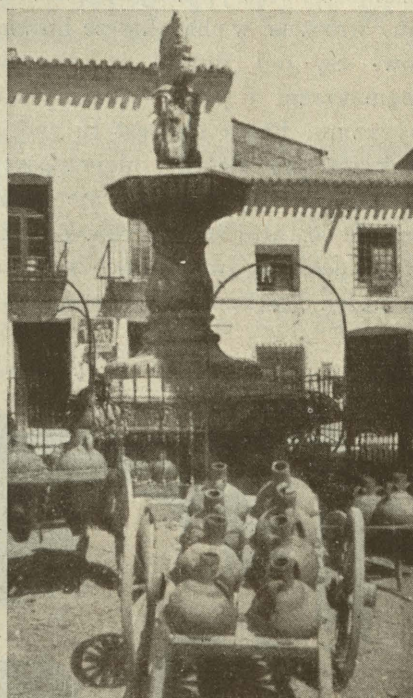
Pireneje spowite w czarne, gęste chmury. Nieprzeniknioną, ciężką zasłoną oddzieliły one od nas wierzchołki gór, opuszczając jednocześnie w doliny długie, wijące się języki. Gdzieś niedługo widać z pod nich wielki płat śniegu. Olbrzymia masa chmur

przypląwa, zmienia formy, kłębi się. Jakaś, wyższa od innych, góra najeżona wysokimi świerkami, zatrzymała jej środek na chwilę, przód poniósł wiatr z sobą, i w jednej chwili promieniste pasmo słoneczne strzeliło ku ziemi, rozdzielając czarne cielsko chmur. Lazurowa luka staje się coraz szersza, a w nas wstępuje nadzieja, że uda się nam na sucho przedostać przez góry.

Niezupełnie. Kapryśna droga górską, parę razy wprowadziła nas w mokre objęcia chmur. Przyciskaliśmy się mocniej do szyby i naprzód, byle nie podnosić budy. Za chwilę przebijemy się, jesteśmy przecież szybsi od chmur. A kiedy ciasny wąwóz zatoczył duże półkole i raptownie wyprowadził nas na urwiste, skalne zbocze, skąpane w słońcu, kiedy pęd powietrza na wyścigi z gorącymi promieniami, zaczął nam suszyć nadmoczone głowy, wtedy zapanował radosny nastrój. Wtedy świat wydał się stokroć piękniejszy i ponętniejszy.

* * *

La Junquera — granica. Przed nami prawdziwi Hiszpanie.



Po wodę.

— Tu nas jeszcze nie widzieli — wykrzykuje moja żona.

Pokryta kurzem i błotem sportowa maszyna, polskie odznaki no i może nasze roześmiane twarze, wywołują, w małym miasteczku granicznym, poruszenie.

Po chwili jesteśmy otoczeni. Zainteresowanie obopólne. Tylko że my to robimy na wesoło, oni zaś z powagą i wielką godnością. Bo Hiszpan zawsze jest pełen tragizmu i niebywalej godności. Wszystko jedno czy kocha się, czy żebrze, czy z bykiem walczy, czy palto podaje.

Oglądają nasze numery samochodowe. WR niewiele im mówi, zastanawiają się.

— Polonia — wołam.

— A, Bolonia — mówię z uznaniem jakaś blisko mnie stojąca czarna figura.

— Nie Bolonia, a Polonia, Pologne, Polen — wołam. A może Polonios, bo tu przecież wszystko kończy się na „os”.

Która nazwa najlepiej im nasze pochodzenie uświadomiła, nie wiem. W każdym razie zrozumieli i z wielkiego wrażenia, zaczęli powoli tak, au ralenti, kiwać ku sobie głowami.

* * *

Jedziemy powoli, ciekawie rozglądając się wokół. Droga, jak marzenie. Asfalt, wszystkie wiraże nie wyłączając najmniejszych, mocno podniesione. Samochód skręca sam, prawie bez pomocy kierownicy. Drogowskazy na ogromnych tablicach. Płyniemy, a nie jedziemy.

Mijamy szereg małych miasteczek o wąziutkich uliczkach, o białych murowanych, czy kamiennych domkach, pociętych ostre promieniami słonecznymi w płaszczyzny, tak białe, że aż oczy same się mrużą, to znów, głęboko szare, cieniste. Ludzi prawie nie widać na ulicach. Prażące słońce spędziło ich w głąb mieszkań, o przysłoniętych oknach, poza maty trzcinowe, zastępujące drzwi. Czasami przeciągnie wolno wysoki dwukolowy wóz, zaprzężony w jeden przed

drugim idące dwa muły, to znów przedrepce mała oślina obładowana kosztami, konwojowana przez smagłego i dumnego obywatela, w krótkich spodeńkach i białych pończochach, oraz ogromnym sombrero na głowie.

Za Geroną skręcamy na wschód ku Śródziemnemu morzu. Wyłoniło się ono przed nami nieoczekiwanie, wspaniałym granatem swych wód, jaskrawo odrzynając się od szaro niebieskiego niebosklonu. Poszarpane, poorane w głębokie wyrwy i szczeliny, skały, schodzą z wysoka w rozbryzgane fale. W około dziwaczne zimne ale szlachetne kaktusy oraz palemki, niby zielska nasze, kryjące się w szczelinach skalnych. Gdzieniegdzie pinja schyla ku morzu swą olbrzymią głowę, ciężącą na cienkim, wybujałym pniu.

Jest tak ślicznie, tak kojąco-spokojnie, że co chwila stajemy, poimy wzrok i dusze tym niezwykłym czarem natury.

Kiedyż my dotrzemy do tej Barcelony?

* * *

Czy Hiszpania leży w Europie? Tylko geograficznie. Pireneje odcinają ją równie jaskrawo od Europy, jak Gibraltarcina ją od Afryki. Leży ona między tymi dwoma kontynentami, całkowicie od nich odrębna, swoista.

Od niepamiętnych wieków, niby maleńką wysepkę, zalewały ją fale ludzkie, płynące coraz z innych stron. Zalewały one cały teren, to znów z części ustępowały, dając miejsce innym. Jedne trzymały ją w swych objęciach krócej inne dłużej, ale każda coś z siebie w niej pozostawiła. Kogoż tu nie było?

Poczynając od Iberyjczyków, Basków, Celtów na przestrzeni trzydziestu paru wieków, przepłynęli tędy Fenicjanie, Kartagińczycy, Grecy, Rzymianie, Wandalowie, Wizygoci, Syryjczycy, Berberowie, Arabowie. Mało tego? Mogę jeszcze dodać Żydów, a nawet Tatarów.

Jeśli uprzytomnimy sobie, że większość z tych miłych narodów spędziło tutaj po parę wieków każdy, no to o jakiejś rasie łacińskiej, do której jakoby należą Hiszpanie, wogóle przestaniemy mówić. Zachowali oni jedynie język należący do rodziny łacińskiej, no i religję katolicką, pojmowaną zresztą do dziś w sposób prymitywny, surowy i zamierzchły, wciąż jeszcze pachnący inkwizycją.

Najwięcej śladów pozostawił tu w ludziach i obyczajach muzułmanizm. I nic dziwnego, przecież przez siedem wieków powódź maurytańska pokrywała znaczną część kraju. Ona stworzyła tu kulturę, naukę i sztuki piękne, ona dała ludności dobrobyt, spokój i tolerancję religijną. Do dziś dnia Hiszpanie mówią o epoce arabskiej, czy też pozostałych po niej zabytkach, z pewnym sentymentem, jakby z żalem, że to tylko przeszłość daleka.

Piętno arabskie widnieje do dziś w budowlach, w przedmiotach różnych i ich nazwach, w stosunku do kobiet, które wiele niżej postawione są społecznie, niż w Europie, bardziej ograniczone w samodzielności i więcej przebywające w domu, wreszcie w charakterze hiszpanów. Są oni dumni i ponurzy, flegmatyczni i pełni jakiegoś mistycyzmu. Praca nie jest tu cnotą, większość ma do niej nieprzeparty wstręt. To też nigdzie nie widzi się tyle co tutaj żebrzących. Zresztą i oni spełniają swe funkcje w pełni godności. Los senores mendigos —

panowie żebracy — wyciągają rękę po datek, ale nie proszą. Hiszpanie są z natury szlachetni i przesądni i nigdy grosza im nie szczędzą.

* * *

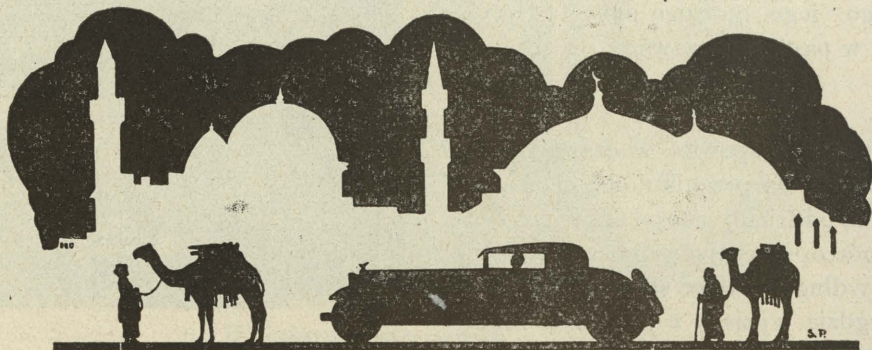
Barcelona — stolica Katalonji — największe miasto i największy port Hiszpanji. Miasto współczesne a właściwie ultra-współczesne. Jeśli spojrzeć się na plan, to z wyjątkiem malutkiej starej dzielnicy, jest on pokryty równiutkimi kwadracikami, niezm wielką szachownicą.

Miasto bogate i uprzemysłowione, od paru dziesiątków lat konsekwentnie europeizuje się i upiększa.

Pierwszy impuls ku temu dała wystawa międzynarodowa z r. 1888, podczas której powstały wspaniałe nowe arterje, stałe budowle, piękne pałace. Uporządkowała ona i rozbudowała północną część miasta, zaś zeszłoroczna wystawa zrobiła to samo z południową częścią, zamieniając dzikie wzgórza, w przepiękny park, z niebywałymi wprost wodotryskami i wspaniałymi budowlami przeznaczonymi na muzea, ministerja i miejsca rozrywkowe, propagujące architekturę i wyroby hiszpańskie.

To jest rozumny cel, przynoszący realne, a nie urojone korzyści miastu i krajowi. Na tak pomyślane wystawy można poświęcać pieniądze narodowe, bo służą one nie tylko dla chwilowej, lecz i dla stałej propagandy, pozostawiają po sobie, trwałe i wielkie pomniki, a nie kupe gruzów.

(d. c. n.)

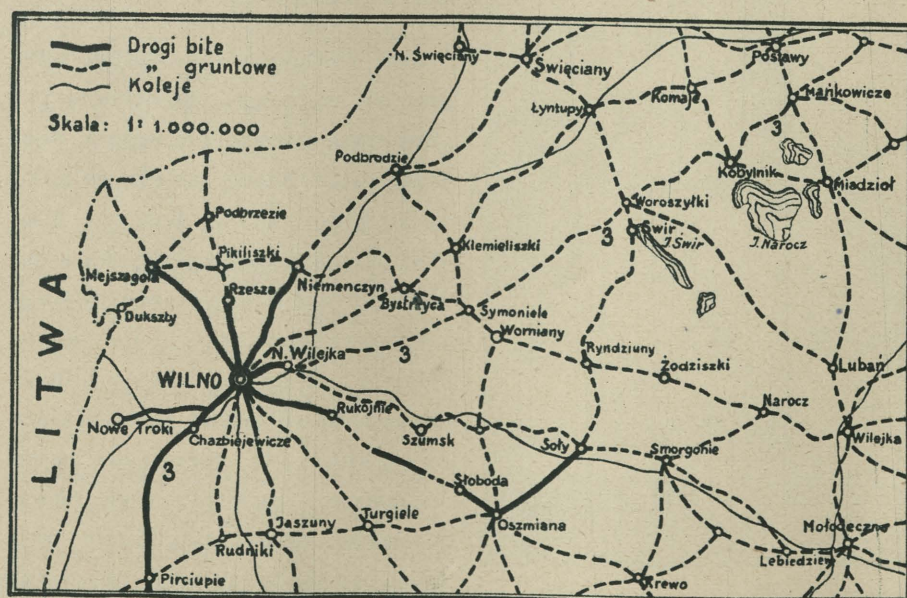




fol. J. Bulhak

TURYSTYKA PO POLSCE

JEZIORO NAROCZ



Kończyliśmy raid gwiaździsty do Wilna. Był wczesny, jesienny, poranek gdyśmy znaleźli się w granicach powiatu postawskiego. Od malowniczego miasteczka Stary Miadzioł droga zaczęła wspinać się na wyniosłe wzgórze i nagle po drugiej jego stronie, na dole, nieoczekiwanie ukazało się oczom naszym jezioro Narocz.

Olbrzymia roztocz wodna rozległa, bezbrzeżna — jak morze wielka. Woda i niebo zwały się w jedną całość. W przepastnej, błękitnej toni snują się pod nami białe, zwiewne

obłoczki. Co za czarujący widok!

Patrzemy olśnionemi oczyma. Jaka cisza i majestat otaczają jezioro. Jaki bezmierny spokój idzie od niego ku nam. Wkoło tylko lasy, łąki, niebo i woda. Dzika pierwotna natura. Nic tu się chyba nie zmieniło od dnia stworzenia.

Jedziemy dalej północnym brzegiem, tworzącym rozległe wzgórza

zbiegające łagodnymi spadkami ku jezioru. Po przeciwległej stronie, na południowym brzegu, widnieją rozległe bory, otulające jezioro płaszczem wysokopiennych, rdzawo zielonych sosen, poprządkanych srebrzystym połyskiem brzoź.

Mijamy małe, schludne wioski, przytulone do ściany wzgórz, niewidoczne prawie wśród drzew owo-

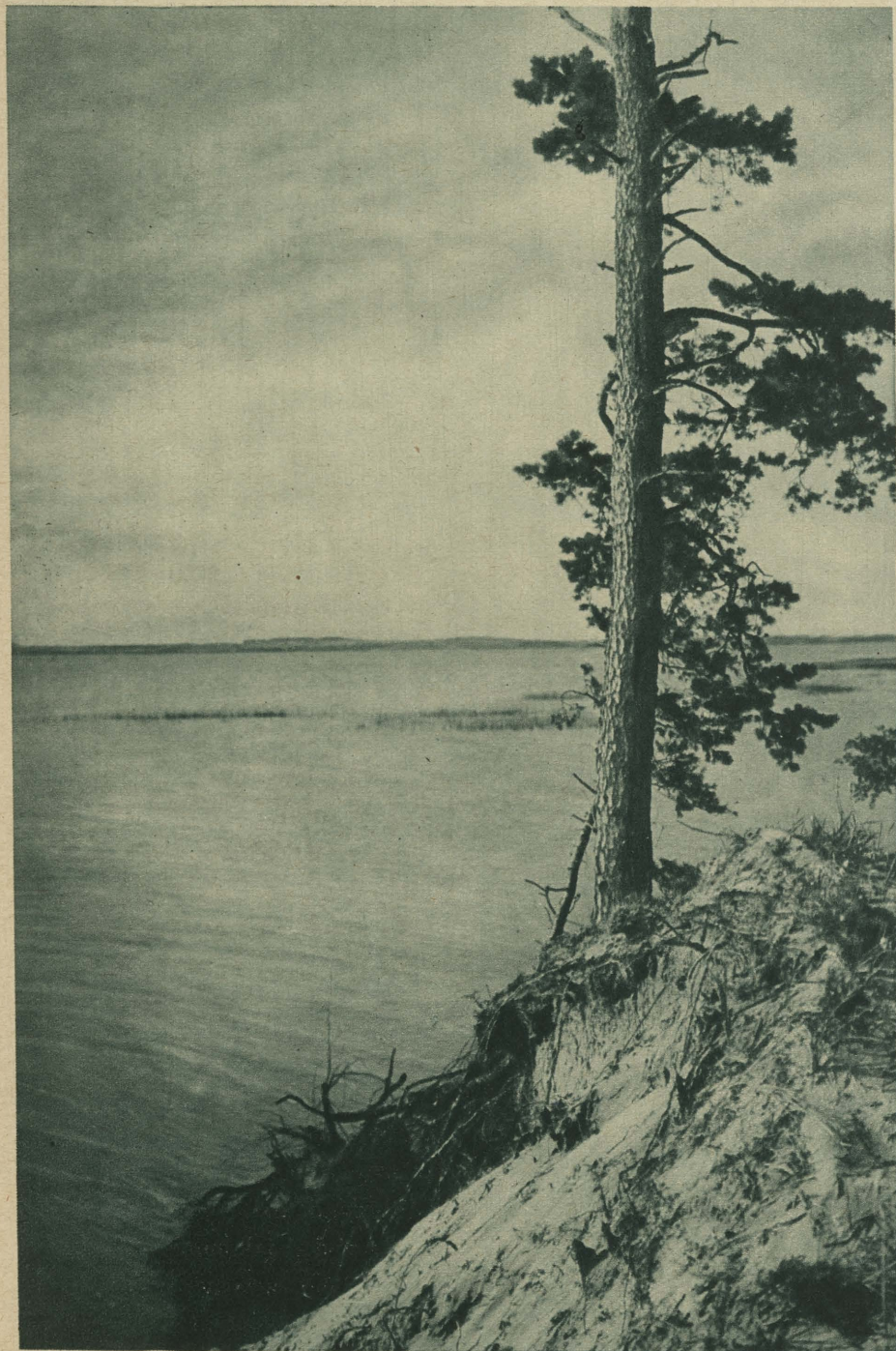
cowych. Droga zbacza trochę na prawo i znowu wspina się w górę. Jezioro uśmiecha się do nas po raz ostatni, lśniąc jak przepyszny klejnot oprawny w malachitową zielen łąk i lasów. Niebawem znika nam zupełnie z oczu.

Od miasteczka Kobylnika skręcamy na trakt państwowy Nr. 3 (Warszawa-Dzisna), wiodący nas ku Wilnu poprzez zwartą gęstwinę rozległych lasów, wśród malowniczych wzgórz, łąk połyskujących taflami małych jezierek.

Krajobraz czaruje oczy ciągłą zmiennością widoków. Jednak myślami wracam wciąż nad Narocz, dziwię się i zastanawiam dlaczego tak mało znane jest dotychczas szerokiemu ogółowi. Odwiedzają je tylko, prawie wyłącznie, turyści przybywający z najbliższych okolic. A przecież posiada wszystkie dane, ażeby się stać celem licznych wycieczek z całego kraju.

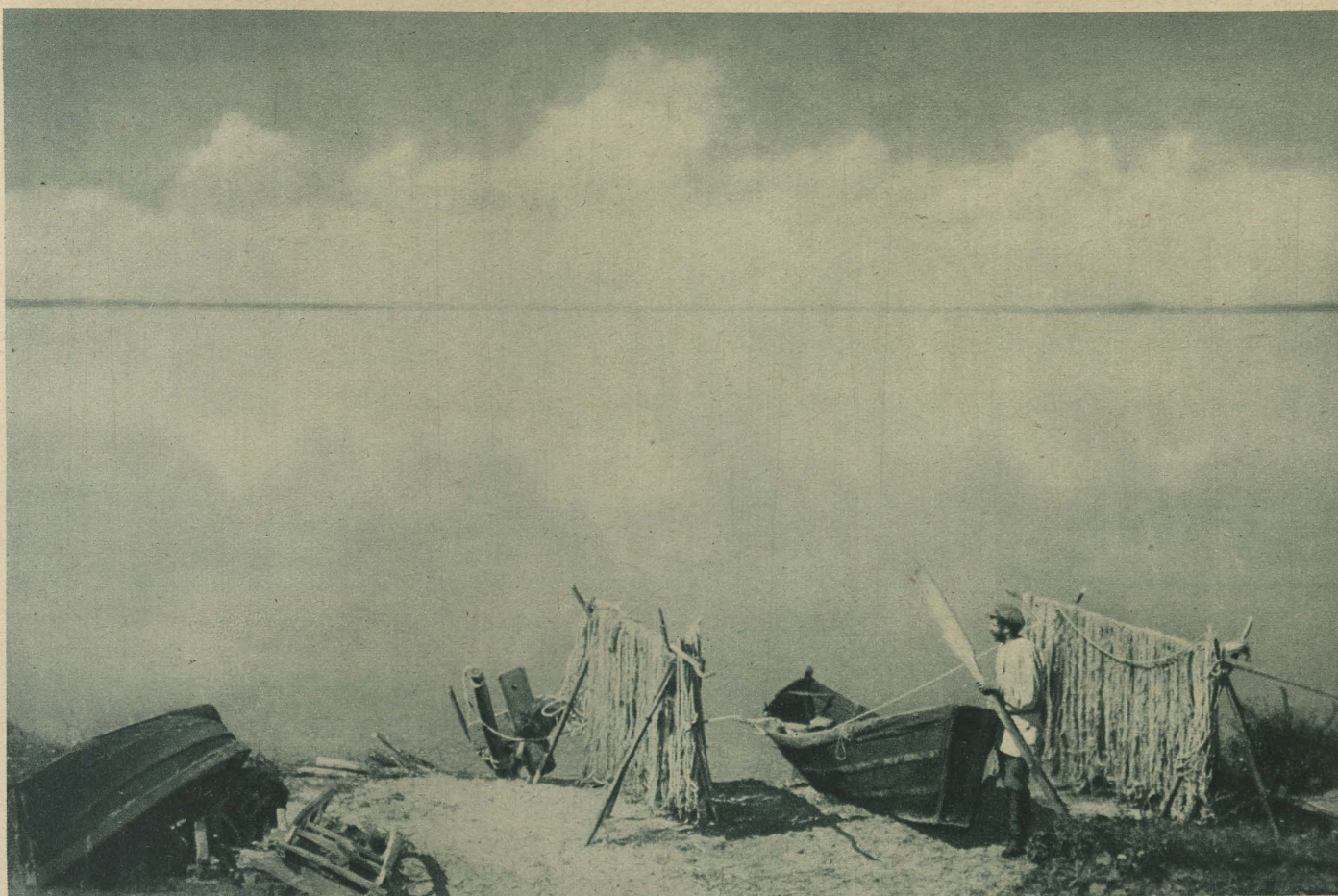
Jest najwspanialszem, największem jeziorem w Polsce. Może być wyzyskane dla bardzo wielu sportów. Niezrównane i jedyne w swoim rodzaju, zwłaszcza ze względu na wielkość (81,5 km²), jako teren dla sportu żeglarskiego.

Jest również wymarzonem terenem dla campingu. Malownicza pagórkowata okolica otaczająca dookoła jezioro, bliskie sąsiedztwo kilku nadto jezior (Blade, Batoryn, Miastro i Miadzioł) podnoszących jeszcze bardziej piękno krajobrazu, wielkie, nieprzetrzebione lasy, pełne tajemniczego uroku, zdrowy klimat, wreszcie samo jezioro zachwycające swym kolorytem, porywające swym bezmiarem, rozkosze wioślarstwa, pływania, kąpieli, rybołówstwa, spokój i swoboda zupełna, wszystko



Sosna nad brzegiem.

fol. J. Bulhak



Suszenie sieci.

fol. J. Bułhak

to są powaby i zalety nigdzie prawie współrzędnie z sobą nie spotykane.

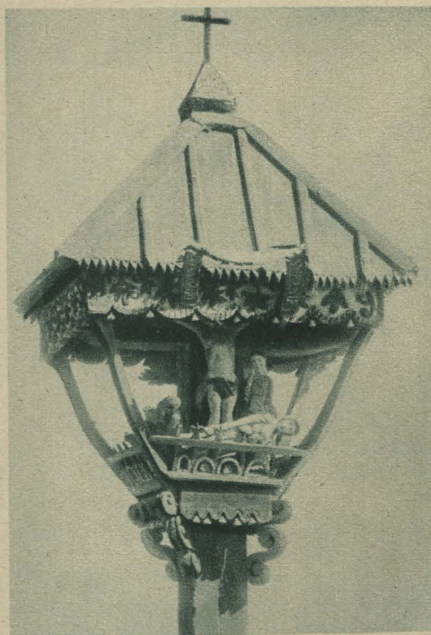
Warunki komunikacyjne nie są dla automobilisty ani trudne, ani uciążliwe. Odległość jeziora Narocz od Wilna wynosi przeszło 120 km, drogę tę prawie w całości przebywa się traktem państwowym Nr. 3. Jest to dobra droga gruntowa, dylowana, doskonale nadająca się dla ruchu samochodowego, miejscami już przebudowana na drogę bitą. Na trakcie tym aż do Kobylnika, a następnie drogą państwową Nr. 3/27 (Kobylnik-Dolhinów) utrzymywana jest codzienna regularna komunikacja autobusowa od Wilna, aż do samego schroniska nad jeziorem.

Propagandą ruchu turystycznego nad Narocz zajęło się powstałe w Wilnie z początkiem 1928 roku „Towarzystwo Miłośników jeziora

Narocz i okolicy”, rozpoczynając swą działalność od przystąpienia do budowy schroniska nad jeziorem. Dzięki ofiarności prywatnej otrzy-

mało Towarzystwo bezpłatnie działkę lasu obszaru 1 ha, oraz budulec na wzniesienie schroniska, przystani i budynków gospodarczych. Ponadto Ministerstwo Robót Publicznych przyczyniło się też do budowy subwencją w kwocie złotych 23.000. Schronisko zostało już ukończone i oddane do użytku turystów. Znajduje się ono na wschodnim brzeg jeziora. Mieści dwie sale sypialne dla turystów, jadalnię, pokoje przeznaczone dla Ligi Morskiej i i Rzecznej, Tow. Krajoznawczego, Bratniej pomocy Młodzieży Akadem. Uniwersytetu Stefana Batorego, Wojewódzkiej Komisji Turystycznej, ponadto Muzeum, pracownię dla badań naukowych, bibliotekę i t. d. Za całodienne utrzymanie w schronisku płacono się w r. ub. kwotę zł. 6,50.

Wnioskując z pomyślnych wy-



fol. J. Bułhak

Kapliczka z nad jeziora Narocz.



Wycieczka samochodowa nad Naroczem.

ników pierwszych poczynąń Towarzystwa Miłośników jeziora Narocz, należałoby spodziewać się, że osiągnię swe zamierzenia, ale trzeba liczyć się z tem, że jednak Towarzystwo rozporządza nader skrom-

nemi środkami i zakresem jego działania jest tylko Wileńszczyzna, zatem podjęta propaganda niepręd-ko może wydać pożądane rezultaty.

To też propagując turystykę po Polsce, Redakcja poświęca jeden

z pierwszych artykułów temu pięknemu jezioru i przypuszcza, że z nastaniem nowego sezonu niejeden samochód zapędzi się w tamtę stronę.

Z. Kłaczyńska.



for. J. Bułhak

AUTOMOBILIZM WIELKOPOLSKI w 1930 r.

Rok ubiegły postawił wszystkie polskie Kluby automobilowe w bardzo uciążliwej sytuacji. Załamanie się rozwoju automobilizmu w Polsce, związane z ogólnoswiatowym kryzysem gospodarczym, nie mogło pozostać bez ujemnego wpływu na działalność Klubów. Mimo tego stwierdzić trzeba z zadowoleniem, że prace Klubów automobilowych nie uległy zahamowaniu, a pod względem aktywności życia sportowego i towarzyskiego sezon zeszłoroczny był chyba rekordowym.

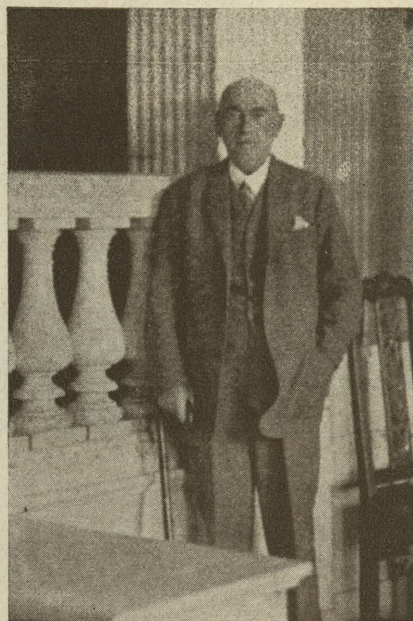
Piękne dowody ożywionej działalności, ukoronowanej doskonałymi wynikami, złożył w roku 1930 Automobilklub Wielkopolski. Organizując szereg popularnych imprez, oraz rozwijając umiejętnie życie towarzyskie, zdobył się Klub na tak wielki wysiłek, że przy końcu sezonu mógł się przenieść do nowego, obszerniejszego i piękniejszego lokalu klubowego. Warto się choć pokrótce zapoznać z zeszłoroczną działalnością Automobilklubu Wielkopolski, która doprowadziła do tak doskonałych wyników.

Imprezy sportowe.

Nie będę cierpliwych zazwyczaj Czytelników zanudzał szczegółowym opisem wszystkich imprez. Zreferuję je jedynie stylem telegraficznym. Nadmieniam tylko, że przeprowadzono nietylko wszystkie imprezy przewidziane w kalendarzu klubowym (pięć) lecz pozatem jedną imprezę na prośbę i cele L.O.P.P. A więc:

6 kwietnia „Jazda Petlicowa”. Uczestników 15. Nagrody: I. p. Stefan Głowiński (Lancia), II. p. Marjan Duszyński (Tatra), III. p. Henryk Linke (D.K.W.) Nagroda dla pań p. Aleksandra Duszyńska.

25 maja „Turniej samochodowy” na rzecz L.O.P.P. Uczestników 19.



P. Stanisław hr. Łącki,
Prezes Automobilklubu Wielkopolski.

Nagrody: I. p. Günter Carst (Praga), II. p. Stefan Głowiński (Lancia), III. p. inż. Michał Bohatyrew (Ford).

12 lipca „Zjazd Gwiazdzisty do Poznania” z okazji M.W.K. i T. i Międzynarod. Salonu Samochodowego. Uczestników 54. Nagrody: I. p. Jerzy Żochowski (Delage), II. p. Aleksandra Duszyńska (Tatra), III. p. Julian Srzednicki (Fiat). Nagroda dla pań p. Klementyna Śliwińska (Praga).

13 lipca „Pościg samochodowy za samolotem”. Uczestników 18. Nagrody: I. p. Józef Mańczak (Lancia), II. p. Józef Skibiński (Lancia), III. p. Paweł Krótki (Tatra).

21 września „Wyścig płaski”. Uczestników 28. (14 samochodów i 14 motocykli). Nagrody: (na samochodach) do 1500 cm³ I. p. Fischer v. Mollard (D. K. W.), od 1500 do 2000 cm³ I. p. Jerzy Doliński (Praga), od 2000 do 3000 cm³ I. p. Bohdan Pawłowski (Lancia), od 3000 do 5000 cm³ I. p. H. Wegner (Fiat).

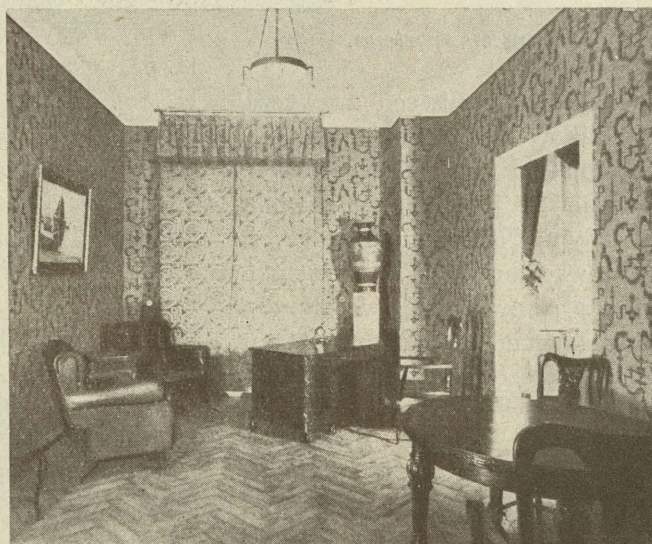
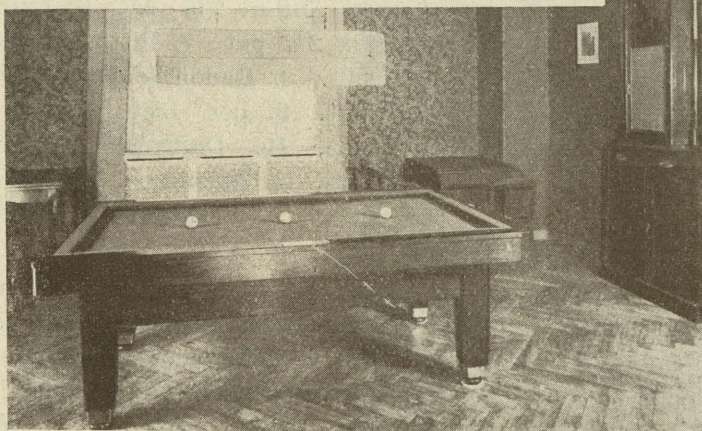
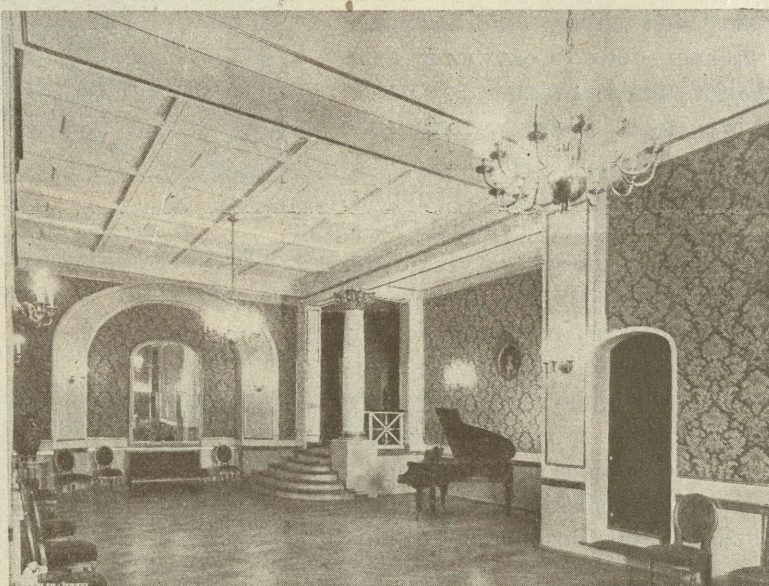
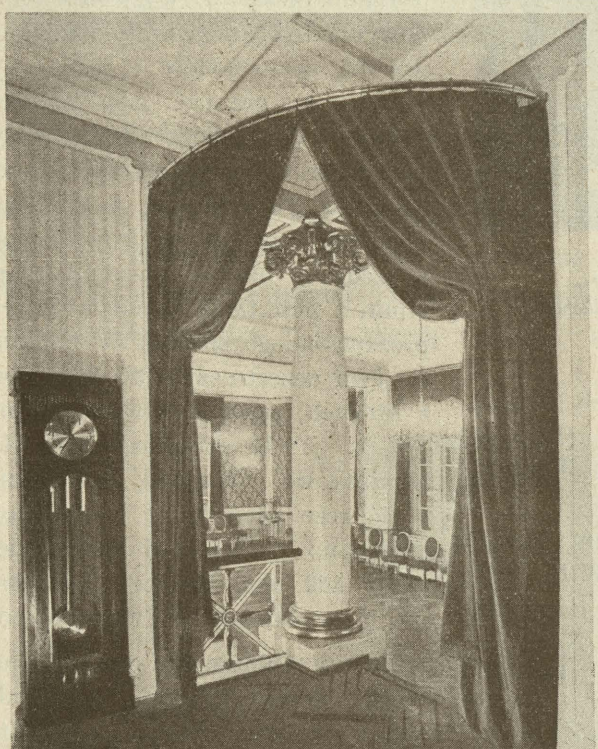
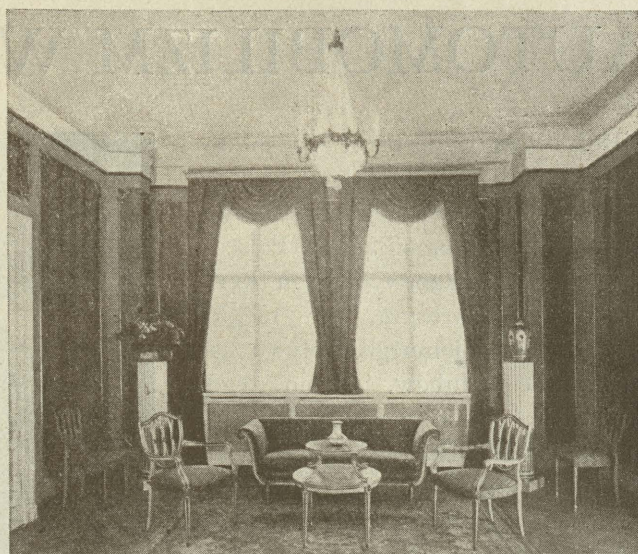
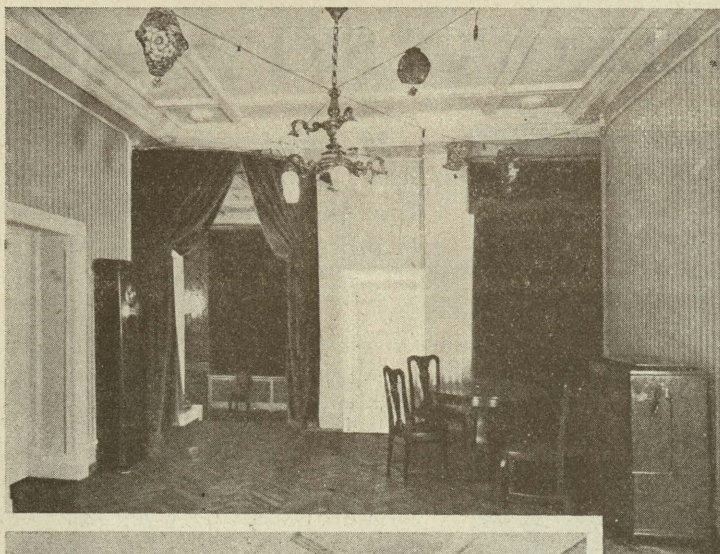
26 października „Pościg za lisem”. Uczestników 20. Nagrody: I. p. Aleksandra Duszyńska (Tatra), II. p. Bronisław Szymczak (Whippet), III. p. Henryk Linke (Stoewer).

Imprezy turystyczne.

Działalność turystyczna A. W. była niemiernie ożywiona. Ogółem zorganizowano 6 wycieczek krajowych, w których brało udział od 15—26 samochodów i jedną wycieczkę za granicę. Aby zachęcić członków do licznego udziału w wycieczkach i imprezach sportowych Komisja Turystyczna A. W. wyznaczyła nagrodę wędrowną oraz opracowała bardzo dowcipny regulamin z punktacją za udział w imprezach całego sezonu. W konkursie tym uczestniczyło 36 członków, z których, zgodnie z regulaminem 1/3 t. j. 12 otrzymało plakiety pamiątkowe. Nagrodę wędrowną i pierwsze miejsce w klasyfikacji przyznano p. Józefowi Skibińskiemu z 452 pkt. Reszta „zwycięzców” przedstawia się następująco:

2. Carst Günter 330 pkt., 3. Głowiński Stefan 325 pkt., 4. Szulczyński Dionizy 284 pkt., 5. Kwiatkowski Antoni 265 pkt., 6. Linke Henryk 245 pkt., 7. Bittner Feliks 226 pkt., 8. Radomski Franciszek 213 pkt., 9. por. Liebek Henryk 153 pkt., 10. Duszyński Marjan 143 pkt., 11. Szymczak Bronisław 137 pkt., 12. Chrzanowski Alfred 132 pkt.

Jeżeli przytoczyłem tu całą listę „laureatów turystycznych”, to dla tego, że chciałem wysoką punktacją wykazać nadzwyczajną ruchliwość niektórych członków A. W. Jest to dowodem, że dobrze obmyślana zachęta może nawet w najtrudniejszych warunkach wywołać jaknajlepsze rezultaty.



NOWY LOKAL AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI.

U góry: pokój do gry i salonik; pośrodku: dwa fragmenty wspaniałej stylowej sali balowej; u dołu: pokój bilardowy i gabinet.

Życie towarzyskie.

Liczny udział członków w imprezach sportowych i turystycznych wpłynął w konsekwencji na znaczne wzmożenie życia towarzyskiego w klubie, tembardziej, że powołana do życia w początku r. ub. komisja gospodarza wykazała bardzo ruchliwą inicjatywę, organizując ogółem ośm herbatek towarzyskich w lokalach klubu, na których bywało przeciętnie 100 do 120 osób.

Jednakże właśnie ten wzrost ruchu towarzyskiego sprawił władze klubu w niemały kłopot. Fakt ten, na pozór paradoksalny, był jednak niemniej prawdziwy — okazało się bowiem, że dotychczasowe lokale klubowe są zbyt ciasne i podczas zebrań towarzyskich nie mogą pomieścić gości. Nie była to sprawa łatwa, po pierwsze bowiem trudno było znaleźć odpowiednie lokale, powtórze zaś lokale te należało odpowiednio urządzić, co pociągało za sobą konieczność dużych wydatków. Wszystko to jednak nie stanowiło przeszkody dla nieustrudzonego Komitetu A. W.

Po obejrzeniu licznych obiektów zdecydowano się na lokale przy ulicy Matejki Nr. 50, i objęto je

w pierwszych dnia grudnia, przystępując zarazem do gruntownej przebudowy i urządzenia wewnętrznego. Przypisać trzeba, że wszystko to odbyło się w tempie prawdziwie samochodowym, gdyż już w dniu 29 grudnia mogło się odbyć uroczyste poświęcenie i otwarcie lokali dla członków.

Ceremonji poświęcenia dokonał ks. proboszcz Gorgolewski. Po ceremonji odbył się bankiet, podczas którego wice-prezes A. W. p. dyr. Głowiński — w zastępstwie chorego prezesa p. hr. Łackiego — witał reprezentantów władz i urzędów, składając na ręce p. dyr. Zakrzewskiego, nacz. wyd. robót publicznych, reprezentującego Pana Wojewodę, podziękowanie za pomoc, którą A. W. cieszył się ze strony władz administracyjnych, składając równocześnie podziękowanie władzom miejskim, wojskowym i prasie, oraz charakteryzując w podniosłych słowach zadania klubu na przyszłość.

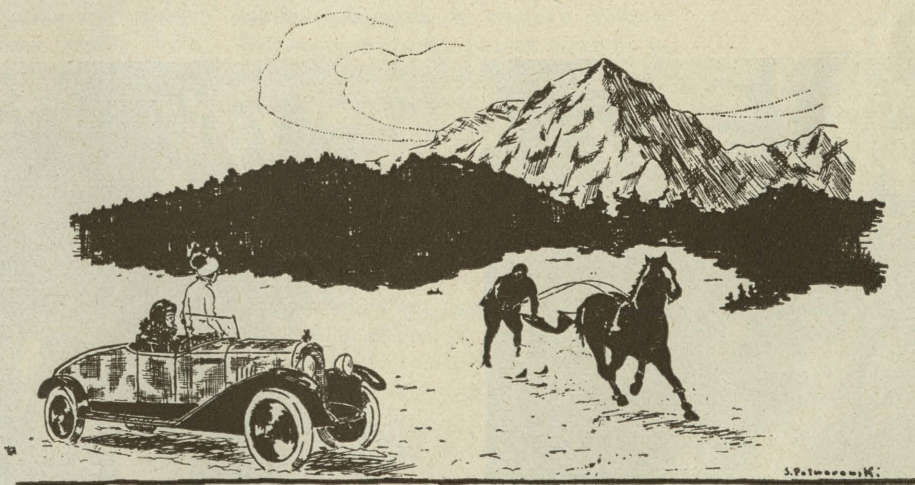
W imieniu P. Wojewody złożył życzenia p. dyr. Zakrzewski, w imieniu władz bezpieczeństwa publicznego p. insp. Greffner i p. naczelnik Trafas a w imieniu prasy przemawiał prezes Syndykatu Dziennika-

rzy Wielkopolskich redaktor Jarochowski, który w serdecznych słowach podkreślił konieczność współpracy prasy i klubu w celu urzeczywistnienia ważnych zadań nowoczesnej komunikacji.

Po bankiecie odbyło się zebranie towarzyskie, podczas którego członkowie mieli okazję podziwiania pięknych i wytwornie urządzonych lokali, a więc salonów, sali restauracyjnej, pokoju do kart, pokoju bilardowego a przede wszystkim przepięknej stylowej sali balowej utrzymanej w kolorach złotym i różowym.

Tak więc Automobilklub Wielkopolski uzyskał siedzibę na miarę prawdziwie europejską, a dzięki wczesnemu wykończeniu lokalu członkowie klubu mogli powitać Nowy Rok już w nowej siedzibie. To też dnia 31 grudnia odbył się pierwszy w nowych lokalach wieczór towarzyski zarazem sylwestrowy. Członkowie zebrali się bardzo licznie, gdyż przybyło z górą 150 osób, aby pożegnać stary rok, mimo ogólnie trudnych warunków bardzo owocny w pracy i pięknym ukoronowany dziełem.

Alfred Chrzanowski



W Brazylii

niema dróg samochodowych w całym tego słowa znaczeniu, są jedynie szosy łączące ważniejsze miasta ze stolicą t. j. Rio de Janeiro a mianowicie: Rio de Janeiro — Sao Paulo, Rio-Santos, Santos-Sao Paulo, Rio-Petropolis.

Są to prawie jedyne szosy możliwe do podróżowania samochodem w ogólnej ilości ok. 4.000 do 5.000 kilometrów. Zważywszy, że Stany Zjednoczone Brazylii terenowo znacznie większe są od całej Europy, jest Brazylija pod tym względem jeszcze krajem prawie dzikim i dla turystów-automobilistów prawie, że niedostępna.

Przeciwnie rzecz ma się w miastach; w stolicy i w innych większych ośrodkach ruch samochodowy jest bardzo duży, sprawnie regulowany i nie pozostawia nic do życzenia.

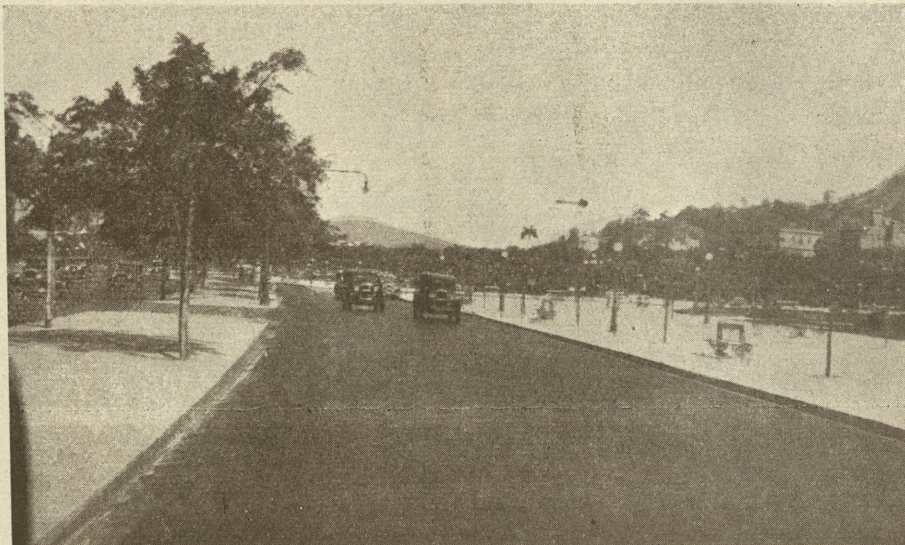
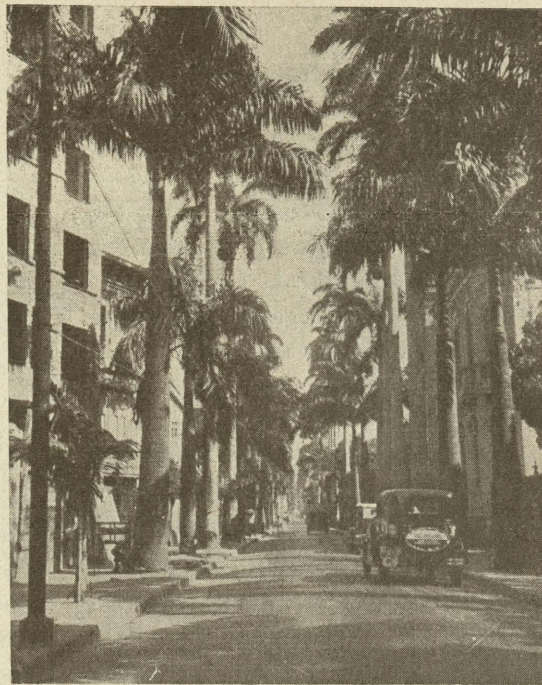
Każdy chcący podróżować w głąb Brazylii do tak zwanego interjoru napotyka na cały szereg trudności nam, europejczykom nieznanych i przytem narażony jest stale na duże niebezpieczeństwa, grożące mu ze strony najprzeróżniejszych owadów, zwierząt dzikich, a nawet półdzikich ludzi.

Wziąwszy pod uwagę wszystkie możliwości turystyczne Brazylii śmiało orzec można, że jeszcze dużo czasu upłynie, zanim wszelkie wycieczki i zwiedzanie kraju samochodem należeć będzie do przyjemności. B. P.

U góry: Aleja Palmowa w Rio de Janeiro. —

Obok: Ulica nad brzegiem morza. — U dołu:

Typowa droga brazylijska.



Inż. ANTONI ROŚCISZEWSKI

Przyrządy wtryskowe do szybkobieżnych silników Diesela

Myślą przewodnią przy budowie pierwszych silników Diesla było stworzenie ekonomicznego źródła energii mechanicznej do celów przemysłowych. Pierwotnie zakres stosowności tych silników był bardzo wąski: rozszerzenie go wymagało przede wszystkim zwiększenia ilości obrotów, co znów wiązało się ściśle z koniecznością udoskonalenia, nie dość jeszcze opanowanych metod rozpylania paliwa w cylindrze silnika.

Rozwój szybkobieżnych silników Diesla rozpoczął się na dobre w czasie wojny światowej, kiedy to znalazły one powszechne zastosowanie w wojennych marynarkach podwodnych. Brak miejsca i konieczność zmniejszenia ciężaru, zmusiły konstruktorów do budowy silników wielocylindrowych, zdolnych do rozwijania większej ilości obrotów niż dawne stacyjne; nauczono się przytem rozpalać paliwo bez pomocy sprężonego powietrza, dzięki czemu były one wykonywane przeważnie jako bezsprężarkowe.

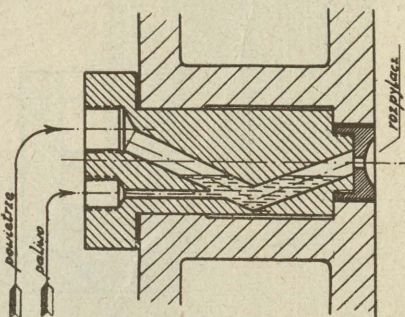
Doświadczenie zdobyte przy budowie łodzi podwodnych, kosztem dużego nakładu pracy i środków materialnych stało się punktem oparcia przy rozwiązywaniu nowego zadania, jakie postawił konstruktorom przemysł samochodowy. Od silnika stacyjnego, jakim mimo wszystko nie przestał być silnik z łodzi podwodnych, do samochodowego droga była jeszcze daleka. Stworzenie Diesla samochodowego wymagało nowych wysiłków i licznych prób, gdyż należało zbudować silnik dużo słabszy i bardziej szybkobieżny od poprzedniego, oraz nadać mu jaknajwiększą elastyczność.

Największą bodaj przeszkodą do osiągnięcia pożądanego wyniku były przyrządy wtryskowe, które trzeba było przystosować do nowych bardzo trudnych warunków pracy.

Samochód z natury swej jest przeznaczony do poruszania się po ulicach miast i drogach publicznych. Wymagamy od niego, aby z łatwością ruszał z miejsca, zwiększał lub zmniejszał szybkość, pokonywał wzniesienia, jadąc po gładkich asfaltach, lub też po wyboistych szosach. Noga kierowcy stale spoczywa na pedale, regulującym bieg silnika, to też pracuje on z nieustannie zmieniającą się szybkością, pod obciążeniem wahającym się wciąż w bardzo szerokich granicach.

Przyrządy wtryskowe powinny być tak obmyślane i z taką dokładnością wykonane, aby niezależnie od obciążenia i ilości obrotów silnika, dokładnie

odmierzają i rozpylają potrzebne dawki paliwa. Nie jest to zadanie łatwe, jeśli zważymy, że ze względu na wymaganą spokojną pracę silnika, ilości paliwa, wtryskiwanego do poszczególnych cylindrów, powinny być bezwzględnie równe i jednakowo dobrze rozpylone. Zadanie to jest tem trudniejsze do spełnienia, że w szybkobieżnym wielocylindrowym silniku, o niewielkiej mocy, nawet przy pełnym obciążeniu dawki paliwa są bardzo małe.



Rys. 1. Wtryskiwacz otwarty do silnika sprężarkowego

Dla przykładu rozpatrzmy 6 cylindrowy silnik rozwijający moc 85 MK przy 1800 obr./min. Zużycie paliwa w szybkobieżnych silnikach Diesla wynosi zwykle około 200 gramów na KM godz. Przy pełnym obciążeniu silnik nasz zużyje zatem w ciągu minuty $200 \times 85 : 60$, to jest około 285 gramów paliwa, w tym samym czasie poszczególne cylindry spalą po $285 : 6$, czyli prawie po 48 gr. Przy 1800 obr./min. w silniku 4-suwowym wypada na każdy cylinder po 900 suwów roboczych w ciągu 1 minuty. Jednorazowa dawka paliwa powinna zatem wynosić $48 : 900$, czyli około 0,053 grama; objętościowo wyraża się to 1 : 20000 litra, albo 50 milimetrami sześciennymi.

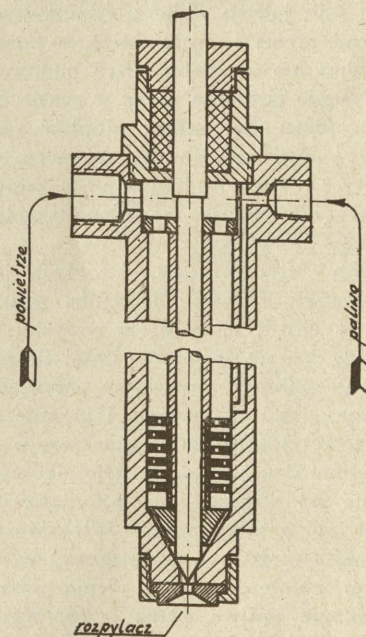
Gdybyśmy tak małą ilość paliwa chcieli doprowadzić do wtryskiwacza przy pomocy pomki, która by miała średnicę cylindra równą grubości zwykłego ołówka, to tłoczek tej pompki musiałby wykonać skok wynoszący zaledwie 1 m./m., a przy małym obciążeniu silnika skok ten musiałby być jeszcze mniejszy.

Widzimy z tego, że odmierzanie i rozpylanie paliwa w szybkobieżnych, wielocylindrowych silnikach o małej mocy nie jest sprawą łatwą i że wymaga daleko posuniętej precyzji wykonania zarówno pompek paliwowych jak i wtryskiwaczy.

Fabryki budujące silniki Diesla, najczęściej zaopatrują je w przyrządy wtryskowe własnego pomysłu, specjalnie przystosowane do danego silnika, to też w chwili obecnej liczyć się należy z istnieniem najróżniejszych rozwiązań, które nieraz mają tylko niewiele cech wspólnych.

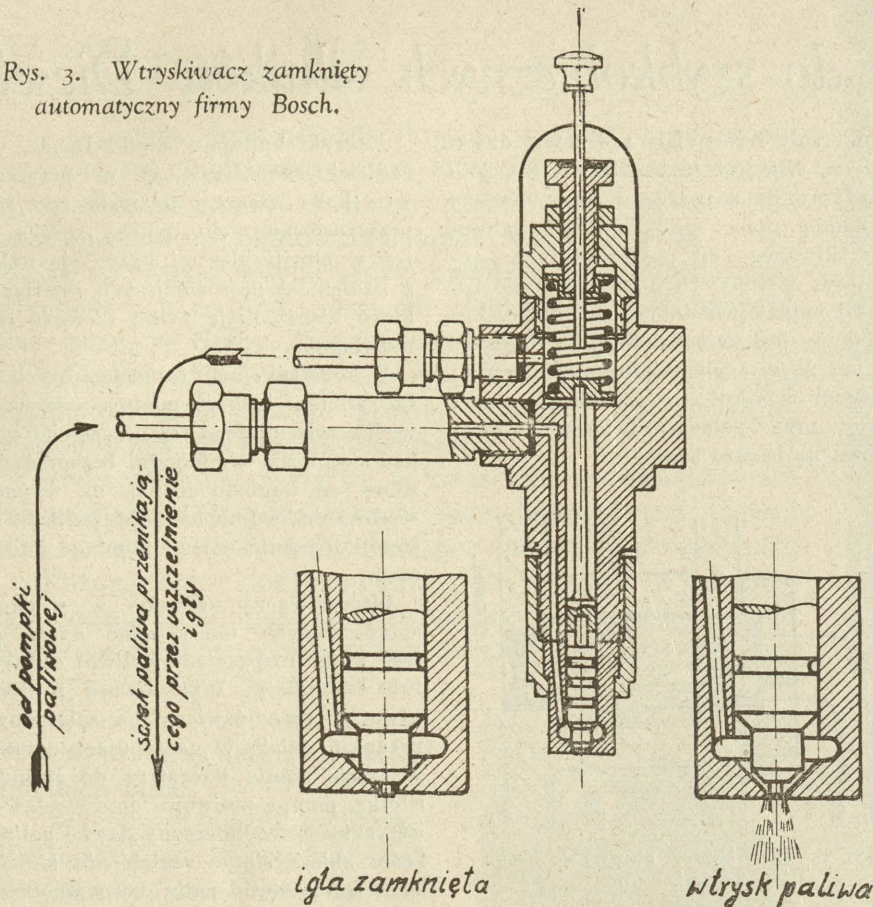
W konstrukcjach samochodowych ciężar silnika i brak miejsca odgrywają wielką rolę, dlatego też najczęściej spotkać się można z silnikami bezsprężarkowymi, ze względu jednak na wypadki stosowania wdmuchiwanego paliwa, systemu tego nie można pominąć mileżeniem.

Wtryskiwacze używane w silnikach sprężarkowych mogą mieć dyszę (to jest wylot rozpylający paliwo) otwartą, lub zamkniętą. Wtryskiwacz z dyszą otwartą, przedstawiony na załączonym rysunku, działa w następujący sposób: w czasie ssania powietrza do cylindra silnika, pompa paliwowa doprowadza do wtryskiwacza odmierzoną dawkę paliwa, które zbiera się w zagłębieniu kanału, łączącego przewód paliwowy z wnętrzem cylindra silnika. Aby paliwo nie mogło spłynąć do cylindra, zagłębienie kanału powinno być dość duże do pomieszczenia całej dawki, zaś wtryskiwacz powinien być ustawiony w pozycji poziomej. W chwili gdy ma się rozpocząć wtrysk, otwiera się zawór na przewodzie łączącym wtryskiwacz ze sprężarką i sprę-



Rys. 2. Płytkowy wtryskiwacz zamknięty do silnika sprężarkowego

Rys. 3. Wtryskiwacz zamknięty automatyczny firmy Bosch.

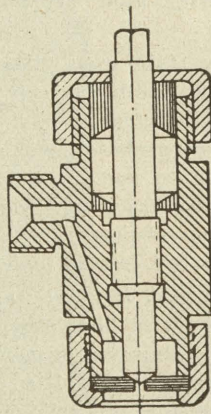


żone powietrze wyrzuca paliwo do cylindra, mieszając się z nim i rozpylając je. Naturalnie sprężarka musi dawać dość duże ciśnienie do pokonania przenośności gazów w cylindrze. Zawór zwrotny na przewodzie paliwowym chroni pompę przed przenikaniem gazów spalinowych z cylindra silnika. Wtryskiwacz tego rodzaju jest, jak to widać z rysunku, niezmiernie prosty i ma tę zaletę, że pompa paliwowa nie potrzebuje być budowana na wysokie ciśnienie, gdyż w czasie tłoczenia przez nią paliwa, dopływ sprężonego powietrza do wtryskiwacza jest odcięty, a w cylindrze silnika panuje akurat podciśnienie wywołane ssaniem świeżego powietrza.

Wadą wtryskiwaczy otwartych jest ich niezbyt dokładne działanie, mianowicie w chwili rozpoczęcia wtrysku do cylindra dostają się pewne ilości źle rozpylonego paliwa, powodując przewlekłe spalanie, dymiący wydech i grzanie się silnika. Wtryskiwacze sprężarkowe z zamkniętymi dyszami są bardziej skomplikowane od poprzednich, ale zato dokładniejsze w działaniu. Wtryskiwacz zamknięty może być umieszczony w dowolnym położeniu, gdyż nie ma obawy o ściekanie paliwa przez otwór dyszy zamkniętej igłą, która otwiera go tylko na czas wtrysku. Dopływ sprężonego powietrza do wtryskiwacza musi być

stałe otwarty, skutkiem czego pompa paliwowa przy doprowadzaniu dawki paliwa ma do pokonania ciśnienie wytwarzane przez sprężarkę. Zarówno w tym wypadku, jak i w poprzednim cała dawka paliwa powinna być doprowadzona do wtryskiwacza zaważsu przed rozpoczęciem się wtrysku.

Przy wdmuchiowaniu paliwa, czynnikiem rozpylającym jest powietrze, w silnikach zaś bezsprężarkowych rozpylanie paliwa polega na wyzyskaniu znanego zjawiska rozszczepiania się strumienia cieczy, wypływającej ze znaczną szybkością przez otwór w ścianie naczynia. Przez odpowiednie ukształtowanie



Rys. 4. Wtryskiwacz zamknięty, automatyczny, z nieruchomą igłą

wylotu (dyszy) możemy zamienić ciśnienie, powodujące wypływ, albo całkowicie na szybkość w celu uzyskania zwartego silnego strumienia, jak to ma miejsce np. w pożarnictwie, albo też częściowo tylko w celu zwiększenia szybkości, częściowo zaś w celu wywołania wirów, powodujących rozpadanie się strumienia. Im mniejsza jest grubość ścianki, w której zrobiono otwór, tem mniejsza szybkość wypływu wywołuje wiry. Dokładność rozpylenia, jaką chcemy osiągnąć, zależy z jednej strony od kształtu otworu, z drugiej zaś od lepkości cieczy i ciśnienia przy jakim odbywa się wypływ.

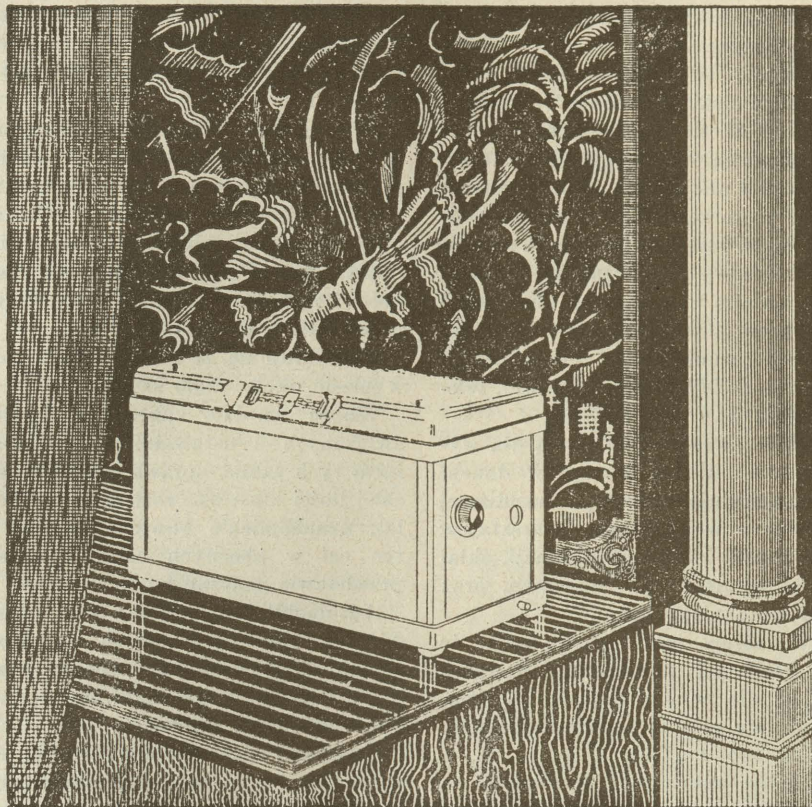
Wtryskiwacze do silników bezsprężarkowych bywają wykonywane jako otwarte, lub też zamknięte z dyszami jedno lub wielootworowymi.

Wtryskiwacze z dyszą otwartą są bardzo proste i w konstrukcji swej nieznacznie tylko się różnią od wtryskiwaczy otwartych stosowanych w silnikach sprężarkowych, dlatego opisywać ich nie będziemy, ograniczając się jedynie do pewnych uwag co do ich działania. Dysza otwarta jest stale połączona z cylindrem silnika przy pomocy otworów, których przekrój jest dostosowany do pewnego ciśnienia wtryskowego, a właściwie do pewnej szybkości przepływu paliwa. Przekrój otworów nie ulega zmianie, a zatem jeśli n. p. ilość obrotów silnika spadnie 2-krotnie, to przy tej samej dawce czas jej przepływu wzrośnie również 2-krotnie, jednocześnie zaś 2-krotnie spadnie szybkość przepływu, a ciśnienie 4-krotnie; w rezultacie mamy niedostateczne rozpylanie i złe spalanie.

Aby uniknąć skutków złego rozpylenia paliwa, gdy, wskutek małego obciążenia silnika, dawki stają się mniejsze od pewnych granicznych wartości, niektóre fabryki jak np. MAN wyłączają z pracy połowę cylindrów, przez co w pozostałych otrzymują dawki dość duże do prawidłowej pracy.

Inne fabryki jak n. p. Junkers stosują wtedy wysokie ciśnienie wtryskowe (700 atm.), aby otrzymać dobre spalanie we wszystkich cylindrach nie tylko przy pełnym obciążeniu silnika, ale też i przy biegu luzem. Stosowanie jednak wysokich ciśnień ma tę wadę, że przy wysokich obrotach, rozpylanie paliwa staje się tak silne, że traci ono zdolność przenikania warstw sprężonego powietrza w cylindrze silnika i z tego powodu staje się przyczyną niezbyt dobrego spalania; jeśli mimo to w silniku Junkersa osiągnięto dobre wyniki, to przypisać je należy wyjątkowo sprzyjającym warunkom wymieszania paliwa z powietrzem, które wchodząc do cylindra skośnymi otworami nabiera silnego ruchu wirowego.

ODBIORNIK DLA NAJWYBREDNIEJSZYCH



ELEKTRYCZNY ODBIORNIK PHILIPSA 2511

ZDOBYWCA PIERWSZYCH NAGRÓD
W WILNIE, LONDYNIE, BARCELONIE,
SEWILLI, PRADZE CZESKIEJ,
W ANTWERPI I LEODJUM
ZAOPATRZONY W SŁYNNE LAMPY
ZŁOTEJ SERII PHILIPSA
NIEZWYKŁA PROSTOTA STROJENIA
PRZY POMOCY JEDNEJ TYLKO GAŁKI
SILNY, CZYSTY, WIERNY ODBIÓR
MNÓSTWA STACJI EUROPEJSKICH

Cena złotych 1750.—

Żądajcie broszur i prospektów od
Waszych dostawców lub pod adresem:

**POLSKIE ZAKŁADY
PHILIPS S. A.
WARSZAWA, KAROLKOWA 36/44**

Produkujemy słynne żarówki
PHILIPS - ARGENTA



Wtryskiwacze otwarte mają jeszcze tę wadę, że resztki nierozpylonego paliwa pozostającego w otworze dyszy ulegają skoksowaniu i stają się przyczyną nieprawidłowego rozpylania.

Widzimy więc, że i w wypadku wtrysku bezsprężarkowego wtryskiwacze otwarte, choć bardzo proste okazują się niezbyt wygodne, dlatego też najczęściej spotkać się można z wtryskiwaczami zamkniętymi.

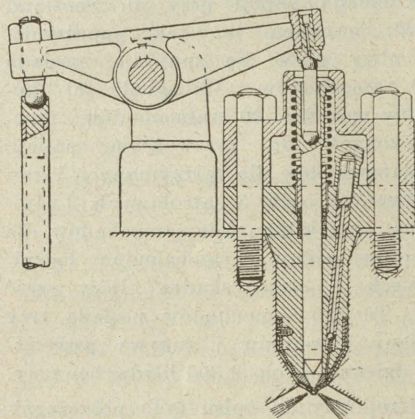
W silnikach bezsprężarkowych tak samo jak w sprężarkowych igła wtrys-

kiwacza zamkniętego może być otwierana przy pomocy specjalnego mechanizmu, będącego pod wpływem pedału regulującego bieg silnika. Urządzenie takie daje dobre wyniki, jednak, ze względu na dość skomplikowaną budowę, pierwszeństwo bywa najczęściej oddawane wtryskiwaczom automatycznym, to jest takim, w których bez udziału jakiegokolwiek mechanizmu, igła unosi się z siedzenia w chwili odprowadzania dawki paliwa. Igła wtryskiwaczy automatycznych jest przyciskana do siedzenia przy pomocy silnej sprężyny, która jest tak obliczona, że umożliwia uniesienie się igły pod naporem paliwa doprowadzanego przez pompę; naturalnie pompa musi odmierzając dawki paliwa stosownie do obciążenia silnika i rozpoczynać tłoczenie w odpowiednim momencie. Jako typowy przykład zamkniętego wtryskiwacza automatycznego można przytoczyć wtryskiwacz wyrabiany przez firmę Bosch. (rys. 3).

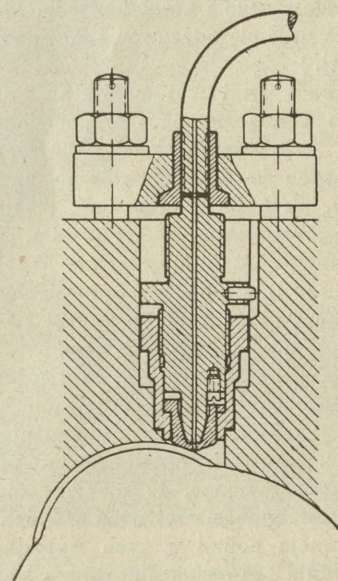
Jeżeli porównamy ze sobą różne typy wtryskiwaczy, to okaże się że jedne z nich a mianowicie wtryskiwacze zamknięte z igłą otwieraną przy pomocy mechanizmu, nie tylko rozpylają ale także odmierzają dawki paliwa, rola zaś pozostałych ogranicza się jedynie do wtrys-

kiwania dawki doprowadzonego paliwa. Czynność dawkowania najczęściej spełnia pompka paliwa. Regulacja silnika odbywa się przy pomocy dźwigni, lub pedału, który działa na mechanizm pompy paliwowej i zmienia wielkość dawek stosownie do potrzeby.

(d. c. n.)



Rys. 5. Wtryskiwacz zamknięty z igłą sterowaną



Rys. 6. Otwarty wtryskiwacz w silniku MAN

ZNAKI DROGOWE

Wykonując umowę z Ministerstwem Robót Publicznych, Automobilklub Polski zainstalował do końca r. ubiegłego na drogach państwowych i samorządowych całej Polski 7.000 sztuk znaków ostrzegawczych nowego typu, formy trójkąta.

W momencie zawierania umowy, posiadane przez Automobilklub Polski dane wskazywały, że ogólna liczba tychże wyniesie 6 — 7.000 sztuk. Później atoli, po otrzymaniu ścisłych cyfr od wszystkich zarządów drogowych całej Polski okazało się, że znaków takich potrzeba będzie około 15.000 sztuk, licząc w tej cyfrze już pewną rezerwę na przybywające znaki, na nowopowstałych drogach o twardej nawierzchni.

Ciężary jakie z tego tytułu przejął na siebie Automobilklub Polski na okres piętnastoletni, sięgają cyfry około miliona złotych, wliczając w to i konserwację znaków w tym okresie.

Wydana dotychczas przez Automobilklub Polski na ten cel suma sięga niespełna 250.000 złotych. Pokryta ona została częściowo z funduszy własnych Automobilklubu a częściowo z sum zebranych z reklam, które umieszczane są na słupach wraz ze znakami ostrzegawczymi.

Zaznaczyć wypada, że Automobilklub Polski żadnym na ten cel subsydjów nie otrzymał.

W roku 1931-ym Automobilklub Polski zamierzał ukończyć ustawianie wszystkich znaków w pozostałej liczbie około 8.000 sztuk, lecz, niestety, zachodzi obawa czy plany te dadzą się zrealizować w dobie niebywale ciężkiego kryzysu pieniężnego i gospodarczego, który również daje się odczuwać i Automobilklubowi.

W pracy swej Automobilklub Polski posiada cenną pomoc i współdziałanie P. P. Członków Związku Inżynierów Drogowych w Polsce, którego zarząd główny, na czele z prezesem p. Inżynierem Władysławem Trylińskim, Dyrektorem Robót Publicznych w Warszawie, niezwykle życzliwie odnosi się do usiłowań Automobilklubu Polski i okazuje mu stałe wybitne poparcie.

Ubolewania godnym jest fakt niszczenia ustawianych przez Automobilklub Polski znaków, przez niekulturalną ludność, pewnych okolic kraju, przy czem należy dodać, że niekiedy znaki te zupełnie giną, nawet wraz ze słupami. Interwencja policji w tych wypadkach nie wydaje żadnych rezultatów a służba drogowa ze względu na znaczne obszary,

nie jest w stanie upilnować tego i sprawy uchodzą bezkarnie.

Niezależnie od tych znaków, Automobilklub Polski w połowie r. ubiegłego przystąpił do ustawiania, narazie pod Warszawą, na wszystkich dojazdach, swoich oficjalnych tablic informacyjnych, które zawierają: kierunki i odległości miast leżących na danym szlaku, plan przejazdów przez miasto z oznaczeniem na nim ważniejszych ulic i stacji benzynowych a także adresy i telefony: pogotowia ratunkowego, najbliższego posterunku policji, straży ogniowej, telegrafu i poczty i t. p.

W dziale adresów, podane są dla wygody automobilistów adresy, w danym mieście znajdujących się: najbliższej stacji benzynowej, garażu, warsztatów reparacyjnych, hoteli, restauracji, składu części zamiennych i akcesorji, oraz zakładu wulkanizacyjnego.

Układ tablicy jest tego rodzaju, że pewna część jej powierzchni przeznaczona jest dla reklam poważnych firm, mających związek z automobilizmem, turystyką, sportem i t. p.

Tablice te ustawiono: w Okęciu na tracie Krakowskim, w Chrzanowie na tracie Poznańskim i w Zeraniu na tracie Kowieńskim; spełniają one już swoją rolę i po wzmoczeniu się z nastaniem wiosny ruchu na drogach, okażą całą swoją pożyteczność oraz celowość. W najbliższym czasie ustawione zostaną

takież tablice na pozostałych traktach a mianowicie: w Wawrze, na tracie Lwowsko-Brzeskim, w Markach na tracie Wileńskim, i w Młocinach na tracie Gdańskim. Również staną one na drodze Puławskiej i Wilanowskiej. Tablice te są w wykonaniu i niebawem zostaną ustawione.

W roku bież. ustawione zostaną tablice takie w pierwszym rzędzie pod Krakowem, następnie pod Poznaniem, Katowicami, Lwowem, Łodzią i Wilnem.

W następnej kolejności pójda inne miasta, ważne pod względem swej wielkości i znaczenia z uwagi na turystykę, przemysł i t. p.

Przewiduje się, że liczba takich tablic wyniesie około 1.000 sztuk.

Wobec bardzo znacznych kosztów związanych z ustawianiem i utrzymaniem tych tablic, sprawa zainstalowania całej ilości musi być rozłożona na szereg lat, uruchomienie bowiem środków na ten cel w obecnych ciężkich czasach przedstawia znaczne trudności.

Automobilklub Polski z całą energią dąży do realizacji swych zamierzeń, zdając sobie doskonale sprawę, czem są dla automobilisty znaki ostrzegawcze i informacje na drodze.

Biorąc na barki swoje z pobudek ideowych ten wielki ciężar, Automobilklub Polski pragnął oszczędzić Skarbowi Państwa i jednostkom samorządowym znacznych kosztów i liczy, że w działalności swej spotka się z ogólną życzliwością i poparciem automobilistów, jak i wszystkich zainteresowanych czynników.

SAMOCHÓD NA USŁUGACH PRAWA I ZBRODNI W LONDYNIE

Współczesny angielski bandyta, idący z duchem czasu stara się wykorzystać dla swoich celów wszystkie możliwe wynalazki, któreby ułatwiły mu zdobycie pieniędzy, utrudniły policji pościg i śledztwo, a przede wszystkim dopomogły do najszybszego oddalenia się z miejsca, na którym dokonane zostało przestępstwo.

Oczywiście że do tego, ostatnio wymienionego, celu najbardziej nadaje się samochód. Częste używanie tego szybkiego środka lokomocji przez bandytów zmusiło w końcu ub. roku policję londyńską do stworzenia samochodowego „flying squad” czyli lotnych oddziałów,

Komenda policji przy ul. Scotland Yard, nazwana też tak popularnie, od ulicy gdzie się znajduje, posiada 220 samochodów. W skład tej kolumny wchodzi 30 samochodów przeznaczonych do przewożenia policji, 17 samochodów dla zatrzymanych i aresztowanych osób, 5 patrolowych, 3 sanitarne, oraz kilkanaście samochodów dla oficerów policji i samochodów łącznikowych. „Lotna eskadra” liczy sześć aut. Te 220 samochodów posiada trzy zmiany kierowców i zużywa przeciętnie dziennie około 2,500 litrów benzyny.

Przejdźmy do opisu tych poszczególnych oddziałów policyjnych, zaczynając od najciekawszego z nich „lotnej eskadry”.

Samochody te nie różnią się niczem od zwykłych czterosiedzeniowych aut. Każdy samochód „lotny” posiada radio-odbiornik, za pomocą którego pozostaje w ustawicznej łączności z radiostacją policyjną. Aparat znajduje się pod prawym tylnym siedzeniem, antena rozpięta jest pod dachem samochodu. Załoga samochodu składa się z radio-telegrafisty, szofera i dwóch agentów policyjnych.

Celem uniknięcia zdekonspirowania takiego auta posługują się ono ustawicznymi zmianami numerami rejestracyjnymi. Mniej więcej co miesiąc samochody „flying squad”, jak kameleony, zmieniają gruntownie swoje barwy zewnętrzne. Robione to jest w tym celu, by kolor auta nie „opatrzył” się zanadto przestępcom londyńskim, którzyby wówczas, znając auto policyjne, mogli dokonać nań zamachu lub na jego widok powstrzymać się od wykonania jakiegoś napadu lub kradzieży.

Przekształcenie takiego zakonspirowanego auta w policyjne odbywa się natychmiastowo. Automatycznie, na przodzie samochodu otwiera się tablica z literami M. P. oznaczającymi miejską policję. Szofer nie używa wówczas trąbki lecz włącza dzwonek, na odgłos którego zahamowany zostaje w tej chwili ruch kołowy, co umożliwia takiemu samochodowi rozwinięcie jak-największej szybkości. W Londynie, na odgłos dzwonka (w który wyposażone są samochody straży ogniowej, pogotowia i policji) każdy pojazd musi się zatrzymać i dać wolną drogę dzwoniącemu automobilowi, co umożliwia skuteczny i szybki pościg zwłaszcza za przestępcami posilkującymi się samochodami.

Drugą kategorią samochodów używanych przez Scotland-Yard są samochody patrolowe. Auto takie posiada po swoich bokach tablice z fikcyjnymi nieraz napisami, firmami i t. p.

Tablice takie mogą być z łatwością zmieniane, dzięki czemu nie narażają się na uwagę przy stałym n. p. patrolowaniu jakiejś ulicy czy też dzielnicy. Samochód patrolowy może pomieścić 20-tu policjantów; oczywiście, że i taki samochód posiada radiostację odbiorczą nadawczą.

Najnowszymi są samochody do przewożenia osób zatrzymanych. Wejście i wyjście do takiego „jeżdżącego kryminału” znajduje się z przodu. Wewnątrz auta znajduje się małe korytarzyki i 5 cel, z tego dwie po bokach, a jedna w tyle. Cały samochód sporządzony jest z blachy stalowej i nie posiada wcale okien. Celki oświetlone są elektrycznością, za pomocą jednej lampy rozświetlającej wszystkie „klatki” przez okra-

towne otwory, po przez które aresztowany nie widzi eskorty, sam jest jednak pod ciągłą obserwacją.

Auta „Lotnej eskadry” używane są do przyjazdu na miejsce napadów rabunkowych na sklepy, banki i t. d. i na pościg we wskazanym kierunku. Niestety rzadko kiedy pościg kończy się ze skutkiem dla policji, gdyż bandyci będąc zawsze zaawansowani w czasie prawie zwykle nie dają się dogonić.

Zazwyczaj też bandyci posilkują się również numeracją „własnego wyrobu” co nieraz wprowadza pościg policyjny na mylne tory.

Często auto bandyckie, zostaje porzucone gdzieś na przedmieściu Londynu, oblane benzyną i podpalone.

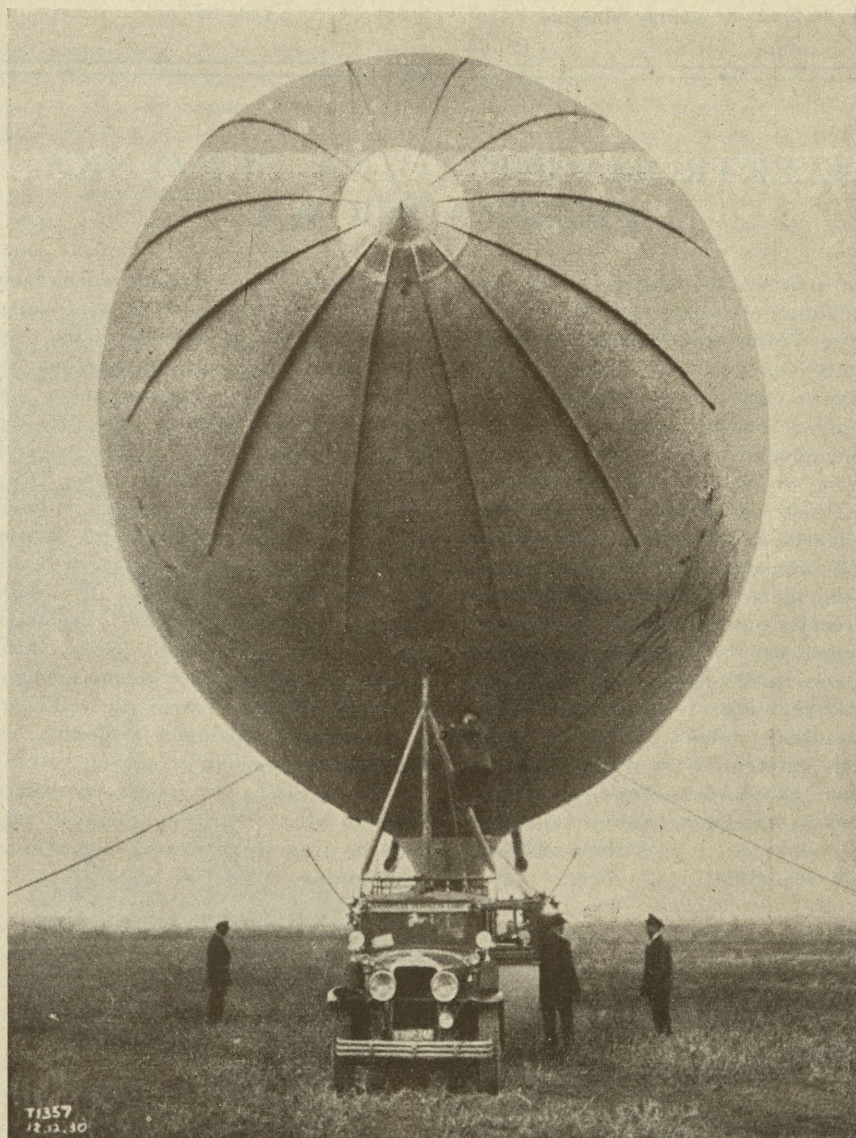
Jest to kosztowny, ale pewny sposób dla zatarcia śladów, praktykowany niejednokrotnie.

Bandyci londyńscy, jak stwierdziła ostatnio policja, posiadają własną tajną radiostację. Podczas jednego z napadów w city, na jubilerza, radiostacja policyjna nie mogła się absolutnie skomunikować ani z oddziałem patrolowym, ani lotnym. Jakiś tajemniczy radjotechnik, na tej samej fali co i policja zakłócał skutecznie odbiór. Dzięki temu napad i odwrót powiódł się znakomicie.

Takie wypadki uniemożliwiania odbioru radiowego przez auta policyjne powtórzyły się kilkakrotnie.

Najwięcej usług oddaje policja automobilowa w wypadkach kradzieży samochodów prywatnych.

Natychmiast po zameldowaniu przez poszkodowanego o kradzieży w komisariacie „radio-police-London” zawiadamia wszystkie patrole samochodowe i „lotną eskadrę” radiogramem tej treści:



Po raz pierwszy w historii lotnictwa sterowiec został zakotwiczony do masztu, ustawionego na podwoziu samochodu Buick.

Auto (limuzyna, torpedo, landolet) Nr. taki a taki kolor..... zostało skradzione z ulicyz przed domu....."

W tej samej chwili poszczególne auta zjeżdżają się „gwiazdźcie” do miejsca skąd skradziono auto, pilnie bacząc na spotykane samochody.

Metoda ta daje dość dobre rezultaty. Rekordowo szybkim czasem odzyskania skradzionego auta i ujęcia złodzieja było 210 sekund!

Londyńskim złodziejom nie brak jednak pomysowości i humoru.

W grudniu ub. roku policja przeprowadziła wielkie manewry pościgowo-automobilowe. Założeniem była pogoń za czarnym autem o oznaczonym numerze, które miało oddalać się ze śródmieścia w kierunku północnym od Londynu. W aucie znajdowali się funkcjonariusze policji pozorujący przestępców.

O ćwiczeniu tem dowiedzieli się złodzieje londyńscy, którzy słusznie i traf-

nie wykombinowali, że cała policja zajęta będzie „grą wojenną”.

Złodzieje — psycholodzy nie omylili się. Udało się im skraść 14 luksusowych aut. Cyfra ta przekroczyła o 9 dotychczasowy rekord... kradzieży aut w Londynie.

Zaabsorbowani ćwiczeniami policjanci wypatrując czarne auto, rzekomo skradzione, nie zobaczyli 14 zielonych, szafirowych i kolorowych limuzyn skradzionych „na serjo”, a nie dla ćwiczeń.

Żadnego ze sprawców nie ujęto, a auta przemalowane na inne barwy są już pewnie w dziesiątych rękach.

Epizod ten, nie bardzo miły dla policji angielskiej, wywołał wiele śmiechu i wesołych komentarzy, ale nie u tych gentlemanów, którym poginęły auta.

MICHAŁ GODLEWSKI.

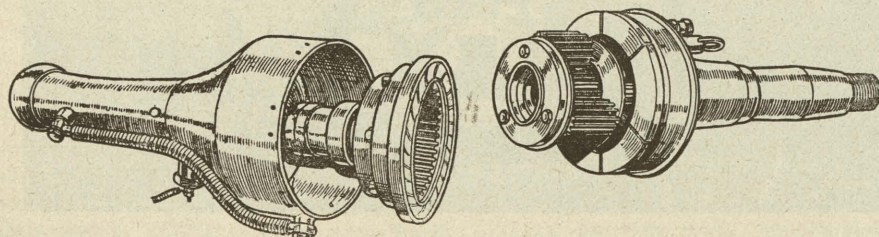
Warszawski korespondent Paryskiego „Detective’a.”

ELEKTROMAGNETYCZNA SKRZYNKA PRZEKŁADNIOWA

Bardzo ciekawe ulepszenie skrzynki przekładniowej zostało opracowane przez fabrykę Voisin we Francji. Ulepszenie to polega na tem, że na wale kardanowym za zwykłą skrzynką trójprzekładniową umieszczona jest dodatkowa skrzynka dwuprzekładniowa, systemu planetarnego, w której możemy zmieniać przekładnię za pomocą sprzęgieł elektromagnetycznych. Przez zastosowanie dwóch samodzielnych skrzynek każda przekładnia w głównej skrzynce może być rozbita na dwa stopnie w zależności od tego, czy w skrzynce dodatkowej będziemy mieli przekładnię bezpośrednią czy też redukcję.

Urządzenie takie nie byłoby czemś nowem, bowiem bywa dość często stosowane na samochodach terenowych, gdyby nie specjalna budowa tej dodatkowej skrzynki i elektromagnetyczny sposób włączania.

Działanie tego przyrządu można łatwo zrozumieć z rysunku. Wał napędzający został tu przecięty na dwie części. Część przednia, napędzająca, zakończona jest kołem zębata o wewnętrznym uzębieniu. Na zewnętrznym obwodzie tego koła umieszczone są elektromagnesy, o których za chwilę będzie mowa. Druga (napędzana) część wału posiada na końcu tarczę z trzema satelitowymi kołami, które zazębiają się z opisanym kołem o wewnętrznym uzębieniu. W środku między satelitami mamy zazębiające się z niemi małe koło zębate, które tworzy całość z tarczą wykonaną z magnetycznego metalu. Tarcza ta wykonana z oddzielnych odcinków widoczna jest na naszym rysunku z prawej strony. Z tyłu za tarczą, to znaczy na naszym rysunku jeszcze bardziej w prawo, znajduje się drugi elektromagnes nieruchomy wbudowany w pochwę wału.



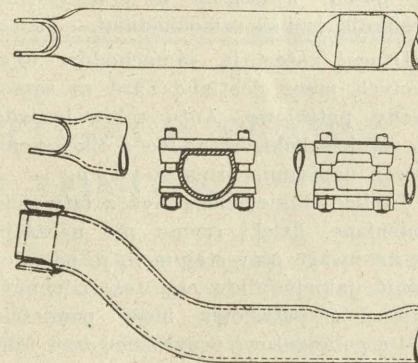
Elektromagnetyczna skrzynka przekładniowa Voisina.

Kierowca za pomocą odpowiedniego przełącznika elektrycznego może wzbudzić jeden lub drugi z opisanych elektromagnesów. Gdy wzbudzimy elektromagnes znajdujący się na obwodzie koła o wewnętrznym uzębieniu, wówczas tarcza z magnetycznego metalu zostanie doń przyciągnięta i małe koło zębate związane z tą tarczą, zostanie tem samem połączone w jedną sztywną całość z wałem napędzającym. Satelity zostaną unieruchomione między środkowym kołkiem zębata, a kołem o wewnętrznym uzębieniu i w rezultacie będziemy mieli sztywne połączenie obu wałów, a więc przekładnię bezpośrednią.

Jeżeli wzbudzimy elektromagnes znajdujący się w pochwie wału, wówczas mały tryb środkowy zostanie związany z pochwą, to znaczy unieruchomiony, a satelity napędzane przez koło o wewnętrznym uzębieniu będą obiegały dookoła, pociągając wał napędzany, na którym są osadzone, jednak z szybkością mniejszą, niż szybkość wału napędzającego.

Włączanie jednej albo drugiej przekładni w tej dodatkowej skrzynce odbywa się przez proste przekręcanie elektrycznego przełącznika bez potrzeby wyłączania sprzęgła. Daje to niewątpliwie wielkie udogodnienie dla prowadzącego samochód.

Nowy typ przedniej osi



Fabryka Logangear w Milwaukee wypuściła na rynek osie przednie do samochodów, wykonane z rury stalowej, a nie jak było przyjęte dotychczas kute o przekroju dwuteowym. Nowa oś ma być o 25 do 30 procent lżejsza od osi dotychczasowego typu przy zachowaniu tej samej wytrzymałości. Osie rurowe przyjęte już zostały w seryjnej fabrykacji na samochodach Franklin i Willys-Overland.

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

ZAPOCZĄTKOWANIE ORGANIZACJI AKCJI RATOWNICZEJ NA DROGACH PUBLICZNYCH W POLSCE

Jesienią roku 1929 zwrócił się Automobilklub Polski do Ministerstwa Robót Publicznych o poparcie, zamierzonej wspólnie z Polskim Czerwonym Krzyżem, akcji mającej na celu organizację pierwszej pomocy ratowniczej w wypadkach samochodowych na drogach publicznych w Polsce. Wyrażone zostały przytem następujące postulaty:

1. by wszystkie kursujące po kraju autobusy były zaopatrzone w odpowiednie apteczki o ustawowo zatwierdzonych wymiarach, zawartości i wyglądzie,

2. by tego samego rodzaju apteczki znajdowały się we wszystkich posterunkach Policji Państwowej, we wszystkich urzędach gminnych, zabudowaniach służby drogowej, oraz wszelkich nadających się ku temu, a znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie szosy lokalach,

3. by zabudowania posiadające wymienione apteczki były od strony drogi oznaczone dobrze widocznym i ustawowo ustalonym znakiem wyróżniającym,

4. by prawo do kierowania samochodami użyteczności publicznej było wydawane jedynie po uprzednim przegzaminowaniu kandydatów z ratownictwa drogowego,

5. by do programu wszystkich szkół samochodowych została wprowadzona jako przedmiot obowiązkowy nauka udzielania pierwszej pomocy w wypadkach samochodowych.

Konieczność zorganizowania ratownictwa w wypadkach samochodowych na drogach publicznych była już uprzed-

nio brana pod uwagę przez Ministerstwo Robót Publicznych, co znalazło swój wyraz w rozporządzeniu o ruchu autobusów z dn. 17 kwietnia 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 55 poz. 439) nakazującym zaopatrzenie wszystkich kursujących autobusów w apteczki zawierające komplet niezbędnych środków pierwszej potrzeby.

Wystąpienie Automobilklubu Polski zostało przyjęte przez Ministerstwo Robót Publicznych bardzo życzliwie i rozważone we wspólnym porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Ministerstwem Wyznań i Oświecenia Publicznego.

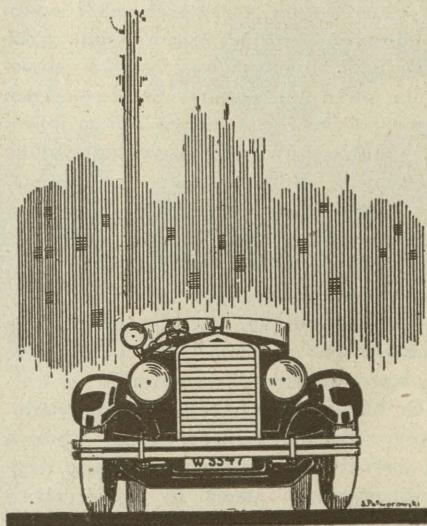
W wyniku tego Ministerstwo Robót Publicznych wydało dnia 1 sierpnia r. ub. rozporządzenie do wszystkich urzędów podległych (Dyrekcji Robót Publicznych przy Urzędach Wojewódzkich)

polecające ustanowienie punktów opatrunkowych, w których będą umieszczane ratownicze apteczki, zawierające środki opatrunkowe i lecznicze niezbędne do udzielenia pierwszej pomocy ofiarom wypadków.

Typ takiej apteczki drogowej, zalecony również do użytku na autobusach, został opracowany przez Zarząd Główny Polskiego Czerwonego Krzyża wspólnie z Automobilklubem Polski i zatwierdzony przez Departament Służby Zdrowia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Cenę apteczki ustalono na zł. 60. Zarząd Polskiego Czerwonego Krzyża zobowiązał się zorganizować sprzedaż apteczek, kontrolę zawartości w miejscach ich rozmieszczenia, uzupełnienie zużytych zawartości, oraz wysyłać instruktorów celem pouczenia o akcji ratowniczej. Za korzystanie ze środków znajdujących się w apteczkach będą pobierane na rzecz Czerwonego Krzyża minimalne opłaty, przeznaczone na ich uzupełnienie. Pierwsze tymczasowe punkty opatrunkowe zostają ustanowione w mieszkaniach służby drogowej położonych przy drogach publicznych państwowych.

Ze względu na znaczny jednorazowy wydatek, jaki pociągnęłoby umieszczenie apteczek jednocześnie u całej służby, drogowej, poleciło Ministerstwo Robót Publicznych rozmieszczenie apteczek przeprowadzić stopniowo w ciągu 2-ch lat t. j. do końca 1932 roku i narazie umieścić apteczki tylko na odcinkach o znacznym ruchu samochodowym, lub znajdujących się w oddaleniu od miejscowości zaopatrzonych w środki pomocy.

Na budynkach (mieszkaniach) służby drogowej, w których zostaną umieszczone



OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION

UDENLANDSK AKTIESELSKAB

COPENHAGEN BRANCH

Head Office:
1775, Broadway New York

HOVEDVEJ, FRIHAVNEN,
COPENHAGEN



Niniejszym uprzejmie podajemy do łaskawej wiadomości wszystkim zainteresowanym, a w szczególności przedstawicielstwom samochodów: Auburn, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Citroën, Erskine, Fiat, G. M. C. La Salle, Minerva, Oakland, Oldsmobile, Packard, Pontiac, Pierce-Arrow, Renault, Studebaker, Stutz, Talbot, Voisin, i t. d., że

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

**DELCO REMY
NORTH EAST
GUIDE LAMP**

LOVEJOY (AMORTYZATORY, CZĘŚCI ZAMIENNE)

JAXON (KOŁA, FELGI, PIASTY, BĘBNY, ŚRUBY i t. d.)

A C (SPEEDOMETRY, POMPKI BENZ.)

powierzylimy firmie:

„MAGNET“ Z. Popławski sp. z o. o.
Hoża 33 w Warszawie,

której skład z dniem 1-go lutego 1931 roku będzie zao-
patrzony we wszystkie wyroby powyższych fabryk.

Z poważaniem
OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION
COPENHAGEN BRANCH

apteczki, będą zawieszane w celach informacyjnych tablice, przedstawiające na białym polu znak równoramienny krzyża koloru czerwonego.

Jednocześnie Ministerstwo Robót Publicznych zwróciło się do wojewodów, by wpłynęli na samorządy co do urządzenia punktów opatrunkowych na drogach samorządowych.

Ponadto odniosło się Ministerstwo Robót Publicznych do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z prośbą o analogiczne uzupełnienie tej akcji co do budynków Policji Państwowej i budynków urzędów gminnych, oraz do Ministerstwa Skarbu, co do budynków Straży Celnej, na koszt budżetów odnośnych Ministerstw i Samorządów.

Postulat Automobilkłubu Polski — by prawo do kierowania samochodami użyteczności publicznej było wydawane

jedynie po uprzednim przeegzaminowaniu z ratownictwa drogowego, oraz by do programu wszystkich szkół samochodowych została wprowadzona jako przedmiot obowiązkowy nauka udzielania pierwszej pomocy w wypadkach samochodowych, — mogą być w obecnym stanie prawnym uwzględnione tylko częściowo. Bowiem rozp. z dnia 27 stycznia 1928 roku o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 41 poz. 396) nie przewiduje egzaminu z ratownictwa drogowego.

Jednakże Minist. Wyznań i Oświecenia Publicznego zgodziło się w zasadzie na wprowadzenie do programów na kursach kierowców samochodowych wiadomości z dziedziny ratownictwa. Sprawa ta jest obecnie wzięta pod uwagę przy opracowywaniu przez to Ministerstwo normalnego programu nauczania na

tych kursach i będzie wkrótce ustalona.

Jak widzimy inicjatywa Automobilkłubu Polski nie tylko znalazła pełne zrozumienie u władz państwowych, ale nadto całkowite poparcie.

Uważalibyśmy jeszcze za bardzo pożądaną, a nawet konieczną ze względów informacyjnych, by ustanawianie punktów opatrunkowych w miarę ich stopniowego organizowania było podawane zapomocą prasy przez odnośne czynniki do wiadomości ogółowi.

Zapoczątkowanie akcji ratowniczej na drogach publicznych spotka się niewątpliwie z uznaniem nie tylko automobilistów ale i całego społeczeństwa.

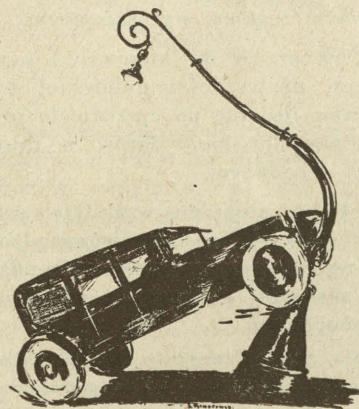
Ale na tem co zostało zrobione nie możemy się zatrzymać; mamy dopiero apteczki i punkty opatrunkowe. Z kolei teraz koniecznym jest zorganizowanie odpowiedniego drogowego pogotowia ratowniczego przez utworzenie sieci posterunków drogowych ratowniczych na wzór takich istniejących zagranicą.

Rolę Rządu w organizowaniu akcji ratowniczej należy uważać już za skończoną. Rząd uczynił ze swej strony bardzo wiele — dał nie tylko fundamenty materialne tej akcji — przez zakupno apteczek i zaopiarowanie bezpłatnego dla nich pomieszczenia, ale poparł ją swym autorytetem moralnym i nadał jej formy prawne.

Obecnie dalszy rozwój akcji ratowniczej powinien przejść w ręce społeczeństwa. Otwiera się tutaj wdzięczne pole dla inicjatywy i ofiarności prywatnej i społecznej. Stowarzyszenia harcerskie, sportowe i t. p. zgłaszając do Polskiego Czerwonego Krzyża gotowość swej współpracy w akcji ratowniczej, wyszkolone i zorganizowane odpowiednio przez tę instytucję mogłyby oddać tutaj wielkie usługi kontynuując i rozwijając dzieło o wysokim znaczeniu humanitarnym.

Nie wątpimy, że tak będzie.

Zofja Klaczyńska.



Sport

Imprezy zimowe w Polsce.

Inicjatorem zimowych zawodów samochodowych w Polsce jest Krakowski Klub Automobilowy, który już od dwóch lat urządza swój raid zimowy z Krakowa do Zakopanego. W roku ubiegłym urządzonych było u nas już kilka imprez zimowych, co jest objawem bardzo pożytecznym, gdyż niema żadnego wystarczającego powodu na to, aby sport samochodowy miał całkowicie zamierać na okres kilku długich miesięcy, w ciągu których jazda samochodem staje się utrudniona skutkiem zimna, zasp śnieżnych i krótkich dni. Zagranicą automobilści wypoczywają co najwyżej tylko przez grudzień, a już od nowego roku rozpoczyna się ruch w sporcie samochodowym. Nie chcąc pozostać w tyle za innymi państwami pod względem rozwoju sportu, musimy mieć również imprezy zimowe.

Jednym z najgłówniejszych ośrodków zimowych sportu samochodowego stało się ostatnio Zakopane, którego stadjon doskonale się nadaje do urządzania wyścigów samochodowych i motocyklowych na śniegu i lodzie. W roku zeszłym wyścigi te cieszyły się ogromnym powodzeniem. W zawodach samochodowych

urządzonych dnia 23 lutego, tryumfowali: Jan Ripper na sam. Bugatti w klasie wyścigowej, doktor Bolesław Frühling na sam. Bugatti w klasie sportowej i Jerzy Widawski na sam. Citroën w klasie turystycznej.

W tym roku stadjon zakopiański jeszcze wcześniej otworzył swe podwoje dla automobilistów, gdyż już 11 stycznia odbyła się tam pierwsza impreza samochodowa, a mianowicie gymkhana, urządzona pod protektoratem i kierownictwem technicznym Krakowskiego Klubu Automobilowego przez Komitet Imprez Sportowych w Zakopanem. Przy sprzyjającej pogodzie i w obecności tysięcy widzów do zawodów, polegających na wykonaniu w najkrótszym czasie kilku prób zręczności, stanęło 18 kierowców: dziewięciu w kategorii amatorów i tyłuż w kategorii zawodowców. Wyniki były następujące:

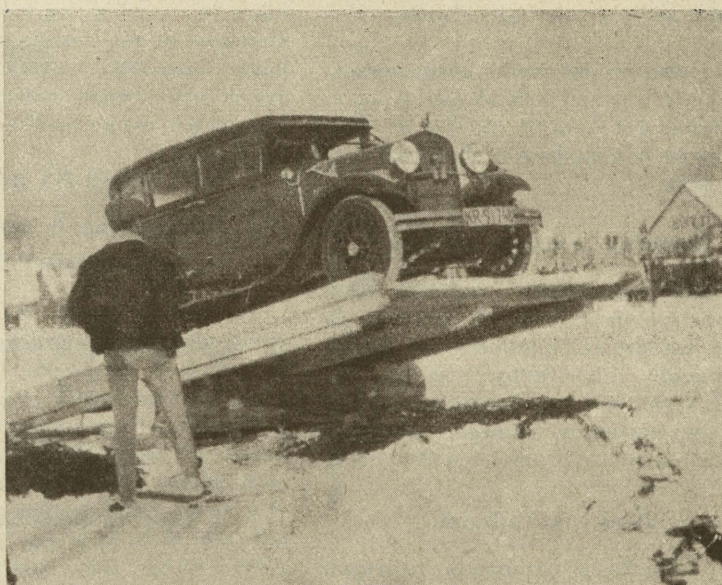
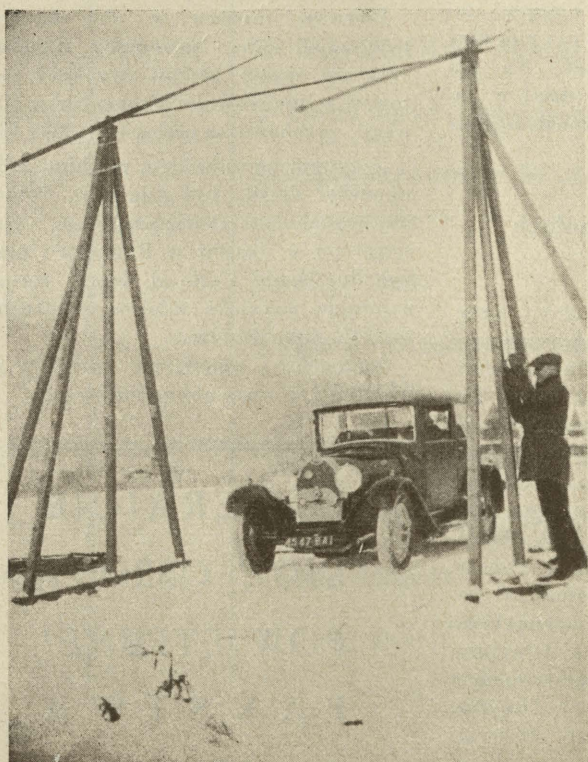
W kategorii amatorów: 1. Rudnicki (Tatra) 1 m. 31,8 s.; 2. Reim—K. K. A. (Lancia) 1 m. 32,4 s.; 3. Karwowski (Essex) 2 m. 22,2 s.; 4. Broniowski—K. K. A. (Tatra) 2 m. 26,4 s.; 5. Galica (Fiat) 2 m. 31 sek.; 6. Siemianowski—

K. K. A. (Chevrolet) 2 m. 54 s.; 7. Tieslowitz — K. K. A. (Dodge).

W kategorii zawodowców: 1. Gajewski (Mercedes-Benz) 1 m. 21,6 s.; 2. Słowakiewicz (Chevrolet) 1 m. 28 s.; 3. Suzek (Chevrolet) 1 m. 29,4 s.; 4. Gajewski (Essex) 1 m. 44 s.; 5. Dynia (Tatra) 1 m. 44,8 s.; 6. Gąsienica (Citroën) 2 m. 04,6 s.; 7. Kmiecik (Bugatti) 2 m. 59,8 m.

W następną niedzielę 18 stycznia odbyły się na torze zakopiańskim wyścigi motocyklowe, w których brali udział, oprócz zawodników polskich, również jeźdźcy niemieccy. Wyścigi te wiele niestety ucierpiały skutkiem wyjątkowo niesprzyjających warunków atmosferycznych.

Imprezy zimowe Klubów automobilowych odbędą się w tym roku wspólnie w drugiej połowie lutego. Na dzień 20 lutego zapowiedziany jest zjazd do Krakowa, organizowany przez Kluby Krakowski, Śląski i Łódzki. Zjazd ten, podobnie jak zeszłoroczny zjazd do Kiele, będzie dostępny tylko dla zespołów klubowych. Na następny dzień 21 lutego przewidziana jest w kalendarzu sportowym doroczna jazda Kraków—Zakopane, organizowana przez Krakowski Klub Automobilowy. Wreszcie w niedzielę 22 lutego odbędą się na torze zakopiańskim stadjonu niezmiennie atrakcyjne wyścigi. Nie należy wątpić, że ten zespół pasjonujących imprez ściągnie do Krakowa i do Zakopanego wszystkich naszych aktywnych automobilistów.



Z gymkhany samochodowej w Zakopanem.

Na lewo: jeden z kierowców zawodowych na samochodzie Bugatti dyr. Lanca z Krakowa przejeżdża przez młyn.

U góry: Tieslowitz (K. K. A.) na samochodzie Dodge balansuje na pomoście.

Miljon franków nagrody.

Komisje sportowe Automobilklubów Francji, Belgii, Hiszpanii i Italii postanowiły ufundować w roku bieżącym specjalną nagrodę pieniężną, która przypadnie w udziale kierowcom, uzyskującym najlepsze rezultaty w czterech wyścigach o Grand Prix wymienionych państw. W tym celu każdy Klub wyasygnuje kwotę 100.000 franków i powstała stąd suma 400.000 fr. zostanie rozdzielona przy końcu sezonu, po rozegraniu wszystkich Grand Prix, między najlepiej klasyfikowanych kierowców. Co się tyczy sposobu ogólnej klasyfikacji, to w każdym wyścigu zwycięzca otrzymać będzie 1 punkt, drugi z kolei dwa punkty i t. d. i ci kierowcy, którzy ze wszystkich czterech wyścigów wyniosą najmniejszą ilość punktów otrzymają omawianą nagrodę. Rzecz prosta, że zasadnicze nagrody pieniężne, każdorazowo w wysokości 150.000 franków, również zostaną rozdzielone pomiędzy zwycięsców, tak iż kierowcy, startujący w tych czterech wyścigach ubiegać się będą o niebylejaką sumę nagród, bo aż o miljon franków.

Ponieważ Międzynarodowa Komisja Sportowa zezwoliła w tym roku na całkowitą dowolność formuł wyścigowych, więc zawody o Grand Prix Francji, Hiszpanii, Belgii i Italii odbędą się według zupełnie nowych przepisów. Każdy z tych wyścigów trwać będzie dziesięć godzin, a zwycięscą zostanie ten zawodnik, który, prowadząc na zmianę z innym kierowcą samochód o dowolnym litrażu, zdoła przejechać największy dystans.

Już obecnie jest rzeczą zdecydowaną, że wyścig o Grand Prix Francji rozegrany zostanie w dniu 21 czerwca na torze szosowym w autodromie Montlhery pod Paryżem.

Świetny wyczyn kobiety.

Znana rekordzistka angielska pani Stewart pobiła w dniu 13 grudnia na torze autodromu Montlhery, za sterem samochodu Miller-Derby, światowy rekord szybkości na dystansie 10 mil ang. ze startem z rozbiegu, rozwijając doskonałą szybkość przeciętną 221 klm./g.

Nowy autodrom.

W związku z ogromnym rozwojem sportu samochodowego w Italii powstać ma w Rzymie już w najbliższym czasie nowy tor wyścigowy. Mianowicie nowo-wybudowany gigantyczny port lotniczy w Littorio zostanie otoczony specjalną drogą, mającą wszelkie cechy autodromu, to znaczy odpowiednią szerokość i na-

wierzchnię oraz podwyższone zakręty, zezwalające na osiąganie dużych szybkości. Oprócz podwyższonych zakrętów tor posiadać będzie również jedną płaską serpentynę, na której kierowca zmuszony zostanie do zahamowania wozu i zmiany biegów. Przy swej czterokilometrowej długości będzie to zatem jeden z najlepszych torów wyścigowych świata. Otwarcie nowego autodromu przewidziane jest w ciągu maja r. b.

Grand Prix Szwecji.

Królewski Automobilklub Szwecji organizuje w dniu 22 lutego wyścigi samochodowe o Grand Prix Szwecji na obwodzie szosowym długości 50 kilometrów, położonym koło Ramshyttan w Dalecarlii. Dystans wyścigów wynosić będzie 400 klm. w ośmiu okrążeniach toru.

W zawodach może brać udział najwyżej 40 samochodów, a o ile nie zapisze się co najmniej 25 zawodników wyścig zostanie odwołany. Jest rzeczą ciekawą, że kobiety nie mają prawa brać udziału w tym wyścigu. Dla zwycięsców przewidziane są nagrody pieniężne w ogólnej wysokości 15 tysięcy koron, czyli 35.700 złotych.

Raid dla samochodów i samolotów.

Na niezwykle ciekawy pomysł wpadli organizatorzy dorocznego raidu samochodowego i motocyklowego naokoło Francji. Jak się dowiadujemy z regulaminu tej imprezy na rok bieżący, dopuszczone do niej zostają po raz pierwszy lekkie samoloty turystyczne. Na początek będą mogły wziąć udział w zawodach jedynie awionetki skonstruowane we Francji.

Co słyszać w zespołach wyścigowych?

Nadchodzący sezon wyścigowy przyniesie cały szereg poważnych przesunięć w zespołach kierowców. Przedewszystkiem więc fabryczny zespół marki Bugatti wzbogaci się o bezkonkurencyjnego Achillesa Varzi, mistrza Italii i nieoficjalnego mistrza świata, tak iż na zespół ten składać się będą następujące znakomite nazwiska: Achilles Varzi, Ludwik Chiron, Albert Divo, Guy Bouriat i Conelli.

Natomiast włoska firma Maserati pozyskała dla swych barw młodzieńckiego kierowcę francuskiego Rene Dreyfusa. Za sterem samochodów Maserati zasiada zatem w tym sezonie: Rene Dreyfus, książę Aymo Maggi, Ernest Maserati Ludwik Fagioli i Bouriano.

Wbrew dotychczasowym pogłoskom znakomity kierowca niemiecki Rudolf Caracciola nie zdradzi w tym sezonie swej macierzystej firmy dla barw włoskich, lecz jeździć będzie na samochodach Mercedes-Benz. Do tejże firmy przenosi się także podobno i Hans Stuck von Villiez, wobec czego obaj mistrze Europy w jeździe górskiej wystąpią w tym sezonie pod znakiem trójkątnej gwiazdy.

Wyniki X Zjazdu Gwiazdzystego do Monte Carlo

Największa impreza turystyczna Europy, Zjazd Gwiazdzysty do Monte Carlo, odbyła się w tym roku po raz dziesiąty z kolei. Do zawodów zgłoszono rekordową cyfrę 149 samochodów, z których do celu w Monte Carlo przybyło dnia 21 stycznia tylko 61. Reszta wozów albo nie wyruszyła wcale w drogę, albo też odpadła skutkiem trudnych warunków atmosferycznych i drogowych, panujących zwłaszcza we wschodniej części Europy.

Po zjechaniu się zawodników odbyła się jeszcze w Monte Carlo próba zrywu i hamowania, poczem ogłoszono następujące wyniki Zjazdu:

Kategoria samochodów do 1100 ccm.:

1. Leverett (Riley) 236,30 p.; 2. Lavalette (Peugeot) 235,80 p.; 3. pani Jeanne (Rosengart) 234,35 p. etc.

Kategoria samochodów pow. 1100 ccm.:

1. Healey (Invicta) 255,25 p.; 2. Wilmille (Lorraine) 255,24 p.; 3. Schell (Bugatti) 253,26 p. etc.

Pierwsze miejsca w obu kategoriach zajęli zatem zawodnicy angielscy. Wszyscy wyżej podani zwycięscy startowali z miejscowości Stavanger w Norwegii, przebywając przestrzeń 3638 klm.

Jedynym zawodnikiem polskim, który ukończył Zjazd, był Adam hr. Potocki na samochodzie Oświęcim-Praga. Startował on z Jassów w Rumunii i przybył do Monte Carlo w dobrej formie, zajmując piętnaste miejsce w kategorii dużych samochodów.

Szczegółowe omówienie zawodów zamieścimy w następnym numerze.

POPIERAJCIE
LIGĘ OBRONY
POWIETRZNEJ
PAŃSTWA

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, Wiślna Nr. 9.

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

KRAJOWY KALENDARZ SPORTOWY NA ROK 1931

Miesiąc	Data	Nazwa imprezy	Organizatorzy
Luty	20	Zimowy Zjazd Zespołów Klubowych do Krakowa	K. K. A., Ł. A. K. i Śl. K. A.
	21	Zjazd zimowy do Zakopanego	K. K. A.
	22	Wyścig torowy w Zakopanem	K. K. A.
Kwiecień	nieust.	Pokaz i Konkurs Piękności Samochodów	A. P.
Maj	9	Zjazd Gwiazdzisty do Łodzi	Ł. A. K.
	10	Wyścig Płaski w Łodzi*)	Ł. A. K.
	17	Pomiary szybkości i rekordy polskie	A. P.
	23—25	Krakowski Turniej Automobilowy	K. K. A.
	29—31	II Wolyński Raid Automobilowy	W. K. A.
Czerwiec	6	V Polski Zjazd Gwiazdzisty	M. K. A.
	7	Międzynarodowy Wyścig Okrężny we Lwowie*)	M. K. A.
	14	Wyścig Górski	Śl. K. A.
	21—28	X Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski*)	A. P.
Sierpień	1	Zjazd Gwiazdzisty na Regaty	P. A.
	16	Międzynarodowy Wyścig Tatrzański*)	K. K. A.
Wrzesień	6	Wyścig Płaski*)	Śl. K. A.
	18—20	VI Raid Pań	A. P.

*) oznacza imprezy liczące się do Mistrzostwa Polski. Tłustym drukiem oznaczono imprezy międzynarodowe.

NOWOŚCI KONSTRUKCYJNE

Mały Stoewer

Niemiecka fabryka braci Stoewer w Szczecinie wypuszcza na rynek mały samochód z napędem na przednie koła. Nie posiada on wcale osi, tak iż wszystkie cztery koła są niezależnie umocowane i resorowane. Silnik jest czterocylindrowy w kształcie litery V i posiada pojemność 1200 cm. Na uwagę zasługuje duży rozstęp kół, wynoszący 1250 mm., podczas gdy rozstawienie (nieistniejących w rzeczywistości) osi kół wynosi 2500 mm. Przewidzianą jest budowa seryjna czteroosobowej karoserji zamkniętej z otwieranym dachem i w tem wykonaniu wóz ten, posiadający pozatem hydrauliczne hamulce, kosztować ma mniej niż 4000 marek loco fabryka.

Morris za 100 funtów

Dążeniem angielskich fabrykantów, produkujących popularne samochody, było oddawna wypuszczenie na rynek wozu w cenie 100 funtów ang. Pomimo wielokrotnie podejmowanych prób nikomu się to jednak na dłuższą metę nie udawało, tak iż ceny samochodów angielskich rozpoczynają się dopiero od 125 funtów.

W tej właśnie cenie sprzedawany był dotychczas najmniejszy typ fabryki Morris, znany pod nazwą Minor. Obecnie ruchliwy fabrykant angielski postanowił wypuścić drugą odmianę typu Minor, aby, przez zastosowanie szeregu zmian oszczędnościowych, móc go sprzedawać w cenie stu funtów.

Nowy ten typ Morrisa został nazwany Minor S. V., co oznacza, że w przeciwieństwie do typu Minor, który miał zawory sterowane od góry, ma on zawory boczne (S. V. jest to skrót wyrazu side-valve, czyli boczne zawory). Pozatem silnik różni się od silnika typu Minor jedynie sposobem umieszczenia i napędu dynamo. Silnik jest czterocylindrowy o wymiarach cyl. 57x83 mm. i pojemności 750 cm. Pozwala on osiągnąć szybkość maksymalną 80 klm. g. przy bardzo ekonomicznym zużyciu materiałów pędnych.

W podwoziu nie dokonywano żadnych zmian oszczędnościowych, natomiast główne zmiany wprowadzono w karoserji. Wózek za sto funtów posiada otwarte dwumiejscowe nadwozie, pokryte lakierem celulozowym koloru zielonego.

Niema zderzaków ani też termometru na chłodnicy a wszystkie zewnętrzne części metalowe nie są niklowane lub chromowane ale czernione. Zato cena 100 funtów rozumie się przy pełnym wyekwipowaniu w przybory i narzędzia, oraz z pięcioma ogumionymi kołami i szybą z nietłukącego się szkła Triplex.

Renault „Primaquatre“

Popularna francuska firma z Billancourt ukończyła niedawno ostatnie próby z nowym modelem czterocylindrowym, który nazwany został „Primaquatre”. Posiada on pojemność cylindrów 2120 cm. i moc 10 koni mech. Dzięki lekkości całego wozu silnik ma się odznaczać niezwykłą elastycznością i pozwalać na nadzwyczajne akceleracje. Szybkość maksymalna wozu wynosi około 100 kilometrów na godzinę a przeciętną 75 klm. g. uzyskać można bez wysiłku na największym dystansie. Dzięki temu, że silnik jest wolnoobrotowy, gdyż przy szybkości 90 klm./g. robi zaledwie 2750 obr./min., osiągniętą została wielka oszczędność w zużyciu paliwa oraz pewność działania. Cena tego nowego modelu marki Renault, z luksusową i kompletnie wyekwipowaną zamkniętą karoserją, wynosić będzie loco fabryka około 24.400 franków.

Nowy Chevrolet

Fabryka Chevrolet przygotowała na r. 1931 nowy model swego samochodu.

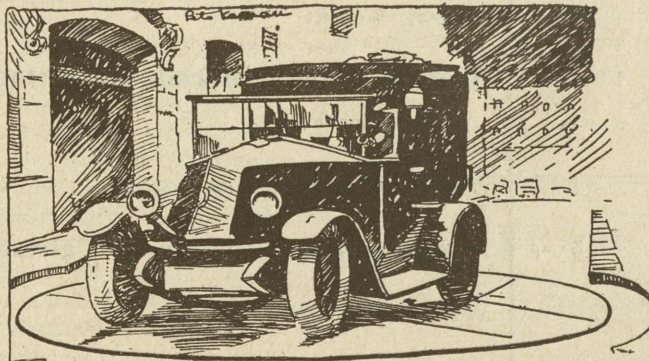
W porównaniu do poprzedniego modelu nowy wóz będzie nieco dłuższy, będzie miał mocniejszą ramę i nieco inaczej rozwiązane umieszczenie dźwigni do zmiany przekładni. W wyglądzie zewnętrznym nastąpi zasadnicza zmiana, szczególnie przód samochodu będzie miał inną fizjognomję dzięki nowej dłuższej chłodnicy.

Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Berlinie

Międzynarodowa Wystawa samochodów osobowych i ciężarowych odbędzie się w Berlinie między 19 lutego i 1 marca r. b. Będą na niej reprezentowane wszystkie niemal poważniejsze światowe firmy z branży automobilowej. Fabrykanci niemieccy pokażą, między innymi, nowe niezwykle interesujące konstrukcje małych samochodów. Dział akcesorji samochodowych będzie również bardzo bogato obelany i przyniesie wiele nowości, mogących zainteresować automobilistów. W dziale samochodów ciężarowych największe zainteresowanie wzbudzają nowe wozy z silnikami Diesla.

W czasie trwania wystawy odbędzie się w Berlinie szereg kongresów narodowych i międzynarodowych, jak również wiele konkursów sportowych i innych ciekawych imprez, które zorganizowane zostaną przez różne kluby i stowarzyszenia.

„AU PRENUMERUJ CIE MIESIĘCZNIK TO”



Ruchoma platforma używana w Paryżu do ułatwiania przy wykręcaniu długich samochodów na wąskich uliczkach.