

AUTO



**ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE**
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

**REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE**

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

KONTOKZEKOWE P. K. O. 1648

FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO“

REDAKCJA ZASTRZEGA SOBIE PRAWO ZMIAN I POPRAWEK W NADESŁANYCH ARTYKUŁACH. WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKÓW I REPRODUKCJI ZASTRZEŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA.

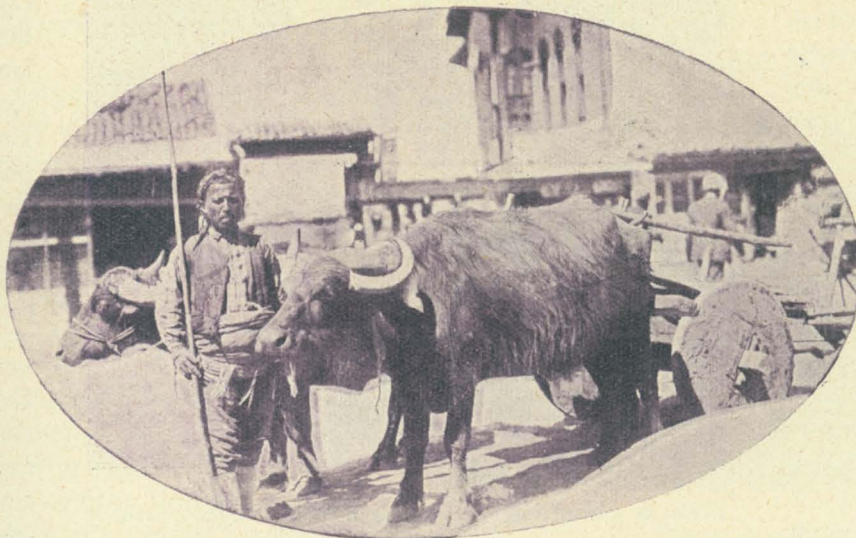
REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

| PRENUMERATA: | | CENA OGŁOSZEŃ: | | | | | | |
|----------------------|--------|--|---------------|---------------|---------------|----------------|--|--|
| Rocznie | 24 zł. | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{2}$ | $\frac{1}{4}$ | $\frac{1}{8}$ | $\frac{1}{16}$ | Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor. | |
| Kwartalnie | 6 zł. | 2 i 3-cia okładka za tekstem | 240 | 140 | 85 | 50 | 30 | Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej. |
| Zagranicą | 32 zł. | 4 okł. przed tekstem i w tekście | 300 | 180 | 100 | 60 | 40 | Fotografie i klisze na rachunek klienta. |
| | | Wklejka | 360 | 210 | — | — | — | |

TREŚĆ NUMERU:

Wyprawa na dancing turecki, *M. Jarosławski*. — Postulaty turystyki samochodowej w zakresie drogowym. — L'Homme a l'Hispano, *Zdzisław Kleszczyński*. — 333 kilometry na godzinę *M. K.* — O kupnie i sprzedaży samochodów używanych, *R. Chetnicki*. — Samochód C. W. S. T-1 i jego twórca. — Mechanizmy do sterowania zaworów, *inż. Michał Affanasowicz*. — Kronika.—Listy do Redakcji. — Z czasopism. — Ogłoszenia.



MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI

Wyprawa na dancing turecki

(KARTKI Z PODRÓŻY NA WSCHÓD).

ZNAJDOWALIŚMY się w wyjątkowo trudnym i dwuznacznym położeniu. Dancing miał się rozpocząć o godzinie piątej po południu, panny były zaproszone, ojciec i mamusia pięknych tureczek, zawdzięczając naszym naleganiom, no i... trochę nakazowi Kemala Paszy w sprawie wprowadzenia nowych zwyczajów towarzyskich w Turcji, radzi-neradzi zgodzili się na ten publiczny występ swych młodocianych có-

rek, czujących w sobie już niezaprzeczoną wolę Mahometa, — a tu, jakby na złość naszym podnieconym nadziejom, wyjazd do Angory przedstawiał się coraz problematyczniej.

Już od rana poczęły nas niepokoić wiadomości, znoszone do naszego locum zamieszkiwania w Ak-Tepe, położonego w dległości 9 kilometrów od nowopowstającej stolicy Turcji, że... śnieg taje z przerażającą szyb-

PP. AUTOMOBILIŚCI powinni zawsze pamiętać, że ze względu na pewność biegu — należy stosować tylko szwedzkie łożyska kulkowe, które

SKF

Specjalne łożyska: Buick, Ford, Citroën, Fiat, Chevrolet

nabywać można we wszystkich większych miastach Polski. Główny skład: Warszawa, Wierzbowa 8 róg Trębackiej; telefony: 12-14, 12-15.

kością, woda w rzece wzbiera i zalewa nie tylko przyboczne chaszczce i baranie wypasy, ale i ten częściowo wyżłobiony w wapiennej skale, to znów uklepany w glinie szlak kołowy, który za przykładem okolicznej ludności przyzwyczailiśmy się nazywać drogą.

Rzeczywiście, słońce świeciło z taką rozrzutnością, jak na południu, nie zaś na północy Turcji, a ciepły wiaterek, dmący od strony Libanu, zdawał się zdmuchiwać śnieg z otaczających naszą oazę skalistych gór, niby pierze, którego majestatycznym wyglądem nie dalej, jak wczoraj jeszcze, zachwycaliśmy się tak naiwnie.

Najbardziej współczuł nam długonogi i zasuszony, jak mumja, lokaj Smail, którego posądzaliśmy o to, że w latach swojej godnej pożałowania młodości piastował dosyć wysoki, a jednak ze względu na godność osobistą mężczyzny niepospolicie niski urząd przy dworze sułtana, co go, oczywiście, upoważniało do czynienia gorzkich uwag o płci pięknej, a szczególnie o wysokich zaletach córek zmaglowanego przez nas ojca, Ahmed Hadzi-beja.

Sprytny ten szelma, ubolewając nad naszym niepowodzeniem, jednocześnie umiał nam zastrzyknąć w kilku niepozornych słowach i ruchach taką dozę rozgoryczenia, żeśmy zmuszeni byli, dla uniknięcia bardziej zdecydowanych rękoczynów, wyrzucić go poprostu za drzwi.

Zupełnie inaczej natomiast zachowywał się pucybut Mustafa. Pocieszał nas bowiem, jak umiał, i szukał z natężeniem jakiejś rady pod swoją czarną czupryną. W pewnej zaś chwili przyniósł nam kilka par kapci z oślej skóry i radził, żebyśmy je wdziali na nogi, bo w ten sposób jako-tako „suchą stopą“ będziemy mogli przejść owe dziewięć kilometrów i wystąpić godnie na dancingu przy boku naszych pulchnych, jak gęsi kebaby, Fatm-Dulcinejek z pod znaku Mahometa.

Nadmienić muszę dla usprawiedliwienia poczciwego Mustafy, że dancig w pojęciu jego, jako człowieka nie grzeszącego europejską „cywilizacją“, co w Turcji dziś jeszcze nie należy bynajmniej do wyjątków, nie mógł być niczem innym, jak zwykłym odwiedzeniem przydrożnej herbaciarni, gdzie można byłoby wypalić słodkie nargille, wypić kilka filiżaneczek gęstej, jak kaszka manna na maśle, czarnej kawy, no i posłuchać rozkosznego rechotu gramofonu, zawodzącego beznadziejnie smutną jakąś i jednostajną melodię azjatyckiego kompozytora.

Biedny, naiwny Mustafal! Nie wiedział przecież, że w tym wypadku Europa cofnęła się conajmniej o pięćset lat wstecz ze swoją kulturą, podziwiając pieśni już nie azjatyckie, ale muryńskie, i naśladując nie tańce wyjących derwiszów, ale zgoła tańce, nie mające jeszcze z ruchem ludzkim nic wspólnego, a przypominające raczej utarczki zwierząt w stepie wzajem naokoło siebie, lub naśladujące z powodzeniem tarcie się ryb po stawach.

Nie wiedział też i o tym zasiedziały w Ak-Tepe Mustafa, że tam na szerokim nowym świecie Angory dancig ma się odbyć w „pierwszorzędnym“ lokalu klubowym, gdzie ściany

wprawdzie jeszcze ulepione były z gliny, ale gdzie już przeprowadzono elektryczność, a stoły nakrywano białymi obrusami regularnie co miesiąc. Nie wiedział również i o tem, że współczesne wymagania ukulturowanych gentlemanów tureckich zastrzeżały podczas tego kołowrotu strój wizytowy i lakiery, a nawet obiecywano sprawdzać przy wejściu, czy goście są ogoleni... ze względu na zapowiedziane po raz pierwszy przybycie dam.

Nie mógł wiedzieć Mustafa i o tem, że to przecież nie Warszawa, gdzie na dancig można wejść w zwykłym garniturze marynarkowym, a nawet na balu prasy, czy też innego tłoku można paradować w zół-



Uliczka w górnej Angorze, czyli w t. zw. starożytnej Sebaste

tych getrach i spodniach niekoniecznie czarnych, byleby tylko w czarne paski...

Turcja odbiegła już daleko od tej frywolności. Smoking obowiązuje nie tylko podczas wysokiej audjencji u jakiegoś wilajeckiego kacyka, siedzącego jeszcze w kucki na dziurawym, choć pluszem obitym stołku. Szanujący się turek wkłada smoking nawet wtedy, kiedy fotografuje głowę swoją, co potrzebne



Podróźni przy okolicy pustyni.

mu jest do otrzymania vessiki¹⁾, lub udaje się do kinoteatru.

Jak widzimy przeto, współczesny turek jest *plus gentleman, que anglik*, który z reguły wchodzi na premierę do *Comedie française* w Paryżu w stroju sportowym.

Oczywiście, o tem wszystkim nie mógł wiedzieć Mustafa, człowiek, który nie miał jeszcze dziury w głowie, odpowiedniej dla przedostania się tych pomysłów zwyczajów świata cywilizowanego.

Najbardziej rzeczowo wyrażał nam swoją sympatię szofer Ałmaz, hindus z piekła rodem, który na wszelki sposób starał się udowodnić zarządzającemu całym skarbem ustronia w Ak-Tepe, komandorowi W., że pomimo pięćdziesięciocentymetrowego pokładu błota i wody będziemy mogli przecież przedostać się do Angory na dancng samochodem, o ile... on, Ałmaz, dostanie od każdego z nas po butelce duziko.

Komandor W., który w tych wypadkach zwykł był sobie oszczędzać ruchu rąk, kopnął go już kilkakrotnie w to miejsce, gdzie plecy tracą swą szlachetną nazwę i linje, a starając się przemówić do niego w stylu nie tyle kwiecistym, ile zrozumiałym, porównał go z jego praojcem indyjskim, żywiącym się na palmie kokosami.

Ałmaz z porównania był bardzo zadowolony, gdyż podnosiło go ono znacznie w hierarchji społecznej²⁾.

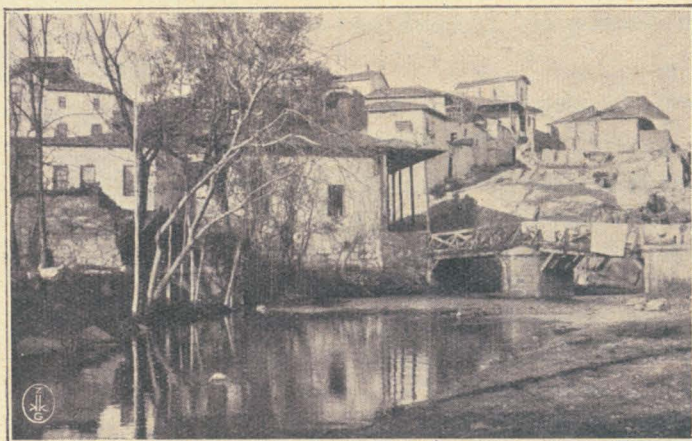
Nic to jednak nie pomagało. Intencje Ałmaza były najwyraźniej szczere, bo w drodze ustępstwa

zgodził się na dwie butelki duziko, byleby hurtem, co oznajmił nam, zaglądając przez dziurę w ścianie zastępującej okno, a to w tym celu, aby zabezpieczyć sobie nadwyżęzone tyły od działania mocno podkutych obcasów komandora.

Doprawdy, nie wiedzieliśmy, komu mamy przyznać rację w tej kłopotliwej sytuacji. Ałmaz bowiem był szoferem pierwszej klasy i urodzonym warjatem-przygodniakiem z pod ciemnej gwiazdy, zaś komandor W. był człowiekiem zawsze wyjątkowo trzeźwym, nawet po wypiciu trzech butelek koniaku przy obiedzie tureckim, czemu zresztą nie może się nikt dziwić, wiedząc o tem, że wysoki poziom równowagi małego mózdzku najlepiej może być wypróbowany po nasiąknięciu alkoholem, jakich to doświadczeń muszą używać prześladowani rozkazem prohibicyjnym marynarze, wspinający się na maszty i reje i mający wokoło siebie zawsze tylko słoną wodę. Ta więc właściwość, nabyta w długotrwałej służbie morskiej, pozostała ku zbudowaniu maluczkiemu komandorowi W., jako cecha bardzo pożyteczna również w lądowym jego życiu.

Czy to więc przedsiębiorczej uporczywości Ałmaza, czy też złośliwości komandora W., który podczas obiadu nie zdołał w nas wlać całej porcji przeznaczonego koniaku, przypisać należało ostatni rezultat owych pertraktacji niezupełnie dyplomatycznych — wynioskujemy na końcu tego opowiadania.

Niepocieszeni naszym wyglądaniem przez okno na rozmieszoną, jak wielka kopanka gliny do lepienia pieców, drogę, usłyszeliśmy nagle warczenie maszyny



Boczna uliczka w Angorze.

i ujrzeliśmy zawadjackiego szofera, jak wykręcał kierownicą z całej siły, aby uzgodnić rytm przednich kół z tylnymi i stanąć przed gankiem t. zw. „gmachu urzędowego“ w pozycji oczekującej.

Uczyniło się z tej racji wielkie hallo, w którym wzięły, oczywiście, udział i Smail, szepcząc nam dosyć głośno dyskretne rady w sprawie zachowywania się z turecką kobietą, która radaby być dla Europejczyka niezwykle uprzejmą, o ile opiekujący się nią turek spuści ją chociażby na pięć minut z oka.

Oczywiście i Mustafa wrzucił nam do limuzyny kilka par kapci z oślej skóry, a nie obyło się też i bez tego, żeby komandor W. nie zaklął w sposób, nie

¹⁾ Vessika—paszport jednorazowy, niezbędny w Turcji przy przejeździe z miejsca na miejsce celem utrudnienia przejazdów żywoiom niepożądanym, którym się wydania vessiki odmawia.

²⁾ Jak wiadomo, hindusi czczą mały, jako zwierzęta poświęcone.

Do Samochodów Amerykańskich

ŚWIATOWEJ SŁAWY

ŚWIECE
BOSCHA!

Specjalne świece do

FORDÓW

oraz

Packard'ów, Buick'ów, Paige'ów
Chevrolet'ek, Jevett'ów, Chry-
sler'ów, Cadillac'ów, Dodge'ów,
Marmon'ów, Pierce-Arrow'ów,
Studebaker'ów i in.

STALE NA SKŁADZIE



GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
NA RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ

I. KESTENBAUM

Warszawa, Wilcza Nr. 29

Telefon Nr. 170-87

**WŁASNE WARSZTATY
REPARACYJNE**

LESZNO Nr. 121 — TELEFON Nr. 286-13



Salon Wystawowy



WARSZAWA,
MONIUSZKI 5,
TEL. 293-99



Kobiety tureckie piorące bieliznę.

nadający się do powtórzenia, dodając już znacznie łagodniej:

— A strzeżcie się, żeby was turki nie wypatroszyli na tym dancingu!

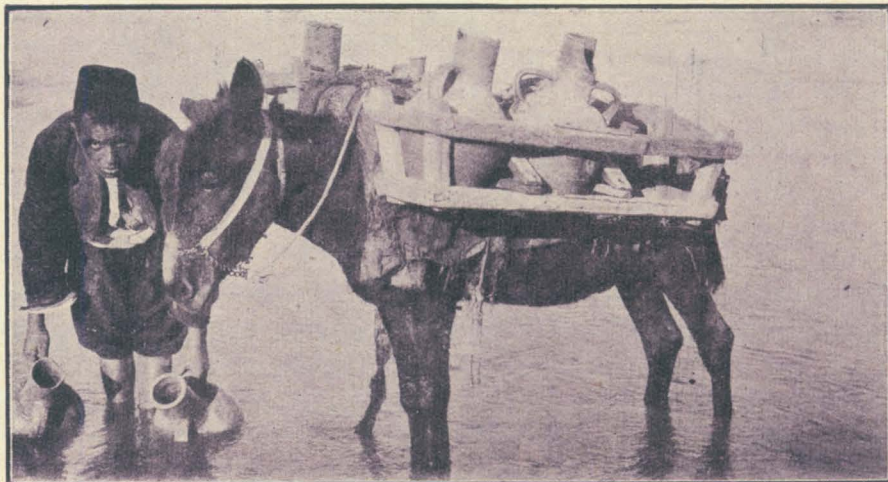
Jakkolwiek po bohatersku śmieliśmy się z tych przestróg i życzeń, robiąc miny gentlemanów najczystszej wody, którzy tym razem udają się tylko celem udzielenia lekcji emancypacji zacofanym ludom wschodnim, to jednak wobec łechtliwego wrażenia zachowaliśmy w pamięci ostatnie słowa komandora W., po usłyszeniu których Smail ciężko westchnął i rezygnacyjnie machnął ręką.

Jakoż niebawem, zsunawszy się z górkę w wąwóz, rozjeżdżaliśmy glinę na wszystkie strony, wysoko ochlapując nią przydrożne skały i mijające nas osłe karawany.

A wracało tego ludu dzisiaj z miasta sporo. Szary tłumek kurdów i autochtonów-turków z pod starożytnej góry Sebaste obojętnie mijali telepiące się w glinie auto, a nie mniej obojętne były i osły, na których siedzieli majestatycznie ich właściciele, a które patykami popędzały objuczone workami kobiety w bufiastych szarawarach, o zasłoniętych skromnym „pecze”¹⁾ obliczach.

Po drodze czyniliśmy uprzejme uwagi pod

¹⁾ Zasłona na twarz, używana przez kobiety wyznania mahometańskiego.



Woziwoda w Adanie.

adresem mijanych wieśniaków, życząc im z całego serca, aby wkrótce, tak dobrze, jak my, umieli wyróżniać swoje kobiety na dancingach, odnosząc się jednocześnie ze zrozumiałym uznaniem dla udzielonego już od wieków tymże kobietom pierwszeństwa w pracy. Tymczasem nasz Ałmaz, który nie tyle jechał do Angory, ile do znanego mu dobrze handlu dozwolonym przez Mahometa trunkiem duziko²⁾, nie tyle wiozł nas, ile bujał w macoszy sposób po rowach, wystających głazach i przepaścistych kałużach, jak mógł i umiał nadrabiać miną, barankową czapką i kierownicą, a przy trudniejszych przeprawach zwoływał przechodniów, aby mu pomagali auto wypchnąć z nieprzewidzianej pojemności bajerek.

W ten sposób posuwaliśmy się wprawdzie z szybkością trzech kilometrów na godzinę, ale za to pewnie i nie bez wrażeń nie tyle jeszcze przykrych, ile urozmaiconych...

Wprawdzie pożądanem byłoby jechać trochę prędzej, ale pocieszałyśmy się tem, że, jak i u nas w Polsce, dancing naznaczony na piątą popołudniu, rozpocznie się, daj Allahu, dopiero może o siódmej, ósmej wieczorem. Turczynki bowiem nie mniej lubią się malować, niż warszawianki, a jeżeli chodzi o stroje, to dziś jeszcze mają więcej do włożenia na siebie, niż nasze modnie... Czasu więc mieliśmy dosyć i nie potrzebowałyśmy się śpieszyć.

Jakoż rzeczywiście mijaliśmy już ostatnią, położoną z tej strony Angory, wieś turecką.

Dla ścisłości należy wyjaśnić, że wieś ta istotnie była „położona”, czyli, że w tym wypadku rozpowszechnione to określenie najdokładniej odpowiadało rzeczywistości. Wieś bowiem składała się częściowo z nawpół już leżących, a częściej z całkowicie leżących na pochyłości lepierek z gliny, które ściekająca strumieniami z gór woda w sposób

zgoła niepraktykowany gdzieindziej zmywała na drogę, powiększając w ten sposób ilość lepkiej mazi, a ponieważ może po to zbierając ją tu pod koła przejeżdżających arb, pod kopyta przechodzących osłów i pod twarde, szerokie

²⁾ Mocna wódka turecka.

opony samochodów, aby po należytem jej przemieszaniu mieszkańcy wsi, nie mając nic lepszego do roboty, mogli ją znów przy pogodzie wnieść do góry i tam ponownie przykleić do skał w postaci korb — gniazd jaskółczych, w których spędzają suche lato i część dokuczliwej zimy.

Dojeżdżaliśmy nareszcie do miejsca, w którym niepozorna górską rzeczka bezpośrednio podmywała zwykle brzeg tak zwanej drogi. Było to miejsce nawet w zwykłych warunkach mocno wzruszające, nie ze względu wszakże na niesamowity urok kilkudziesięciu nawpół suchych wierzb, rozpaczliwie trzymających się kamienistego podłoża, a nawet nie ze względu na widok zużytych emaljowanych naczyń wszelkiego kształtu i barwy, których tą drogą „spławną“. Angora zwykła się pozbywać, ale ze względu na tę drobną okoliczność, że owa fenomenalna droga, która z jednej strony urywała dla swego żebraczego istnienia kawałek skały, z drugiej zaś strony w tymże celu sypała w rwącą wodę wszelkie nieczystości, wywożone dwukółowemi wozami raz do roku ze stolicy, — wiła się, jak przypadkowo nadeptnięta wipera¹⁾ i była o tyle tylko od tego gada szersza, że auto o przeciętnej szerokości mogło się po jej pochyłości przetoczyć, zatrzymując się kilkakrotnie dla podlania niespadającej benzyny — zupełnie jak człowiek wrażliwy, a znajdujący się ponad przepaścią czyni to z powietrzem, chwytanem gwałtownie w płuca. Jednocześnie też pragnące przedostać się szczęśliwie auto, stękając i robiąc bokami, czyli ocierając się „nieco“ o skalną ścianę, leżącą z drugiej jego strony, musiało walczyć z najeżeniem wszelkiego rodzaju nazwożonych tu pordzewiałych blach, blaszanek, obręczy, patyków, skorup, garnków i t. p.

Tak czy owak przejechać tędy było można, to też nikt z podróżnych, oprócz zbałamuconych automobilistów, na to nie narzekał nawet w tym wypadku, kiedy niesforna woda rozwaliała ułożony na jednej z wyrw mostek z kamieni, boć zostawał jeszcze zawsze bród, a osły mogły przedostawać się nawet, w razie koniecznej potrzeby, wplaw... Nikt temu przecież nie był winien i nikt tego nie mógł przewidzieć, że droga ta wiodła do miejscowości, w której przed okropnymi warunkami klimatycznymi Angory zarówno posłowie tureckiego medżilisu²⁾, jak i poselstwa obcoplemienne znalazły sobie ucieczkę i to tembardziej, że w samej

Angorze nie było już nawet do wynajęcia na placówki reprezentacyjne najnędrniejszych nawet kurników.

To też od kilku już lat przelatywało tędy i z powrotem do Ak-Tepe po kilkadziesiąt aut dziennie. Ba, ale trzeba było przynajmniej tę drogę widzieć. Dziś jednak, pomimo zapewnień wszystko wiedzącego Ałmaza, nie zdołaliśmy jej zobaczyć, przeciwnie, zdawało nam się nawet, że w tem właśnie miejscu droga nigdy nie istniała, tak bowiem wyglądało ono dziewiczo. Zdawało nam się ponadto, że niewinna rzeczka od czasu swego istnienia dochodziła tu bezpośrednio do sterczącej pionowo skalnej ściany i... żeśmy tylko zabłąkali się.

Ałmaz nie dał się jednak przekonać, a odwróciwszy ku nam roześmianą swoją i czarną gębę, wrzasnął jakieś słowo dodające mu otuchy i... wpa-kował się.

‘ Szczerze przyznam się, że do dzisiaj nie wiem, w co. Było tam bowiem i twardo i grząsko naprzemian, to znów głęboko, jak w rowie, lub płytko, jak w rynsztoku. Koła straciły naraz wszelki kontakt ze sobą i podczas gdy jedne z nich pięły się nieomal suche do góry, drugie zniknęły zupełnie z powierzchni, pociągając za sobą opierającą się gdzieś o coś w niewidzialnym miejscu karoserję. W pewnej chwili zauważyłem nawet, że jedno z kół przednich swawolnie kręciło się tam i z powrotem na osi, jakby chciało dać nam do zrozumienia, że z całej tej katastrofy nic sobie nie robi i że winne

są właściwie tylne koła, które w tym czasie tak niefortunnie postanowiły zażyć kąpieli.

Nie było jednak na tem miejscu postoju czysto — to pod przysięgą mogę stwierdzić. Rzeka niosła wszystko, co zdołała nietylko przyjąć ofiarnie od pozbywających się niepotrzebnego już mienia przedmieści angorskich, ale i to, co zdołała porwać po drodze najbezzradniejszej nędzy, rozłożonej obozowiskami tuż nad jej brzegiem, nędzy, czyniącej to w tym celu, aby nie potrzebować zbyt daleko chodzić po wodę, którą codziennie rozwozili zamożniejszym obywatelom stolicy na osłach, a w bańkach od benzyny, przewieszonych sprytnie przez ich grzbiety.

Przyznaję jednak, że osły te miały owo nie-szczęśliwe miejsce jakoś bez większych trudności. I w tem właśnie leżał nasz ratunek, bo Ałmaz, którego od tej pory zdegradowaliśmy w naszych pojęciach i przestaliśmy uważać za ich blizkiego krewnego, po kilkakrotnych usiłowaniach zerwania się z tego „nadziania“, oznajmił nam, że w aucie... pękł resor



Widok ze starożytnej Sebaste na Angorę.

¹⁾ Żmija.

²⁾ Parlament.

i dalej musimy jechać właśnie na osłach, jeżeli mamy niekłamaną chęć zdążyć przed zamknięciem składu z dużym, aby go wynagrodzić za okazane namacalnie bohaterstwo.

Włożyliśmy łapcie i usiłowaliśmy się przedostać w stronę osłów, które wzdragały się jednak podejść zbyt blisko do automobilu. Po mozolnej przeprawie dosiedliśmy wreszcie naszych długouchych wierzchowców, a oczekując wodą i błotem, przebyliśmy pozostające nam dwa kilometry, aby się dostać do osławionego klubu, w którym miał się odbyć pierwszy dancing w Angorze i w którym z bijącymi sercami, w cośmy nie wątpili, czekały na nas zaproszone dziewczyny tureckie.

Przed „lokałem“, grzęznącym wprost w błocie, stały rzędami ochlapane, pocharatane auta wszelkich rodzajów i dostojników. Podobno przed chwilą było ich jeszcze więcej, ale... właśnie dancing się skończył, bo... nie było z kim tańczyć. Turczynki wszystkie naraz zachorowały, tak oświadczały przynajmniej ich ojcowie, mężowie i narzeczeni, a damy europejskie nie przyjechały jeszcze do Angory, bo nie było tu gdzie zamieszkać. Znalazło się zaledwie kilka przejezdnych niemek, żon przedsiębiorców elektryfikacyjnych, jedna węgierka, żona inżyniera budowlanego, w wieku, jaki w Turcji dla kobiety jest uważany za nieprzyzwoity, i jakaś „wolna“ gruzinka, która tańczyła wszystkie tańce na jedną modłę — więcej naprzód, niż w tył, co sprawiło, że znalazła się ze względu na tę manierę, jako też i wyzywającą urodę w takim obłączeniu tureckim, iż poseł gruziński już się zastanawiał, czy nie interwenjować u rządu tureckiego w tej sprawie.

Przy wejściu zapytano się nas w sposób bardzo natarczywy przede wszystkim o... nasze damy, choć winni się byli raczej zapytać o naszą dolną garderobę, która zmieniła swój fason i kolor przy ostatecznej przeprawie. A choć nie mieliśmy bynajmniej zamiaru tutaj już pozostawać, to jednak uczyniono nam gorzki wyrzut, żeśmy rozporządzenie rządowe potraktowali tak lekceważąco... Turek bowiem swoją emancypację towarzysko-rodzinną zaczyna od żądania: po-

każ ty mi najpierw swoją żonę, a ja zobaczę, czy zato warto ci pokazać moją...

Nie pozostawało nam nic innego, jak wracać do domu. Zjedliśmy przeto w jakiejś podłej knajpie, zwaną najlepszą, porcję kebabu z ryżem i porcję ryżu z kebabem, wypiliśmy na pociechę kilka butelek jakiejś lury greckiej i, dosiadłszy naszych wierzchowców, pośpieszyliśmy do naszych chwilowych larów i penatów w Ak-Tepe, gdzie na nas czekały doskonałe wina francuskie. W Angorze bowiem o przenocowaniu niema mowy, o ile ktoś nie posiada zdobytych z trudem kiedyś swoich czterech kwadratowych metrów glinianej klatki, w której może się pomieścić niewielkie łóżko, mangan¹⁾ i dzbanek miedziany z wodą, podczas gdy reszta kompletu umeblowania, a więc chociażby miednica, musi już dla braku miejsca dotrzymywać towarzystwa temu, co zwykło z natury rzeczy stać pod łóżkiem, czyli... pantoflom nocnym. Jeżeliby ktoś łudził się, że znajdzie tam jeszcze coś innego, to jest naiwny, a z punktu widzenia tureckiego zbyt wiele wymagający dla siebie osobiście i... nietowarzystki.

Jak powróciliśmy do Ak-Tepe, nie będę tu opisywać, ponieważ przygody te nie wchodzą w dziedzinę „automobilizmu“, a jakkolwiek nie mniej były zajmujące, urozmaicone i przyjemne, to jednak opowiem o nich przy sposobności na innym miejscu.

Godzi się tylko, gwoli zaokrąglenia tego epizodu, dodać jeszcze jedno. Kiedy Ałmaz po powrocie z Konstantynopola, dokąd udać się musiał z autem dla poprawienia resoru, ukazał się w oknie przed obliczem komandora W. z rachunkiem na 500 funtów tureckich (około 2000 zł.), miał tak bohaterski wyraz twarzy, że popędliwy komandor nie mógł się powstrzymać od wyskoczenia tym razem przez to samo okno i popędzenia za dzielnym szoferem, który, nie przewidując snadź tej okoliczności, nie zdążył na tyle zabezpieczyć sobie tyłów, żeby mógł potem przez dwa tygodnie korzystać z prawa siedzącego wypoczynku po tak uciążliwej podróży.



Wąwóz górski pod Angorą.

¹⁾ Blacha na rozrżone węgle do ogrzewania pokoju, zamiast pieca, którego w Turcji nie znają.

Dyrekcja Tramwajów Miejskich WYDZIAŁ SAMOCHODOWY

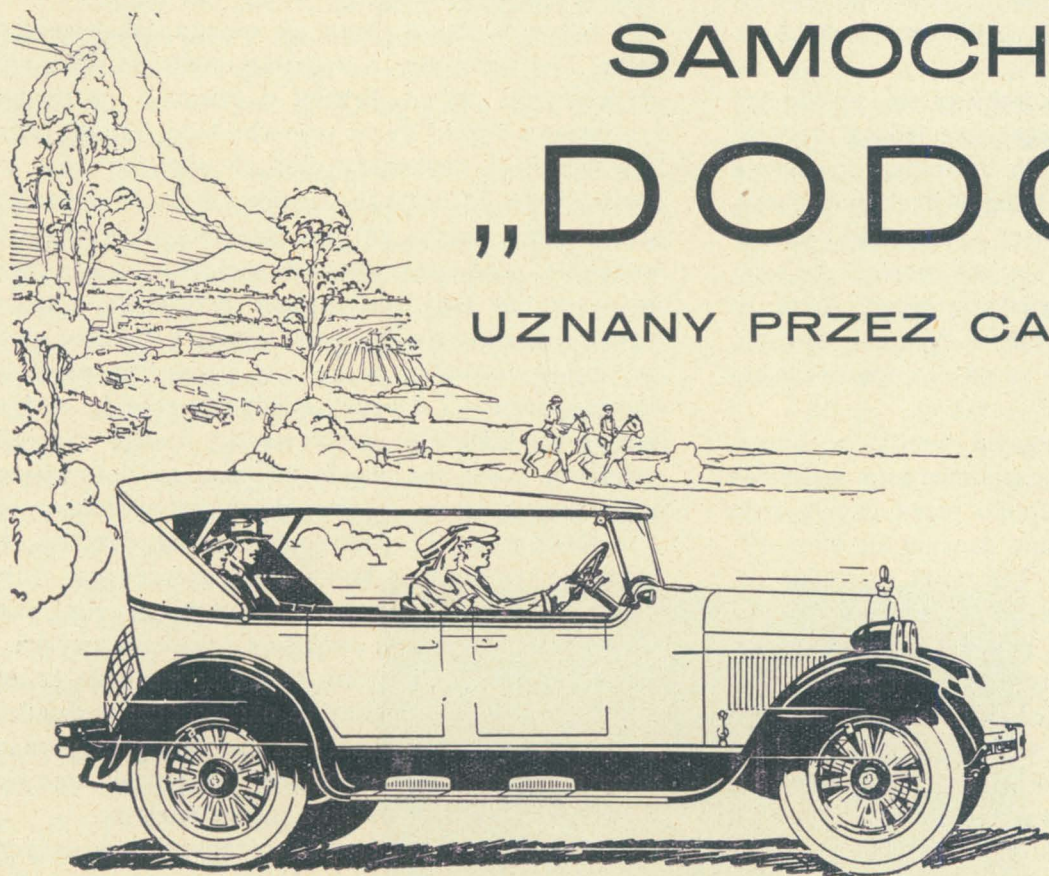
Podaje do wiadomości, że ma do sprzedania wozy ciężarowe czynne firmy **BENZ** i **SAURER**, wozy ciężarowe tych samych marek—nieczynne, lecz zdadne do remontu, tudzież dużą ilość części zamiennych używanych i nowych po cenach bardzo niskich.

Zgłoszenia osobiste i na piśmie adresować należy:

Inżynierska Nr. 6, lub Młynarska Nr. 2, telefon Nr. 27, 74-90, 80-34

SAMOCHÓD „DODGE“

UZNANY PRZEZ CAŁY ŚWIAT

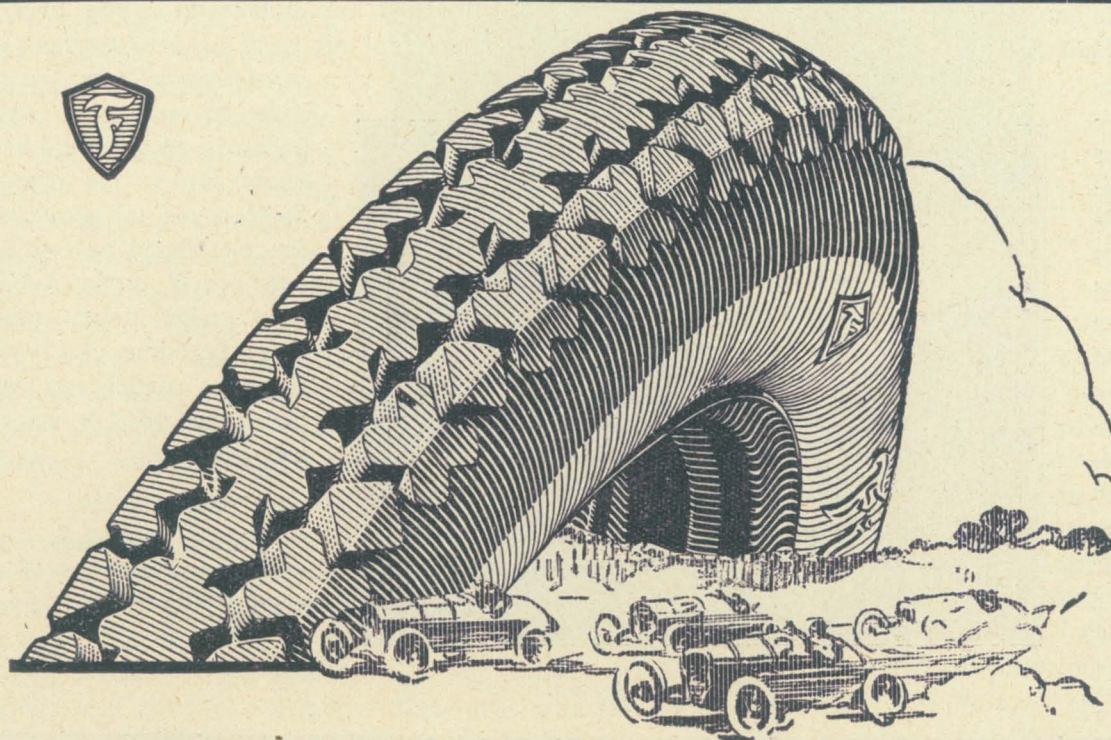


„VARSOVIE-
AUTOMOBILE“

Sp. Akc.

WARSZAWA
Kopernika 4/6

tel. 237-22, 236-64



Firestone

K
R
Ó
L
O
W
A

O
P
O
N

Postulaty turystyki samochodowej w zakresie drogowym

(Referat wygłoszony na Zjeździe Delegatów Polskich Towarzystw Turystycznych w Warszawie, w dniu 2 kwietnia b. r. przez delegata A. P. inż. R. Morsztyna).

ZBYTECZNEM jest przedstawianie na Zjeździe Delegatów Towarzystw Turystycznych znaczenia i rozwoju turystyki samochodowej w krajach cywilizowanych, a nawet w krajach, w pojęciu naszym, jeszcze egzotycznych.—Obecnie turystyka samochodowa wszędzie prawie zajęła dzięki swym niezwykłym walorom pierwsze miejsce wśród innych form turystyki, a w niektórych krajach np. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej stała się ona jedyną prawie formą turystyki. Wiadomo, że w tym szczęśliwym kraju samochodem i motocyklem posługuje się każdy prawie obywatel, a zwłaszcza, gdy chodzi o wycieczki czy podróże w celu poznania kraju. Niezwykle więc szybki rozwój automobilizmu pociągnął za sobą rozbudowę i ulepszenie sieci drogowej wszystkich prawie krajów i to już nie dróg o charakterze linii komunikacyjnych między większymi skupieniami ludzkimi, ale i dróg z punktu widzenia komercyjnego, bez większego znaczenia dróg czysto tylko turystycznych. Jeżeli turystyka, jako taka staje się źródłem dobrobytu dla mieszkańców wielu miejscowości, pozbawionych innych dochodów naturalnych, to tembardziej źródłem znacznego dobrobytu jest turystyka samochodowa, gdyż pociąga ona przeważnie sfery zamożniejsze, łatwiej wydające pieniądze. Wielkie znaczenie więc turystyki samochodowej zrozumiały rządy wszystkich państw i chcąc ją tembardziej podtrzymać i rozwinąć, czynią dla niej wszelkie możliwe ułatwienia, naprawiają i budują nowe drogi, a nieraz same organizują i eksploatują liczne linje samochodowe o znaczeniu wyłącznie turystycznym. Najjaskrawszy przykład popierania turystyki samochodowej poza Stanami Zjednoczonymi dała Szwajcaria, ten klasyczny kraj turystów, zarzucając dawną swą przedwojenną politykę anti-automobilową i dokonując wreszcie ogromnego dzieła przystosowania do bezpiecznej komunikacji samochodowej tysiące kilometrów dróg górskich o znaczeniu wyłącznie turystycznym. Nie od rzeczy będzie zresztą przypomnieć na tem miejscu, że pierwsze drogi wyłącznie samochodowe zbudowane w Europie, t. j. sieć autostrad włoskich, w większości przeprowa-

dzone zostały dla ruchu turystycznego, gdyż łączą Medjolan, to największe miasto Włoch, z szeregiem miejscowości górskich, słynnych ze swego pięknego położenia.

Jednym z nielicznych krajów, gdzie turystyka samochodowa nie doznała większego poparcia powołanych sfer administrujących drogami publicznymi — to Polska. Prawda, że u nas automobilizm nie jest jeszcze nawet w małej części tak rozwinięty, jak na Zachodzie. W Polsce samochód jest jeszcze bardzo mało używanym do celów turystycznych, lecz stanowi on przeważnie narzędzie indywidualnej szybkiej komunikacji, dla osób prowadzących interesy lub używających go w życiu codziennym. Jak wykazuje najnowsza statystyka, to na około 20.000 pojazdów mechanicznych, przypada w Polsce osobowych samochodów prywatnych 9.600. Z tego, co najmniej 50%, to samochody różnych instytucji i przedsiębiorstw, używane prawie wyłącznie do celów zawodowych. Zaledwo więc około 5.000 osób posiada w Polsce samochody, którymi mogą się one posługiwać w podróży turystycznych. Jak widać więc, ruch samochodowo-turystyczny nie może u nas przyjąć jakichś większych rozmiarów, prosto z powodu małego jeszcze rozpowszechnienia samochodu.

Pomimo to, z roku na rok coraz większa ilość osób zwiedzać poczyną samochodem malownicze okolice Polski; w podróży i wycieczkach tych jednak napotyka się u nas na tak wielkie niedogodności



Grupa uczestników II-go Zjazdu Delegatów Polskich Towarzystw Turystycznych.

i trudności, że turystyka samochodowa w Polsce przedstawiać może urok tylko dla osób o usposobieniu rycerskim, lub conajmniej romantycznym. Należy tu wziąć jeszcze pod uwagę, że w Polsce posiadają samochody przeważnie osoby o wyższym stopniu zaможności, dla których dostępne są, pomimo trudności paszportowych, wyjazdy zagranicę, a w pojęciu tej klasy automobilistów, z natury rzeczy sybarytów, tylko zagranica jest możliwym terenem dla turystyki. Zresztą sąd ten nie jest bez podstaw. Jeżeli tu sprecyzować mam postulaty turystyki samochodowej w Polsce, to wygłosić właściwie muszę długą tyradę skarg i żalów na nasze stosunki drogowe, hotelowe i t. d.

Zaczynam więc przedewszystkiem od największej bolączki automobilizmu, od złego stanu dróg polskich. Poza dzielnicami zachodnimi, stan dróg w Polsce jest naogół niżej wszelkiej krytyki. Według p. Dyrektora Departamentu Drogowego Min. Rob. Publ. inż. Nestorowicza na utrzymanie w stanie normalnym dróg w Polsce, wydatkowaćby należało 260 conajmniej milionów złotych. Wydatkowało się natomiast w roku zeszłym zaledwo $\frac{1}{4}$ powyższego, to znaczy, iż przeszło trzy ćwierci dróg wymagających naprawy została nietkniętą, albo w najlepszym razie znaczna większość dróg zepsutych, naprawiona została w sposób mniej niż połowiczny. Cóż więc dziwnego, że w Polsce większość dróg niszczy się w szybkim nadzwyczaj tempie i to przeważnie drogi o znaczeniu drugorzędnym z punktu widzenia komunikacyjnego, lecz często pierwszorzędnym pod względem turystycznym. Szosy magistralne, łączące większe centra, jako bardziej podpadające uwadze i krytyce, utrzymywane są w stanie nieco lepszym, choć i te niekiedy są zniszczone do ostatnich granic. Wystarczy przytoczyć tu magistralę Warszawa — Kraków, t. j. szosę o pierwszorzędnym znaczeniu nie tylko komunikacyjnym, ale i turystycznym, ponieważ jest ona najkrótszą drogą ze stolicy, do wszystkich najpiękniejszych w Polsce miejscowości górskich. Do jakiego stopnia zniszczenia doprowadzono w Polsce szosy stwierdza fakt, że podczas tegorocznych roztopów na kilku najgłówniejszych szosach, bo na Poznańskiej, Lubelskiej, Krakowskiej i t. d. samochody grzęzły dosłownie w różnych punktach i stały po kilka dni w błocie, nie mając możności wydostania się z topieli. Nie będę tu robił porównania z zagranicą. Od czasów wojny, we wszystkich krajach Zachodniej Europy i na innych kontynentach poczyniono tak wiele w zakresie ulepszenia dróg i doprowadzono je do takiej perfekcji, że porównania z Polską żadnego już być nie może. Kilka lat jeszcze takiej gospodarki oszczędnościowej, a szosy w Polsce znikną — turystyka korzystać będzie mogła wtedy jedynie z tak zwanych polskich dróg, które obdarzy ją polska gospodarka.

O przyczynach szybkiego zniszczenia dróg w Polsce wspomnę tu tylko. Są niemi, jak mówię, niedostateczna konserwacja, ale i również niewprowadzenie w życie tak słusznych przepisów o dopuszczalnym jednostkowym obciążeniu powierzchni drogi, t. j. o szerokości obręczy w pojazdach konnych.

Jeżeli turystyka samochodowa napotyka w Polsce na kolosalne trudności, wynikające ze złego utrzymania

dróg, to z drugiej strony jest ona niezmiernie ograniczona, wskutek słabego rozwinięcia sieci dróg bitych. Poza dzielnicami zachodnimi cały szereg miejscowości, o pierwszorzędnym znaczeniu turystycznym nie posiada żadnych ulepszonych dróg; tyczy się to zwłaszcza Kongresówki i Kresów Wschodnich. Czyż nie jest skandalem, że po 9 latach niepodległości, tak piękne i wielkie miasto, miasto które powinien znać każdy polak, Wilno nie posiada ani jednej szosy łączącej je z resztą kraju. Czyż nie jest grzechem nie do darowania, że jedna z najpiękniejszych miejscowości nie tylko Polski, ale i całej Europy — Ojców, nie ma jeszcze połączenia szosowego z odległym od niego o 20 klm. Krakowem; że chcąc dostać się do Ojcowia samochodem, trzeba dokonać wprost karkołomnych sztuk i narażać nawet życie. Czyż nie jest grzechem, że tak precudne miasto, jedno z nielicznych w Polsce o charakterze średniowiecznym — Wiśniowiec, przez pół roku jest kompletnie odciętem od świata, gdyż nie posiada szosy, a grząskie błota wołyńskie, stanowią zaporę nie do pokonania dla żadnego turysty. Czyż nie jest rozpaczliwym, iż piękne góry Świętokrzyskie, leżące w środku Polski, o kilka godzin samochodem od Warszawy, mało komu są znane, gdyż drogi ich są przysłowiowe w całej Polsce. — Wylizać mógłbym tu bez końca miejscowości o pierwszorzędnym znaczeniu turystycznym, do których żaden automobilista dojechać nie jest w stanie i prędko niestety jeszcze nie dojedzie. Jeżeli bowiem brak nam pieniędzy na utrzymanie w stanie znośnym istniejących szos, to oczywiście tembardziej mowy być nie może o budowie nowych dróg. To, co robi się gdzieś w tym kierunku, to zaledwo dłubanina bez znaczenia, wobec tych wielkich potrzeb, jakie odczuwa nasz kraj.

Dla mniejszej turystyki samochodowej, dla wycieczek jedno lub dwudniowych, również nie mamy w kraju żadnych prawie terenów, to znaczy dróg. Chcąc opracować program mniejszych wycieczek samochodowych, zwłaszcza w okolicach Warszawy, nie znajdujemy wprost dróg odpowiednich. Po za kilku głównymi szosami, bliższe i dalsze okolice stolicy nie mają wcale rozbudowanej sieci szosowej. Rażącym zwłaszcza jest dla znającego stosunki stolic innych krajów — to brak szos okrężnych, opasujących w bliższym lub dalszym promieniu Warszawę. Wskutek tego, turysta przywiązany jest zwykle do jednej jedynej drogi, którą musi też powracać, nie mając możności urozmaicenia swych wycieczek i czynienia jazd okrężnych. Czyż nie jest uderzającym tu brak szos wzdłuż tak malowniczych rzek, jak Pilica lub Bzura, brak połączenia lewego brzegu Wisły z prawym, na tak długiej przestrzeni od Warszawy do Dębina i t. d.?

Czynnikiem niezmiernie utrudniającym turystykę samochodową po Polsce, to brak mapy specjalnej. Turystyka samochodowa wymaga bowiem mapy przejrzystej, dokładnej i wygodnej w użyciu. Mapy takiej całej Polski dotychczas nie posiadamy. Wszystkie mapy wydane dotychczas były albo zbyt szematyczne, albo niedokładne, albo wreszcie wręcz błędne. Wydania pierwszej mapy samochodowej, w zupełności odpowia-

dającej potrzebom automobilizmu, podjął się Wojskowy Instytut Geograficzny przy materialnym poparciu Automobilklubu Polski. Dotychczas wydane zostały dwa odcinki Pomorza, ale do końca jeszcze daleko, gdyż pozostaje do wydania jeszcze 20 map. Praca wydawnicza wciąż się urywa, wskutek braku odpowiednich środków i nie widać jeszcze dnia, kiedy ta pierwsza, na sposób europejski opracowana, mapa znajdzie się w rękach turystów.

Największą jednak bolączką turystyki samochodowej w Polsce, to przywilej, udzielony magistratom różnych miasteczek, pobierania opłaty kopytkowego przy wjeździe do nich, rzekomo tytułem zasilenia funduszy na utrzymanie w dobrym stanie ich bruków. Wygląda to na ironję, gdyż wiadomo, w jak strasznym stanie znajdują się bruki wszędzie po miastach prowincjonalnych. Ten przywilej przeczy jednej z zasad Konstytucji, udzielającej prawa każdemu obywatelowi korzystania z istniejących dróg państwowych. Różne miasteczka przecinają drogi państwowe zaporami, przez które udzielają wolnego przejazdu dopiero po uiszczeniu przez automobilistów (i tu podkreślam, przez automobilistów, gdyż inne pojazdy najczęściej nie opłacają tego haraczu), opłaty wyznaczonej zupełnie dowolnie, ale w każdym razie zawsze przesadnie wysokiej. Tak więc różne opłaty podczas wycieczki do Płocka wynoszą w sumie 14 zł., podczas gdy spalona benzyna na tej przestrzeni w samochodzie o małej mocy kosztować może około 7 do 10 zł. Czyż nie jest to więc oburzającym wprost wyzyskiem, który toleruje i aprobuje Rząd. Wprawdzie obecnie jest w opracowaniu projekt opodatkowania przez Państwo wszystkich samochodów z przeznaczeniem uzyskanych funduszy na budowę dróg i z jednoczesnym zwolnieniem ich od jakichkolwiek innych opłat, a w tem i kopytkowego. Projekt ten zasadniczo słuszny, jest jednak znowu jednostronnym, gdyż z dróg bitych korzystają nie tylko samochody, ale w znacznie większym stopniu i pojazdy konne, które nawiasem mówiąc, znacznie więcej niszczą je od samochodów. Elementarna sprawiedliwość więc wymagałaby, aby wszelkie pojazdy uległy jednocześnie sprawiedliwemu opodatkowaniu na rzecz funduszu budowy nowych dróg. Tymczasem przywilej pobierania kopytkowego poza ogromną niewygodą wyrażaną automobilistom przez ciągłe ich zatrzymywanie, daje pole do różnych nadużyć, gdyż kopytkowe oddawane jest w arendę przez magistraty miasteczek różnym przedsiębiorcom, często niepiśmiennym, a nie rzadko i bez żadnych skrupułów. Manja nakładania przez miasteczka opłat za przejazd przez ich terytorja, rozwieliła się w ostatnim roku w sposób niesłychany, zwłaszcza wokoło Warszawy, gdzie co kilkanaście kilometrów trzeba płacić sumy od 50 gr. do 3 zł. za bardzo wątpliwą przyjemność przejazdu przez dziurawe i cuchnące ulice Pipidówek, których ominąć nie sposób, wobec braku dróg objazdowych. Są to stosunki wprost chińskie, a w każdym razie w najwyższym stopniu oburzające, które niejednemu automobilistom obrzydzą myśl jakichkolwiek wogóle dalszych wycieczek.

Z wielu innych niewygód i przykrości, jakie spotyka turysta samochodowy na drogach polskich, wymienić tu muszę jeszcze brak zwłaszcza na drogach drugorzędnych, ale dla turystów najciekawszych, jakichkolwiek tablic orjentacyjnych. Jakże często w Polsce turysta samochodowy błądzi, wskutek braku znaków i napisów na skrzyżowaniach dróg, lub wskutek nielogicznego napisu, wskazującego kierunek drogi według nazwy najbliższej, nieznanej i nic nieznaczącej dla przybyłego z dalszych stron podróznego, miejscowości. Wieleż to razy znajduje turysta szosę zabarykadowaną przez prowadzone na niej roboty, przy których nie pozostawiono mu żadnego przejazdu, ani nie umieszczono żadnych wskazówek, któreby objechać należało miejsca zagrodzone. I błądzi wtedy nieszczęsny turysta po wiejskich wertepach, klnąc pomysł naprawy szosy. Wieleż to razy, jadący samochodem narażeni są na najstrasniejsze wypadki i katastrofy, wskutek niebywałej i tolerowanej na szosach niesforności woźniców pojazdów konnych, niestosujących się absolutnie do obowiązujących przepisów jazdy, (jazda stale lewą stroną, nieusuwanie się na sygnał, zajeżdżanie drogi i t. d.). Wieleż to razy cudem tylko unika się wypadków z niesforną działawą wiejską, wyprawiającą niesłychane harce na szosie lub obrzucającą przejeżdżających kamieniami. Gdy do tego dodam jeszcze, że na szosach naszych pasą się stale, duże częstokroć, stada bydła i innych zwierząt domowych, że drogi nasze usiane są wprost gwoździemi, wskutek nieumiejętnego kucia koni wiejskich, że z zasady ludność przydrożna wyrzuca próżne butelki i skorupy na drogę, co wszystko niesłychanie szybko niszczy gumy samochodów, to otrzymamy niewesoły obraz przyjemności, jakich oczekiwać może turysta samochodowy w Polsce. Poza wszystkim jeszcze na etapach i noclegach turysta samochodowy cierpieć musi niesłychane niewygody, jak zresztą i inni turyści. A więc poza Dzielnicami Zachodnimi, turysta nie znajduje w żadnym prawie małym miasteczku, a częstokroć i w dużych miastach czystych hoteli i znośnych jadłodajni. Pod tym względem Małopolska, a zwłaszcza Kresy Wschodnie są już kompletną Azją. Garaż dla swego samochodu znajduje turysta jedynie w większych miastach, w mniejszych natomiast wystarczyć mu musi brudne podwórko, lub w najlepszym razie ciasna stodołka lub szopa. Najczęściej i te prymitywne wygody, które turysta mógłby znaleźć po miasteczkach, są mu niedostępne, gdyż niezmierną trudność przedstawia w Polsce uzyskanie informacji i adresów, zwłaszcza jeśli przyjeżdża się do danej miejscowości późnym wieczorem. Nigdzie, jak np. zagranicą, turysta nie znajdzie w Polsce napisów podających adresy hoteli, restauracji lub sklepów z benzyną.

Turystyka samochodowa w Polsce w warunkach takich rozwijać się może z największą tylko trudnością i trzeba prawdziwego zamiłowania piękna natury oraz zdrowych nerwów, aby przedsięwziąć w Polsce wycieczki turystyczne samochodem. I dla tego, chcąc streścić postulaty turystyki samochodowej w Polsce, wytoczyć muszę długą bardzo litanję żalów i narzekań.

Większość żądań turystyki samochodowej tyczy się dziedzin objętych odpowiednimi ustawami i rozporządzeniami władz. Niestety, jakże daleko między ustami a brzegiem pułapu. Ustawy i rozporządzenia istnieją i normują porządek na drogach, turysta samochodowy jednak nigdy prawie nie korzysta z dobrodziejstw ich stosowania. Dla tego postulaty turystyki samochodowej przedewszystkiem streścić można jednym zdaniem. „Żądamy, aby obowiązujące na drogach przepisy porządkowe oraz przepisy ruchu zostały faktycznie w życie wprowadzone i aby powołane do tego władze wykonawcze jaknajsurowiej strzegły ich stosowania“.

Przechodząc teraz do wyszczególnienia naszych żądań proponuję, aby Zjazd Delegatów Polskich Towarzystw Turystycznych przyjął następującą rezolucję:

W celu poparcia turystyki samochodowej w Polsce II-gi Zjazd Delegatów Towarzystw Turystycznych wyraża następujące postulaty:

1) Aby obowiązujące ustawy i przepisy w zakresie ruchu drogowego zostały efektywnie wprowadzone w życie i aby władze wykonawcze strzegły ścisłego ich wykonywania, a mianowicie:

a) aby policja roztoczyła baczną uwagę na ruch na drogach, aby zmusiła furmanów pojazdów konnych do stosowania się do obowiązujących przepisów jazdy, aby zwróciła uwagę na przepisową szerokość obręczy wozów ciężarowych, i aby pociągała do surowej odpowiedzialności winnych wszelkiej niesforności, wybryków i niebezpiecznych figlów;

b) aby wzbronionem zostało pasenie bydła i zwierząt domowych po rowach i przydrózkach szosowych;

c) aby wszelkie zaśmiecanie dróg, zwłaszcza przedmiotami ostrymi było surowo karaniem.

2) Aby drogi utrzymywane były w stanie lepszym, niż dotychczas i aby zniszczone do niemożliwości niektóre szosy o znaczeniu turystycznym np. Warszawa—Kraków zostały jaknajprędzej doprowadzone do porządku. Aby publikowane były periodycznie przez Min. Rob. Publ. wiadomości o stanie głównych arterji i o większych zmianach, zaszytych w stanie utrzymania szos, zwłaszcza o zerwanych mostach, zagrodzeniach wskutek naprawy, o ukończeniu napraw i t. d.

3) Aby w jaknajkrótszym czasie zostały zbudowane szosy do i poprzez miejscowości o wielkich walorach turystycznych, t. j. ze Skały przez Ojców do Krakowa, z Krzemieńca przez Wiśniowiec do Tarnopola, z Bodzentyna przez Św. Krzyż do Kielc, z Lidy do Wilna i t. d.

4) Aby wydawnictwo specjalnej mapy samochodowej, rozpoczęte przez Wojskowy Instytut Geograficzny, zostało jaknajprędzej ukończonym.

5) Aby skandaliczny przywilej pobierania przez miasteczka opłat kopytkowych został jaknajprędzej cofniętym i w związku z projektowanym przez Min. Rob. Publ. opodatkowaniem wszystkich samochodów osobowych i ciężarowych dla utworzenia specjalnego funduszu budowy dróg, do tegoż opodatkowania zostały pociągnięte wszelkie inne pojazdy o trakcji konnej.

6) By lekarze weterynaryj zainteresowali się faktycznie sposobem kucia koni na prowincji, a to

w związku z zasypywaniem szos polskich gwoździemi. Aby od kowali wiejskich wymagany był pewien cen-zus fachowy.

7) By Min. Rob. Publ. zwróciło uwagę podległych władz, aby przy budowie i naprawie dróg i mostów pozostawiane były przejazdy, a w razie niemożliwości pozostawiania ich były umieszczane wyraźne napisy, wskazujące najwygodniejszą drogę objazdową.

8) Aby rozwinąć energiczną akcję w celu podniesienia poziomu hoteli i jadalni w małych miasteczkach Kongresówki, Małopolski i Kresów wschodnich i utworzenie przy nich garaży samochodowych.

9) Aby powołane do tego zrzeczenia sportowe i turystyczne zajęły się zorganizowaniem informacji o hotelach i restauracjach w miejscowościach o walorach turystycznych, ewentualnie umieszczeniem przy wjazdach do tych miejscowości napisów informacyjnych.

Na tem zakończę wyliczanie naszych postulatów. Nie wymieniłem ich wszystkich, gdyż turystyka samochodowa dotyka najróżniejszych dziedzin, a we wszystkich znajdujemy, niestety, w Polsce tak olbrzymie jeszcze braki lub błędy, że o normalnym rozwoju turystyki samochodowej mowy jeszcze być nie może. Narazie turysta samochodowy jest w Polsce jeszcze eksploratorem i potrzeba jeszcze bardzo znacznych wysiłków, aby stosunki nasze turystyczno-drogowe stały się podobnymi do tych, jakie panują już wszędzie na Zachodzie.

AKUMULATORY SYSTEMY TUDOR

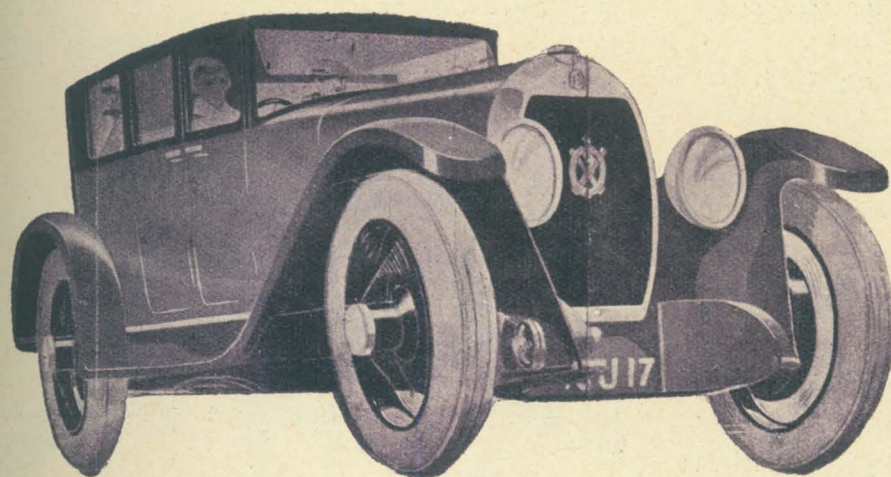
ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SYST. „TUDOR“
SPÓŁKA AKCYJNA
WARSZAWA, ŻŁOTA 35. Tel. 17-45 i 404-94
ODDZIAŁY:
BYDGOSZCZ, Błonia № 7. Telefon № 13-17
POZNAŃ, Mostowa № 4-a. Telefon № 11-67
Baterje starterowe **ORYGINALNE „TUDOR“**
Stacja do ładowania w Warszawie, Żłota 35. Tel. 404-94

H O T C H K I S S

Czy widziałeś typy na rok 1927?

SPRÓBUJ!

PRZEJEDŹ SIĘ!



JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

na

Rzeczpospolitą Polską
i wolne miasto Gdańsk

Sp. Akc.

KOOPROLNA

WARSZAWA,

Kopernika 30.

Tel. 141-14

MIĘDZYNARODOWE T A R G I

W P O Z N A N I U
OD 1—8 MAJA 1927 ROKU



OPONY BALONOWE DO KÓŁ

normalnych

PIRELLI-SUPERFLEX-Cord

715 × 100 do kół 26 × 3
opona zł. 118.50 dętka 23.70
830 × 130 do kół 765 × 105
opona zł. 218.50 dętka 39.80
845 × 145 do kół 820 × 120 lub 835 × 135
opona zł. 268.— dętka 40.80
31 × 4,45 do kół 30 × 3 1/2
opona zł. 160.50 dętka 26.60

dostarczają wszystkie firmy samochodowe lub reprezentant
H. SCHWIDĘWSKI, KATOWICE, Szosa Wełnowska

LAKIERY ANGIELSKIE

(ORYGINALNE)

DO SAMOCHODÓW FIRMY
JENSON & NICHOLSON Ltd.

W LONDYNIE,

ISTNIEJĄCEJ OD 1821 ROKU

POLECA WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL
M. GERSON, WARSZAWA, WSPÓLNA 25, tel. 95-11

DO NABYCIA RÓWNIEŻ AUTOPLYTA I KAUCZUK SUROWY



(PROJEKT SCENARJUSZA FILMOWEGO)

DESZCZ. Kałuże. Kocie łby. Butelki. Puszki od konserw.

Dziury w bruku. Dziury w parkanach.
Ohydne, brudne kamienice.
Obłupione tynki.
Smród.
O!?

Zepsutą wilanowską szosą, mimo „Egiptów“, „Marcelinów“, „Sielanek“, „Leśniczówek“, przez mostek pierwszy, przez mostek drugi, przez szyny Nr. 1, przez szyny Nr. 2, koło fortu, przez historyczny wybój pośrodku szosy (dokładnie: 1 metr 35 cm. od szyn kolejki, 3 metry 19 cm. od barjery; w zeszłym roku o 4-tej rano słynny automobilista, Ciempierkiewicz, złamał tu resor, dwa lata temu słynny finansista, mr. Pstrong, zgubił tu zęby) — na szeroki przestwór...

— Hej!

Kolejka uciekła w lewo. Szeroko i przestronnie. Wogóle—cudnie. Tylko dwa szeregi wozów warzywnych, z wycelowanymi na środek gościńca dyszlami tylko dwa szeregi kroczących środkiem tegoż gościńca badylarzy — tylko dwie kupy rozmawiających na osi drogi bab („Les Belles de Powsin“) — tylko dwa sznury holendrujących gościńcem cyklistów...

— Hej!

Cudnie.

Przy skręcie na „Królewską Drogę“, pamiętającą, zaiste, lepsze czasy, pierwsza topola z bliźną (432 wypadki po pijanemu), potem druga topola z mniejszą bliźną (234 wypadki j. w.).

— Hop-hop-hop-hop-hop-hop — — —

Kamienie.

Przejazd. Wybój. Wybój. Kałuża. Ślepy wjazd. Kąt 90.

Sygnał.

Naprzeciwno: automobil, fura siana, cyklista, powóz w 4-kę koni, pijany sołtys, 10-ciu malców z kaczeńcami, kobieta z dzieckiem przy piersi.

Sygnał.

Automobil mija cię nistąd-nizowąd w lewo, fura się przewraca, cyklista zaczyna się popisywać „bez

rąk“, konie w powozie ponoszą, sołtys raptem trzeźwieje, malcy wskakują na stopnie i błotniki, kobieta zaczyna karmić.

Sygnał.

Wyjechałeś.

Wiraż w prawo. Kąt 90.

Sygnał.

Wiraż w lewo. Kąt 90.

Sygnał.

Kolejka.

10.000.000 kilometrów sadzy. Gwizd...

Teraz „pędzicie“ równoległe, obok siebie. Ty—

Ona:

Wilanowska!

Gazul



Oszłamia cię pęd. Tachometr dostaje furji. Dwadzieścia... Trzydzieści... Czterdzieści... Jeszcze minuta, a pobijesz wszystkie rekordy Thomasów!

— Stop!

Hamujesz ręcznym, nożnym i kolanowym.

Krowa.

Wyszła, kanalja, z rowu—i przeżuwał

— Hej—hej! Hej—hej! Dobry człowieku!...

Dobrego człowieka niema. Nie widać nikogo. I wogóle niewiadomo, czy tę krowę ktoś, ewentualnie, faktycznie,

nie, pasie, czy raczej ona sama, zacne bydłatko, przyszła tu na szczaw i na kaczeńce...?

Bierzesz krowę za rogi, szofer pomaga za ogon, nie chce ustąpić, pokraka.

Wysiadają z auta: Pani Pita, której zaproponowałeś tę „Partie de plaisir“, pani Wita, która tego dnia szapronuje pani Picie, i jeszcze ktoś, kto wsiadł nieproszony „z powodu, że ma w Konstancinie narzeczoną“.

Pchacie.

— Uff!

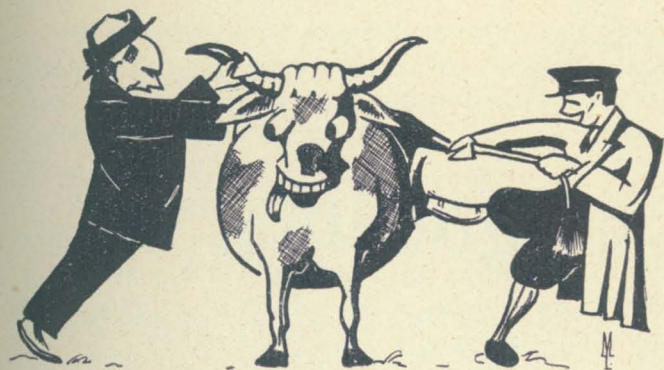
Konstancin — gdzie czekają na was nieziemskie rozkosze (rzodkiewki!) — ręką podać. Tylko jeszcze przez —

— Stop!

Procesja. Idzie wolno, poważnie. Nigdzie, wprawdzie, nie powiedziano, że procesje muszą zajmować całą szerokość gościńca i że wymijanie procesji jest czynem, niegodnym chrześcijanina — ale wymijać jej nie możesz. Nie pozwala na to takt (twój) — no i swoiste pojmowanie znaczenia obrządków religijnych (u nich).

Jedziesz tedy w ogonie procesji, licząc kwadranse. W tym czasie starsi uczestnicy procesji gżą się potrosze — młodzież zabawia się wskakiwaniem na stopnie twojej maszyny...

— Naprzód? Ni — ni!



Mógłbyś równie dobrze być doktorem i jechać do konającego po honorarium; mógłbyś być akuszerką i śpieszyć się do Konstancina w pilnej sprawie; mógłbyś być urzędnikiem ministerjalnym i lecieć scalać chłopskie grunta pod Konotopią...

— Ni — ni!

Wreszcie skęcili w bok i dali ci drogę.

Konstancin! Restauracja!

„Akcja tego fascynującego pod względem treści i gry filmu rozwija się na tle zapełnionej przepięknymi ciałami kobiecymi najmodniejszej plaży świata...” — czytamy w polskim prospekcie „L’Homme à l’Hispano”.

Tutaj niema plaży, ale ciała są.

Aldona Kapelusznik czarłstonuje „szatanowsko” z młodym Izydorem Konem, Grażyna Cwajfus mdleje w podłej, prowadzona przez Kubę Berlinerblaua...

Przy stoliku, w rogu (Baczewski, czarna kawa, lód, słomki, ciastko z kremem) dwie uroczyste konstancinśkie hetery: Mańka Gwóźdź i Ceśka Wypych, obie pod gazem...

„...I pełnych uroku i tajemniczości urwistych wybrzeży zatoki baskijskiej” — czytamy jeszcze w prospekcie „L’Homme à l’Hispano”.

Urok? — Bagatel! Czar tajemniczości? — Pytanie! Urwiste wybrzeża? — Wyjdz, Aniele, z Kasyna i spróbuj wyjechać bez szwanku!

Powietrze, jak marzenie... Ciepła, wiosenna noc... Muzyka... Sznycle... Frytura... Benzyna...

— Czy pan faktycznie nie toleruje Dekobra, panie Henryku? — pyta mdlejąco Aldona Kapelusznik.

— Owszem, nie.

— Ja ogromnie lubię bawić się z mężczyznami — szczebioce Ceśka Wypych.

— — — — —

— Ba! Nie tak to łatwo napisać „L’Homme à l’Hispano” po polsku!

— — — — —

Szerokim, szerokim gościńcem gazujesz, minawszy wilanowskie Scylle i Charybdy, z powrotem ku umiłowanej król. stoł. Warszawie.

Gwiazdy świecą poetycznie, trochę mrugając.

(„Juchy, te polskie gwiazdy” — robi wdzięczną uwagę twój pasażer, który cię nie opuści, aż do śmierci, z powodu, że nie zastał w Konstancinie swojej narzeczonej — zawsze tam na człowieka łypią, jak gdyby chciały powiedzieć świństwo...“).

Przed samym mostem Westchnień (3 metry od wyboju, o którym była mowa w pierwszej części tego romansu) nawala kicha (— Puszka od sardynek: zamożny kraj!).

— Stop!

Montujesz zapasowe koło. Ruszasz.

Ale zaraz za mostkiem nawala druga kicha (— Puszka od skumbriji: bardzo zamożny kraj!) — i tym razem niemasz już zapasowego koła, bo na dystans Warszawa — Konstancin — Warszawa teoretycznie jedno koło zapasowe powinno było wystarczyć...

Pani Pita oświadcza, że wróci do miasta piechotą, ale pani Wita oponuje stanowczo:

— Vous plaisez, Pità?

Okazuje się, że okolice te są niebezpieczne dla młodych kobiet poniżej 50-ki i wogóle...

— On risque de tomber sur un satyre ou un homme de cette espèce!... (Francuszczyzna wątpliwa, ale objekcja szlachetna!).

— — — — —

Podczas, gdy kleisz dętkę, kucnąwszy na półdrożku w pozie nieco dwuznaczej (klnąc pod nosem najpaskudniej!), panie Pita i Wita drżą z zimna w aucie, zabawiane rozmową przez twojego pasażera.

Od czasu do czasu mija cię z szalonym rykiem jakieś auto, wiozące z Wilanowa gotowego szofera i wykończonych gości...

(Dwa kilometry kurzu...).



Od czasu do czasu wyłazi z rowu jakiś chmyz i pcha damom kaczęńce:

- Księżciu kochany, kup dla hrabin kwiatki...
- Nie potrzebaj!
- Jak mamę rodzoną kocham, świeżo zerwane...
- Proszę się odczepić!
- O, raję... jaki księżę gwałtowny!

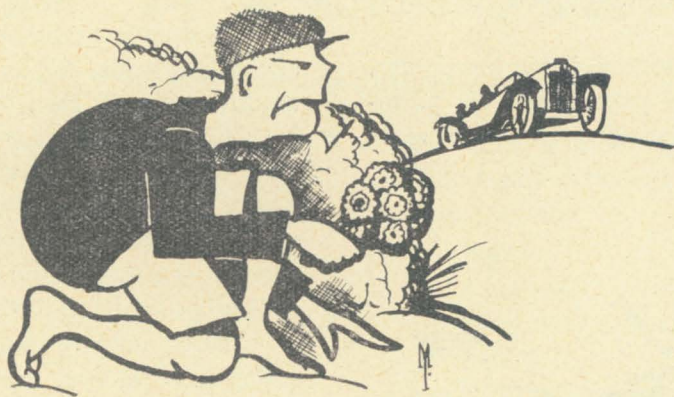
Z przeciwległego rowu wydobywa się 15-letni za pity dyszkant:

— Nie denerwuj faceta, głupil! Nie widzisz, że mu pękło i panny marzną jak te lalki?...

Wreszcie gotowe.

— Jazda!

Tylko jeszcze jedna, nieoczekiwana zaporę, o 100 kroków od Belwederu: policjant.



Bada pilnie twoje papiery, numer pozwolenia, prawo jazdy, paszport, markę wozu, światła, numery z przodu i z tyłu...

- Można jechać, panie naczelniku?
- Można.

Około 3-ciej nad ranem wracasz do domu, odprowadziwszy maszynę do garażu.

Służąca Marjanna załamuje ręce:

— Jezus — Marja! Jak pan wygląda?

Rzucam okiem w stronę lustra: — Hm...

Ręce masz czarne, kolana białe, nos umazany smarem...

— „L'Homme à l'Hispano“! — Ha-ha!

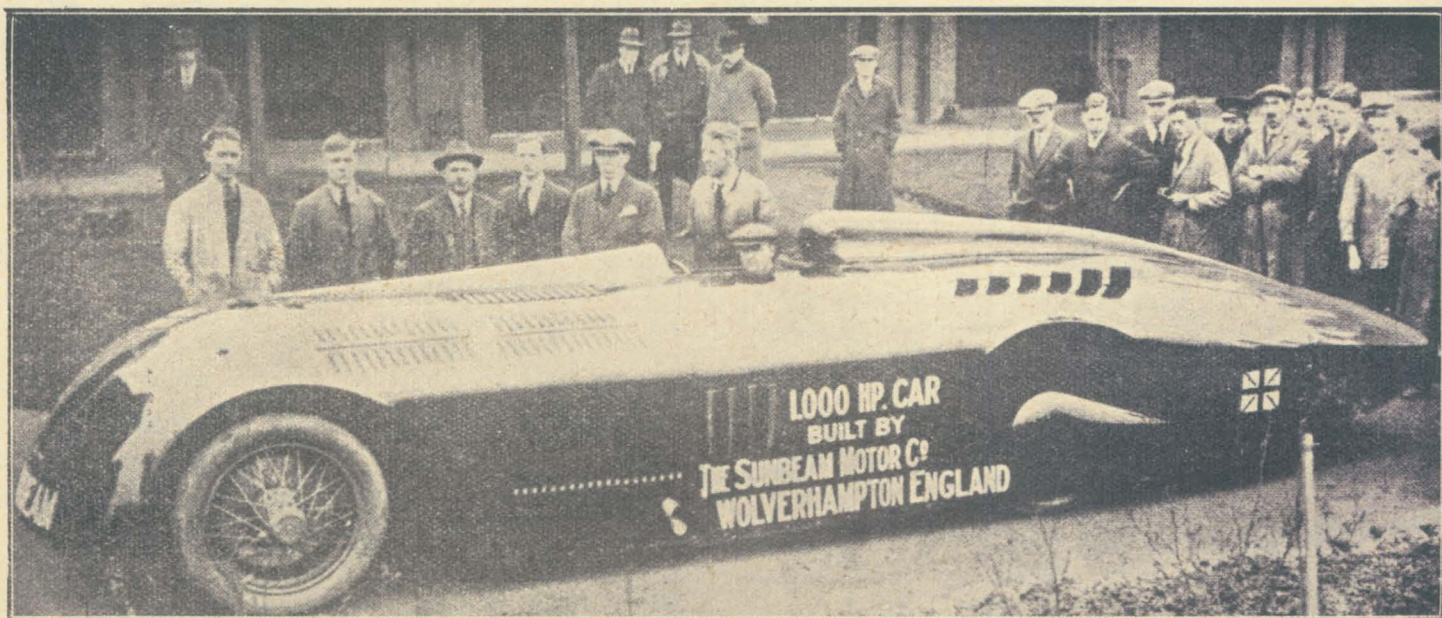
333 kilometry na godzinę!

TAK nadspodziewany rezultat przyniosły, oczekiwane z najwyższym napięciem przez cały świat automobilowy, próby majora Segrave na plaży Daytona na Florydzie. Przekroczoną została, i to jak przekroczoną! — niedościgną niedawno granica 300 kilometrów na godzinę, a zarazem padły wszystkie dotychczasowe rekordy szybkości. Konstruktorzy i sportowcy angielscy mogą sobie powinszować nowego sukcesu.

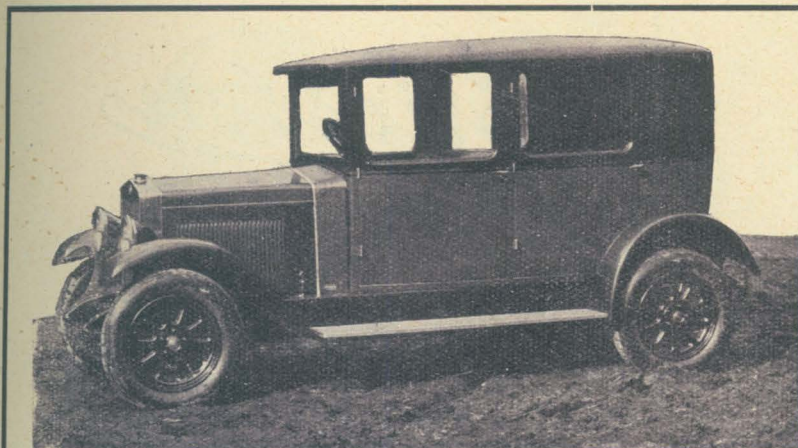
Major Segrave, jak donosiliśmy o tem w poprzednim numerze „Auta“, wyjechał w końcu lutego wraz ze swym bolidem do Ameryki, na parowcu „Berengaria“.

Po przybyciu na Florydę rozpoczął bezzwłocznie próby na znakomitej plaży w Daytona, której ogromna długość, wynosząca blisko 20 kilometrów, pozwalała na wyciągnięcie maksymalnej szybkości dwusilnikowego samochodu Sunbeam.

Już w pierwszej próbie, dokonanej 25 marca, wykazał Segrave na przestrzeni mili angielskiej czas 21,62 sek., odpowiadający szybkości 267 klm. 090 m/g. Wynik ten był słabszy od rekordu światowego, ustanawiał jednak nowy rekord amerykański na dystansie mili. Zaznaczyć przytem trzeba, że Segrave osiągnąłby znacznie lepszy wynik, gdyby nie został zmu-



Samochód mjr. Segrave.



E. PŁAGE i T. LAŚKIEWICZ

ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ:

NADWOZIA SAMOCHODOWE
wszelkich typów

BIURO WARSZAWSKIE
ul. Smolna 23. Tel. 325-11

szony, przez motocyklistę-policjanta, który wyjechał na środek toru, do zdjęcia na chwilę nogi z akceleratora.

W dniu następnym zdołał kierowca osiągnąć szybkość 289 klm. 260 m/g., jednakże na dystansie mniejszym niż tysiąc metrów. Wsiadając z samochodu, dał Segrave słowo, że za następnym razem przekroczy 300 kilometrów.

I, jak prawdziwy dżentelmen, dnia 29 marca dotrzymał swego słowa, wykazując na przestrzeni jednego kilometra o starcie z rozbiegu szybkość 326 klm. 678 m/godz., na dystansie jednej mili ang. — 327 klm. 972 m/g. i na dystansie pięciu kilometrów — 326 klm. 175 m/g. Ponadto, najwyższa szybkość, jaką wyciągnął Segrave ze swego bolida, wyniosła 333 kilometry na godzinę!

Oficjalne czasy i szybkości, wykazane przez majora Segrave, dadzą się ująć w następującą tabelkę:

Przestrzeń w jednym kierunku

| Dystans | Czas | Szybkość w kil. na godz. |
|--------------|------------|--------------------------|
| 1 kilometr | 11,20 sek. | 321,428 |
| 1 mila ang. | 17,94 sek. | 322,936 |
| 5 kilometrów | 56,47 sek. | 318,753 |

Przestrzeń w kierunku przeciwnym

| | | |
|--------------|------------|---------|
| 1 kilometr | 10,84 sek. | 332,103 |
| 1 mila ang. | 17,39 sek. | 333,150 |
| 5 kilometrów | 53,90 sek. | 333,951 |

Czasy i szybkości średnie

| | | |
|--------------|-------------|---------|
| 1 kilometr | 11,020 sek. | 326,678 |
| 1 mila ang. | 17,665 sek. | 327,972 |
| 5 kilometrów | 55,185 sek. | 326,175 |

Poza znaczeniem sportowym, wyczyny majora Segrave mają olbrzymie znaczenie praktyczne pod jednym względem, to jest pod względem wytrzymałości pneumatyków. Jest rzeczą trudną do uwierzenia, że guma zniosła tak potworne napięcia, na jakie narażoną była przy szybkości 333 kilometrów na godzinę. Dość chyba uprzytomnić sobie, że przy tej szybkości każdy punkt opony był przyciskany do ziemi trzydzieści razy na sekundę i że siły działające tam były tak wielkie, iż w razie pęknięcia pneumatyka, wyrzuciłyby samochód w powietrze na kilkanaście metrów, aby dojść do wniosku, że losy kierowcy i rekordu zależały tylko od opon. W zwykłym wyścigu samochodowym wygrywa ten, kto ma lepsze hamulce, zaś we wścieklej pogoni za rekordem szybkości zwycięża ten, kto ma lepsze pneumatyki. Fabryka Dunlop, która wykonała opony dla samochodu Segrava, może poszczycić się swem dziełem. Dla ogółu zaś automobilistów wynika z tego wszystkiego fakt wielce pocieszający: jeżeli istnieją opony, które bez szkody dla siebie znoszą szybkość 333 km./g., to wykonane w ten sam sposób zwykłe pneumatyki, przy normalnie rozwijanych szybkościach, nie staną się nigdy powodem katastrofy. W niewątpliwym wpływie doświadczenia, nabytego przez fabrykę pneumatyków, na ulepszenie opon, wyrabianych do codziennego użytku, leży największe znaczenie praktyczne ostatnich wyczynów majora Segrave.

M. K.

Papierosy specjalne: „Triumpf“, „Złota Pani“, „Egipskie specjalne“
Tytonie specjalne: „HERCEGOWINA“ i „PURSICZAN“

Do nabycia w sklepach

POLSKIEGO MONOPOLU TYTUNIOWEGO

UL. NOWY ŚWIAT Nr. 57 i UL. TRAUGUTA Nr. 2

W najbliższej przyszłości ukażą się cygara luksusowe:

„Regalja“, „Delizios“, „Havana-Virginia“, oraz tytoń „Fajkowy specjalny“

STACJE BENZYNOWE

garażowe i uliczne, stałe i przenośne
BECZKI ŻELAZNE do benzyny, smarów i t.p.
ZBIORNIKI ŻELAZNE

G A R A Z E

z blachy falistej z kompletnymi urządzeniami
POMPY ELEKTRYCZNE DO OPON

R E S O R Y

Z NAJLEPSZYCH MATERJAŁÓW DO
SAMOCHODÓW WSZELKICH MAREK

**T O W A R Z Y S T W O
D L A****PRZEMYSŁU ROLNEGO**

Warszawa - Galeria Luxemburga 61

Telefony: 221-44, 247-54

**MONTAZ STACJI BENZY-
NOWYCH w ciągu 3-ch dni
ŻĄDAĆ OFERT I KOSZTORYSÓW**

„GAZOLINA“ Sp. Akc.

WE LWOWIE

CENTRALA i FABRYKI w BORYSLAWIU

ODDZIAŁY SPRZEDAŻY:

we Lwowie, Sapielny 3, tel. 32-80
w Warszawie, Złota 25, tel. 61-34 i 143-44
w Poznaniu, Strzelecka 3a, tel. 34-28
w Gdyni — Port
w Stryju — Gazownia

Dostarcza benzynę samochodową w najlepszych gatunkach.
Dla legitymowanych Członków Klubu automobilistów
rabat 5% od cen bieżących.

Ericsson

**Polska Akcyjna
Spółka Elektryczna**

Warszawa — Al. Ujazdowska 47

Łódź — Piotrkowska 79

*Najlepsze aparaty detektorowe
Najlepsze słuchawki
Kondensatory — Transformatory*



Przedstawicielstwo Jeneralne na Polskę i Gdańsk

Syndykat Rolniczy Warszawski Sp. Akc.

Warszawa, Kopernika Nr. 30, telefon Nr. 11-53

I. Samochody ciężarowe
wszelkich typów, siły nośnej i pociągowej od 1,5 do 20 tonn

II. Autobusy osobowe
do ruchu miejskiego i międzymiastowego

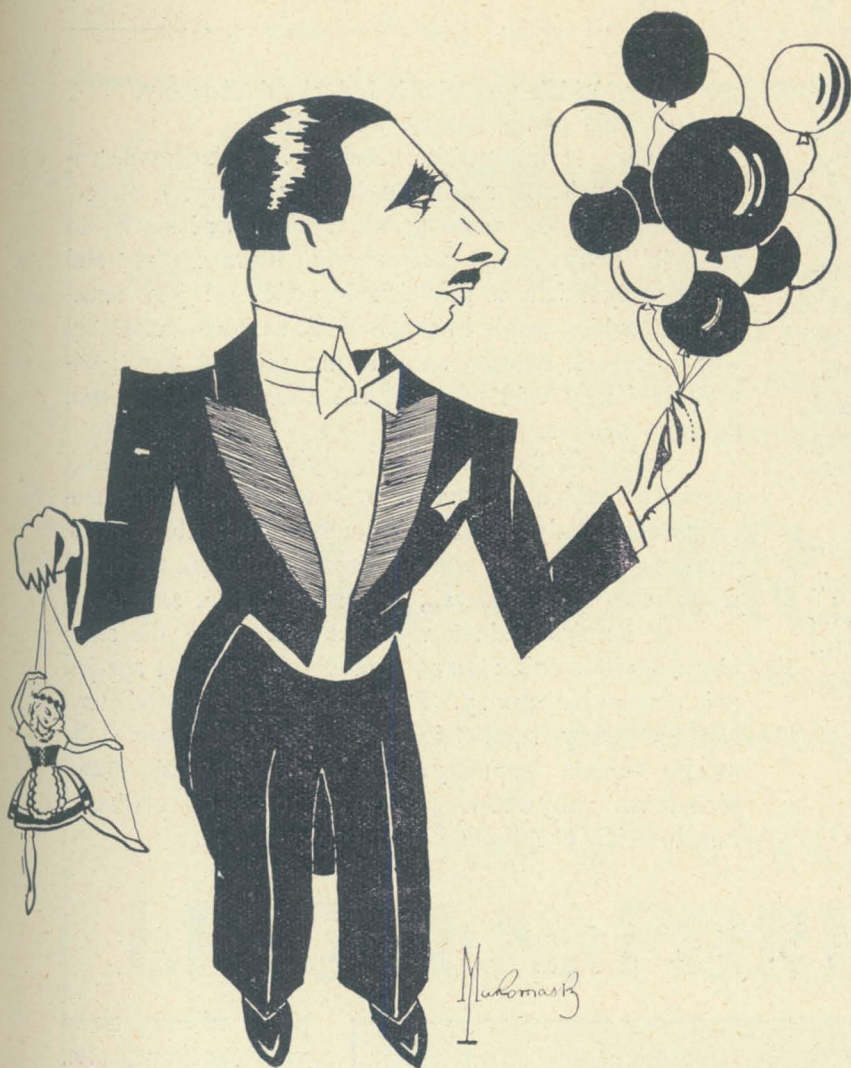
III. Samochody dla celów miejskich
do zraszania ulic, usuwania odpadków miejskich i asenizacji

IV. Samochody pożarnicze i sanitarne.

Nowe transporty samochodów już nadeszły i są do obejrzenia w Składach
- - - Syndykatu w Warszawie - - -

Prosimy żądać katalogów.

Poszukiwani zastępcy na
- - - województwa. - - -



Echa minionego karnawału.

R. CHELMICKI

O kupnie i sprzedaży samochodów używanych

W MIARĘ rozwoju automobilizmu u nas, coraz bardziej aktualną staje się sprawa organizacji kupna i sprzedaży samochodów używanych. Na Zachodzie istnieją wielkie specjalne organizacje, tak zwane Sekond Hand, u nas handel ten prowadzą przeważnie drobne warsztaty remontowe. Zarówno jednak dla właścicieli używanych samochodów, jako też i dla firm sprzedających nowe samochody kwestja ta przedstawia pierwszorzędne zagadnienie.

Nabywca nowej maszyny proponuje firmie, u której pragnie takową nabyć, przyjęcie w pewnej cenie jego starego samochodu, firma — o ile ten samochód jest jakiejś innej konkurencyjnej marki — ma trudności czysto handlowej natury z nabyciem i ze sprzedażą tego samochodu, choćby nawet jego cena się kalkulowała. Jakże tu przekonywać nabywcę, iż wóz konkurenta, aczkolwiek odbył już np. 40.000 kilometrów, znajduje się jednak w doskonałym stanie? Z drugiej strony, co ma robić ze starym autem klient, pragnący nabyć nowy samochód? A jednak od rozwiązania obu tych zagadnień równocześnie zależy możliwość pożądanego dla stron obu transakcji.

Samochody używane można podzielić zasadniczo na trzy kategorie:

- 1) samochody okazyjne — mało używane,
- 2) samochody zużyte normalnie, wymagające remontu,
- 3) samochody zużyte doszczętnie, których remont się nie opłaca.

Oprócz tego należy pamiętać, iż poza kategorią 1-szą, do kategorii 2-ej nadają się tylko takie samochody, których eksploatacja nie jest kosztowną, gdyż remont, w celach sprzedaży, wielkich wozów luksusowych nie wytrzymuje rachunku. Wozy takie bardzo rzadko znajdują nabywców, ponieważ nabywcy rzeczy drogich kupują samochody nowe.

Drobny warsztat, kupując wóz zużyty, przeprowadza jego remont (w naszych warunkach kosztowny) i, odlakierowawszy go należycie, sprzedaje jako „prawie nowy“ za słoną cenę. Jest to zasadniczo błędna droga, gdyż 1) prowadzi do poderwania zaufania klienta, 2) w ostatecznym wyniku słabo się kalkuluje dla sprzedającego, gdyż koszt kupna plus remont dają często cenę zbyt wysoką w stosunku do ceny samochodu nowego.

Jakież więc są drogi do zbytu samochodów używanych? W kategorii 1-szej interes dla nabywcy jest zwykle bezsporny. Samochód, o ile był nawet w do-

brych rękach, aczkolwiek po przejściu 10 do 15 tysięcy kilometrów mało stracił na wartości, uzyskuje cenę nie wiele wyższą ponad 60% swej pierwotnej ceny.

Inaczej sprawa się przedstawia w kategorii drugiej. Samochody tej kategorii powinny być sprzedawane w takim stanie, w jakim je dostarczył do sprzedaży klient, a to z tej przyczyny, iż nabywcami tych wozów są przeważnie ludzie mniej zamożni, którzy z jednej strony są zmuszeni liczyć się z kapitałem, potrzebnym na nabycie samochodu, z drugiej zaś strony, przeprowadzając osobiście, często zapomocą rąk własnych, potrzebny remont, czynią to znacznie taniej od stołecznych warsztatów.

Kardynalnym jednak warunkiem sprzedaży samochodów tej kategorii musi być sprzedaż *bez gwarancji*. Nabywca musi być przy nabyciu jasno uświadomionym, iż uczciwy sprzedawca nie jest w możności gwarantowania stanu, w jakim się samochód używany znajduje. Jedynymi wskaźnikami dla nabywcy tu być muszą:

- a) marka samochodu,
- b) rok jego wyrobu,
- c) w czyich był rękach,

- d) w jakich warunkach był eksploatowany,
- e) ilość przejechanych kilometrów.

Tylko te informacje, uczciwie przedstawione nabywcy, oraz jego osobiste oględziny maszyny, respective próbna jazda pozwolą mu zorientować się co do wartości nabywanego samochodu, która zresztą stoi przede wszystkim w ścisłej zależności od jego umiejętności w kierowaniu i eksploatacji samochodu. Dobry wóz w rękach lichego szofera nic nie jest wart i odwrotnie—liczy wóz może nawet dobrze służyć w ręku dobrego szofera.

Kategoria 3-cia nadaje się wyłącznie na rozbiórkę, przyczem części, jak magneto, karburator, latarnie, motor, strapontain'y, skórzane siedzenia, buda etc., zawsze przedstawiają pewną wartość, szczególnie dla drobnych warsztatów remontowych, — reszta zaś na szmelc.

W każdym jednak wypadku korzystne dla stron obu zlikwidowanie starego samochodu wymaga specjalnej fachowej diagnozy. Fachowiec, który potrafi uzyskać za stary samochód najkorzystniejszą cenę dla swego klienta, popularyzuje samochody wśród szerokiego rzesz nabywców, przyczyniając się do obniżenia kosztów ich eksploatacji i amortyzacji.

Samochód C. W. S. T-1 i jego twórca

WZWIĄZKU z rozpoczęciem fabrykacji serii zamówionych polskich samochodów „C.W.S“, uważamy za swój obowiązek dać naszym czytelnikom szczegółowy opis techniczny tej nadzwyczaj interesującej maszyny, która nie tylko ze względu na jej czysto krajowe wykonanie (pierwsze w Polsce), ale i z powodu doskonałości i nowości koncepcji, oraz opracowania zasługuje na bardzo uważne rozpatrzenie.



Twórca samochodu C. W. S. inż. Tadeusz Tański.

Twórcą samochodu jest inżynier Tadeusz Tański, członek naszego Klubu, syn znanego artysty malarza Czesława, jednego z pierwszych zasłużonych pionierów lotnictwa polskiego.

Inżynier Tański wykształcenie średnie otrzymał w Warszawskiej 7-klasowej Szkole Handlowej. Z powodu ówczesnego bojkotu wyższych uczelni polskich o programie rosyjskim wyjechał na wyższe studia do Francji, gdzie wstąpił do Szkoły Elektryczności, jednej z rzadkich w tym czasie, która posiadała katedrę automobilizmu i lotnictwa. Katedra ta obsadzona była

przez obecną sławę naukową Francji, prof. Ludwika Lacoin'a.

Po otrzymaniu dyplomu inżyniera Tański pracuje blisko dwa lata z prof. Lacoin w dziedzinie najnowszych badań i doświadczeń, w końcu jednak przechodzi jako młody i coraz bardziej ceniony konstruktor przez szereg wybitnych firm samochodowych i lotniczych, oraz różnych maszyn pokrewnych jak: czołgi, samochody pancerne, aparaty podsłuchowe, śrubowce powietrzne i t. p.

W roku 1916 jest twórcą największego podówczas silnika lotniczego E. H. 7 12 cylindr. 500 M. K. przeznaczonego dla wodnopłatowców przeciw łodziom podwodnym.

W 1919 roku rzuca swoje stanowisko we Francji i wraca do Kraju. Wstępuje początkowo do „GUZA“ skąd przeciąga go ś. p. major Nowicki do Sekcji Samochodowej M. S. Wojsk.

Z chwilą grożącej ofensywy bolszewickiej, inżynier Tański poza swoją codzienną pracą, zabiera się gorączkowo, w ciężkich prymitywnych warunkach do budowy samochodów pancernych z tarcz okopowych!

ZAWIADOMIENIE

Licząc się z koniecznością zaopatrzenia rolnictwa w tani środek komunikacyjny i transportowy, oraz w sprawne źródło siły w postaci taniego traktora rolniczego **FORDSON**—Sp. Akc. Kooperalna łącznie z Syndykatami Rolniczymi powołały do życia specjalną placówkę p. f.:

AUTOTRAKTOR

SP. Z OGR. ODP.

TEL. 70-19. WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 4

PRZEDSTAWICIELSTWO

LINCOLN, FORD, FORDSON

I ODWOŁUJĄ SIĘ DO WSZYSTKICH ZAINTERESOWANYCH ROLNIKÓW Z PROŚBĄ O KIEROWANIE DO POWYŻSZEJ FIRMY ZAPYTAŃ NA:

Samochody osobowe oraz ciężarowe

F O R D

TRAKTORY ROLNICZE

FORDSON

oraz wszelkie narzędzia motokultury
potrzebne do pracy z ciągówką

CZĘŚCI ZAPASOWE STAŁE NA SKŁADZIE

Otwarcie Salonu Wystawowego

przy ul. Ossolińskich Nr. 4

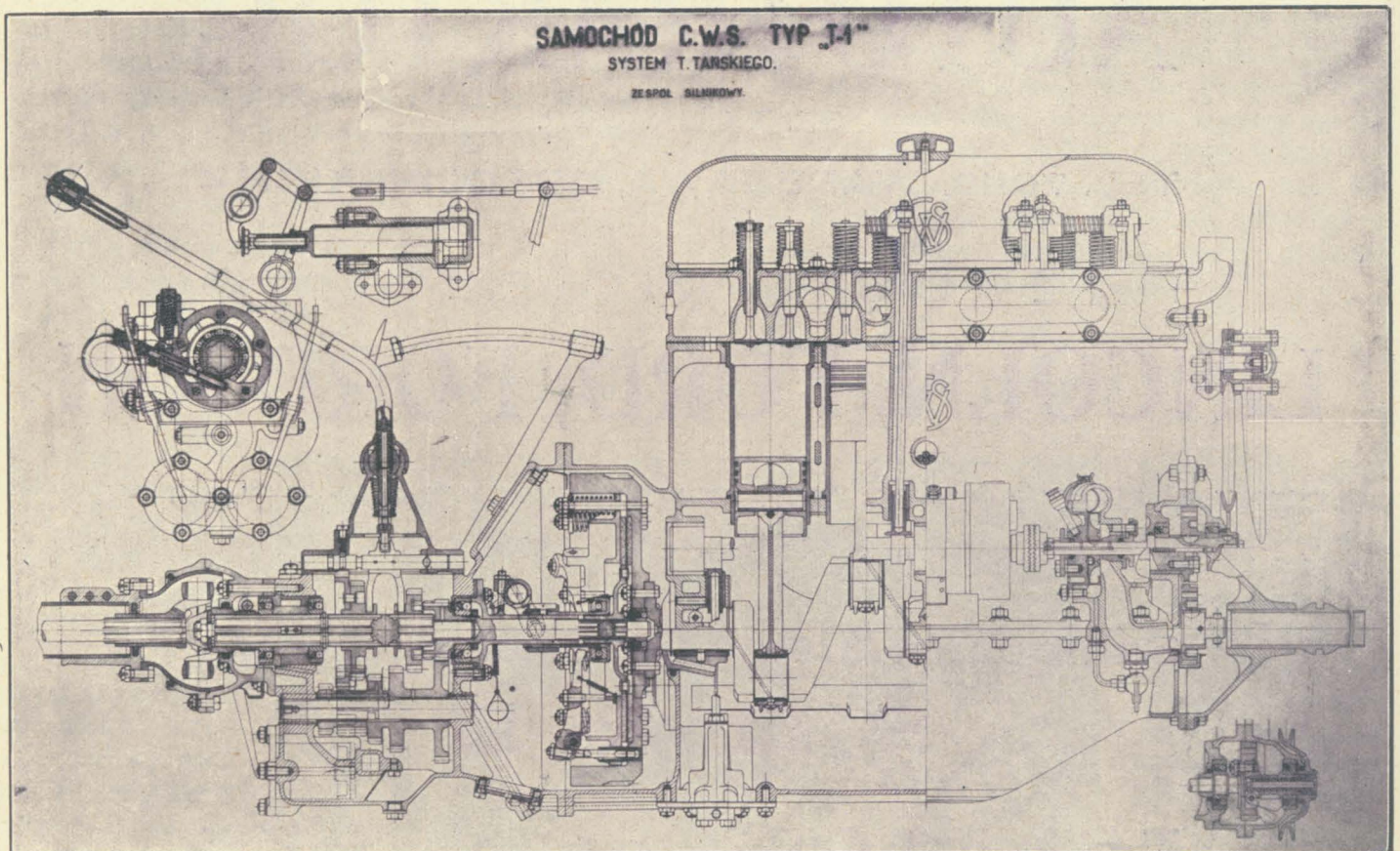
nastąpi w najbliższych dniach

Samochody te w liczbie około 20 sztuk zasłużyły na cały szereg odznak i chlubnych rozkazów. Inżynier Tański bierze sam udział w walkach i otrzymuje za swoją działalność rozkaz pochwalny Naczelnego Dowództwa.

Po zawieszeniu broni, inż. Tański wstępuje jako konstruktor do rozpoczynającego swoją działalność z iście amerykańskim rozmachem „Stowarzyszenia Polskich Mechaników z Ameryki“. Tam opracowuje całkowicie, łącznie z inż. Jachimowiczem i inż. Zajkowskim nowoczesną ciągowkę (traktor) rolną, oraz samochód ciężarowy.

Myślą przewodnią konstruktora było jak najlepsze dostosowanie się do lokalnych warunków wojskowości. Rozumiejąc doniosłość sprawy ujednostajnienia, z punktu widzenia produkcji, magazynowania, szkolenia, i t. p. — inżynier Tański w pierwszym rzędzie postarał się o ujednostajnienie otworów, sworzni, gwintów, modułów i tp. Osiągnął w tem rezultaty zdumiewające, niedosięgnięte jeszcze nigdzie na świecie.

Silnik jego posiada jeden tylko gwint 10 mm, skok 1,5 z nakrętką o rozwarości klucza 17 mm. oraz gwint świecowy 18 skok 1,5 o rozwarości klucza 29 mm. Jednym więc kluczem płaskim, dwustron-



Przekrój silnika C. W. S.

Po roku pracy następujący kryzys walutowy stwarza tak ciężkie położenie „Stowarzyszenia“, że program musi być w połowie wykonania zaniechany.

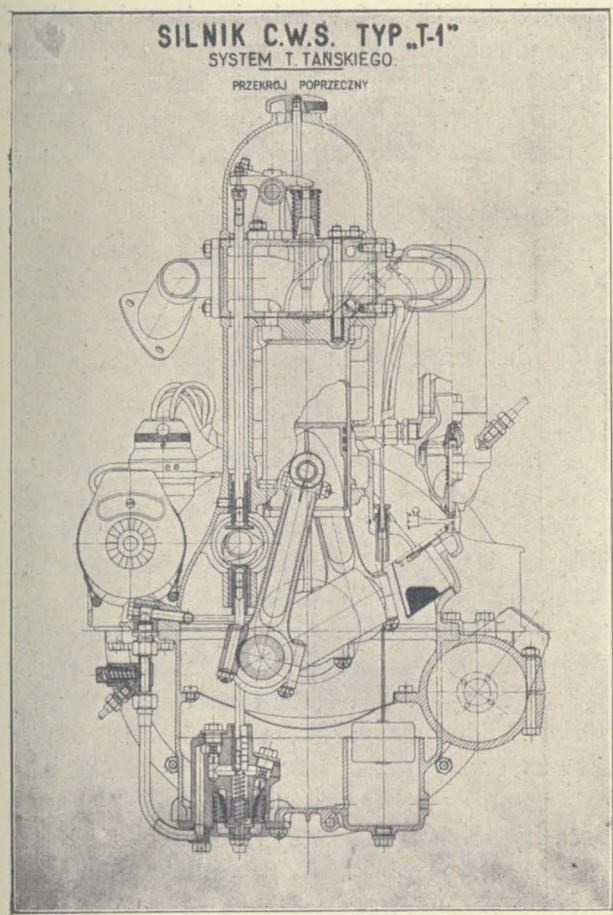
W tym czasie inż. mjr. Meyer — Naczelnik Centralnych Warsztatów Samochodowych MSWojsk., świetny organizator i doskonały znawca ludzi, zakontraktowuje sobie współpracę inż. Tańskiego. Poleca mu opracowanie samochodu jaknajdalej odpowiadającego wojskowym warunkom polskim.

Pomimo nawału codziennych bieżących zajęć, w niedługim czasie zostaje opracowany przez inż. Tańskiego początkowo silnik, potem skrzynia przekładniowa, wreszcie tylny most i reszta samochodu.

Wykonanie i próby idą w tej samej kolejności w ślad za rysunkami. W ten sposób powstał pierwszy polski samochód „C. W. S.—T-1“ całkowicie w kraju opracowany i wykonany.

nym, oraz śrubokrętem rozebrać można i złożyć cały samochód. Pozatem samochód przedstawia cechy jaknajwiększej prostoty, tak wykonawczej, jak montażowej, wysokiej wytrzymałości organów oraz daleko posuniętej zamienności części. Wszystkie funkcje silnika zapewnione są przy pomocy 3 tylko zwykłych kół zębatach czołowych, skośnych, poruszających jednocześnie rozrząd, pompę oliwną, wentylator, regulator, pompę wodną, prądnice i magneto. Ten sam moduł kół zębatach spotykamy w skrzyni przekładniowej.

Wymiary silnika jakie obrał inż. Tański są 90 mm. średnicy i 120 mm. skoku. Dają one objętość skokową 3 litrów, pozwalając na bardzo szerokie zastosowanie silnika, przy jego szybkobieżności, w różnych dziedzinach wojskowych. A więc, może on obsługiwać sztabowe samochody osobowe, samochody półcięż., ciężarowe i pancerne, czołgi 6 tonowe, agregaty 30 KW.,



Przekrój silnika C. W. S.

łatwe w odlewie i w obróbce, do którego wstawia się poszczególne tuleje-cylindry i na który nakłada się głowicę cylindrową, oraz pod którym przymocowuje się wał korbowy, jak to widać na załączonych przekrojach. Rozrząd jest górny, a zawory wprowadzone są w ruch za pomocą popychaczy, prętów i dźwigni. Tłoki są aluminiowe, korbowody ze stopu krzemo-glinowego odlewane pod ciśnieniem i emaljowane na gorąco emalją azbestową dla amortyzowania wibracji. Oliwienie zapewnione jest przy pomocy pompy tłokowej o zaworach stożkowych, zaopatrzonej w sączek dużej powierzchni. Oliwa dopływa do panewek rurami stalowymi zatopionymi w odlewie. Poziom oliwy widocznym jest na wskaźniku zewnętrznym poruszającym się pływakiem i zaopatrzonym w kontakt przerywający zapalanie w razie braku oliwy.

Karter zaopatrzony jest w dwa obszerne otwory, pozwalające na swobodną kontrolę, a nawet demontaż części wewnętrznych, jak korbowód i tłok. Otwory te służą jednocześnie do napełniania oliwą oraz jako otwory oddechowe. Obieg wody chłodzącej wykonywa pompa odśrodkowa, tłocząca wodę bezpośrednio do do karteru bez żadnych przewodów.

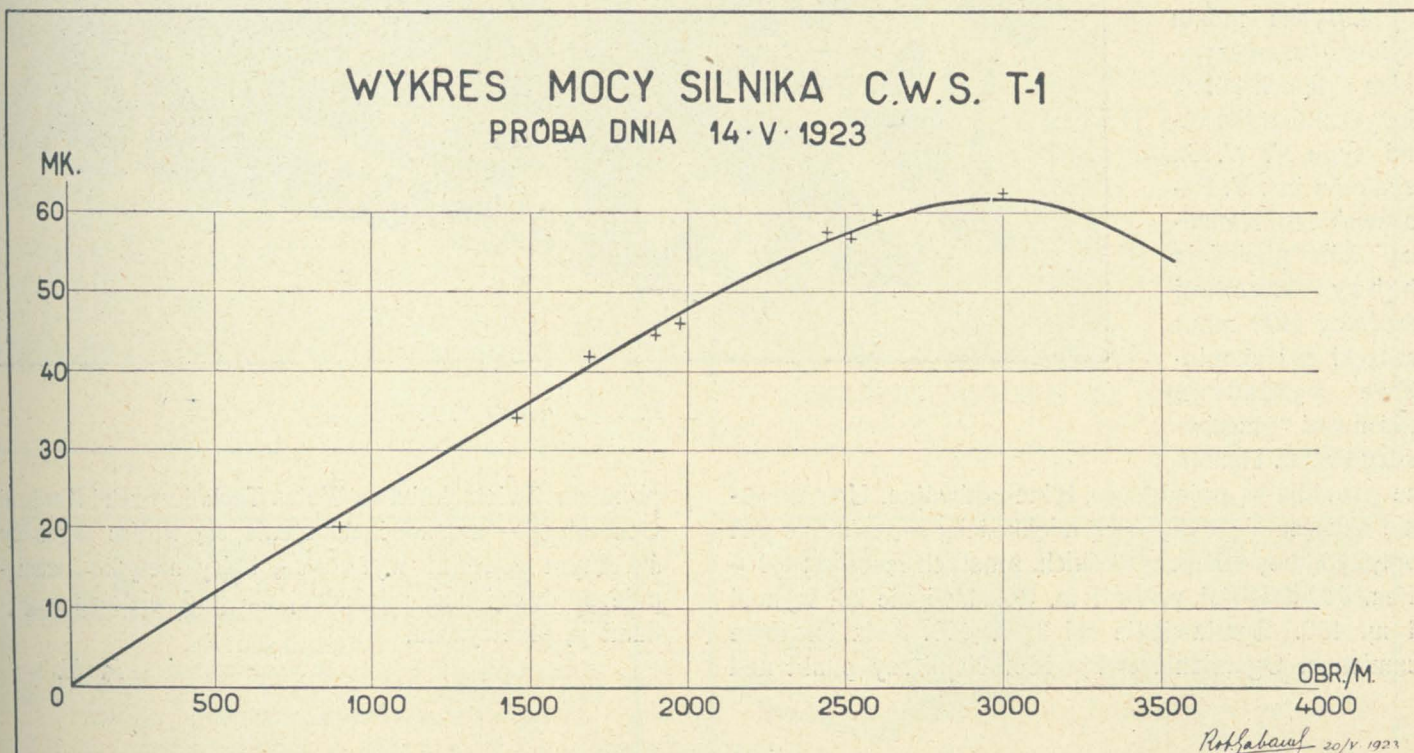
Rurociąg karburatora zaopatrzony jest w podwójną ściankę, tworzącą koszulkę wodną podgrzewacza.

Zapalanie odbywa się przy pomocy dynamomagneta „Scintilla” albo „Bosch”. Rozruch o włączeniu elektromagnetycznym działa na uzębienie koła zamachowego. Sprzęgło jest typu jednokrążkowego, działającego na sucho nie podlegając wpływom temperatury oraz pewnego przeoliwienia. Jest ono skompensowane i daje możliwość wszelkich regulacji w miarę zużycia.

Skrzynia przekładniowa daje cztery przekładnie w przód i jedną w tył. Zaopatrzona jest w mechanizm serwo-hamulcowy hydrauliczny o dwóch tłokach różniczkujących, wprowadzanych w działanie przy pomocy kranu tłokowego (przekrój podłużny fig. górna). Wał

drewny oraz pociągi silnikowe itp. Moc podatkowa silnika wynosi 12 MK. Moc eksploatacyjna, jak widać z załączonego wykresu około 50 — 60 MK.

Dla prostoty obróbki, składania, dobrego chłodzenia, lekkości oraz dla możliwości zamiany poszczególnych cylindrów zasadniczą częścią silnika jest pudło aluminiowe tworzące zespół karterowo-cylindrowy,





Samochód C. W. S. widziany z przodu.

wyjściowy skrzyni zaopatrzonej jest w zębatkę licznika kilometrycznego kończy się przegubem kardanowym, zamkniętym w szczelnym przegubie kulowym. Przegub kulowy jest końcową częścią sztywnej rurowej pochwy kardanowej, obsadzonej na karterze mostu tylnego. Most tylny posiada koła zębate napędowe, wyżębione spiralnie (Syst. Gleasona) oraz mechanizm różniczkowy kół stożkowych zwykłych.

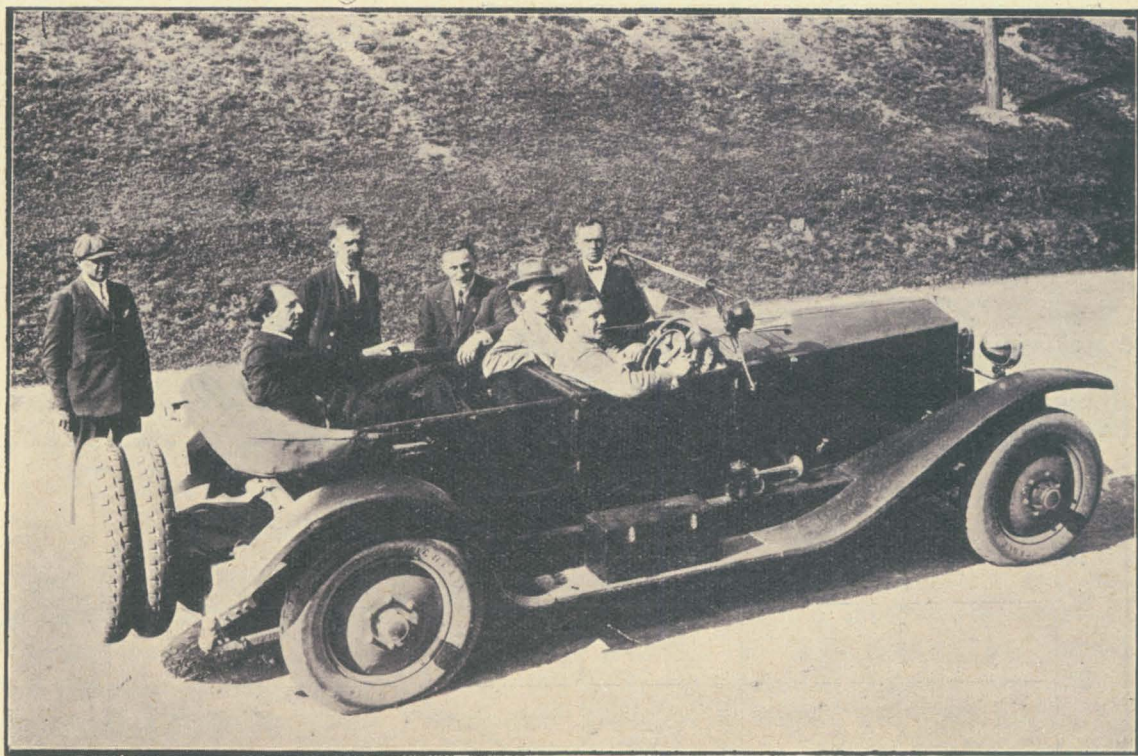
Łożyska mostu tylnego oraz wszystkich czterech kół są łożyskami rolkowymi typu C. W. S., systemu inż. T. Paszewskiego. Hamulce kół posiadają bębny znacznej średnicy (400 mm.) szczęki zaś aluminiowe wykładane taśmami przeciwślizgowymi. Hamulce przednie są pojedyncze, tylne-podwójne. Uresorowanie oznacza się wyjątkową miękkością; zapewnione jest przy pomocy długich, płaskich, prostych resorów: tył—1 m. 500 długości, przód 1 m. Rozstawienie kół wynosi 1 m. 400. Rozstawienie osi 3 m. 400. Koła tarczowe zamienne. Ogumienie 860 × 160. Najniższy punkt nad

ziemią 24 cm. Ciężar samochodu „torpedo„ całkowicie wyekwipowanego nie przekracza 1,680 kg. Pojemność zbiorników wystarcza na przebycie bez dolewania benzyny 700 klm. Średnie zużycie benzyny zauważone na przestrzeni około 30,000 klm. wynosi 14 ltr. na 100 klm.

Charakterystycznymi cechami ogólnymi zespołu są nadzwyczajna prostota i staranność budowy oraz elegancja formy, nic też dziwnego, że jeden z pierwszych obstalunków jaki wpłynął do Centralnych Warsztatów Samochodowych jest obstalunek p. prezydenta Mościckiego.

A teraz oddajmy Cezarowi co Cezarowe.

Inż. Tadeuszowi Tańskiemu zawdzięczamy znakomite opracowanie pierwszego polskiego samochodu. Inż. majorowi Meyerowi i jego fenomenalnej energii — inicjatywę i przemysłową realizację samochodu. Inż. Tadeuszowi Paszewskiemu, niezmordowanemu w swej pracy twórczej we wszystkich przejawach techniki rodzimej budowę tego samochodu oraz rozpoczęcie jego fabrykacji seryjnej. Inż. Robertowi Gabaud i inż. Władysławowi Mrajskiemu cenną współpracę w wysiłku twórczym oraz zawsze zwycięskie doprowadzenie do mety, mimo wszelkie trudności polskiej maszyny w rajdach i jazdach reprezentacyjnych. Wreszcie światłemu



C. W. S. na Raidzie A. P.

poparciu Zwierzchnictwa Wojsk Technicznych i Kontroli Generalnej — możność chlubienia się wobec zagranicy świetnym polskim wytworem, który nietylko nieustępuje produkcji cudzoziemskiej ale pod wieloma względami ją przewyższa.

R. M.

TOWARZYSTWO SOSNOWIECKICH FABRYK RUR I ŻELAZA

Sp. Akc. **W SOSNOWCU** Sp. Akc.

Zarząd Główny i biuro sprzedaży: **WARSZAWA, MAZOWIECKA 7. Telefon 51-61**

ZAKŁADY W SOSNOWCU I ZAWIERCIU WYTWARZAJĄ:

Rury bez szwu i spawane do gazu i wody, czarne i ocynkowane, łączniki do nich, rury do kotłów różnych systemów, cienkościenne do wyrobu mebli, rowerów, aeroplanów, różnych aparatów, do kanalizacji wzamian lanych, parowozowe i inne.

WĘŻOWNICE z rur bez szwu, wszelkich kształtów i wymiarów.

SŁUPY rurowe do lamp łukowych, tramwajów, telefonów i telegrafu.

BLACHY żelazne i stalowe.

BECZKI stalowe do płynów, pomalowane i ocynkowane.

ŻELAZO handlowe wszelkich fasonów i stal.

ŻELAZO do wyrobu podków.

WAŁY stalowe.

WALCÓWKĘ do wyrobu gwoździ i drutu.

ŻELAZO do wyrobu podkowiaków (hufnali).

ŻELAZO na nity i śruby.

ŻERDZIE wiertnicze i druty pompowe.

LEMIESZE i odkładnice do pługów.

ODLEWY stalowe.

STAL specjalna z elektrycznych pieców.

Światowej sławy wyroby

PHILIPS

... ..

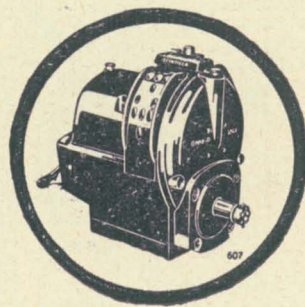
PHILIPS — Lampki katodowe oszczędnościowe odbiorcze i nadawcze niedoścignionej jakości i trwałości.

PHILIPS — Głośniki beztubowe jedyne, mogące zadowolić najwybredniejsze ucho.

PHILIPS — Prostowniki do ładowania akumulatorów — pracują zupełnie automatycznie, pewnie i oszczędnie.

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE

SCINTILLA



MAGNETA

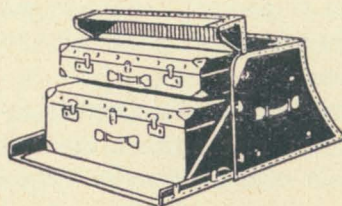
PRĄDNICE — ROZRUSZNIKI,
TABLICE ROZDZIELCZE —
REFLEKTORY, BATERJE I T. D.

Dom Handlowy **PROLABOR** Sp. z ogr. odp.
WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA RZECZ POSPOLITĄ POLSKĄ

WARSZAWA
MARSZAŁKOWSKA 40, TEL. 73-15

SKŁAD METALI
CH. GRÜN i S-wie
Warszawa, Nalewki 11, telef. 17-64 i 17-34

poleca
SPECJALNIE DLA SAMOCHODÓW BLACHĘ ALUMINIOWĄ RYFLOWANĄ, LISTWY, PROFILE MOSIĘŻNE I ALUMINIOWE, RURY MIEDZIANE, CYNĘ ANGIELSKĄ, OLÓW i t. p.
Zakup starych metali.



KUFRY SAMOCHODOWE
dostarcza **J. DEGÓRSKI**

bud. karoserji

Poznań, Dąbrowskiego 88

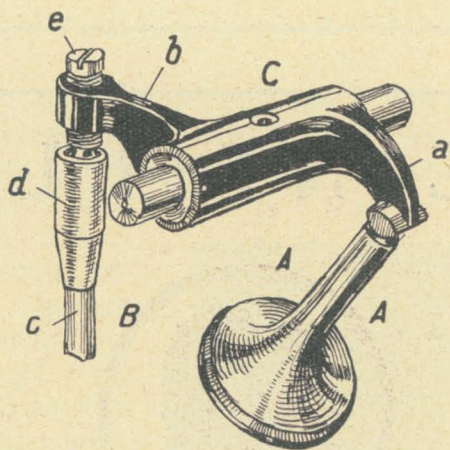
Dla odsprzedających
wysoki rabat

Mechanizmy do sterowania zaworów, umieszczonych w głowicy cylindra w silnikach motocyklowych

SILNIKI motocyklowe zaopatrzone w zawory umieszczone w głowicy cylindra (over head valves, soupapes commandés par le haut, von oben. gesteuerte Ventile) zyskują sobie w ostatnich latach coraz większą ilość zwolenników. Wyrazem zwiększonego zainteresowania się kół sportowych silnikami tego typu jest niewątpliwie wzrost produkcji motocykli w takie silniki wyposażonych, który w Anglii tej odczyźnie motocykla wyraża się w następujących cyfrach:

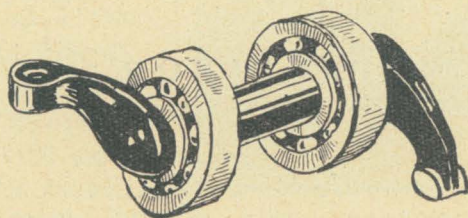
| | w r. 1925 | w r. 1926 |
|---|-----------|-----------|
| typów motocykli o bocznych zaworach wykonano: | 137 | 152 |
| o zaworach górnych | 102 | 150 |

Przyczyn wzrastającej wciąż popularności silników z górnymi zaworami należy szukać niewątpliwie w zna-



Rys. 1.

nych zaletach takich silników: jak korzystny kształt komory kompresyjnej, mniejsze opory przepływu gazów, lepsze chłodzenie, co razem wzięte znacznie podnosi sprawność silnika w stosunku do silnika z bocznymi zaworami przy tej samej zresztą pojemności cylindra. Nie bez znaczenia jest także i łatwość czyszczenia i odwęglania cylindra — gdyż u silników z bocz-



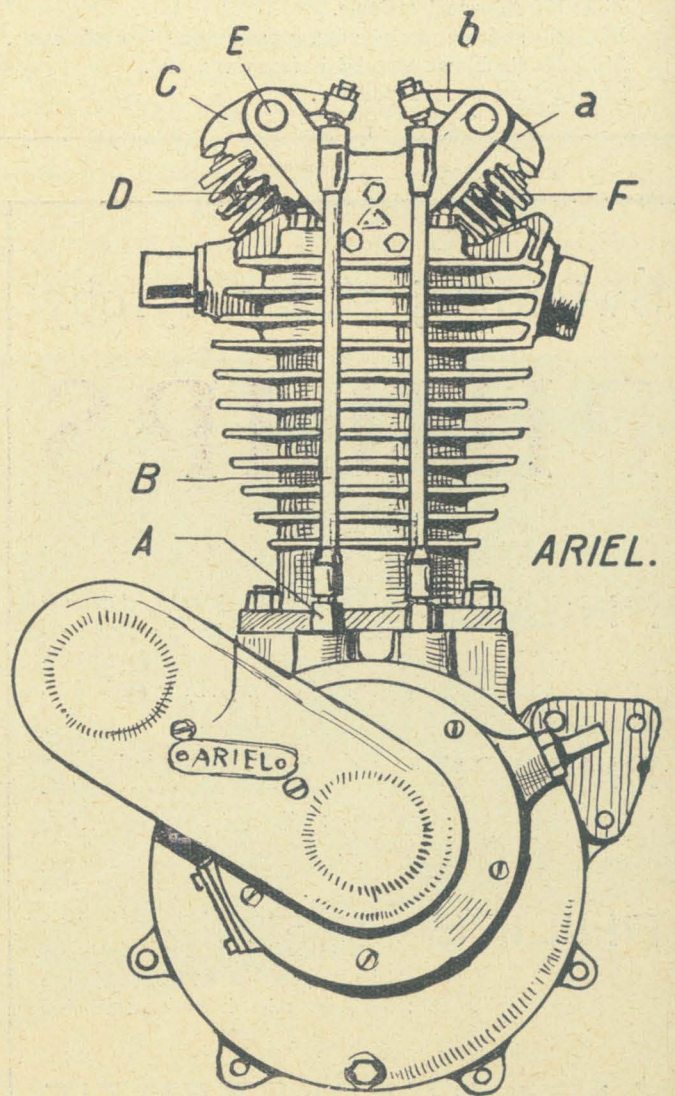
Rys. 2.

nymi zaworami do tego celu należy zdjąć cały cylinder podczas kiedy przy zaworach górnych zdejmuje się tylko głowicę, przyczem jej wnętrze i wnętrza kanałów są niezwykle łatwo dostępne.

Zadaniem autora niniejszego artykułu będzie zapoznanie czytelnika z ustrojem mechanizmu otwierającego zawory jako jedną z najistotniejszych części silnika. Ogólne zasady budowy tego mechanizmu, które

autor ma zamiar podać w krótkim zarysie umożliwią uważnemu czytelnikowi sklasyfikowanie, ocenę i ostateczny wybór przy ewentualnym zakupie nowej maszyny — niezależnie od zawsze w superlatywach brzmiącej reklamy — sugerowanej przez sprzedawcę.

Mechanizm otwierający zawory umieszczone w głowicy cylindra uległ w latach ostatnich znacznym ulepszeniom i stanowi dziś ustrój mechaniczny o wysokiej doskonałości. Sam w sobie mechanizm prosty — ma za zadanie przeniesienie ruchu podbijaczy, które zostały na dawnym miejscu i właściwie nie uległy zmianie na



Rys. 3.

ośkę zaworu, mającą kierunek naogół skośny jakkolwiek z reguły leżący w płaszczyźnie motocykla, i poruszającej się przy otwieraniu zaworu od góry ku dołowi.

Jako taki składa się ten mechanizm ze stawi-dełka C, rys. 1 i 3, wykonywującego ruch wahadłowy, dookoła oski poziomej, a prostopadłej do płaszczyzny motocykla, przytwierdzonej w ten lub inny sposób do głowicy cylindra, oraz drążków BB.

Dowodzi niebywalej lekkomyślności
WYPADKI MNOŻĄ SIĘ!

u właścicieli samochodów, jeżeli jeżdżąc nie ubezpieczają się od odpowiedzialności cywilno-prawnej od wypadków i samochodów od rozbicia i uszkodzenia.

NIEBEZPIECZEŃSTWO NA KAŻDYM KROKU!

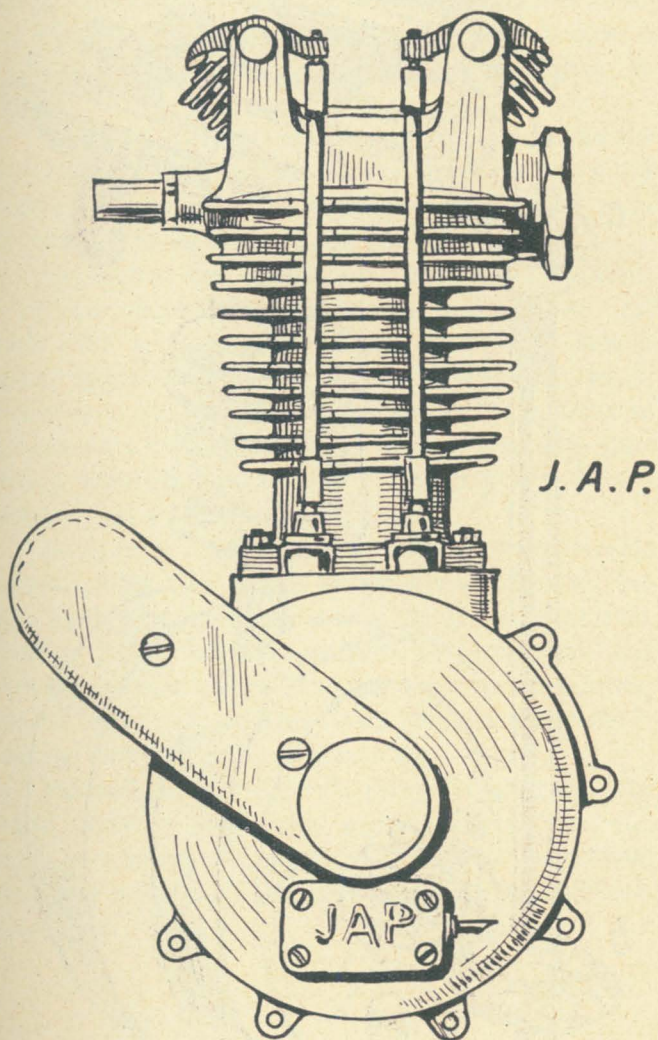
NA KORZYSTNYCH WARUNKACH PRZYJMUJE WYMIENIONE UBEZPIECZENIA:

Założony w r. 1873 „VESTA” BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ w Poznaniu, Św. Marcin 61.

w Bydgoszczy, Dworcowa 30; Grudziądzu, Plac 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 36; Krakowie, Straszewskiego 28; Lublinie, Krak. Przedmieście 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 73; Poznaniu, Fr. Ratajczaka 7; Warszawie, Mazowiecka 13; Wilnie, Jagiellońska 8;

Reprezentacje i Agencje w większych miastach całej Rzeczypospolitej. Koncern Zakładów ubezpieczeniowych „VESTA” w Poznaniu jest najpoważniejszym w Polsce. W roku 1925 zebrał zwyż 9.000.000 zł. składki, wpłacił szkód zwyż 4.700.000 zł.

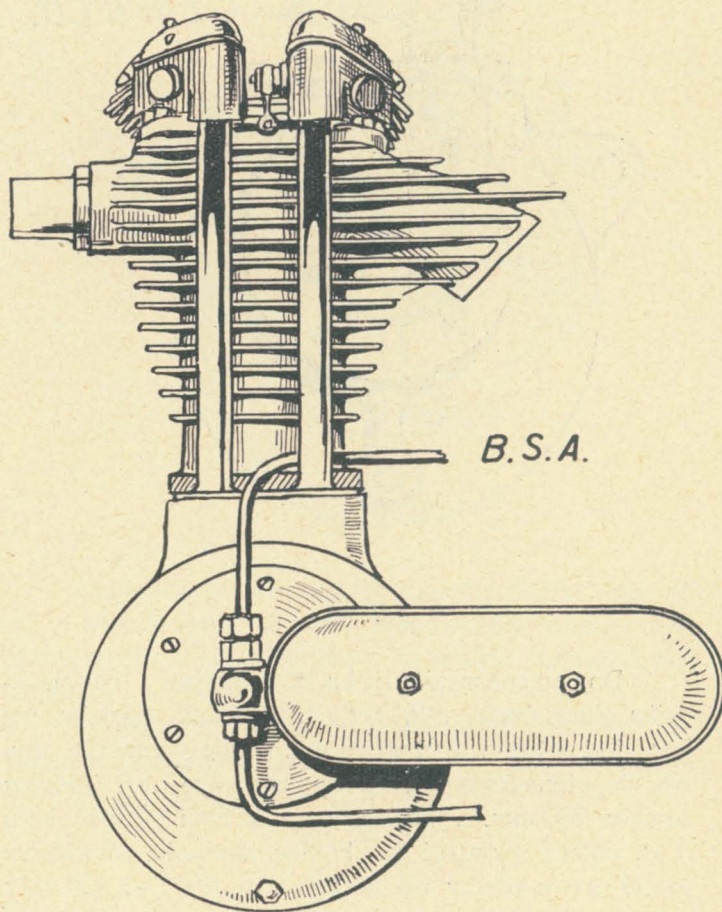
Stawidełko C składa się z tulei, zaopatrzonej w dwa ramiona a i b. Wolny koniec ramionka a spoczywa na ośce zaworu, na drugie ramionko b przenosi się ruch podbijacza za pomocą drążka B. W końcu tego ramionka osadzona jest śrubka e której kuliste zakończenie wchodzi we wgłębienie tegoż kształtu w końcu drążka. Śrubka ta służy do nastawiania t. z. luzu zaworowego.



Rys. 4.

Stawidełko wykonywa się zwykle bądź jako odlew stalowy bądź z twardego glinu. Wewnątrz tulei osadzono pierwotnie panewkę z brązu fosforowego zaś ośkę stawidełka wykonywano z utwardzonej stali. Jakkolwiek obfite wymiary nadawano zarówno ośce, jak i panewce — jednak zużycie obu wymienionych części postępowało zwykle dość szybko, a to dzięki znacznym siłom działającym, niezmiernej częstotliwości

ruchu stawidełka, bo około 1.000 do 2.000 na minutę, wreszcie trudności dostatecznego smarowania przegubu. W ten sposób już po 5.000—6.000 km. trzeba wymienić panewkę, a po 10.000—12.000 zarówno panewkę jak i ośkę. Mimo wspomnianej niedogodności niektóre znane firmy jak B. S. A., A. J. S. i inne stosują i dziś ten typ łożyska, a to dzięki dużej pewności ruchu i prostocie konstrukcji a więc i taniości produkcji, podczas kiedy inne, światowej sławy, firmy zastępują dziś coraz częściej pełną panewkę łożyskami kulkowymi, rys 2, lub nawet wałkowymi, jako trudniej zużywającymi się,

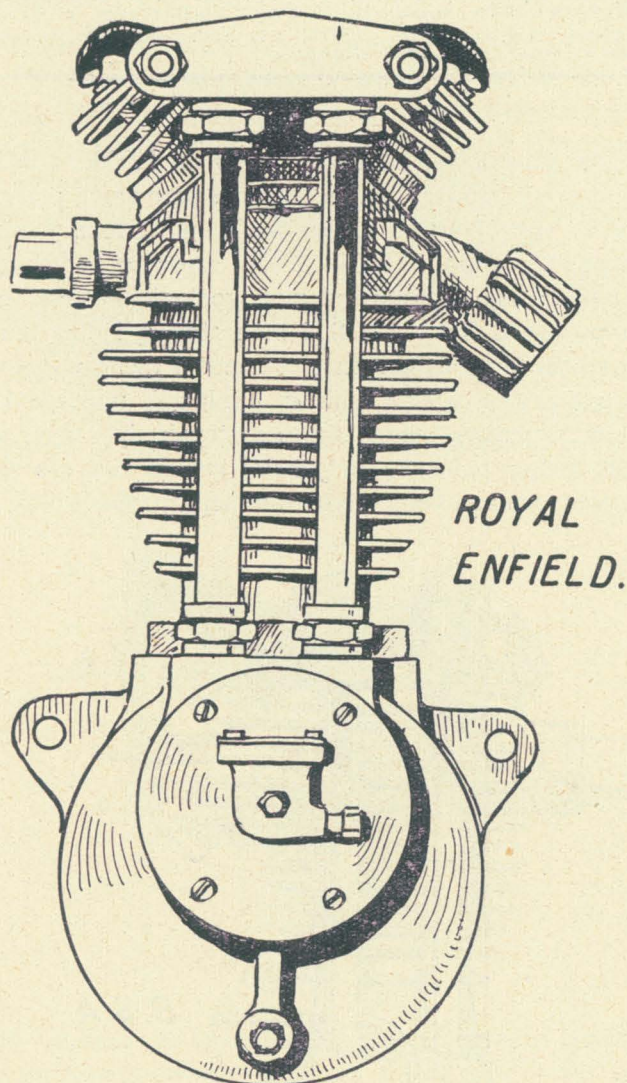


Rys. 5.

mniej wrażliwymi na niedostateczne smarowanie, wreszcie łatwiej dającymi się ochronić od kurzu.

Oś stawidełka osadzona bywa rozmaicie: albo w specjalnych nadlewkach na głowicy cylindra, rys. 4, np. u motorów firm J. A. P., „Triumph” i innych, bądź też w specjalnych nasadkach przytwierdzonych do głowicy za pomocą śrub. Nasadki te wykonywane bywają bądź z blachy stalowej, rys. 3, np. u wyrobów firm

A. J. S., „Ariel“ bądź jako odlewy stalowe, mniej lub więcej skomplikowane, rys. 5, 6. Nasadki te są lepsze od nadlewek stałych, gdyż pozwalają zdjąć cały mechanizm stawidełkowy bez potrzeby zdejmowania całej głowicy.



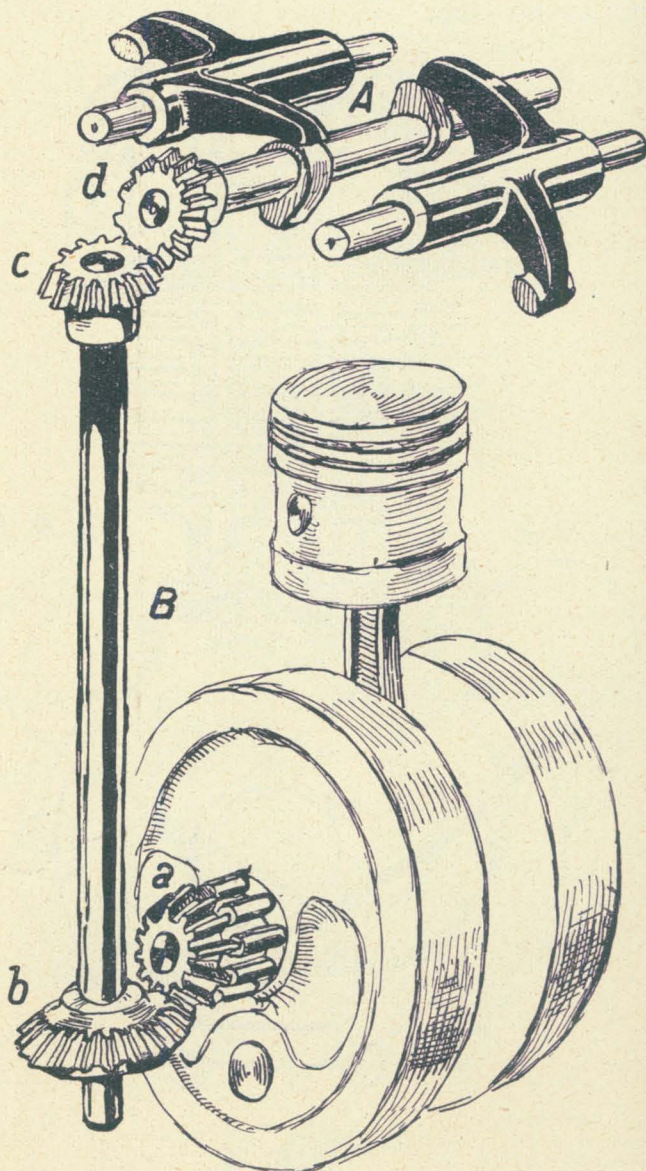
Rys. 6

Do przenoszenia ruchu z podbijaczy na stawidełka służą drążki *BB*, rys. 3. Zadanie drążków nie jest zbyt łatwe, przenoszą one bowiem znaczne siły. Np. do otwarcia zaworu wypustowego przy średnicy zaworu 50 mm. i końcowym ciśnieniu gazów około 3 at. należy wywrzeć na koniec ramionka stawidełka nacisk nie mniejszy niż 60 kg., i to 1.000—2.000 razy na minutę. Pierwszym więc warunkiem jest odpowiednia wytrzymałość drążka. Z drugiej strony drążek winien być możliwie lekki, im mniejsza bowiem jego masa, tem mniejsze są jego opory bezwładności, co przy częstotliwym zwrotnym ruchu drążka ma duże znaczenie. Oba powyższe warunki są z sobą w sprzeczności i ostateczne wymiary przekroju drążka są zwykle wynikiem kompromisu.

Drążki wykonywano dawniej z rurki stalowej, co odpowiadało zarówno warunkom wytrzymałości jak i lekkości, w ostatnich jednak czasach w użycie wchodzi coraz bardziej twardy glin a to z następujących

powodów. Przeciętna temperatura cylindra przy pełnym obciążeniu wynosi około 300 C. gdy drążków, wystawionych na ciąg świeżego powietrza zaledwie 40—50, stąd cylinder wydłuża się pod wpływem ciepła bardziej niż drążki. Różnica ta przy znacznej długości cylindra i drążków przybiera już konkretne wymiary, co wyraża się praktycznie w znacznym zwiększeniu luzu zaworowego ale i związanym z tem obniżeniu sprawności silnika, a zwiększeniu hałasu mechanicznego. Na drążki więc należało dobrać materiał o większym współczynniku rozszerzalności niż materiał cylindra. Temu warunkowi odpowiada w ogólności twardy glin. Drążki z tego materiału wykonane muszą jednak na końcach być zaopatrzone w nasadki z hartowanej stali, rys 1, d.

Mechanizm opisany posiada poważne wady, a mianowicie:



Rys. 7.

Wszystkie przeguby mechanizmu wystawione są na kurz, wzniecony przez przednie koło motocykla, trudność należytego smarowania, nierównomierna rozszerzalność pod wpływem ciepła cylindra i drążków, wreszcie opory mas bezwładności drążków.

Szczególnie wiele trudności nastęca smarowanie. Wobec tego że stawidełka pracują na najgorętszej części głowicy—smar wycieka z panewki już po paru minutach pracy—smarowanie więc okresowe tej najistotniejszej części mechanizmu niema racji bytu i musi być zastąpione przez smarowanie ciągłe, to zaś niezmiernie komplikuje mechanizm.

Dążenie do usunięcia całkowitego lub częściowego wymienionych wad doprowadziły do mechanizmu całkowicie zamkniętego w szczelnej osłonie z której wystają tylko wolne końce stawidełek. Mechanizmy takie przedstawiają rys. 5, 6: stawidełka są tu zamknięte w specjalnej osłonie, zaś drążki w rurkach mosiężnych. W ten sposób kurz drogowy niema dostępu do żywotnych części mechanizmu. Osłona jest połączona zapomocą odpowiedniego otworu z karterem. Przez otwór ten oliwa rozbita na pył przez koło rozpędowe wchodzi do rurek i osłony, a wypełniając je całkowicie smaruje nieustannie a obficie wszystkie miejsca robocze. Ponadto drążki pracując w gorącej parze oliwnej wydłużają się bardziej równomiernie w stosunku do cylindra.

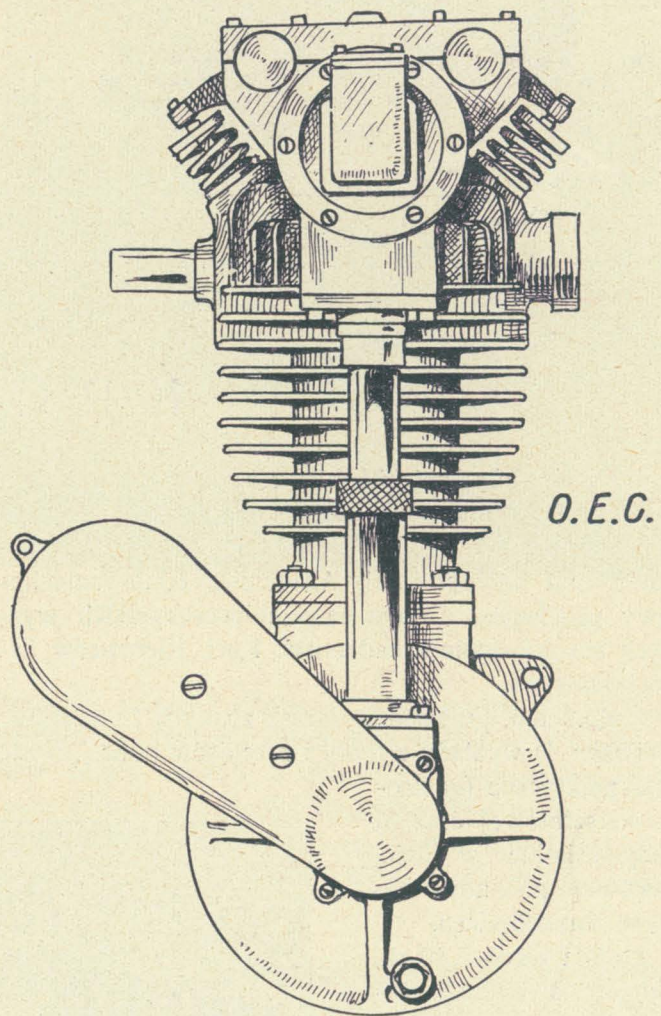
Obok mechanizmu drążkowego z czasem powstał inny, znacznie od niego doskonalszy i stanowiący ostatnie niejako słowo w rozwoju współczesnej techniki motocyklowej (Over head camshaft).

Mechanizm ten działa na następującej zasadzie: W osłonie obejmującej stawidełka umieszczona jest trzecia ośka A zaopatrzona w ośki na których bezpośrednio spoczywają wolne ramiona stawidełek, rys. 7. Przeniesienie ruchu obrotowego na tę ośkę odbywa się zapomocą wałka pionowego B oraz zespołów stożkowych kół zębatach a i b, i c i e, przyczem koło a osadzone jest wprost na wale silnika.

Zalety tego mechanizmu są następujące: niezwykła prostota, mała ilość części składowych, odpadają bowiem podbijacze oraz mechanizm do ich uruchomienia, odpadają drążki, odpada potrzeba przyspieszania mas drążków, odpada wpływ zagrzenia na luz zaworowy, wreszcie wskutek mniejszej ilości części składowych—znacznie mniejszy hałas mechaniczny.

Mechanizm taki daje się łatwo rozwiązać, jako zwarta całość o małej ilości wystających na zewnątrz części, co z jednej strony wpływa dodatnio na bardziej estetyczny wygląd silnika, z drugiej ogromnie ułatwia czyszczenie.

Mechanizmy takie wykonywa się z najprzedniejszych materiałów i z całą precyzją, na jaką stać współczesną technikę warsztatową. Wszystkie czopy bieżą na łożyskach kulkowych lub wałkowych.

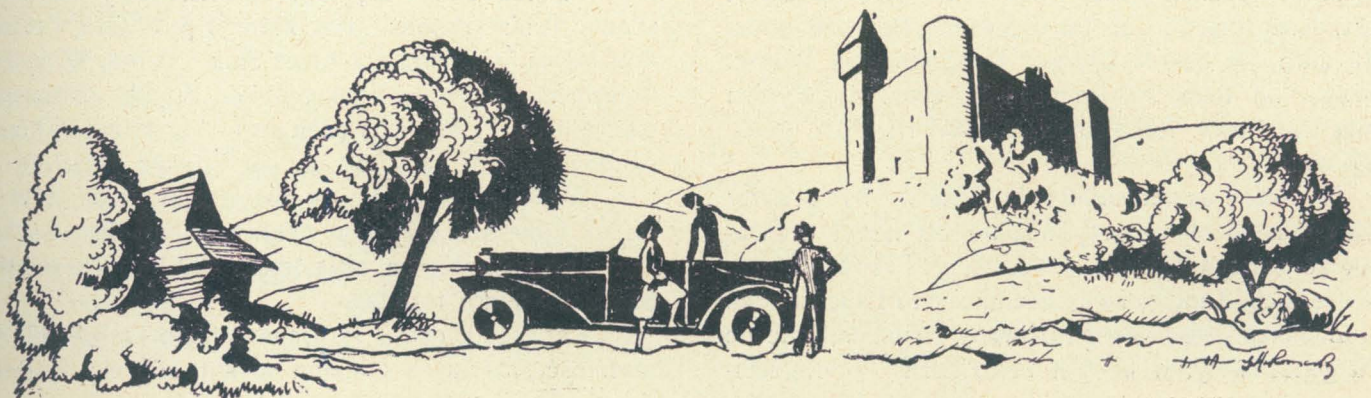


Rys. 8.

Mechanizmy takie są bardzo kosztowne, stosuje się je więc jedynie do maszyn luksusowych lub — nadsportowych — gdzie chodzi o uzyskanie największych chyżości.

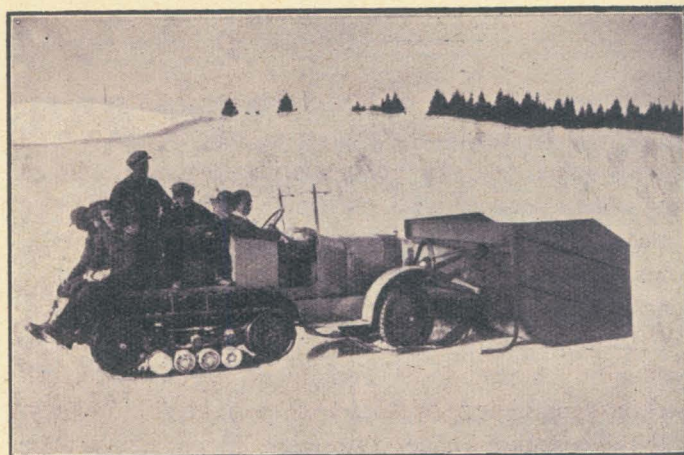
Przykład silnika zaopatrzonego w podobny mechanizm przedstawia rys. 8.

Bielsko, dn. 30/I 1927.





Z ubiegłej zimy.
Samochód na gąsienicy gumowej w górach.



Z ubiegłej zimy.
Samochód na gąsienicy jako odczyszczacz dróg.

KRONIKA

Ogólno-akademicki Kurs Kierowców Samochodowych. Podobnie, jak w latach poprzednich, Sekcja Samochodowa Koła Mechaników Stud. Politechniki Warsz. oraz nowopowstały Akademicki Klub Samochodowy urządzają wspólnie na terenie wszystkich wyższych uczelni ogólniakademicki Kurs Kierowców Samochodowych.

Kurs ten, prowadzony przez znanych fachowców, obejmuje: 1) wykłady z teorii i przepisów polic., 2) zajęcia praktyczne (garażowo-warsztatowe) oraz 3) jazdy szkolne w ilości dowolnej na nowoczesnych samochodach.

Opłata wynosi 40 zł., płatnych w 4 ratach, cena zaś jazdy szkolnej — 3,50 zł. Czas trwania Kursu wynosi około 2-ch miesięcy, przyczem wcześniejsze lub późniejsze ukończenie zależy tylko od słuchacza.

Zapisy i informacje w Biurze Głównym, Politechnika Polna 3, lokal Sekcji Samochodowej, w poniedziałki i piątki w godz. 13—14 oraz w oddziałach: 1) Hall głównego gmachu Politechniki godz. 13-14 codz. 2) Uniwersytet Warsz. Krak.-Przedm. 26 lokal Bratniej Pomocy godz. 13-14 codz. 3) Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejsk. Miodowa 23 lokal Br. Pom. 11-12 codz. 4) Wyższa Szkoła Handlowa, Rakowiecka 6 lokal Br. Pom. godz. 18-19 codz.

IV Salon samochodowy w Genewie był otwarty między 4 a 13 marca przy udziale 30 fabryk francuskich, 28 amerykańskich, 11 włoskich, 6 szwajcarskich, 5 niemieckich, 3 angielskich, 2 belgijskich i 1 austriackiej.

Z okazji Salonu zorganizowany został w Genewie zjazd gwiazdzisty, w którym brało udział 25 współza-

wodników. Rezultaty wypadły następująco: 1) Meyer (miejsce startu Martigny) na F. N.; 2) Ruckstuhl (Bern) na Chiribirí; 3) Baermann (Lucerna) na Ajax; 4) Boehlen (Lucerna) na Citroën; 5) Dubuis (Martigny) na Wills Sainte Claire etc.

Pozatem urządzono w dniu 6 marca doroczne wyścigi na przestrzeni jednego kilometra o starcie z rozbiegu, w miejscowości Eaux Mortes koło Genewy. Z powodu bardzo złej pogody w wyścigach tych

osiągnięte zostały wyniki dość przeciętne. Najlepszy czas dnia, 21,6 s., osiągnął Martin na samochodzie wyścigowym Amilcar 1100 cm.³, rozwijając średnio 167 km./g. Świetny sukces w klasie samochodów sportowych odniósł Austriak Delmar, który na pięciolitrowej maszynie Steyr wykazał wspaniałą szybkość 160 km./g. Nakoniec w klasie samochodów turystycznych zwyciężył Segard na sam. Panhard Levasor 5000 cm.³, rozwijając 137 km./g.



Ogólny widok salonu samochodowego w Genewie.

Zawody samochodowe w Afryce. Między 3 a 5 marca odbył się raid samochodowy na przestrzeni Tunis-Trypolis, szlak którego prowadził wybrzeżem Morza Śródziemnego przez Sfax i Gabes. W raidzie uczestniczyło ośmiu konkurentów. Wyniki osiągnięto następujące: 1) Modeina (Ceirano) 14 g. 40 m.; 2) Rizzo (Rolland Pilain) 14 g. 50 m.; 3) Corcuru (Fiat) 18 g.

W następnym dniu po ukończeniu raidu odbyły się na torze szosowym w okolicach Trypolisu wielkie zawody szybkości na przestrzeni 420 km. Przyniosły one następujące rezultaty:

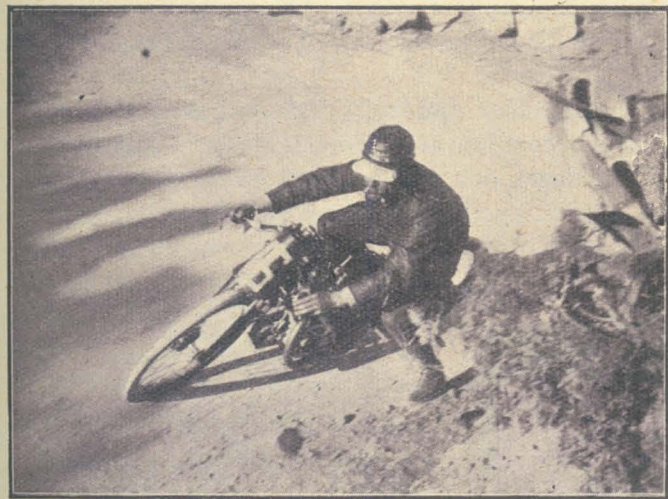
Kat. 1100 cm.³: 1) Danesi (Salmson) 3:47:55 szybkość średnia na godzinę 96 km. 560 m.; 2) Boz-

zacchini (Salmson); 3) Bellincioni (Amilcar). Kat. 1500 cm.³: 1) Maserati (Maserati) 3:41:52,8 szybkość średnia na godzinę 113 km. 358 m., 2) Toti (Chiribiri). Kategoria pow. 1500 cm.³: 1) Materassi (Bugatti) 3:10:25 szybkość średnia na godzinę 132 km. 340 m.; 2) Balestrero (Bugatti).



Wyścig z boczna La Turbie. Rost na Georges Irat.

Raid Paryż—Nicea. Jak co roku, francuski sezon zawodów turystycznych otwarty został raidem samochodów i motocykli na przestrzeni Paryż—Nicea. Raid motocyklowy odbył się na dystansie 1515 kilometrów i przeszedł szlakiem Paryż—Dijon—Saint Etienne—Grenobla—Avignon—Nicea, zaś raid samochodowy



Wyścig z boczna Mont Agel. Durand na Terrot.

prowadził w trzech etapach z Paryża przez Lyon, Grenoble do Nicei, na przestrzeni tylko 925 km.

Do raidu motocyklistów, rozegranego między 2 a 7 marca, zgłosiło się 98 współzawodników, z których do celu doszło 67. W piątym etapie zdarzył się tragiczny wypadek, w którym stracił życie młody, świetnie się zapowiadający jeździec francuski Guy. Bez punktów karnych doszli do celu następujący konkurenci:

Mot. 125 cm.³: Graff (Zehnder).

Mot. 175 cm.³: Bourgoin (Gnome Rhone), Dupont (Harlette), Janin (Prester), Montelimar (Moto Monte), Marceau (Jean Thomann), Ranson (Royal Moto), Rigollet i Petitpierre (Monet Goyon).

Mot. 250 cm.³: Oilter (Motosacoche), Garot,



Wyścig z boczna Turbie. Portal na Georges Irat.

Quenette, Doyen i Chabas (Terrot), Barthelemy i Parizet (Favor), Divorne i Vuillemin (Condor), Chambion (New Map), Sourdrot i Hommaire (Monet Goyon), Paster (Flottweg), Noël i Blanchon (Benjamin).

Mot. 350 cm.³: Gauthier, Zind i Rodet (Magnat Debon), Perrotin, Rolland i William (Terrot), Dagorno



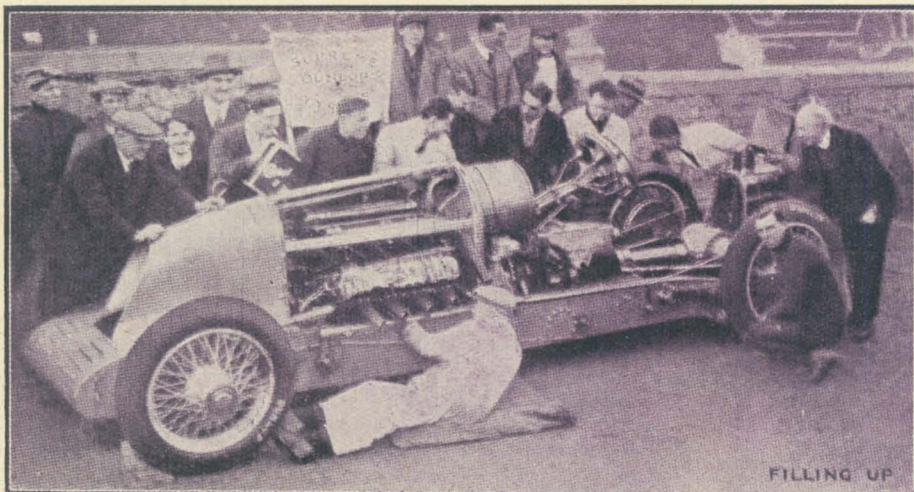
Wyścig z boczna Mont Agel. Bret na Bugatti.

(Durandal), Renaud (Roleo), Thezenas (Ravat), Vache (B. S. A.), Lovinfosse (F. N.), Villardie (Griffon), Dumont (Condor), Bignon (Soyer).

Mot. 500 cm.³: Franconi (Motosacoche), Naas i Bernard (Gnome Rhone) Marchand i Dawson (Sarolea), Berrenger i Lunes (B. S. A.).

Mot. 750 cm.³: Betemps (Koehler Escoffier).

Mot. z wózkiem 350 cm.³: Gautherot (Terrot), Gabet (Monet Goyon).



Ze zwycięstw Dunlopa. Przygotowanie wozu Campbella do rekordu.

W raidzie samochodowym, który odbył się między 5 a 8 marca, brało udział 21 konkurentów. Po drodze odpadły 3 maszyny. Ostateczny rezultat raidu wypadł następująco:

Kat. 1100 cm.³: 1) Gentillini (Scap). 2) Lecureul (S. A. R. A.). 3) Tamme (Amilcar).

Kat. 1500 cm.³: 1) Chaigneau (Brasier).

Kat. 2000 cm.³: 1) Grosse (Ballot). 2) Beaurepaire (Georges Irat).

Kat. 3000 cm.³: 1) Petit (Peugeot). 2) Malaret (Talbot). 3) Bullo (Oakland). 4) Janoir (Voisin).

Kat. 5000 cm.³: 1) Brisson (Lorraine Dietrich). 2) Guillemot (Buick). 3) Lejeune (Buick). 4) Stoffel (Chrysler). 5) Ghica (Buick). 6) Chiron (Elcar).

Kat. 8000 cm.³: 1) Lamberjack (Saurer).

Po zakończeniu obu powyższych raidów odbyło się na Lazurowym Brzegu szereg wyścigów płaskich i górskich, a między innymi i dwa klasyczne biegi na wzniesieniach Mont Agel i La Turbie. Pierwszy z nich zorganizowany został w dniu 10 marca a drugi 13 marca.

W wyścigach na wzniesieniu Mont Agel, rozegranych na przestrzeni 10600 metrów, najlepszy czas dnia 12 m. 3 s., osiągnął Proal na dwulitrowym samochodzie

wyścigowym Bugati. Najlepszy czas motocyklistów, 12 m. 43, 8 sek., wykazał Franconi na Motosacoche 1000 cm.³.

Wyścigi na wzniesieniu La Turbie rozegrały się na przestrzeni, wynoszącej dla motocykli 8000 metrów, a dla samochodów 6300 metrów. Najlepszy czas motocyklistów, 6 m. 25 s., osiągnął Franconi na Motosacoche 1000 cm.³, zaś najlepszy czas samochodów, 4 m. 45, 8 s., wykazał Bourlier na wyścigowce Delage 2000 cm.³.

Otwarcie autodromu Montlhery na sezon tegoroczny nastąpiło w niedzielę 13 marca. Rozegrany został

bieg otwarcia na przestrzeni 250 km. w 20 okrążeniach toru szosowego, dostępny dla samochodów wyścigowych półtora i dwulitrowych, oraz trójmecz dla samochodów 1100 cm.³ i motocykli litrowych i półlitrowych.

W wyścigu otwarcia współzawodniczyło 9 samochodów. Bezapelacyjne zwycięstwo odniósł Robert Benoist, który na półtoralitrowym samochodzie Delage przebył wyznaczoną przestrzeń w czasie 2 g. 2 m. 0,2 sek. z szybkością średnią 123 km./g., wyprzedzając Lescota na Bugatti o trzy okrążenia toru, Eystona na Bugatti i Eclassana na Bugatti o cztery okrążenia a innych współzawodników o pięć i sześć okrążeń.

W trójmecz samochodów 1100 cm.³ trzy pierwsze miejsca zajęły maszyny Salmson, które prowadzili de Marmier, Goutte i Perrot. Na czwartym miejscu znalazł się Sandford na trzykołowym cyklekarze własnej konstrukcji.

Trójmecz motocykli 500 cm.³, wygrał Francisquet na Sunbeam, za którym znaleźli się: Andreino na Norton i Sagrario na Douglas. W zawodach motocykli litrowych zwyciężył Andreino na Norton przed Borgotim na Motosacoche i Herkuleynsem na Indian.

Gigantyczne zawody samochodowe. Automobil-

klub w Brescia zorganizował w dniu 27 marca olbrzymi, szosowy wyścig samochodów, na przestrzeni 1000 mil angielskich (1670 klm.) w jednym etapie, prowadzącym z Brescia przez miasta: Parma, Modane, Bolonja, Pistoia, Florencja, Siena, Rzym, Spoleto, Perugia, Ancona, Pesaro, Rimini, Forli, Bolonja, Ferrara, Rovigo, Padwa, Treviso, Feltre, Vicenza, Verona z powrotem do Brescia. Wyścig był niesłychanie trudny, ze względu na to, że szlak jego przebiegał przez najruchliwsze drogi i miasta włoskie. Mimo to wyniki osiągnięto doskonałe; z pośród 78 startujących, 51 samochodów doszło do celu, przyczem zwycięskie maszyny rozwinęły szyb-



Start Campbella w Pendine-Sand do rekordu przy czynnym współudziale f-y Dunlop.

kość średnią około 80 km./g. Oto szczegółowe wyniki tej gigantycznej imprezy:

Kat. 750 cm.³: 1) Cazzulani — Monfferroni (Peugeot) 33:51:33 szybkość średnia na godzinę 48 km. 087 m.; 2) Dupetit — Thouars (Peugeot) 37:48:26; 3) Lavergue — Laubergue (Peugeot) 37:50:33.

Kat. 1100 cm.³: 1) Moalli — Ferrari (Fiat) 24:23:41 szybkość średnia na godzinę 66 km. 743 m.; 2) Ricci — Gay (Fiat) 24:27:32,4.

Kat. 1500 cm.³: 1) Binda — Belgir (Bugatti) 23:18:23 szybkość średnia na godzinę 69 km. 860 m.; 2) Cattaneo — Beccaria (Ceirano) 23:28:29.

Kat. 2000 cm.³: 1) Minoia — Morando (O. M.) 21:04:48,2 szybkość średnia na godzinę 77 km. 238 m.; 2) T. Danieli — Balestrero (O. M.) 21:20:53,6; 3) M. Danieli — Rosa (O. M.) 21:28:02,2.

Kat. 3000 cm.³: 1) Strazza — Varallo (Lancia) 21:42:48 szybkość średnia na godzinę 74 km. 986 m.; 2) Pugno — Benger (Lancia) 21:55:14,6; 3) Mercanti — Sozzi (Alfa Romeo) 22:06:11.

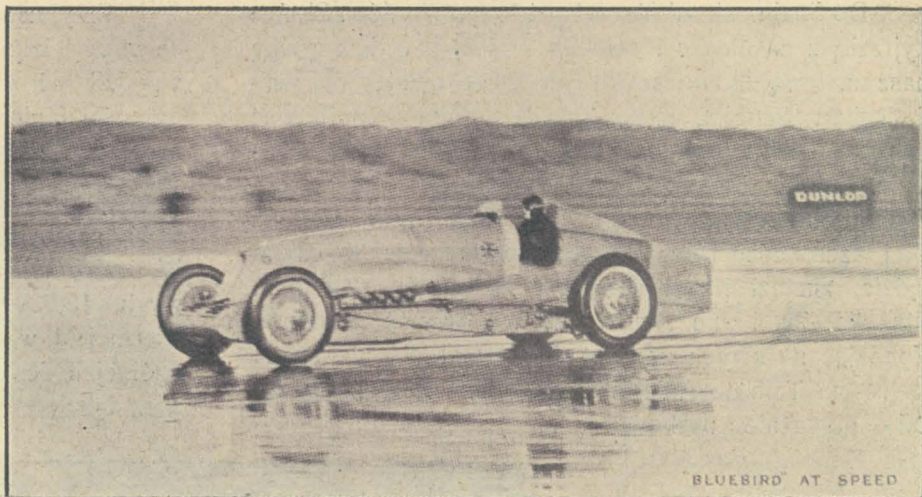
Kat. 5000 cm.³: 1) Silvani — Minozzi (Fiat) 24:52:54 szybkość średnia na godzinę 65 km. 437 m.

Kat. 8000 cm.³: 1) Maggi — Maserati (Isotta Fraschini) 22:00:35,8 szybkość średnia na godzinę 73 km. 975 m.

Jak widzimy, w klasyfikacji ogólnej trzy pierwsze miejsca zajęły dwulitrowe samochody O. M., które wykazały najlepsze czasy. Jest to nowy świetny sukces znakomitej marki włoskiej.

Skandal w autodromie Miramas. Na dzień 27 marca został wyznaczony w międzynarodowym kalendarzu sportowym trzeci wyścig o Grand Prix Prowancji, który miał się rozegrać na torze autodromu w Miramas pod Marsylją. Ze względu na bardzo liczne zapisy oraz ogromne zainteresowanie automobilistów zawody zapowiadały się świetnie. Spodziewano się, że będzie to jeden z najpiękniejszych wyścigów torowych tegorocznego sezonu.

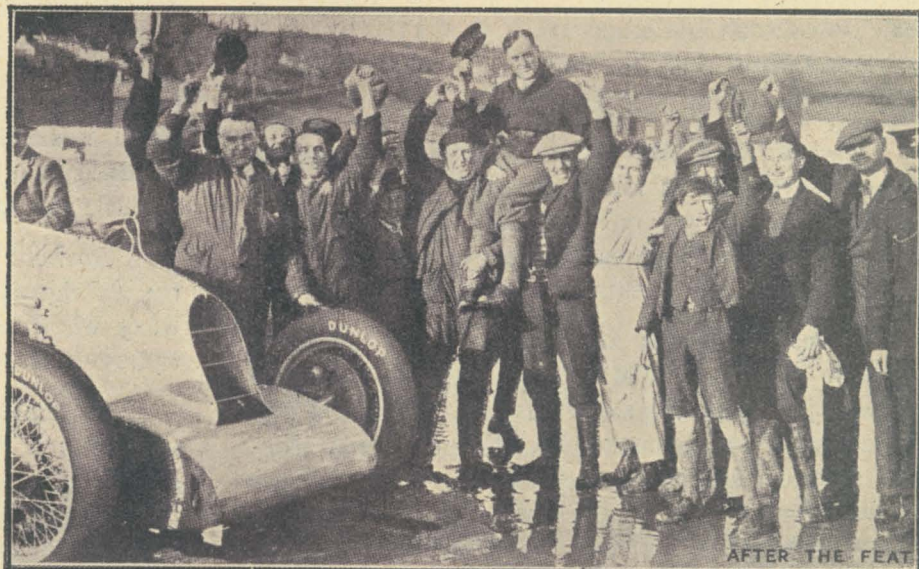
Tymczasem jakiś zły los pokrzyżował w przedziwny sposób nadzieje organizatorów i publiczności. Przewszystkiem zawiodła murowana pogoda, jaka zwykle na wiosnę panuje w południowej Francji. W dniu wyścigu deszcz lał od rana jak z cebra i nie mogło być mowy o zawodach, tak śliska stała się powierzchnia toru. Niebawem licznie zgromadzona publiczność po kilku godzinach moknięcia dowiedziała się, że wyścig zostaje odłożony na popołudnie, gdyż była nadzieja na wypogodzenie. Na dokładkę poinformowano zirytowa-



Campbell w pędzie na oponach Dunlopa.

nych widzów, że z powodu niemożliwości wyschnięcia toru w przeciągu tak krótkiego czasu, dystans wyścigów zostanie skrócony. Wiadomości te nie wzbudziły naturalnie zachwytu wśród rzeszy amatorów emocji wyścigowych.

Popołudniu deszcz istotnie przestał padać. W nastroju cokolwiek podnieconym rozpoczęto zawody. Składały się one, w myśl regulaminu, z kilku przedbiegów dla samochodów poszczególnych kategorii oraz z finału dla maszyn, które w przedbiegach zdobyły czołowe miejsca. Przedbiegi kategorii dwulitrowej oraz 1100 cm.³, minęły w spokoju. Natomiast gorący protest widzów wybuchł podczas przedbiegu kategorii półtoralitrowej. W kategorii tej startowali dwaj groźni współzawodnicy: Albert Divo na sam. Talbot i Robert Benoist na sam. Delage, którzy, nie chcąc się narażać na katastrofę, nie wyciągnęli całkowitej szybkości swych świetnych bolidów, lecz jechali cały czas spacerkiem, starając się tylko zakwalifikować do finału. Nie podołało się to publiczności, która obiecywała sobie użyć najwięcej wrażeń w czasie walki tych dwóch znakomitych kierowców i maszyn.



Po pobiciu rekordu. Opony Dunlopa nienaruszone.

Do finału zakwalifikowano 17 samochodów. Słońce wyrzało z za chmur i ozłociło swym blaskiem grupę maszyn, gorączkowo szykowanych do ostatecznej walki. Robert Benoist, chcąc przed startem wypróbować maszynę i stan toru, wyruszył, aby zrobić jedno okrążenie. Zanim jednak zdążył on przebyć przestrzeń pięciokilometrową, starter ustawił maszyny w rząd na całej szerokości toru. Benoist, powracając w całym pędzie, znalazł przed sobą tor zamknięty szeregiem samochodów i nie zdążył już zahamować maszyny. Wpadając na swych przeciwników trafił akurat—co za pech!—na Talbota Alberta Divo. Oba samochody zostały poważnie uszkodzone a Benoist złamał sobie nogę. Nie może być już naturalnie mowy o starcie dwóch faworytów, a na dobitkę odstępują od konkursu dwa inne Talboty, które, choć prowadzone przez mniej znanych kierowców, stanowiły niemniej groźnych przeciwników. Mimo wszystko, po uprzątnięciu toru, starter daje znak odjazdu pozostałym samochodom. Lecz publiczność ma już tego dosyć. Na trybunach zrywa się burza. Kilka tysięcy ludzi przełamało rozpaczliwy opór speakera i szczęście żandarmów i runęło na tor, zmuszając współzawodników do zaprzestania biegu. Na szczęście obeszło się bez katastrofy. U każdej maszyny uczepliło się kilkadziesiąt osób, nie pozwalając na ponowne rozpoczęcie finału. W tak nieoczekiwany sposób wspaniale zapowiadający się wyścig wcale nie został zakończony.

Podobnego skandalu nie zanotowały dotychczas nigdy kroniki sportu samochodowego.

Wyścigi na lodzie jeziora Gjersjoen. Klasyczne zawody szybkości na lodzie jeziora Gjersjoen zorganizowane zostały w tym roku przez Norweski Automobilklub w dniu 23 marca. Najlepszy czas dnia osiągnął Reidar Glott na dwulitrowym samochodzie Chrysler.

Zamach na króla samochodów. W d. 30 marca dokonano w Detroit zbrodniczego zamachu na życie najślawniejszego przemysłowca świata, właściciela największej wytwórni samochodów, Henryka Forda. Nieznani sprawcy ścigali samochód Forda na przestrzeni pół mili, poczem zaatakowali go z tyłu i stracili z nasypu, wysokiego na 15 stóp. Ford odniósł rany nad lewym okiem i na czaszce oraz obrażenia wewnętrzne. Życiu jego nie grozi niebezpieczeństwo.

Przypuszczają, że zamach ten był aktem zemsty ze strony kupców detroickich, którzy twierdzą, że Ford wpędził ich w ruinę przez udostępnienie dla ogółu ludności tanich składów żywności i odzieży, przeznaczonych dotychczas dla robotników z jego zakładów.

Automobilizm w Holandji. W ciągu roku 1926 ilość samochodów wzrosła w Holandji do 47,040. W liczbie tej zawiera się 29,130 samochodów osobowych, 15,539 ciężarowych i 2,371 omnibusów. Najwięcej jest w Holandji Fordów, bo 19,815, czyli 42% ogólnej ilości samochodów.

Z przemysłu samochodowego. Jak donoszą angielskie czasopisma, między firmą Austin Co. a niemiecką fabryką wagonów w Gotha, Eisenach, produkującą samochody marki Dixi, zawarty został układ, na mocy którego fabryka niemiecka wyrabiać będzie w licencji, na użytek rynku europejskiego, mały, siedmiokonny samochód typu Austin Seven. Nosić on będzie markę „Dixi”.

Amerykańska fabryka Cadillac Motor Car Co. w Detroit wypuściła ostatnio nowy model samochodu pod marką La Salle. Posiada on silnik ośmiocylindrowy w V pod kątem 90°, o pojemności 5 litrów. Cena tej maszyny wynosi około 2500 dolarów, loco Detroit.

W dorocznych wyścigach na wzniesieniu Argenteuil rozegranych w dniu 20 marca na przestrzeni 1800 metrów o starcie z miejsca,

najlepszy czas dnia, 1 m. 16,4 sek., osiągnął Richard na motocyklu Peugeot 1000 cm.³, bijąc rekord wzniesienia z szybkością 84 km. 815 m./g. Czas gorszy zaledwie o 0,4 sek. wykazał Martin, który zwyciężył w klasie samochodów na wyścigówce Amilcar 1100 cm.³.

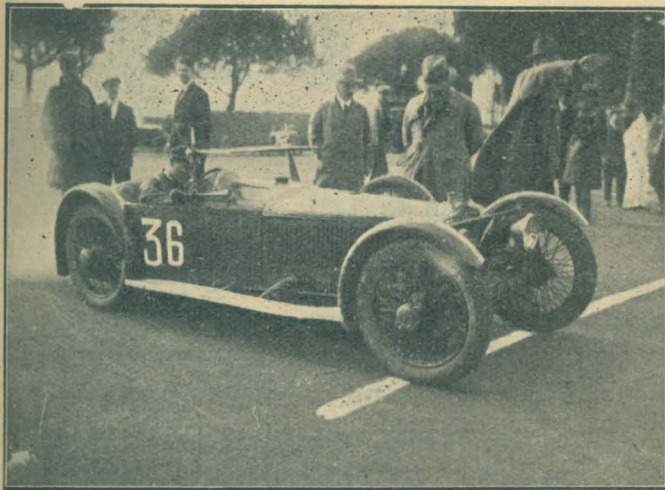
Konkurs 24-godzinny w Indianapolis. Na torze wyścigowym w Indianapolis ma być zorganizowany we wrześniu dwudziestoczworgodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów turystycznych.

Największy autodrom na świecie ma być skonstruowany w Sao Paulo w Brazylii. Będzie on kosztował 600,000 dolarów. Długość jednego okrążenia toru cementowego ma wynosić 10 kilometrów, a prócz tego zbudowany zostanie i tor szosowy o długości 20 kilometrów, który mieścić się będzie wewnątrz obwodu toru szybkości. Pod ten nowy autodrom za-



Eksponaty Automobilklubu Polski na wystawie sportowej w Dolinie Szwajcarskiej w Warszawie.

kupiono już teren wielkości trzech milionów metrów kwadratowych. Staną na nim, prócz samego toru, hotele, restauracje i... szpital.



Wyciąg z boczna La Turbie. Gregoire na Tracta.

Kursy kierowców samochodowych inż. Bolesława Froma są bezwątpienia najpopularniejszą uczelnią samochodową w Warszawie (Żórawia 40), której powodzenie wzrasta z każdym dniem. Popularność swą zawdzięczają one nie tylko umiejętnej i konsekwentnej reklamie, ile przede wszystkim doskonałej organizacji i dbałości o dobro słuchaczy. Opłaty za naukę są rozkładane na długoterminowe raty, co umożliwia nawet niezamożnym łatwe zdobycie fachu automobilowego. Wykłady prowadzą najzdolniejsi instruktorzy, inżynierowie z Centralnych Warsztatów Samochodowych. Za pośrednictwem kursów słuchacze kupować mogą nowe samochody na nadzwyczaj dogodnych warunkach, z czego korzystają szczególnie sfoferzy, pragnący posiadać własne taksówki. Słowem kursy inż. Froma rozwijają działalność niezmiernie pożyteczną, to też nic dziwnego, że ściągają setki słuchaczy. Kursy te możemy każdemu polecić.

LISTY DO REDAKCJI.

Szanowny Panie Redaktorze!

Będę bardzo wdzięczny Sz. Panu Redaktorowi za umieszczenie w „Aucie“ jeszcze kilku słów w odpowiedzi na list p. M. K. dotyczący „Salonu Samochodowego w Londynie“, żalując, że nie uczyniłem tego wcześniej, tak by list mógł być wydrukowany w ostatnim numerze.

List mój, który Sz. Pan był łaskaw wydrukować w numerze styczniowym, miał jedynie na celu wykazanie omyłki popełnionej przez Pańskiego korespondenta p. M. K.

Szczerzy sposób, w jaki p. M. K. przyznał się do swego błędu w numerze lutowym „Auto“ w zupełności mię zadowolnił, potwierdził bowiem to, co ja chciałem dowieść.

Następujące dane statystyczne mogą interesować czytelników oraz wskazać p. M. K., w którym miejscu popełnił błędy.

Eksport samochodów 5-ciu państw, fabrykujących takowe.

| | W. Bry- tanja | Fran- cja | Wło- chy | Ka- nada | U. S. A. | Suma |
|-----------------|------------------|--------------|-------------|-------------|----------|---------|
| 1923 r. | 6.259 | 30.923 | 12.750 | 69.920 | 151.894 | 271.746 |
| Procent od sumy | 2,3% | 11,4% | 4,7% | 25,7% | 55,9% | 100% |
| 1924 r. | 15.600 | 47.127 | 19.574 | 56.656 | 178.722 | 317.679 |
| Procent od sumy | 4,9% | 14,8% | 6,1% | 17,8% | 56,4% | 100% |
| 1925 r. | 29.061 | 61.471 | 29.041 | 74.149 | 302.924 | 496.646 |
| Procent od sumy | 5,8% | 12,8% | 5,7% | 14,8% | 60,9% | 100% |

Pozatem posiadamy oficjalne cyfry podane w dniu 29 marca 1927 r., przez prezesa „Board of Trade“ w Izbie Gmin w Londynie, które niżej przytaczam:

| | |
|---|--------------|
| Wartość netto exportowanych samochodów i części fabrykowanych w Wielkiej Brytanji w 1926 r. | £. 9.120,000 |
| Wartość netto importowanych w W. Brytanji | £. 5.816,000 |
| Export samochodów i części fabrykowanych w Wielkiej Brytanji przewyższa import o | £. 3.304,000 |

Z poważaniem

(—) Albert Frank.

FARBY
 NAJWIĘKSZA W POLSCE ZAT. W R. 1880 FABRYKA FARB I LAKIERÓW
W. KARPINSKI & W. LEPPERT.
 WARSZAWA - JERUZOLIMSKA 30. OFERTY NA ŻĄDANIE.
LAKIERY

Z CZASOPISM.

„Życie Techniczne“.

Ukazał się nowy numer „Życia Technicznego“ o bogatej i interesującej treści. Artykuły wstępne poświęcone pamięci ś. p. prof. Aniczca i Syniewskiego. „Nieporozumienie“ — inż. Stanisław Bac. „Architekt a scena“ — problem teatru współczesnego w związku z powrotem architekta-konstruktora na scenę — inż. arch. Mściwujewski. „Zagadnienie wyższego szkolnictwa leśnego“ — inż. Fr. Krzysik. „Sprawozdania z wycieczki Wydziału Mechanicznego do Warszawy“. „Wycieczka Wydziału inżynierji lądowej i wodnej a kresy Wschodnie“ (ciąg dalszy) — inż. Eugenjusz Zaczyński. „Z Koła Radjowego przy Tow. Br. Pom. Stud. Politechniki Lwowskiej“ — Jan Grubecki. „Z inauguracji Kursu Obrony Przeciwgazowej“ — Walenty Nowacki. Ze Świata Technicznego. Przegląd wydawnictw. W dziale rysunkowym: Dalszy ciąg reprodukowanych prac studentów wydziału architektury.

W kronice prace konkursowe na pomnik Słowackiego we Lwowie. Zaznaczyć należy, że „Życie Techniczne“ jest jedynym pismem młodzieży technicznej, starającym się poruszać kwestje, interesujące wszystkie gałęzie nauk technicznych.

„Młody Lotnik“.

Kwietniowy (30) zeszyt „Młodego Lotnika“ przynosi, jak zwykle, wiele ciekawego, umiejętnie dobranej materjału. Między innymi czytamy o zastosowaniu radja w samolotach, modelach latających śmigłowców, nauce pilotażu, raidzie de Pinedo'y, opis nowego Junkersa — g. 31, który zarówno wymiarami, jak i urządzeniem przerasta dotychczas zbudowane samoloty pasażerskie i t. p. Dział beletrystyczny wypełnia nowela K. A. Czyżowskiego — „Niebieski wojak“. Numer zdobi przeszło 20 pierwszorzędnych ilustracyj.

GARAŻ ZIEMIANSKI R. CHEŁMICKI i S^{-KA}

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, ul. Twarda Nr. 64. Telefon 26-03

**GARAŻE — BENZYNA
OLEJE I SMARY — UTENSYLJA**
Kupno i Sprzedaż Samochodów okazyjnych



SPECJALNA FABRYKA
BUDOWY I REMONTU CHŁODNIC
(RADJATORÓW) SAMOCHODOWYCH
WSZELKICH TYPÓW

ZAKŁADY
PRZEMYSŁOWE

Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI

Warszawa, Wolska 169

Telefony: 53-62 i 53-15

W obrębie Wielkiej Warszawy sami zabieramy chłodnice do remontu, nie licząc kosztów przewozu.

NAJWIĘKSZY NA RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ
WARSZAWSKI PAROWY ZARŁAD WULKANIZACYJNY



Wykonuje wszelkie repara-
cje opon i dętek samo-
chodowych, jak nakładanie
protektorów, reparacje ran-
tów, oraz lamowania opon
nowym płótnem po cenach
znacznie niższych kon-
: : kurencyjnych. : :

W. OSOWIECKI

WARSZAWA, BRACKA Nr. 22
Telefon Nr. 250-05

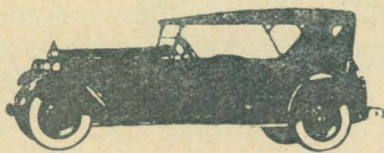
BRACIA OSTROWSCY i S^{-KA}

SP. Z OGR. ODP.

FABRYKA POWOZÓW i KAROSERJI

WARSZAWA, UL. ŁUCKA Nr. 11

Przyjmują zamówie-
nia karoserji wszel-
kich typów, nadbu-
dówki do otwartych
karoserji oraz wszel-
kie reparacje i od-
nówki karoserji.



**AKUMULATORY
DO SAMOCHODÓW
ERGS**



PIERWSZA
KRAJOVA
FABRYKA AKUMULATORÓW
ERGS
WARSZAWA
ELEKTORALNA 10 TEL. 193-59

Poleca wszelkiego ro-
dzaju **AKUMULATORY**
(typy normalne, Bosch'a,
Fiata, Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświetlania,
starteru, zapalania etc.

Pojemność
i trwałość
gwarantowana

WARSZAWSKA FABRYKA FOSFORBRONZU I FOSFORBABITÓW

K. K. MIESZCZAŃSKI (SPADKOBIERCA)

w Warszawie, ul. Leszno Nr. 119 — Telefon fabryczny Nr. 198-82

ODLEWY z fosforbronzu, bronzu,
mosiądzu i miedzi

**BIAŁY METAL
BABIT I FOSFORBABIT**

ODLEWY z glinu i jego stopów (podług
wszelkich warunków technicznych)

Skład chemiczny gwarantowany — Oferty na każde żądanie

„POLSKA LINJA LOTNICZA“

Przewóz: PASAŻERÓW — POCZTY — TOWARÓW

INFORMACJE: { WARSZAWA, Telefony: 9-00 i 8-50. LWÓW, Telefony: 6-10 i 22-75. KRAKÓW,
Telefony: 32-22 i 35-58. GDAŃSK, Telefony: 415-31. WIEDŃ, Telefony: 75-5-75 i 45-4-62.

UWAGA: KOMUNIKACJA CODZIENNA Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

DOSTAWA POCZTY I PRZESYŁEK W TYM SAMYM DNIU

DOWÓZ DO I Z LOTNISKA Z WYJĄTKIEM W WARSZAWIE I GDAŃSKU UWZGLĘDNIONO W CENIE BILETU

Zakłady Graficzne Straszewiczów, Warszawa, Leszno 112.