

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)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6—TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)
K O N T O C Z E K O W E P. K. O. 1648

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

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN**

WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:						
Rocznie	24 zł.	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16		Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Kwartalnie	6 zł.							Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Zagranicą	32 zł.	2 i 3-cia okładka, za tekstem	300	160	90	50	30	Fotografje i klisze na rachunek klienta
		4 okładka, przed tekstem i w tekście	400	225	120	70	50	

TREŚĆ NUMERU: Obrazki z podróży samochodem po Włoszech, *Janusz Regulski*. — To i owo. — Raid poznańsko-kaszubski. — Grand Prix Belgji, *Mak*. — Grand Prix Niemiec, *Mak*. — Zawody w Saint Sebastien, *Mak*. — Możliwości środowiska krakowskiego. — Pech pani Zuzy, *W. Wirch Poptawski*. — Shimmy, *St. Ziemiński*. — Budowa samochodów pancernych, *L. Żyrkiewicz por.* — Samochody dostawcze Monos. — Kronika. — Nowe mapy — Z ostatniej chwili. — Ogłoszenia.



...w ciemnościach nocy, ściele się wielkiem półkolem ośasanem rzędem światel elektrycznych, niby jasnym sznurem pereł,
cudna zatoka Neapolitańska...

(do artykułu „Obrazki z podróży samochodem po Włoszech“).

Nocne zdjęcie J. Regulskiego.

PP. AUTOMOBILIŚCI
powinni zawsze pa-
miętać, że ze wzglę-
du na pewność biegu
— należy stosować
tylko szwedzkie łoż-
yskakulkowe, które

SKF

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

nabywać można we
wszystkich więk-
szych miastach Pol-
ski. Główny skład:
Warszawa, Wierzbo-
wa 8 róg Trębackiej;
telefony: 12-14, 12-15.

Obrazki z podróży samochodem po Włoszech

Szkicował i fotografował JANUSZ REGULSKI

Przystępuję do naszkicowania mych wrażeń z po-
dróży wzdłuż pięknej Italji, — przyznam się odra-
zu, — z pewnym strachem.

Można opisać mniej lub więcej udalnie, jakiś odo-
sobniony ewenement, jakiś fragment życia widziany,
czy słyszany; na to może pozwolić sobie zwykły śmier-
telnik obdarzony pewną dozą, nietyłe zdolności, ile
odwagi.

Ale porywać się na opis podróży po Włoszech
i to podróży samochodowej, która każdemu czy chce
czy nie chce, rzuca się w oczy, wpycha w uszy tyle
niesłuchanie ciekawych, niesłuchanie pięknych wra-
żeń i odczuć (pomijam tu tylko gardło, bo to ma do
czynienia wyłącznie z oliwą!), jest to, powiem otwar-
cie, zwykłą beczelnością.

I nigdy, pomimo całej mej odwagi, na to bym się
nie zdobył, gdyby nie to, żem z jednej strony niebacz-
nie już dał obietnicę panu Redaktorowi i uprzejmym
dla mnie czytelnikom Auta, z drugiej, i to mnie może
najbardziej tłumaczy, że głównym moim celem jest
zachęcenie, rozgrzanie, szerokich kół polskich auto-
mobilistów, do podróży samochodami, w piękny, a
tak dziś już niedaleki, świat, pełny cudów natury,
i genjuszu ludzkiego.

Dlatego, też proszę każdego, kto te wiersze będzie
czytać, niech rozpuści całkowicie wodze swej wy-
obraźni i przy pomocy załączonych zdjęć fotograficz-
nych, wytworzy o-
braz najpiękniej-
szy jaki będzie
mógł, a wtedy do-
piero powie sobie,
że ten obraz jest
tylko słabem, bar-
dzo słabem i nie-
udolnym odbiciem
rzeczywistości.

W zaciszu do-
mowym, na sze-
reg miesięcy
przedtem, ustala-
my plan podróży,
badamy mapy i
przewodniki.

Chodziło o to
ażeby przy naj-

mniejsem zużyciu sił własnych i czasu, jaknajwięcej
rzeczy ciekawych zobaczyć, zachowując równocze-
śnie dla siebie maximum czasu i swobody na wy-
poczynek.

Jeśli się weźmie pod uwagę, że w ramach 35 dni,
ma być zmieszczona podróż po całych Włoszech łącznie z Sycylią i Alpami, to trzeba przyznać, że zadanie jest dość trudne, ale możliwe i to tylko dzięki temu cudownemu środkowi turystyki, jakim jest dzisiejszy samochód.

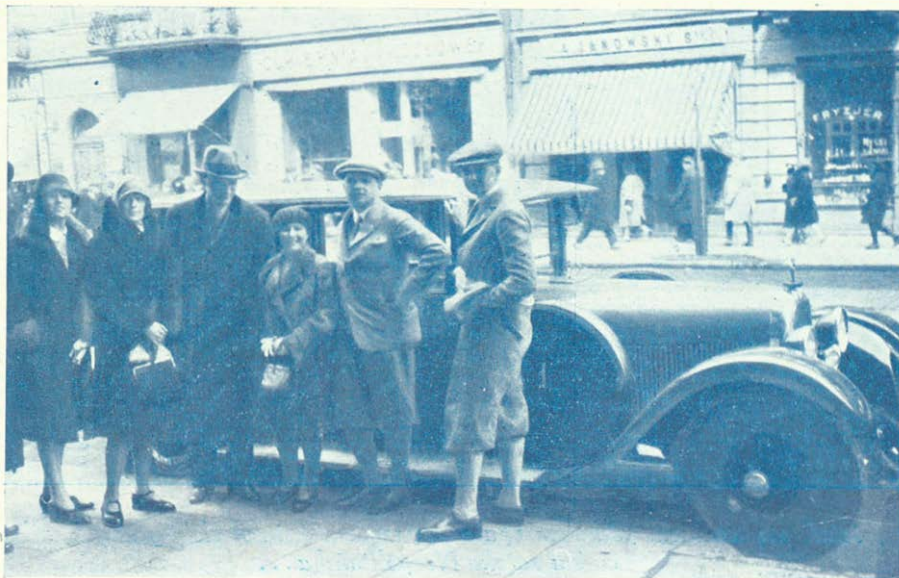
Z 35 dni, jakie zabrała nam cała podróż, 18 dni pełnych jechaliśmy, zaś 17 dni trwały postoje. W tym czasie przejechaliśmy 6.500 klm., czyli przeciętnie 350 klm. dziennie.

Na pierwszy rzut oka wydaje się to bardzo dużo, jeśli jednak uprzytomnimy sobie, że na przejechanie 350 klm. potrzeba 7 do 8 godzin jazdy, zaś dzień od 8 rano do 9 wieczór ma ich aż 13, to widzimy, że pozostaje nam 5 do 6 godz'n na rozkoszowanie się pięknymi widokami, obejrzenie mniejszych miast, wyszukanie dobrej restauracji i różne temu podobne dobro-
wolne i przymusowe postoje.

To zupełnie wystarcza, szczególnie jeśli połowę dni przeznaczonych na podróż ma się całkowicie wolną i można z nich uformować dłuższe, kilkodniowe postoje, czy to w celu zwiedzenia większych miast, czy też, o ile i to znudzi się, na pełny, beztrudny wypoczy-

nek w jakimś pięknym zakątku.

Ażeby zakończyć z prozą cyfr i danych faktycznych, dodam jeszcze, że jako środek lokomocji znakomicie służyła nam karetta Austro Daimler A D R, zaś obsada składała się z 3 osób, z których żona moja, jako specjalistka od map, wzięła na siebie kontrolę kierunku jazdy, oraz rachunki i notatki,



Start w Warszawie



... z St. Veit, brzegiem pięknego jeziora ...



... z pośród bliższych szczytów, wyłaniają się, ... olbrzymie śnieżne ...

p. Jerzy Widawski — część mechaniczną, ja zaś — szoferkę i marszrutę.

W ten sposób cała nasza czwórka, to znaczy maszyna i nas troje funkcjonowała jaknajbardziej prawidłowo i ku całkowitemu wspólnemu zadowoleniu, pochłaniając przestrzeń i olbrzymią gamę wrażeń.

A co to kosztowało — i tego nie zataję. Zużyliśmy benzyny ok. 1400 litrów, czyli około 22 litrów na 100 kilometrów, koszt jej wraz z oliwą i zużyciem gum — około 1800 zł., czyli po 600 zł. na osobę. Koleją kosztowałoby to, nie mówiąc naturalnie o niemożliwości przebycia w tym czasie takiej przestrzeni i zobaczenia tylu rzeczy, wypoczywając przytem, co najmniej 1400 zł. na osobę.

Utrzymanie, to już jest rzecz indywidualna, jednakże trzeba powiedzieć, że Włochy są dziś drogie. i że należy liczyć się z 40—50 zł. na dzień i osobę.

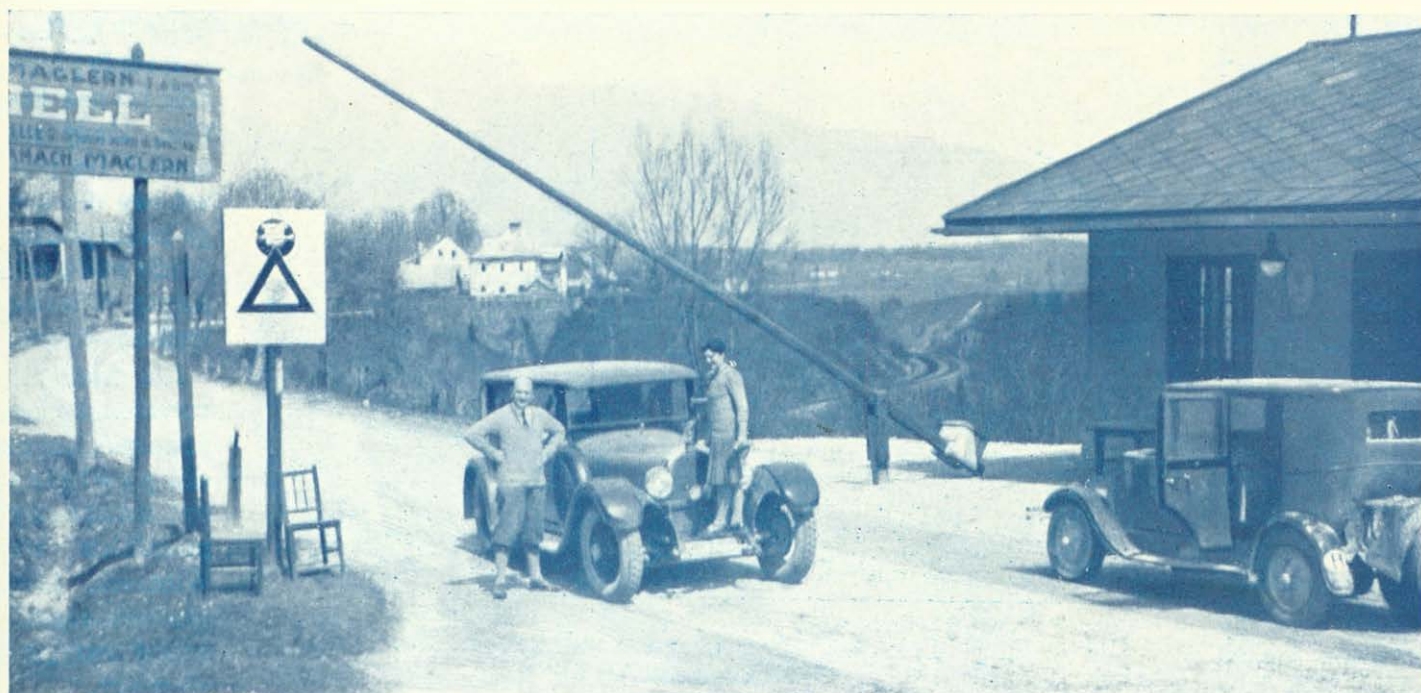
No nareszcie kończę z cyframi. Teraz już tylko same rzeczy przyjemne.

Warszawa-Cieszyn-Wiedeń, przejechaliśmy w ciągu 1½ dnia. Jeden dzień w Wiedniu, a potem krętą serpentyną, utrzymaną niczem droga parkowa, przez cudowny Semmering, dalej znów z St. Veit, brzegiem pięknego jeziora przez Villach, w stronę Włoch.

Śliczne miasteczka i letniska, moc ruin średniowiecznych, malownicze górskie widoki. W dali rysują się śnieżne, poszarpane szczyty. To Włochy. Chciałoby się jaknajprędzej tam być. Gazu, gazu, lećmy, myśląc o słońcu włoskim, po drugiej ich stronie.

Niespodziewanie, za zakrętem, wyrasta przed nami jakaś rogatka. Granica. Austriacy grzeczni, spokojni, w brzydkich, długich, zgniłych mundurach i jeszcze brzydszych płaskich i sztywnych czapkach. Jak przyjemnie w pamięci odbija od tego zdemokratyzowanego stroju dawne kepi i zręczna wcięta kurtka.

Mali, czarni, ruchliwi włoscy celnicy, w szarych mundurkach i filcowych kapelusikach z piórkami, witają nas starorzymskim podniesieniem ręki.



...Niespodziewanie, za zakrętem wyrasta przed nami jakaś rogatka. Granica Tarvisio.

Słowo — pollacco — widocznie zjednywa nam ich sympatje. Żywo i szybko zagadali do nas, naturalnie wszyscy jednocześnie.

Nie wiele zrozumieliśmy z tego. Mało słów a dużo uśmiechów było naszą odpowiedzią.

Pierwsze trudności językowe. Spotykaliśmy się potem z nimi dość często, choć zbytnio one życia nie utrudniają. Włosi są przede wszystkim z tego względu mili, że nie wymagają aby do nich mówiono. Sami potokiem słów i gestów starają się swe myśli uczynić zrozumiałymi, i z paru oddzielnych słów i ruchów odgadują zazwyczaj życzenia przybysza.

Ilustruje to znakomicie następujący wypadek, jakoby autentyczny. Jakiś francuz w restauracji zażądał jajek na śniadanie. Po pertraktacjach włoch przyniósł mu winogrona. Ponieważ dalsze wyjaśnienia nie dawały pożądanego rezultatu, francuz wpadł na świetny pomysł. Przykucnął koło stolika i zagadkał: ko, ko, ko!

I włoch go wlot zrozumiał.

Po śniadaniu w Tarvisio — naturalnie oliwa i stare masło — ruszamy w głąb Włoch.

Na granicy krajobraz zmienia się raptownie. Łagodne góry i doliny, ustępują odrazu miejsca wysokim, skalistym, o ścianach prostopadłych, pooranych bruzdami i wyrwami, dzikim górom, jarom i wąwozom. Ze wszystkich stron tunele, mosty o wysokich arkadach.

Co chwila z pośród bliższych szczytów, wylaniają się, leżące w dalszych planach, olbrzymie śnieżne, groźne i wspaniałe.

Docieramy, po 60 klm. jazdy, do rzeki Tagliamento, wzdłuż

szerokiego i suchego łożyska której, przez St. Daniele a potem Pordenone, Treviso jedziemy do Mestre.

Jeszcze przed St. Daniele, góry raptownie znikają. Wjeżdżamy w dolinę lombardzką, o znakomitych, szerokich drogach, obramowanych murami z kamienia. W koło, jak oko sięga, same winnice.

Koni nie widzi się wcale, woły z olbrzymimi rogami i osły co parę kroków. Szczególnie te biedne osły. Wydaje mi się, że są to najbardziej pracujące stworzenia żyjące we Włoszech.



...woły z olbrzymimi rogami...

stawy, a potem np. z olbrzymiej tęgiej niewiasty z koszykiem na głowie, w którym przeróżne rzeczy są transportowane, raz widzieliśmy w nim nawet dziecko, albo też z dwóch osób, z olbrzymimi koszami przytroczonemi do boków osłich.

Nie do wiary wprost co taka biedna oślina jest w stanie na sobie przenieść.

Zachłystując się, porykuje sobie od czasu do czasu i bezustanku ciągnie taczkę swego ciężkiego żywota.



Nie do wiary wprost, co taka biedna oślina jest w stanie na sobie przenieść:

Przecież taki biedny osioł, czasami tak maleńki, jak nowonarodzone cielę, godzinami całemi niesie na swym grzbiecie rozspanego obywatela włoskiego, albo i jego rodzinę.

Potem przyzwyczailiśmy się już do tego widoku, ale z początku co raz to stawaliśmy by podziwiać taką piramidę ruchomą, składającą się z osła jako pod-

A kiedy przyjdzie już nań koniec, kiedy ma opuścić ten prawdziwy dla niego padoł płaczu, wtedy robią zeń jedyną włoską wędlinę — salami.

Nie koń, nie człowiek, a przede wszystkim osioł powinien być uczczony pomnikiem we Włoszech, jako symbolokropnej, pełnej rezygnacji pracy.

Do Mestre przyjechaliśmy już wieczorem. W doskonałym garażu St. Giuliano, zostawiamy naszego ADR-a, a potem z małemi walizkami motorówką do Wenecji.

Przyjemność ta kosztuje 75 lirów i warta jest tego, ktoby jednak życzył sobie tańszego środka lokomocji, znajdzie go i za 2 liry, tramwajem, a potem statkiem, wreszcie i koleją.

Wenecja, królowa mórz, ukazała się nam w pełnej krasie. Słońce, którego dotąd podobno było brak, rozpromieniło cudowne, marmurowe koronki i mozaiki pałaców, rozigrało wody kanałów.

Dwa dni oglądaliśmy te cuda, słuchaliśmy legend, często ponurych do nich przywiązanych, wieczorami wypoczywaliśmy wśród gondoli otaczających, przystrojone w lampiony, bariki śpiewacze.

Jeszcze wypad na Lido, o tej porze ciche i przygotowujące się do wielkiego sezonu lipcowego, rzut oka na piękne glicynie fioletem cudnego kwiecia okrywające całe domy, cichy i spokojny, a tak wspaniale błękitny Adriatyk i z powrotem na ląd.

Z żalem żegnamy, to jedyne, w swoim rodzaju, muzeum żyjące, którego piękno tak człowieka nastraja, że nie gniewa się nawet na te miliony zabiegów, mających na celu wyciągnięcie jaknajwięcej lirów z jego kieszeni, zabiegów będących bodajże jedynym celem życia całej ludności Wenecji.

Z Wenecji następny nasz etap prowadził do Florencji — 280 klm.



„Ponte dei Sospiri“



„Gondoliere“
Nawet i jego istnieniu motor już zagraża.



„Palazzo Ducale“.

Początkowo za Mestre, to jeden rząd prześlicznych, ukwieconych pałacików, przeważnie starych. Wiele z nich należało jeszcze do dawnych bogaczy weneckich, którzy tu na stałym ładzie spędzali chwile wypoczynku, wśród wspaniałej zieleni, jedynej może rzeczy, jakiej przebogata Wenecja dać im nie mogła.

Dalej po drodze starożytna Padwa. Zajechaliśmy przed kościół. Przed bramą stoi w czapce mundurowej funkcjonariusz klubu samochodowego, z kwitarjuszem w ręku, za 2 liry opiekujący się samochodem.

Przed głównym ołtarzem, który jest równocześnie grobem św. Antoniego, uroczyste nabożeństwo.

Tłum ludzi posuwa się powoli za ołtarz. Po kolei wszyscy dotykają pełną dłońią do ściany grobowca, zamierzając na chwilę w wielkim skupieniu pełnem niemych prośb i skarg.

Po obu stronach ołtarza — wota, nie ze srebra, czy złota, a w postaci olbrzymiej ilości kul drewnianych, gorsetów metalowych i t. p. aparatów pomocniczych ludzi okaleczających. Przytwierdzone kartki dają świadectwo mękom, a potem nadziemskiej radości uzdrowionych.

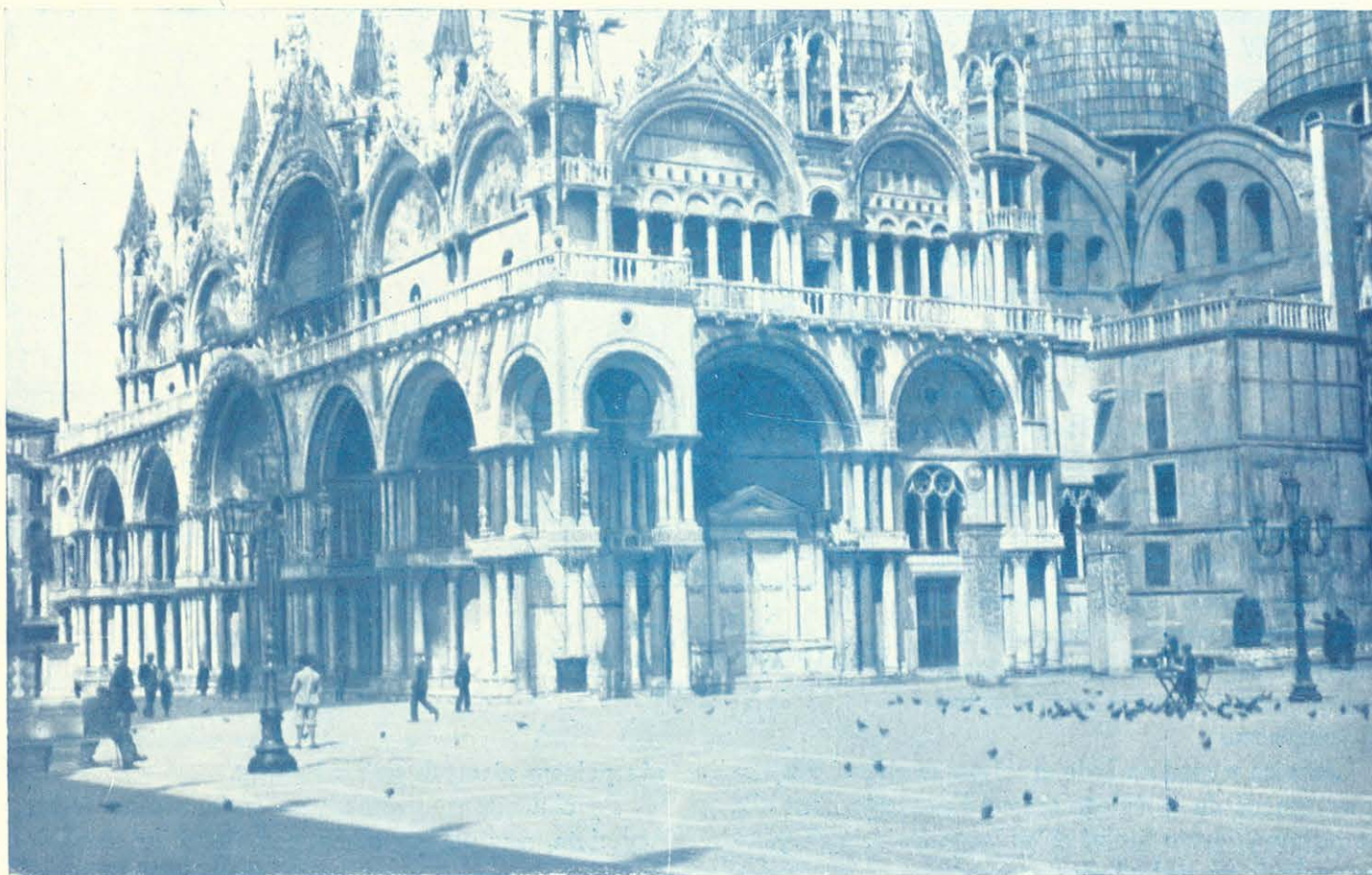
W Ferrarze zatrzymujemy się na chwilę, by obejrzeć dawny zamek, dzisiejszy palazzo comunale, ze zwodzonymi mostami, wodą w fosach, wspaniały i ponury, jak cała jego historia.

Przed nim na placu, jakiś przechodzień wywołuje w pamięci naszej wizję umęczonego w płomieniach mnicha Savonaroli.

A po' em Bolonia z jej pięknymi budowl. średniowiecza.



„Ponte di Rialto“



Bazylika św. Marka.



Lido... glicynie fioletem cudnego kwiecia...



Padwa. Zajechaliśmy przed kościół św. Antoniego...

Tu się kończy równina. Ostatnie 107 kilometrów dzielące nas od Florencji, to Apeniny.

Z pewnem wzruszeniem przyglądam się francuskiej mapie, na której cała ta droga jest upstrzona „d”, co oznacza niebezpieczeństwo.

Droga początkowo równa, naraz zaczyna, gwałtownie, w zawitych zakrętach, piąć się w górę. Po kilkunastu kilometrach jesteśmy już o 800 mtr. wyżej. Przejeżdżamy leżące na samym szczycie miasteczko Lojano, wzbudzające w przejeźdźnym przedewszystkiem pytanie, po co się ono tu znajduje i z czego jego mieszkańcy właściwie żyją. Potem znów wyżej na 1000 mtr. ponad poziom morza, to Passo della Raticosa.

Ciężkie chmury, biorące nas coraz to w swe wilgotne objęcia, utrudniają obserwację dalszych planów.

Na tych wysokościach, jak i w Polsce, sosenki, świerczki i trawka leśna.

Potem na dół, jeszcze raz w górę na la Futa i już dużymi spadkami zjeżdżamy do Florencji, malowniczo rozłożonej w dolinie, nad rzeką Arno.

Jakoś tego niebezpieczeństwa, przed którym tak czerwono ostrzegła mapa francuska, niebardzo zauważyłem.

Chyba, że stanowią je włoscy automobiliści, którzy coraz to jak szaleni wypadają z zakrętów.

Specjalnie na tym odcinku widać olbrzymią pracę w kierunku modernizacji dróg. Kosztem wielkich nakładów rozszerza się wiraże do kilkunastu metrów. Miejscami nawet budują na zakrętach nowe drogi, w innym poziomie, co wyklucza niebezpieczeństwo spotkania się dwóch samochodów.

Kiedy zatrzymaliśmy się we Florencji przed katedrą, ażeby spytać się o hotel, zsyła nam los anioła opiekuńczego, w postaci p. Paszkowskiego, konsula polskiego i przemysłowca florenckiego.

Z rzadko spotykaną uprzejmością zajmuje się nami, wskazując nam hotel, a ADR-a zabiera do swego prywatnego garażu.

Na drugi dzień, kiedy odwiedziliśmy pana Paszkowskiego w jego pięknej willi, otoczonej olbrzymiem palmami, i kiedy zaznaczył, jak miłem być musi

życie w tem cudownem otoczeniu, konsul ze smutkiem odpowiedział:

— Mieszkam już tu przeszło dwadzieścia lat i pomimo to jedynym marzeniem mojem jest wrócić do Polski!

A jednak, jak widać z tego, dla prawdziwego polaka, na dłuższą metę, poszum naszych zbóż i lasów, łatwo wytrzymuje konkurencję z szelestem nawet najpiękniejszych liści palmowych.

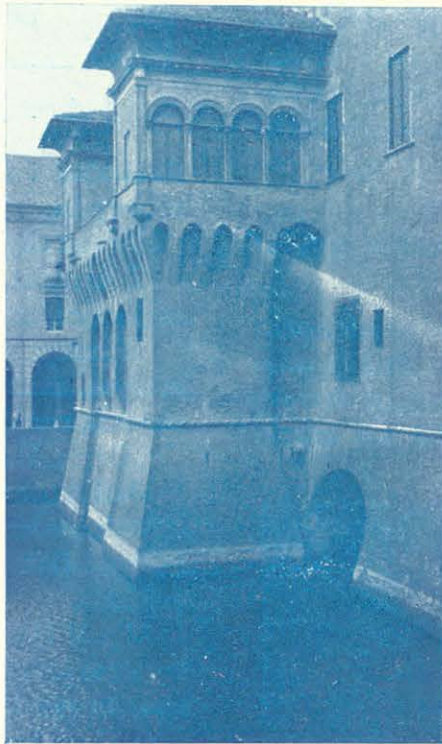
Florencja — to też muzeum. Wszystko tu jest piękne i ciekawe i wszystkim trzeba się zachwycić. Nawet tem, w czem na zimno nie możnaby jakiegoś specjalnego piękna doszukać się. Wszyscy przyjezdni wpadają tu w jakiś lekliwo-podniosły nastrój. Na wszelki wypadek dla każdej rzeczy oglądanej, mają gotowy wielki wybuch zachwytu, lub postawę oniemienia z rozkoszy. Ta ostatnia forma uzewnętrznienia uwielbienia dla sztuki, jest najniebezpieczniejszą, o nie uwielbiany obiekt stoi gdzieś na ulicy, czy placu. Wtedy figura uwielbiająca, po przeczytaniu w Baedekerze czem się zachwycić, przybiera na środku jezdni pozę wniebobranej i już żaden sygnał samochodowy nie jest w stanie poruszyć ją z miejsca, bo właściwie... nawet nie wypada żeby go usłyszała.

Stąd prawdopodobnie pochodzi zwyczaj we Włoszech, że na większości placów, nie ma ani chodników, ani też jakichś określonych kierunków jazdy, lecz wszyscy jeżdżą jak mogą, lawirując pomiędzy osobami, przez promieniowanie sztuki, zamienionemi w słupy soli.

Przeczuwając głosy oburzenia czytelników, a w szczególności pań, o tak czułem sercu dla wszyst-

kiego co jest piękne, zaznaczam odrazu, że niechcę tu być świętokradcą i że ja sam ogarnięty byłem tym specjalnym nastrojem i przez cały dzień w nim przetrwałem.

Następnego dnia ruszyliśmy w stronę Rzymu dopiero około 4 pp., gdyż moi współtowarzysze podróży, t. j. małżonka i kolega Widawski zniknęli mi od rana i dopiero po południu odnalazłem ich na placu, gdzie wpatrując się w jakiś posąg marmurowy, prowadzili gorącą dyskusję, nad prawidłowością budowy zdaje się... pięty.



*W Ferrarze... dawny zamek wspaniały i ponury,
jak cała jego historia.*

Michał Anioł leży już dawno w grobie i nic mu to nie zaszkodzi.

※ ※ ※

Z Florencji, droga ciągle doskonała, wijąc się wśród malowniczych wzgórz, ciągnie przez Sienę do Rzymu.

Już słońce zniknęło za widnokreśm, kiedy zaczęliśmy wspinać się krętą drogą na przełęcz Radicofani.

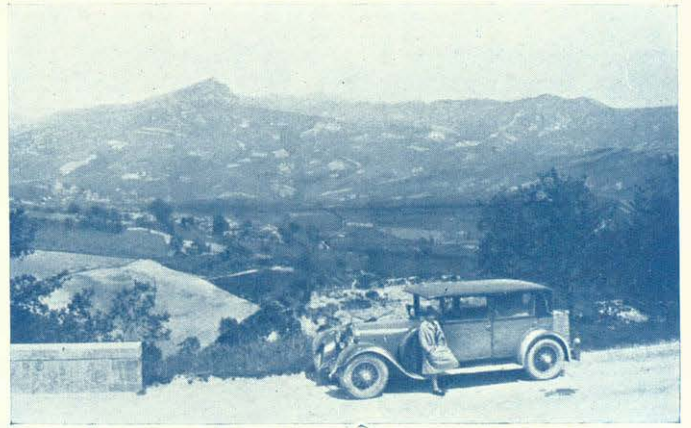
Wjazd ten wydał się nam dość niesamowity. Ostatnie, słabe promienie uchodzącego słońca, po przez zasłone szarych chmur, nadały jakiś brudno ceglasty odcień kłębiącym się wokoło, gołym, bez śladu jakiegokolwiek roślinności, wzgórzom, o powierzchni, jakby przypieczonej i napuchłej od ognia wewnętrznego.

Droga do czyśca, przedpiekla czy coś w tym rodzaju.

Po przezwyciężeniu kilkunastoprocentowych wzniesień znaleźliśmy się na najwyższym punkcie przełęcz. Jeszcze wyżej od nas na szczycie góry, żarzyły się setki światła niewidocznego już dla nas miasta



Starożytny ratusz florencki w ramach muzeum Uffizi.



Apeniny... jesteśmy już o 800 mtr. wyżej...

Radicofani i słabo rysował się kontur ruin jakiegoś zamczyska.

To już chyba same piekło.

Z uczuciem pewnej ulgi, zjeżdżamy gwałtowną serpentyną na dół.

Wkrótce, z pośród obfitej zieleni drzew i ciemności nocnych, ukazała się oczom naszym, jasno oświetlona weranda restauracyjna.

„Grand Hotel” w Aquapendente.

Jest trochę przesady w tej nazwie. Ale przecież ostatnio podczas Raidu widzieliśmy nawet w Łucku i Grand Hotel i Hotel San Remo. To dużo większa przesada.

Grand Hotel w Aquapendente, maleńkiej ale malowniczo położonej miejscowości, wyróżnia się nie tylko tem, że ma bardzo sprytnego właściciela, który za parę skromniutkich pokoi i malutką restaurację zdobył medal złoty na jakiejś wystawie paryskiej, za „wzorowe urządzenie hotelu”, ale przede wszystkim tem, że na ścianie wisi, w pięknej oprawie, karta z oryginalnym podpisem samego II Duce Mussoliniego i szeregu innych włoskich znakomitości, a potem królowej greckiej i paru innych egzotycznych władców.

Dowiedziawszy się, że jedziemy z Polski, skwapliwie podał nam książkę pamiątkową, w której, ku wielkiej naszej radości, znaleźliśmy podpis naszego mistrza Liefeldta z roku ubiegłego. Uwieczniliśmy swoje nazwiska w tej książce, przyczem, w celu zwrócenia uwagi polskich automobilistów, wyrysowałem w wielkim formacie nasz znak klubowy.

Zachęceni tem wszystkim, przenocowaliśmy tutaj, płacąc naturalnie dzięki tym wspaniałościom, odpowiednio wysoką cenę za pokoje.

※ ※ ※

Na drugi dzień wyjeżdżamy raniutko, bo już nie mamy czasu do stracenia. Tegoż dnia musimy być w Neapolu, czyli przejechać ok. 400 kilometrów.

Mijamy ogromne jezioro Bolsena i wspaniały stary zamek tejże nazwy.

Tutaj spotkaliśmy się z pierwszą manifestacją przyjazną dzieci, które podnosząc po faszystowsku prawe rączyny do góry, radośnie wykrzykiwały:



P. Paszkowski, konsul polski i przemysłowiec florencki w swej pięknej willi.

— Eviva Roma! Eja, eja!

Ogromnie to jest miłe i spotyka się dzisiaj we Włoszech na każdym kroku. Widocznem jest, że wynika to z systemu wychowania szkolnego.

Oby też i w Polsce dzieci wiejskie uczone były, że przejeżdżających powitać należy wesołym słowem a nie kamieniem, czy też pecyną błota. O wiele mniej byłoby wtedy wypadków przejechania!

W kierunku Rzymu krajobraz stopniowo łągodnieje. Jeszcze raz koło jeziora di Vico wyjeżdżamy na 900 mtr. ponad poziom morza, a potem, lekko wijącą się drogą, zjeżdżamy na falistą równinę rzymską.

Drogi i tu doskonałe. Jedyłą ujemną ich stroną, jak zresztą i w całych Włoszech, jest szalony kurz, grubą warstwą pokrywający całą nawierzchnię.

Co się dzieje za każdym przejeżdżającym samochodem, to jest rzecz nie do opisania. Aż przykro jest obejrzeć się poza siebie na te olbrzymie szarożółte i gęste obłoki, ogarniające swą pylną i duszną masą nieszczęsnych przechodniów.

Koło południa jesteśmy już w Rzymie. Główna arterja Corso Umberto, wprowadza nas do samego centrum na plac Wenceji, przed potężny, wspaniały, a zarazem zimny w swej jednostajnej białości marmurów, pomnik Wiktora Emanuela.

Krótkie zatrzymanie na obiad, a potem zamykamy na wszystko oczy i uszy, bo musimy jechać dalej, by zdążyć na 6 maja do Palermo na Targa Florio. Pociaszamy się, że w drodze powrotnej zatrzymamy się

tu dłużej, a jednak wyczuwamy jakąś fałszywą sytuację.

Przejechać przez Rzym bez zatrzymania, trudno w tem jest coś nienaturalnego.

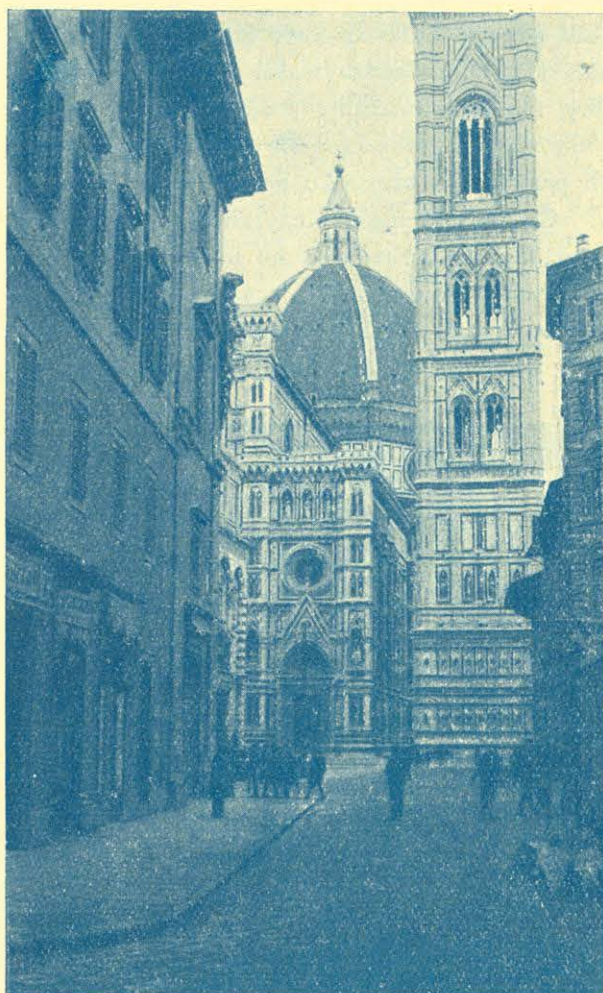
Obok Colosseum i Forum Romanum, chyłkiem wymykamy się z Rzymu w stronę Velletri.

Droga początkowo zła, potem znakomicie poprawia się. Wyciągnięta w prościutką linię, wprost narzuca szybkość jazdy. W niespełną półtorej godziny przelatujemy 100 kilometrów i wpadamy nad brzeg Morza Śródziemnego, do ślicznej rybackiej miejscowości Terracina.

Tu już południe w pełnym rozmachu. Olbrzymie palmy i cyprysy. Rowy przydrożne oblepione strzelistymi agawami i mięsistymi, niezdarnymi kaktusami. Krajobraz dziki, ludzie czarno ubrani, patrzą trochę z podełba. Duch pracy gorączkowej, tu nie istnieje. Odczuwa się raczej jakieś ogromne przytępienie pulsu życia, jakby przepalonego skwarem słońcem.

Jedziemy brzegiem morza. Fale lazurowe z hukiem rozbijają się o skały przybrzeżne. Mijamy starożytne miasteczko i zamek Itri, potem miejscowość kąpielową Formia.

Z drogą zaczyna się stopniowo dziać się rzeczy okropne. To już nie wyboje, a wprost straszne dziury i jamy. Masy kamienia tłuczonego rozrzucone po drodze



Wspaniała katedra florencka.

utrudniają jeszcze jazdę. Z bólem wczuвам się w cierpienia biednych opon i podwozia.

Już późnym wieczorem dobrnęliśmy do Capuy, w nadziei, że to piękne stare miasteczko, z fosami i zwodzonymi mostami, święcącemi w czerni nocy miljonem robaczków świętojańskich, będzie również kresem cierpień naszych i A. D. R-a.

Próżna nadzieja. Ostatnie 40 kilometrów, dzielące nas od Neapolu, pod względem wyrafinowanego zniszczenia drogi, nie tylko nie ustępują poprzedniemu odcinkowi, ale go nawet znacznie przewyższają.

Jeszcze mały wysiłek, jeszcze parę stęknąć resorów i podwozia i wjeżdżamy w pierwsze ulice przedmieść Neapolu.

U stóp naszych, w ciemnościach nocy, ściele się wielkiem półkolem, opasanem rzędem światła ele-



Spotkaliśmy się z pierwszą manifestacją przyjazną dzieci...

ktrycznych, niby jasnym sznurem wielkich pereł, cudna zatoka Neapolitańska.

(D. c. n.)

T o i o w o

Sprawy ruchu ulicznego zawsze są aktualne. I przytem dla wszystkich interesujące. Zagadnieniem ruchu ulicznego zajmują się dzisiaj wszyscy mieszkańcy większych miast i wtrącają często swoje trzy grosze lub wyskakują, jak Filip z konopi, z niezwykle pomysłami. Każdemu się wydaje, że ma coś nowego w tej sprawie do powiedzenia — i co dziesiąty conajmniej obywatel miasta, a zwłaszcza stolicy, ma nadzwyczajny projekt uregulowania ruchu ulicznego, zasadzający się najczęściej na drakońskich prawach w stosunku do szoferów i samochodów. Codziennie niemal czytamy w jakimś dzienniku artykuł w sprawie ruchu ulicznego i ostatecznie przyznać trzeba, iż na czasy ogórkowe nienajgorszy to temat, gdyż interesuje on niemal wszystkich, a wielu nawet pasjonuje. Ze względu przeto

na ogórki i my jeszcze raz powrócimy do tego, tyle razy już na łamach „Auto“ wałkowanego tematu.

„Kurjer Warszawski“ w numerze z 15 lipca помещa artykuł świetnego publicysty p. L. Bruna p. t.: „Zawiele hałasu“. Autor zwraca w nim uwagę na rzeczywistą plagę Warszawy — nieustający hałas trąbek samochodowych. Słuszne to zupełnie — i myśmy już nieraz sprawę tę omawiali, zaliczając nadużywanie w mieście sygnału ostrzegawczego do kardynalnych błędów w prowadzeniu samochodu. I Wydział Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu w Warszawie również sprawie tej poświęcił uwagę, wydając zarządzenie, zakazujące używania przeraźliwych sygnałów, a pozwalające jedynie używania trąbki o niskim tonie. Zakaz ten jest stosowany przez naszą policję aż z przesadną gorliwością, gdyż

karze ona natychmiastowym mandatem karnym używających nawet basowych klaxonów, specjalnie dla użytku miejskiego przeznaczonych. Że niektórzy szoferzy używają ręcznych trąbek o wysokim, często przeraźliwym dźwięku — to na to niestety niema na razie środka, ponieważ nie można wymagać od zwykłego policjanta wykształcenia muzycznego, które pozwalałoby mu odróżniać różnice wysokości tonu. Niewykształcone ucho pozna rodzaj dźwięku i odróżni, czy pochodzi on z instrumentu mechanicznego, czy też ręcznej trąbki, ale nie zawsze jest ono w stanie poznać, czy ton utrzymuje się na przepisowej wysokości. Zresztą nie w tem sedno rzeczy. Jeżeli poruszy-



Bojowe ćwiczenia młodych faszystek.

łem to, to dlatego, że pan Brun zwraca się z apelem do Wydziału Ruchu Kołowego o wprowadzenie zakazu używania przeraźliwych sygnałów — gdy zakaz ten od paru lat już istnieje i stosowany jest z przykładną naprawdę gorliwością. Sedno sprawy leży gdzieindziej. Pan Brun notuje swoje spostrzeżenia jako kulturalny, przyzwyczajony do zachodnio-europejskich stosunków, przechodzień. Ale niechby zechciał on pojeździć po ulicach Warszawy i innych naszych miast, siedząc za sterem i lawirując między niesfornymi furmankami, a złośliwymi piechurami. Wtedy miałby on możliwość przekonania się, że nie sposób, rzeczywiście, posuwać się po jezdniach Warszawy, jeżeli stale nie trzyma się ręki na trąbce. Nie mówię nawet o tysiącach lekkomyślnych i nieostrożnych zapaleńcach, którzy na nic nie zwracając uwagi, starają się dostać z jednej strony ulicy na drugą. Jest ich w Warszawie i w innych naszych miastach stosunkowo więcej, niż gdziekolwiek na świecie, ale ostatecznie ci z biegiem czasu nauczają się ostrożności. Nieskończenie gorszą od nich jest druga kategoria przechodni, liczniejsza jeszcze od tamtych — ludzie, którzy ze złośliwą premedytacją, udają ślepych i głuchych i nie chcą ustąpić na jezdni miejsca pojazdom, zmuszając je do karkołomnych ewolucji i raptownych hamowań. Tysiące i dziesiątki tysięcy osób uprawia niebezpieczny sport utrudniania pojazdom posuwania się po jezdni. Sportsmani ci, często bezczelnie i prowokacyjnie patrząc na nadjeżdżający samochód, nie usuwają się z drogi i dopiero na dźwięk trąbki, ostrzegający go, że samochód jednak dla ich fantazji nie zwolni, raczą ustąpić miejsca. Tysiące osób — widząc nawet dokładnie zbliżający się samochód, nie ustąpi z drogi, póki nie usłyszy trąbki. Dziesiątki razy dziennie autor tych słów, jeżdżąc po Warszawie, strofowany jest, a nawet obrzucany stekiem wymysłów, za niedanie sygnału — przez przechodni, którzy prowokują patrząc na zbliżający się jego samochód. Zdawałoby się, że jeżeli piechur widzi zbliżający się pojazd, to powinien się usunąć — a kierowca nie jest obowiązany dawania mu do tego sygnału. Jednak w pojęciu dzikiej publiczności warszawskiej tak nie jest. Publiczność sama żąda i prowokuje, aby na nią trąbić — więc skargi na nadużywanie sygnału na ulicach Warszawy naprawdę nie mają uzasadnienia. I jeżeli o co w tej sprawie zwróciłby się można do Wydziału Ruchu Kołowego, to o wydanie zarządzenia karania wreszcie tych wszystkich przechodni, którzy złośliwie utrudniają ruch kołowy i zmuszają kierowców do bezustannego trąbienia.

Jeżeli z tej strony biorę w obronę kierowców warszawskich, to nie dowód, abym uważał ich za bez wszelkiej winy. Nie — tak nie jest — i muszę stwierdzić z przykrością, iż daje się wśród nich zauważyć w ostatnich czasach stanowczo rozluźnienie dyscypliny. Mówię dyscypliny, gdyż stosowanie się

do przepisów jest przecież swojego rodzaju dyscypliną. Otóż — nie wiem, czy to w skutek napływu wielu młodych i niedoważonych jeszcze szoferów, czy też wskutek może większej obecnie pobłażliwości policji dla automobilistów — szoferzy, zwłaszcza dorożek, pozwalają sobie już za często na różnego rodzaju wybryki i na lekceważenie przepisów. Wśród nich zapanował również swojego rodzaju duch sportowy, który absolutnie się nie godzi i nie licuje z fachem kierowcy pojazdów publicznych. Pojazdy publiczne muszą wszak mieć zapewnione maximum bezpieczeństwa, a sport w automobilizmie połączony jest z dużym ryzykiem, zwłaszcza na ruchliwych ulicach wielkiego miasta. Czemże bowiem, jeśli nie duchem sportowym, jest chorobliwa ambicja młodych szoferów taksówek, nie pozwalania się wyprzedzić innym samochodom. Często w ostatnich czasach obserwuję dzikie gonitwy dorożek po ulicach Warszawy, a i sam rzadko kiedy mogę wyprzedzić jakąś taksówkę, nie przekraczając przepisowej szybkości, gdyż ambitny szoferak widząc, iż chcę go minąć, napewno zacznie gązować, „na całego”, choć przedtem mu się nie spieszyło i wystarczało mu tempo żółwia. A propos tego tempa żółwiowego, to również w czasach ostatnich rozwieliła się i wśród taksówek plaga wałęsania się po ulicach. Zamiast stać na przystanku, jeździ taka próżna taksówka wolnusiemko po ulicach, najczęściej środkiem, gdzie bruk jest lepszy, a szofer rozgląda się po chodnikach, wypatrując klienta. Otóż wałęsanie się jest plagą ulic większych miast i największym utrudnieniem w ruchu ulicznym. Ostatecznie rozwiązanie problemu ruchu ulicznego sprowadza się bowiem najczęściej do powiększenia przelotności arterji. Stąd rozumne bardzo zarządzenie, pozwalające według nowych przepisów samochodowych, znacznie większej, niż dawniej, na ulicach szybkości. Jednak zwiększenie przelotności ulic nie da się osiągnąć bez usunięcia wszelkich zawaładrogów, którzy jadą nie po to, aby dojechać, ale jedynie aby nie stać. Dla tego wałęsanie się musi być bezwzględnie tępionem i zbyt wolne na ulicy tempo próżnego pojazdu publicznego, powinno być karaniem narówni z przekroczeniem dozwolonej szybkości. I jeszcze jedno: bezwzględnie powinno być również karane zatrzymywanie się pojazdów pośrodku jezdni, choćby nawet na krótką chwilę, dla wsiadania lub wysiadania pasażerów. Jest to bardzo poważne wykroczenie przeciwko prawidłom ruchu ulicznego, a często i niebezpieczne, jeżeli następuje raptownie bez uprzedniego dania sygnału, co ma właśnie obecnie bardzo często miejsce w Warszawie z wałęsającymi się taksówkami. Na te wykroczenia policja u nas zamyka oczy i sam świadkiem często jestem, jak w bliskości posterunkowych stoją raptownie pośrodku jezdni puste taksówki, dla jaknajszybszego (ze względów konkurencyjnych) zabrania, kiwają-

cych na nie z chodników, osób. Wydaje się, iż niższe szarże policji, nie zostały wcale pouczone o niedopuszczalności tego rodzaju praktyk. To pod adresem Wydziału Ruchu Ulicznego Komisarjatu Rządu.

I pod tymże adresem jeszcze nieco uwag o nie-szczęsnym Placu Saskim. Niezrozumiałe jest utrzymywanie w dalszym ciągu na nim ruchu okrężnego, choć przecież chyba po tej, dość długiej próbie, wszyscy zauważyli, iż system ten w tym punkcie nic nie rozwiązuje, lecz przeciwnie, jest utrudnieniem. Gdyby chociaż Magistrat porządkując powierzchnię placu i przebudowywując chodniki, był rozszerzył jezdnię na wschodnim i północnym bokach! Ale w tym stanie, w jakim jest obecnie Plac Saski, niezrozumiałe jest naprawdę ruch okrężny — tembardziej, iż od niego zostały zwolnione autobusy. Teraz więc mamy taki paradoks. Ruch okrężny dla wszystkich pojazdów, jednak na południowej stronie, jadące w obie strony tramwaje, a na zachodniej — autobusy. Naprawdę — jest to absurdalne i chyba trudno znaleźć w jakimś innym mieście taki system ruchu, który niektórym pojazdom nakazuje jeden tylko kierunek, a innym — i to tym najbardziej przeszkadzającym w ruchu, pozwala oba kierunki. Jest to zwyczajny bigos, który prędzej czy później zemści się w formie poważnej katastrofy. I przykład ten Placu Saskiego nasuwa mi myśl o kacyku murzyńskim, który na strój swój narodowy wciąga frak i cylinder — bez pozostałych przynależności i wydaje mu się, iż dzięki temu stał się kulturalnym Europejczykiem. Tu na Placu Saskim ruch okrężny jest chyba tylko na to, aby pokazać, że Warszawa jest dużym miastem, które ma już swoje trudności w rozwiązaniu problemu ulicznego. Celowości tego zarządzenia w tym punkcie, jako żywo, nie można się dopatrzeć, a zanim tego rodzaju środki istotnie trzeba będzie w tym punkcie zastosować, ruch uliczny doskonale unormować i ująć możnaby było, wprowadzając jedynie w życie prawdziwie energicznie wszystkie przepisy o ruchu pojazdów i wszelkie środki dla powiększenia przełotności wąskich ulic warszawskich. Te środki w części nie zostały jeszcze wyczerpane, a już chwytamy się najostateczniejszych zarządzeń, chyba, jak mówię, aby pokazać, że Warszawa jest dużym miastem. Ale to sadzenie się, dzieje się kosztem korzystających z jezdni mieszkańców i dlatego, mimo całego uznania dla działalności Wydziału Ruchu Ulicznego K. R. zmuszeni jesteśmy protestować.

Że jednak jesteśmy krajem wszelakich możliwości, tego dowód znajdujemy w notatkach kilku pism codziennych w sprawie stosunku kolei żelaznych do komunikacji autobusowej. Znajdujemy tam mianowicie wiadomość, jakoby w sferach rządowych istniał zamiar zakazu prowadzenia przedsiębiorstw

komunikacji autobusowej, konkurencyjnych dla kolei żelaznych. Cudowny zaiste pomysł! Usunąć konkurenta, a wtedy mając monopol na komunikację można gospodarować jak się podoba bez obawy deficytu. A więc w dalszym ciągu można będzie podnosić co kilka miesięcy ceny biletów kolejowych — można będzie ładować do wagonów tyle osób, wiele się tylko pomieści i można będzie nadal się nie spieszyć. Dzisiaj autobusy przewożą publiczność szybciej, taniej, a często i wygodniej, niż koleje żelazne. Publiczność chętniej wsiada do autobusów, niż do pociągów i koleje nasze zaczynają też, podobnie jak koleje na Zachodzie, odczuwać porządnie konkurencję tego postępowego środka komunikacji, jakim są autobusy. Tylko, że na Zachodzie i wogóle w państwach kulturalnych, koleje podejmują lojalną walkę konkurencyjną, starając się dać większą jeszcze wygodę i większą szybkość od samochodów. Publiczność doskonale na tem wychodzi, mając coraz sprawniejsze środki komunikacji. My jednak nie uznajemy walki konkurencyjnej. Autobusy u nas zyskują sympatię publiczności — to zakazać eksploatowania linii, które obsługuje kolej, choćby czyniła to znacznie gorzej od samochodów! Chcesz jechać np. do Radomia — nie wolno ci przejechać w trzy godziny autobusem, a musisz trząść się koleją państwową 5 godzin! Oto biurokratyczne metody usuwania niewygodnej konkurencji. Jest to próbka naszych metod gospodarowania, pachnących nieco dzisiejszemi pojęciami najbliższego nam wschodu! Tylko o jednym zapominają ci genialni projektodawcy — to jest o tem, że już wszędzie w ruchu pasażerskim, samochód zwycięża kolej — i że w niedługim czasie i w Polsce wszyscy jeździć będą samochodami. Wtedy i bez autobusów, każdy się dostanie gdzie będzie chciał, bez korzystania z drogich usług rządu, jeżeli uzna to za wygodniejsze dla siebie.

O wystawie przemysłu sportowego i targach automobilowych, zorganizowanej w Łazienkach, na zasilenie Komitetu Olimpijskiego (początkowo miała to być wystawa tylko automobilowa) chciałem zamilczeć. Byłaby to chyba najlepsza przysługa oddana organizatorom — uważać za niebyłą tę niebywałą kompromitację. Wysoce sympatyczny cel nakazywał pobłażliwość, pomimo skandalicznej nieudolności i nieznajomości rzeczy, połączonej z niesłychaną pewnością siebie organizatorów. Ponieważ jednak sprawa nie zakończyła się jedynie na zwykłej klapie, a nosi znamiona oszukańczej afery, zorganizowanej pod firmą Komitetu Olimpijskiego, więc nie uważam za możliwe pokrywać dalej pobłażliwym milczeniem całej tej imprezy.

A więc przedewszystkiem parę słów o celowości tej wystawy. Wiadomo, iż organizatorzy mają śmiertelny żal i urazę do handlu samochodowego, za zbojkotowanie wystawy. O jednym tylko zapomi-

nają, to jest, że handel samochodowy jest u nas jak i wszędzie zorganizowany i o swoich potrzebach sam najlepiej wie. Jeżeliby uważał on wystawę za potrzebną obecnie, to posiadając do tego odpowiedni aparat międzynarodowy, wystawę taką zorganizowałby na dużą skalę. To jest pewne jednak, że organizatorami w takim razie byłiby ludzie, z tego fachu, a nie obcy amatorzy. Wystawa nie jest bowiem dobroczynnym kiermaszem, a poważną imprezą handlową. O udaniu się wystawy decydują jedynie konjunktury handlowe, a udział wystawców zapewniony będzie tylko w tym razie, jeżeli widzieć oni będą w tem dla siebie korzyści handlowe. Handel samochodowy polski nie widział dla siebie obecnie najmniejszych korzyści w wystawie, ponieważ nie cierpi on na brak odbiorców, lecz na brak towaru, z powodu reglementacji przywozu. Ten powód nie pozwalał również wielu firmom ponoszenia dużych kosztów wystawy (wiadomo, iż organizatorzy wyznaczili wygórowane poprostu ceny za miejsca). Pomimo jednak kategorycznego uchylenia się od udziału w wystawie handlu samochodowego, organizatorzy postanowili postawić na swoim, wychodząc widocznie z błędnego mniemania, wspólnego zresztą wszystkich laikom, organizującym imprezy dobroczynne, iż samochód i wszystko

co z nim jest związane — to niewyczerpane źródło dochodów i korzyści. Impreza zakończyła się zasłużoną dla organizatorów, niezasłużoną zaś dla Komitetu Olimpijskiego kląpą. Gdzie jednak Komitetowi wyrządzono największą krzywdę, to nie pokrywając zobowiązań pieniężnych komitetu wystawy, gdyż rzuca to cień na cały Komitet Olimpijski. Za ogłoszenia, umieszczone w naszym czasopiśmie zapłacono nam czekiem na P. K. O. — *nie mającym pokrycia*. Pachnie to wszak, według naszych ustaw, kryminałem. Gdy zwrócić chcieliśmy się do komitetu wystawy, to okazało się, iż zlikwidował on się, a raczej zaprzestał działalności jeszcze *przed zamknięciem wystawy*. Dwaj panowie podpisani na czeku p. Józef Adler i Wacław Rokosz, przezornie pokrywali się po za swoimi mieszkaniami prywatnymi. Nie w mocy naszej było stwierdzić, czy ulotnili się oni z zainkasowaną na wystawie gotówką. W każdym razie postępowanie pp. organizatorów nosi znamiona afery. A raczej może, aby nie być za surowym, określićby można tę sprawę znanem warszawskim wyrażeniem — „granda”. Niestety, tem słowem zmuszeni jesteśmy streścić sprawozdanie z wystawy przemysłu sportowego i z targów automobilowych.

Raid Poznańsko-Kaszubski

W dniach od 5 do 8 lipca r. b. przeprowadził Automobilklub Wielkopolski raid poznańsko - kaszubski. Trasa wynosiła 971,4 km. i podzielona została na trzy etapy. Pierwszy etap prowadził przez Gniezno — Inowrocław — Toruń — Bydgoszcz do Grudziądza. Etap ten wynosił 260,2 km. i przeprowadzony był nocą. Następne dwa etapy przejechano za dnia i to 2 etap: Grudziądz — Chojnice — Tczew — Kościerzyna — Żukowo — Gdynia, długość trasy 328 km., a 3 etap Gdynia — Puck — Wejcherowo — Kartuzy — Kościerzyna — Chojnice — Nakło — Rogoźno — Poznań, wynosił 383,2 km. Kierownictwo raidu spoczywało w rękach p. Ziółckiego, jako komandora i pp. mjr. Ogurkowskiego i Wawrzyniaka, jako wicekomandorów. Regulamin raidu, opracowany przez Komisję Techniczno - Sportową A. W., przewidywał jako podstawę raidu regularność jazdy. W tym celu ustalono dla poszczególnych kategorii minimalne i maksymalne średnie oraz dano możliwość uczestnikom deklarowania wyższej przeciętnej o 20% nie podwyższając maksymalnej średniej. Do raidu zgłosiło się 12 uczestników, a na starcie stanęło 11 maszyn. Jedna maszyna z powodu defektu przedtem się wycofała. Kolejność uczestników ustalono jak następuje:

- 1) Markowski Kazimierz na Tatrze, pojemność cylindrów 1100, deklarowana przeciętna 36 km.,
- 2) Maćkowiak Wiktor inż. na Tatrze, poj. cyl. 1100,

dekl. przec. 36 km., 3) Skibiński Józef na Tatrze, poj. cyl. 1100, dekl. przec. 36 km.; 4) Szulczyński Dionizy na F. N., poj. cyl. 1500, dekl. przec. 36,3 km.; 5) Siciński Janusz na Chenard - Walcker, poj. cyl. 1500, dekl. przec. 37,95 km.; 6) hr. Michałowski Józef na Mercedes-Benz, poj. cyl. 2000, dekl. przec. 42 km.; 7) Bartkiewicz Marjan na Fiacie 520, poj. cyl. 2244, dekl. przec. 45,6 km.; 8) Duszyński Marjan inż. na Tatrze, poj. cyl. 2310, dekl. przec. 45,6 km.; 9) Stachowski Zygmunt na Mercedes-Benz, poj. cyl. 2586, dekl. przec. 39,9 km.; 10) Głowiński Stefan na Renault, poj. cyl. 2915, dekl. przec. 45,6 km.; 11) Ratajczak Józef na Buick'u, poj. cyl. 3380, dekl. przec. 50,4 km.

Start naznaczono na godzinę 22-gą z przed lokalu A. W. W odstępach dwuminutowych wystartowały kolejno maszyny na trasę. Ostatnia maszyna startowała o godz. 22.20. Celem zniewolenia uczestników raidu do jaknajregularniejszej jazdy ustanowiono na każdym etapie po dwa tajne punkty kontrolne. Funkcje kontrolerów powierzono pp. inż. Piątkowskiemu i Broniarzowi. Pozatem każdy samochód miał przydzielonego komisarza. Pierwszy etap do Grudziądza przebyły wszystkie maszyny na czas i bez wypadku nie przekraczając swej przeciętnej. Po krótkim odpoczynku wyruszono o godz. 9-ej do Gdyni. Mimo trudnej trasy, zwłaszcza na ostatnim odcinku etapu i tu,

tak maszyny, jak i kierowcy spełnili w całej pełni swe zadanie. Nastąpił jeden dzień wypoczynku w Gdyni, w którym zwiedzono miasto, urządzenia portowe oraz popołudniu urządzono wycieczkę na Hel. W niedzielę, o godz. 6-ej wyruszone drogą powrotną do Poznania. Do mety przybyło 10 maszyn. Nr. 3, prowadzony przez p. Skibińskiego z powodu defektu motoru odpadł pod Kościerzyną. W ostatecznym obliczeniu ustalono następujące lokaty:

I. nr. 2, kierowca p. inż. Maćkowiak Wiktor, samochód Tatra na możliwych 82 pkt. zdobył 82 pkt. dodatnie. II. nr. 10, kier. p. Głowiński Stefan, sam. Renault, na możl. 82 pkt. zdob. 82 pkt. dod. III. nr. 1, kier. p. Markowski Kazimierz, sam. Tatra, na możl. 82 pkt. zdobył 79 pkt. dod. IV. nr. 6, kier. p. hr. Michałowski Józef, sam. Mercedes-Benz, na możl. 79 pkt. zdobył 76 pkt. dod. V. nr. 7, kier. p. Bartkiewicz Marjan, sam. Fiat 520, na możl. 70 pkt. zdobył 64 pkt. dod. VI. nr. 5, kier. p. Siciński Janusz, sam. Chenard-Walcker, na możl. 65 pkt. zdobył 48 pkt. dod. VII. nr. 11, kier. p. Ratajczak Józef, sam. Buick, na możl. 68 pkt. zdobył 48 pkt. dod. VIII. nr. 8, kier. p. inż. Duszyński Marjan, sam. Tatra, na możl. 78 pkt. zdobył 8 pkt. dod. IX. nr. 9, kier. p. Stachowski Zygmunt, sam. Mercedes-Benz, na możl. 30 pkt. dod. był 15 pkt. karnych.

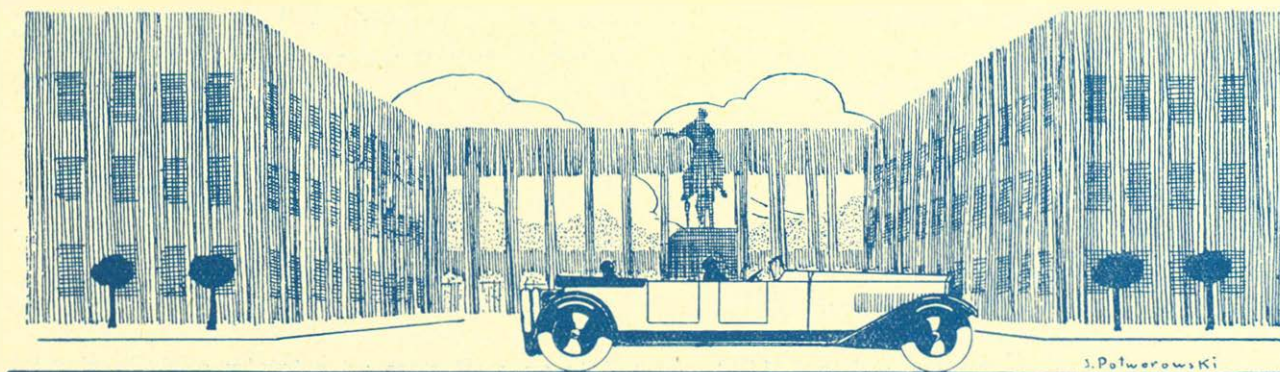
Samochód nr. 4, prowadzony przez p. Szulczyńskiego Dyonizego, z powodu zmylenia trasy za Wągrowcem, podległ dyskwalifikacji. W ogólnym obliczeniu zdobył 6 pkt. karnych. W większej części wypadków zmniejszenie punktów dodatnich spowodowane zostało mniejszą ilością miejsc normalnych oraz przekroczeniem przeciętnej szybkości maksymalnej. Samochód nr. 8, przejechał pierwsze dwa etapy w czasie i warunkach jaknajlepszych. Dopiero na trzecim odcinku trzeciego etapu z powodu zatkania przewodu benzynowego uległ pewnemu opóźnieniu. Siła woli i umiejętność kierowcy zezwoliły na ukończenie raidu w stosunkowo dobrym czasie. Ogólnie

podkreślić należy wysoki bez różnicy wyczyn kierowców oraz wartość startujących maszyn.

Trzy nagrody ufundowane przez A. W. zdobyli: I nagrodę p. inż. Wiktor Maćkowiak; II nagrodę p. Stefan Głowiński (decydował przy równej ilości punktów w myśl regulaminu mniejszy litraż) i III nagrodę p. Markowski Kazimierz. Pozatem przyznano pp. hr. Michałowskiemu, Bartkiewiczowi, Sicińskiemu, Ratajczakowi i inż. Duszyńskiemu dyplomy uznania.

Do wyżej wymienionych nagród ufundowała firma „Galicja” czwartą nagrodę za najmniejsze zużycie benzyny „Lot”. Do tej konkurencji zgłosiło się 5 zawodników, którzy przez cały czas raidu używali do napędu tylko benzynę „Lot”. W konkurencji o tą nagrodę zajął pierwsze miejsce p. Zygmunt Stachowski na samochodzie Mercedes-Benz, limuzyna, pojemność cyl. 2586, waga samochodu 1850 kg., zużywając 140 ltr. benzyny „Lot”. Drugie miejsce zdobył p. Dyonizy Szulczyński na samochodzie F. N. torpedo, pojemn. cyl. 1500, waga samochodu 990 kg., a trzecie miejsce p. Kazimierz Markowski na samochodzie Tatra-torpedo, pojemn. cyl. 1100, waga samochodu 650 kg. W przeliczeniu na 100 km. zużyto benzyny: p. Stachowski 14,41 ltr., p. Szulczyński 9,52 ltr., p. Markowski 8,44 ltr. Maszyny jadące na benzynie „Lot” nie wykazały żadnych defektów.

Na specjalne podkreślenie zasługuje życzliwość okazana kierownictwu raidu przez firmy „Brzeskiauto” i „Dakla”. Samochody postawione przez powyższe firmy kierownictwu raidu do dyspozycji, umożliwiły w wysokiej mierze sprawne przeprowadzenie raidu. Samochód „Fiat 501” stawiony przez firmę „Brzeskiauto” przez cały czas raidu pracował bez zarzutu, jak również samochód „Mercedes-Benz” z firmy „Dakla”. Samochód „Adler” jedynie z powodu braku opon musiał być w Grudziądzu wycofany. Kierownictwo raidu składa powyższym firmom szczerze podziękowanie.



**NAIROPOTEŻNIEJSZA
FABRYKA SAMOCHODOWA
W EUROPIE**

CITROËN



PRODUKCJA W ROKU 1927 : 400 WOZÓW DZIENNIE



JEDEN JEDYNY MODEL B 14 6/25 H.P.

Sp. Akc. André Citroën z kapit. 300.000.000 fr. 143, Quai de Javel, Paryż

GENERALNA REPREZENTACJA

FAERYKI w PARYŻ:

CLICHY, GRENELLE, JAVEL,
LEVALLOIS, ST-OUEN, ORAZ
W BRUKSELI, KOLONJI,
LONDYNIE, MEDYOLANIE



WARSZAWA, WIERZBOWA 6

ODDZIAŁY i REPREZENTACJE:

POZNAŃ, Św. MARCIN Nr. 48
LWÓW, PASAŻ MIKOŁASCHA
KRAKÓW, UL. WIŚLNA Nr. 12
KATOWICE, POPRZECZNA 8

GDY AUTOMOBILISTA MA DZIECI

a nie chce żeby im życie „nawalało“, musi kupować
książki a przede wszystkim

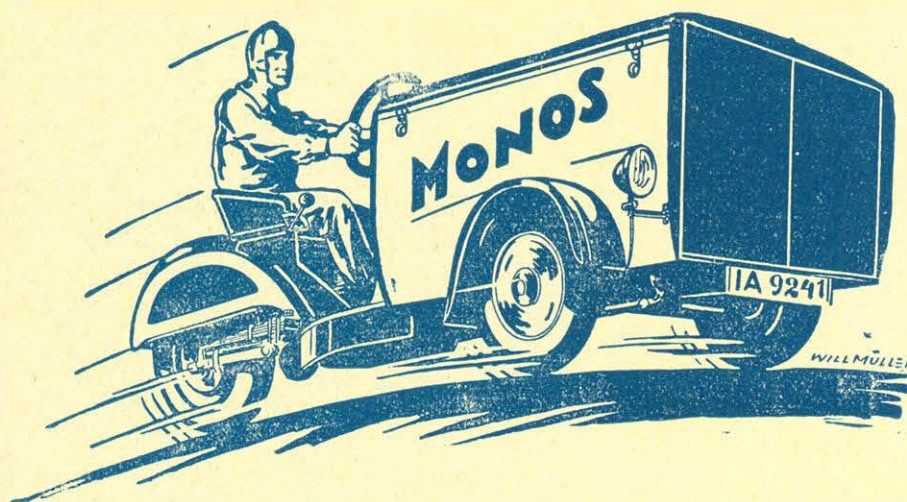
PODREČZNIKI SZKOLNE

Wygodnie, szybko i bez tłoku (dzięki specjalnej organizacji sprzedaży) kupuje się
wszelkie książki w księgarni

M. A R C T
WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 35

PO ZA WARSZAWĘ WYSYŁKA ODWROTNIE. DOSTAWY DO SZKÓŁ I BIBLIOTEK.

SAMOCODY DOSTAWCZE



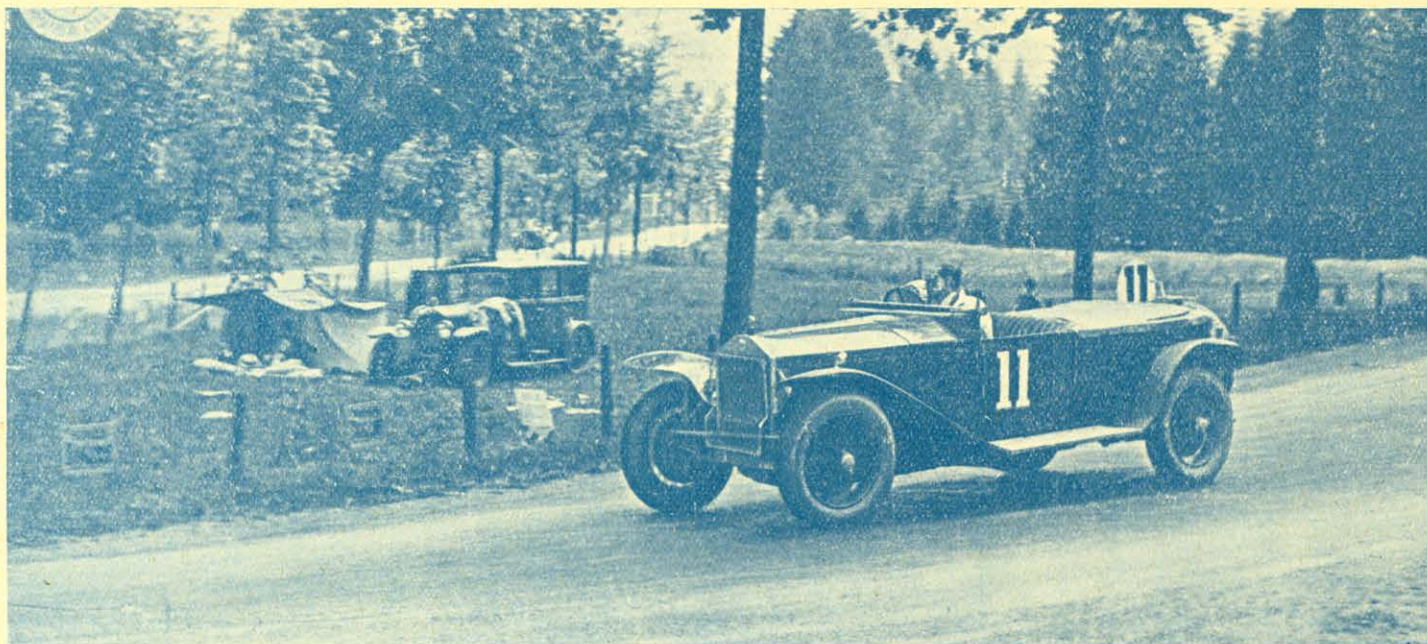
NOŚNOŚĆ
500 KG.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

LEON BREGMAN

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 23. TELEFON 291-51

ZASTĘPSTWA NA NIEKTÓRE WOJEWÓDZTWA JESZCZE DO ODDANIA



Grand Prix Belgji. Samochód Lancia zwyciężył w kategorii trzech litrów.

Grand Prix Belgji

Zawody o Grand Prix Belgji, rozgrywane co roku jako dwudziestoczworgodzinny konkurs wytrzymałości, odbyły się w dniach 7 i 8 lipca na pięknym obwodzie szosowym w Francorchamps koło Spa. Do startu zgłosiło się 30 współzawodników na samochodach amerykańskich, francuskich i włoskich, natomiast belgijskiego wozu nie było ani jednego.

W sobotę 7 lipca o godz. 4 po południu wyruszyły na ciężką próbę następujące samochody:

Kat. pow. 3000 cm³: 2. Auburn (Dubois - Thoua), 4. Chrysler (Zehender - Lédure), 5. Chrysler (Stoffel-Rossignol), 6. Chrysler (de Vere - Mongin), 7. Chrysler (Hommel-Springuel), 8. Chrysler (Saint Agnes-Gros).

Kat. 3000 cm³: 10. Bugatti (Bouriano - Cordoba), 11. Lancia (Gouvion - Levrelle), 12. Bugatti (Delzaert-Caerels), 14. Bugatti (Reinartz - Charlier).

Kat. 2000 cm³: 15. Georges Irat (Burie - Rost), 16. Georges Irat (Rossi-Monier), 17. Georges Irat (Georges-Blin), 18. Georges Irat (André - Kervyn),

19. Barette (Barette - Simons), 20. Bugatti (Tiers-de Zuniga).

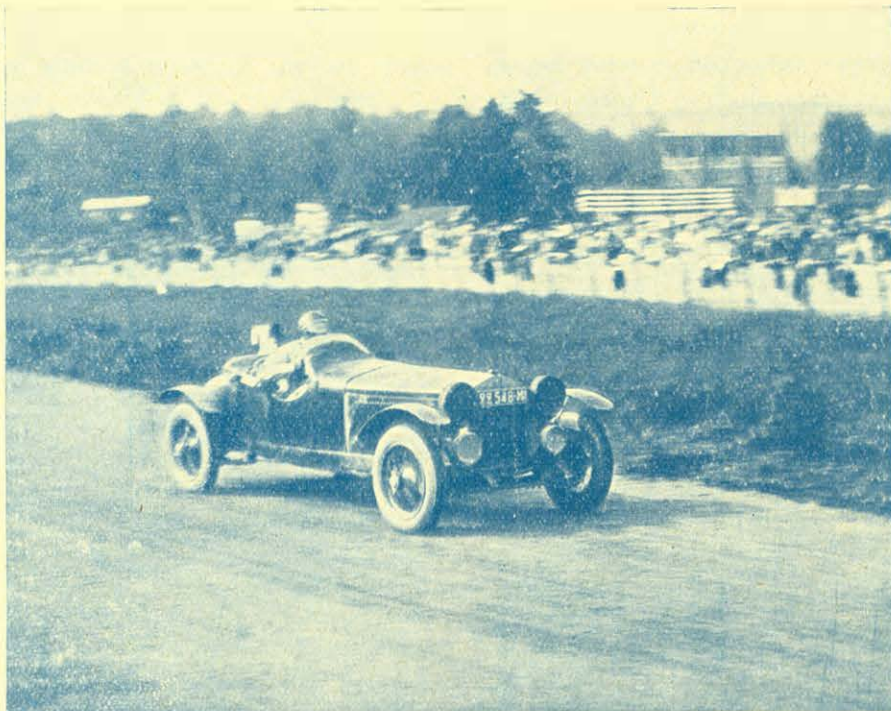
Kat. 1500 cm³: 21. Bugatti (Evrard - Barthelemy), 23. Chenard Walcker (Breyre - Cornet), 24. Alfa Romeo (Marinoni - Iwanowski), 25. Alfa Romeo (Raszewski - Quinette).

Kat. 1100 cm³: 27. Amilcar (Janne - Derihont), 28. Amilcar (bracia Rouleau), 29. Amilcar (Legat - Huterland), 30. B. N. C. (Doré - Treunet), 31. Aries (Laly - Rigal), 32. La Licorne (Hashe - Bleyfucoz), 33. Aries (Duray - Delano), 34. S. C. A. P. (Taosch - Simance), 35. Th. Schneider (Lelaert - Stroeffer),

Kat. 750 cm³: 36. Senechal (Thelusion).

Na starcie wydarzyło się lekkie zamieszanie, a mianowicie kilka samochodów wpadło na siebie, skutkiem czego Auburn Nr. 2 wystartował z siedmiominutowym opóźnieniem, Chrysler Nr. 4 stracił pięć minut, a Bugatti Nr. 14 jedną minutę.

W pierwszym okrążeniu przechodzi na czele Bouriano na samochodzie Bugatti Nr. 10, pokrywając



Grand Prix Belgji. Alfa Romeo bije rekord konkursu.

14.900 metrów w 8 m. 48 s., z szybkością średnią 102 klm g. Następnie w trzecim okrążeniu na pierwsze miejsce wyszedł Iwanowski na samochodzie Alfa Romeo Nr. 24.

Tymczasem Reinartz na samochodzie Bugatti Nr. 14 jedzie bardzo szybko, odrabiając swoje opóźnienie. Ósme okrążenie przebywa on w czasie 7 m. 53 s. to jest z szybkością średnią 113,5 klm g. W 19 okrążeniu udaje mu się wyminąć Iwanowskiego i odtąd Bugatti Nr. 14 prowadzi przez czas dłuższy.

Dopiero po czterech godzinach jazdy samochód francuski zatrzymuje się na punkcie zaopatrywania, gdzie stoi przeszło 17 minut, tracąc swe pierwsze miejsce, znowu na rzecz wozu Alfa Romeo Nr. 24.

Przez cały ten czas wycofały się z konkursu następujące maszyny: Bugatti Nr. 10, B. N. C. Nr. 30, Amilcar Nr. 29, Alfa Romeo Nr. 25 i Amilcar Nr. 27.

W połowie konkursu, czyli o czwartej z rana, bieg prowadzi dalej mała maszyna włoska. Przebyła ona dystans 1222 klm. Na drugim miejscu idzie Bugatti Nr. 12.

Szeregi współzawodników zaczynają się silnie przeredzać. Wycofują się Amilcar Nr. 28 i Th. Schneider Nr. 35 z powodu defektów. Potem niemal równocześnie zapalają się samochody Bugatti Nr. 14 i 20, przyczem pierwszy zostaje kompletnie zniszczony. Wóz Bugatti Nr. 12 również się wycofuje.

Po godzinie ósmej rano samochód Auburn Nr. 2 zawadził przy wymijaniu o samochód Georges Irat Nr. 17. Oba wozy wpadły do rowu, rozbijając się, przyczem obaj kierowcy się poranili.

Odtąd aż do końca wyścigu, który nastąpił w niedzielę o czwartej popołudniu, niema żadnych poważniejszych zmian. Samochód Alfa Romeo Nr. 24, idąc ciągle na pierwszym miejscu, przebył największy dystans ze wszystkich współzawodników, a mianowicie 2563 klm. 900 m. z rekordową szybkością średnią 102,6 klm g. Bardzo piękny rezultat osiągnęły amerykańskie samochody Chrysler, których cały zespół ukończył bieg, po bardzo spokojnej i regularnej jeździe.

W poszczególnych kategoriach osiągnięte zostały następujące rezultaty:

Kat. pow. 3000 cm.³:

1. Chrysler (de Vere-Mongin) 2231 klm. 300 m., szybkość średnia na godzinę 93 klm.;
2. Chrysler (Zehender-Ledure) 2201 klm. 700 m.;
3. Chrysler (Stoffel-Rossignol) 2038 klm.;
4. Chrysler (Hommel-Springuel) 1752 klm. 300 m.;
5. Chrysler (Saint Agnes-Gros).

Kat. 3000 cm.³: 1. Lancia (Gouvion-Levelle) 2038 klm. 300 m., szybkość średnia na godz. 84,9 klm.

Kat. 2000 cm.³: Georges Irat (Burie-Rost 2158 klm. 700 m.; szybkość średnia na godzinę 90 klm.; 2. Georges Irat (André-Kervyn) 1860 klm. 300 m.;

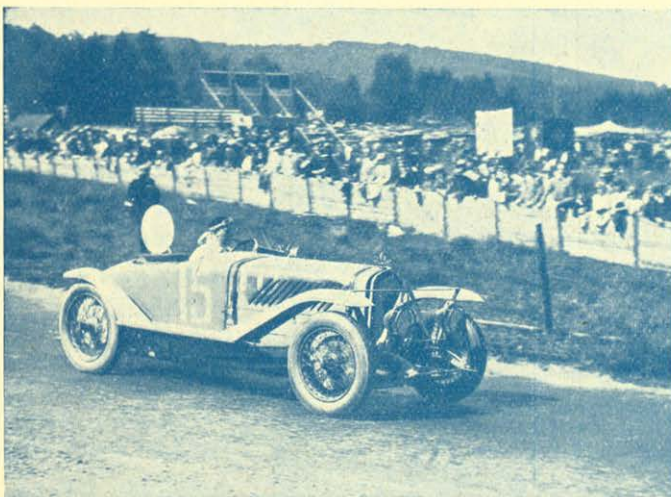
Kat. 1500 cm.³: 1. Alfa Romeo (Iwanowski - Marinoni), 2563 klm. 900 m., szybkość średnia na godzinę 102,6 klm.; 2. Bugatti (Evrard - Barthelemy) 2007 klm. 600 m.

Kat. 1100 cm.³: 1. Aries (Duray - Delano) 1879 klm. 100 m., szybkość średnia na godzinę 73,2 klm.; 2. Aries (Laly - Rigal) 1806 klm. 300 m.

Kat. 750 cm.³: 1. Senechal (Thelluson) 1395 klm. 800 m., szybkość średnia na godzinę 58, 4 klm.



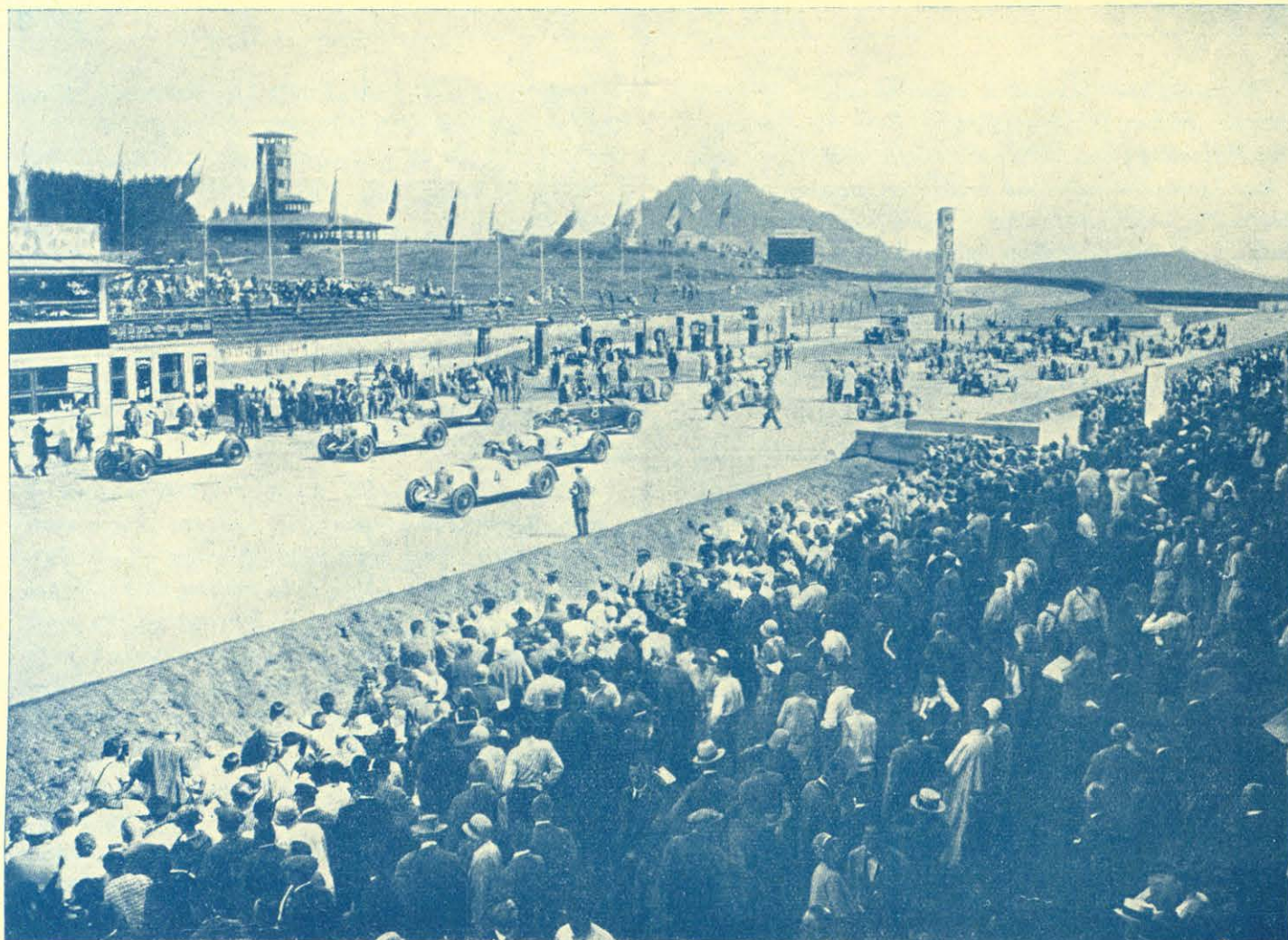
Grand Prix Belgi. Iwanowski i Marinoni po zwycięstwie.



Grand Prix Belgi. Samochód Georges Irat zwyciężył w kategorii dwóch litrów.



Grand Prix Belgi. Samochody Chrysler wyróżniły się swą szybkością i regularnością.



Grand Prix Niemiec. Start.

Grand Prix Niemiec

Tegoroczne zawody o Grand Prix Niemiec składać się miały z dwóch wyścigów: jednego dla samochodów sportowych i drugiego dla samochodów wyścigowych. Zupełny jednakże brak zainteresowania wyścigiem maszyn specjalnych skłonił Automobilklub Niemiec do skreślenia tego biegu z programu zawodów i do ograniczenia się jedynie na wyścigu samochodów sportowych.

Wyścig ten, zorganizowany w niedzielę 15 lipca na słynnym torze szosowym Nürburg Ring w Nadrenji, zgromadził na starcie bardzo interesującą konkurencję. Obok bowiem wielu kierowców niemieckich uczestniczyli w konkursie zawodnicy z Anglii, Francji, Włoch, Czechosłowacji i Austrii, co, rzecz prosta, spowodowało wielkie zainteresowanie wyścigiem. Specjalne zaciekawienie budziło spotkanie ekipy niemieckich samochodów Mercedes-Benz typu SS. z oficjalnie zgłoszoną ekipą francuskich wozów Bugatti.

Wyścig rozegrany został na dystansie 509,4 klm w 18 okrążeniach trudnego toru. Startowały ogółem 33 samochody, podzielone na trzy następujące grupy:

Kat. pow. 3000 cm³: Kimpel (Mercedes-Benz), Werner (Mercedes-Benz), Merz (Mercedes-Benz),

Caracciola (Mercedes-Benz), Walb (Mercedes-Benz), Birkin (Bentley).

Kat. do 3000 cm³: Junek (Bugatti), Kalnein (Bugatti), Mettenheimer (Bugatti), Kappler (Bugatti), Heusser (Bugatti), Modersohn (N. A. G.), Momberger (Bugatti), Gomori (Itala), Chiron (Bugatti), Brilli Peri (Bugatti), Conelli (Bugatti), Minoia (Bugatti).

Kat. do 1500 cm³: Andreae (Bugatti), Emmerich (Talbot), Simons (Bugatti), Halle (Amilcar) Stumpf (Hag Gastell), Seibel (Bugatti), Bischoff (Chiribiri), Marendaz (Marendaz), Burgaller (Bugatti), Kersting (Bugatti), Meister (Amilcar), Bittman (Bugatti), pani Einsiedel (Bugatti), Macher (Dixi), Charlier (Lombard).

Pierwsze okrążenie przechodzi na czele Caracciola na sam. Mercedes-Benz, kończąc je w czasie 15 m. 55,2 s. z szybkością średnią 106,5 klm/g. Za nim drugi, o 19 sekund w tyle idzie Walb na Mercedes-Benz, a jako trzeci — Birkin na Bentley. W kategorii do trzech litrów prowadzi Chiron na Bugatti, w czasie 16 m. 16 s., a w kategorii do półtora litra — Simons na Bugatti.

W następnym okrążeniu rozpoczynają się już pierwsze pechy. Przy wymijaniu Walb na samochodzie Mercedes-Benz wyleciał z toru, rozbijając maszynę. Kierowca ten odtąd jeździł na zmianę z Wernerem. Na jednym z licznych zakrętów rozbił się Bischoff na sam. Chiribiri, przyczem wóz spalił się. Modersohn na sam. N. A. G. wycofał się z powodu defektów smarowania. Na pierwszym miejscu nadal znajduje się Caracciola, za którym idą Merz, Werner i Kimpel, wszyscy na samochodach Mercedes-Benz.

Werner zatrzymuje się w trzecim okrążeniu dla wymiany kół tylnych. W czwartej rundzie odpada Mettenheimer na Bugatti, a wkrótce po nim wycofuje się Heusser na Bugatti z powodu defektu w napędzie. Momberger na Bugatti staje później z uszkodzoną pompką wodną, a jakiś defekt silnika unieruchamia Charliera na sam. Lombard.

Pierwszy poważniejszy wypadek zdarzył się kierowcy Halle, który wywrócił się na zakręcie ze swym samochodem Amilcar, odnosząc tak ciężkie obrażenia, że przewieziony do szpitala, zmarł w kilka dni później.

W piątym okrążeniu Caracciola bije rekord toru



Grand Prix Niemiec. Dwoje utytułowanych zawodników: hrabina Einsiedel i markiz Brilli Peri.

Nürburg Ring, pokrywając 28,3 klm. w czasie 15 m. 13,2 s. z szybkością średnią 111, 6 klm/g.

Liczba wycofanych wozów rośnie w dalszym ciągu. Odpada Stumpf na samochodzie Hag Gastell, a po nim Meister na sam. Amilcar. Seibel na sam. Bugatti rozbił się, przyczem wóz objęły płomienie. Wreszcie gigantofony meldują o tragicznym wypadku. Na jednym z zakrętów czeski kierowca Junek na sam. Bugatti wpadł na kamienny mur, rozbijając maszynę. Mechanik wyszedł cało, natomiast kierowca wyrzucony z wozu uderzył głową o kamień i zabił się na miejscu.

Okropny ten wypadek wywołał łatwo zrozumiałe przynębienie. Junek cieszył się bowiem ogólną sympatią, tak jak i jego żona Eliza, również sławna kierowczyni wyścigowa, która była obecną na zawodach i miała nawet zastąpić męża za kierownicą. Na znak żałoby wycofały się natychmiast z wyścigu dwa wozy prowadzone przez czeskich kierowców (Emmerich—Talbot, Bittman—Bugatti), a czeskie flagi opuszczono do połowy masztu.

Dalej odchodzą jeszcze z wyścigu Gomori na sam. Itala i Anglik Marendaz na maszynie własnej konstrukcji. To też w połowie biegu na torze pozostaje już tylko 17 wozów. Pierwszy idzie ciągle Caracciola na sam. Mercedes-Benz, natomiast na drugie miejsce wyszedł Brilli Peri na Bugatti. Nie utrzymał się on na nim jednakże zbyt długo, gdyż musiał kilkakrotnie przystawać na punkcie zaopatrzenia, tracąc wiele czasu, skutkiem czego wyminęli go ponownie Merz i Werner.

Odpada Kalnein na sam. Bugatti, któremu rozleciała się przednia oś przy dużej szybkości. Na szczęście kierowca zdołał opanować i zatrzymać maszynę.

Ogromne gorąco coraz to bardziej zaczyna dawać się we znaki kierowcom i maszynom. Najbardziej poszkodowanym skutkiem upału jest Chiron na sam. Bugatti, któremu silnie podciągnięte hamulce zaczęły same działać od gorąca, hamując stale maszynę. Nic dziwnego więc, że Chiron, który początkowo jechał świetnie, później coraz to bardziej pozostawał w tyle. Gdy na punkcie zaopatrzenia rzecz ta wyszła na jaw, Chiron stracił dalsze 12 minut na ochłodzenie bębnow hamulcowych, co, rzecz jasna, do reszty zniweczyło jego szansę.

Jedyna kierowczyni biorąca udział w wyścigu, pani Einsiedel na Bugatti, czując się zmęczona ustąpiła kierownicy Heusserowi, który jednakże przejechał tylko cztery okrążenia i wycofał się. Odpadają również Kappler i Burgaller, obaj na Bugatti.

Tempo wyścigu zaczyna słabnąć. Caracciola zatrzymuje się, wobec czego pierwsze miejsce zajmuje Merz, który od początku biegu prowadził swego Mercedes bez zmiany. Caracciola ustąpił kierownicy Wernerowi, który ponownie dochodzi Merza i znów wysuwa się na czoło. W rezultacie na trzech pierw-

szych miejscach finiszują samochody Mercedes-Benz, które dzięki olbrzymiej pojemności cylindrów swych silników, zaopatrzonych w dodatku w kompresory, były bez konkurencji na trudnym torze Nürburg Ring. Znacznie słabsze samochody Bugatti dzielnie walczyły z nimi przez cały czas biegu, osiągając w klasyfikacji rezultaty niewiele gorsze.

Ostateczne wyniki wyścigu przedstawiają się następująco:

1. Caracciola (Mercedes-Benz) 4 g. 54 m. 24,4 s.,
szybkość średnia na godzinę 103,8 klm.

2. Merz (Mercedes-Benz) 4 g. 56 m. 02,4 s.

3. Werner (Mercedes-Benz) 5 g. 04 m. 23,6 s.
4. Brilli Peri (Bugatti) 5 g. 05 m. 16,8 s.
5. Kimpel (Mercedes-Benz) 5 g. 06 m. 29,2 s.
6. Chiron (Bugatti) 5 g. 17 m. 26, 6 s.
7. Minoia (Bugatti) 5 g. 23 m. 08,8 s.
8. Birkin (Bentley) 5 g. 25 m. 28,4 s.
9. Conelli (Bugatti).
10. Simons (Bugatti) 5 g. 42 m. 42,6 s.
11. Kersting (Bugatti) 6 g. 02 m. 01,2 s.
12. Andreae (Bugatti).
13. Macher (Dixi).

Mak.

Zawody w Saint Sebastian

Do rzędu najpiękniejszych konkursów automobilowych należą doroczne zawody w Saint Sebastian, tak się bowiem zawsze składa, że gromadzą one ciekawą konkurencję, dając pole do interesujących walk najsławniejszym kierowcom i najlepszym maszynom.

I w tym roku, zgodnie z tradycją, klasyczny meeting hiszpański, wypadł niezmiernie udatnie. Złożyły się nań dwie imprezy: wyścig o Grand Prix Saint Sebastian, dostępny dla samochodów wyścigowych, który odbył się w środę 25 lipca, oraz wyścig wozów sportowych o Grand Prix Hiszpanii, który urządzony został w niedzielę 29 lipca. Oba te biegi miały przebieg bardzo interesujący i przyniosły piękne i ciekawe rezultaty.

Wyścig o Grand Prix Saint Sebastian, rozegrany na przestrzeni 693 klm. w 40 okrążeniach trudnego toru szosowego Lasarte, był pomyślany jako „kryterjum asów”, to znaczy że startować w nim mogli jedynie najsławniejsi kierowcy wyścigowi. I w rzeczywistości na dziewięciu zgłoszonych współzawodników widniało siedem tak sławnych nazwisk, jak zeszłoroczny mistrz świata Robert Benoist, Divo, Chiron, Lehoux, Lepori, Williams i Zehender. Dwaj pozostali kierowcy, Hiszpanie Blancas i Torres, znani jedynie w swoim kraju, startowali w tym gronie jako zdecydowani outsiderzy.

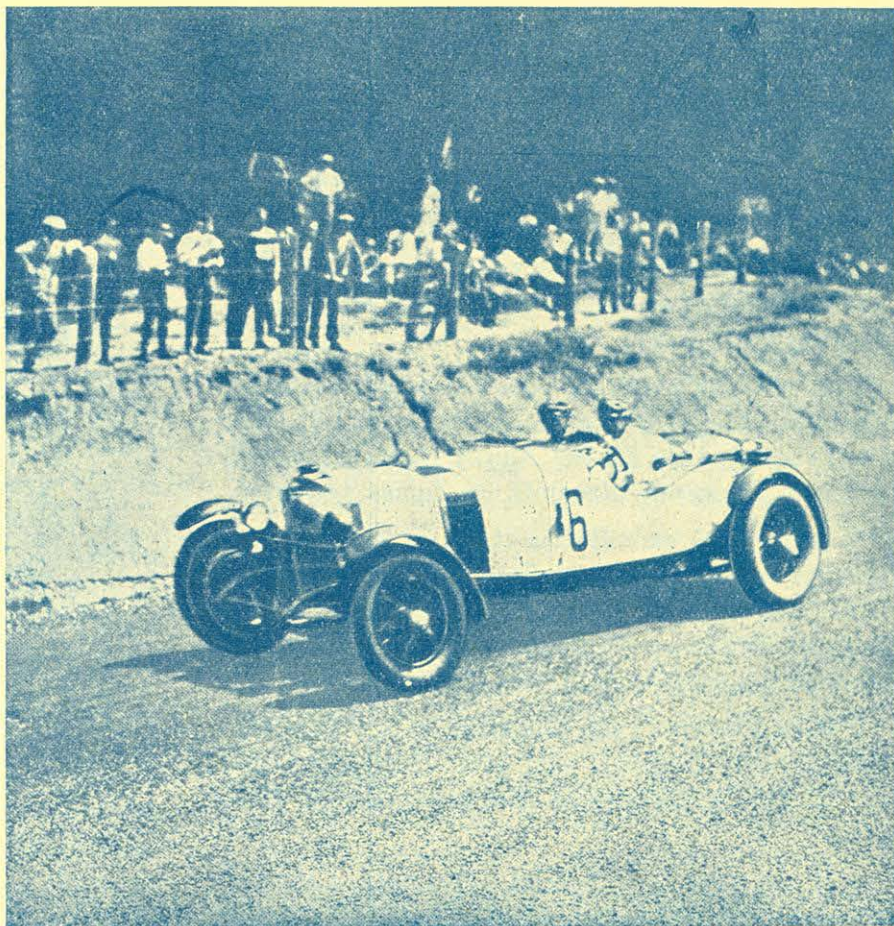
Wszyscy bez wyjątku zawodnicy jechali na samochodach Bugatti, tak iż był to jedynie wyścig kierowców, a nie marek.

Początkowo bieg prowadzi Divo, oddalając się coraz bardziej od swych przeciwników. Za nim idą Chiron, Williams i Benoist. Jednakże Chiron przystaje dla wymiany świec i traci trzy minuty, a Williams zatrzymuje się

dwukrotnie i odpada z wyścigu, to też wkrótce kolejność się zmienia. Na drugie miejsce wysuwa się Lehoux, za którym idą Benoist i Zehender.

W dwunastym okrążeniu Divo, który był faworytem, wycofuje się z powodu zupełnego zdercia hamulców. Na czele idzie teraz Lehoux, a gdy ten zatrzymał się dla nabrania benzyny, prowadzenie objął na krótko Zehender. Lehoux wyminął go jednak ponownie i prowadził do okrążenia szesnastego, w którym na pierwsze miejsce wyszedł Benoist.

Tymczasem Chiron odrabia swoje opóźnienie i ja-



Grand Prix Niemiec. Zwycięzca Rudolf Caracciola na sam. Mercedes Benz w pędzie.

dać bardzo szybko wysuwa się na drugie miejsce, pociągając za sobą na trzecie miejsce Bourliera, któremu oddał kierownicę zmęczony Lepori. Obaj ci kierowcy w pięknym swym zrywzie biją rekord toru Lasarte, przyczem Chiron pokrywa jedno okrążenie w czasie 7 m. 19 s. z szybkością średnią 142 klm/g.

Świetny ten kierowca zaczyna dochodzić do Roberta Benoist, który broni się zaciekle, jednakże ma niestety maszynę nieco powolniejszą. W 32 okrążeniu Chiron mija triumfalnie mistrza świata. W temże okrążeniu wycofuje się Bourlier i wszystko pozostaje bez zmiany aż do końca. Kierowcy finiszują w następującym porządku:

1. Chiron (Bugatti 2000 cm³) 5 g. 20 m. 30 s., szybkość średnia na godzinę 129 klm. 659 m., rekord.
2. Benoist (Bugatti 2300 cm³) 5 g. 22 m. 57 s.
3. Lehoux (Bugatti 2000 cm³) 5 g. 32 m. 36 s.
4. Zehender (Bugatti 1500 cm³) 5 g. 42 m. 25 s.
5. Blancas (Bugatti 2300 cm³).
6. Torres (Bugatti 1500 cm³).

Rozegrane w niedzielę 29 lipca zawody o Grand Prix Hiszpanji dla samochodów sportowych, były dostępne dla maszyn wszelkich kategorii. To też, aby wyrównać szanse współzawodników, konkurs składał się z przedbiegów eliminacyjnych dla wozów poszczególnych kategorii oraz z finału, który zgromadził do ostatecznej walki w handicapie zawodników zakwalifikowanych z przedbiegów.

Do przedbiegów eliminacyjnych stanęła bardzo pokaźna liczba 44 samochodów, podzielonych na cztery następujące grupy:

Kat. pow. 3000 cm³: de Vere (Chrysler), Zehender (Chrysler), Stoffel (Chrysler), Leblanc (Stutz), Bouriart (Peugeot), Laly (Aries), Duray (Aries). Monreal (Auburn), Dupeyron (Renault), de Zuniga (Auburn).

Kat. do 3000 cm³: Burrie (Georges Irat), André (Georges Irat), Barrette (Ballot), Besaucele (Ballot), de Maleplane (Bugatti), Chiron (Bugatti), Reynartz (Bugatti), Williams (Bugatti), Carrirosa (Bugatti), Bouriano (Bugatti), pani Jennky (Bugatti).

Kat. do 1500 cm³: Palis (Bugatti), Ballard (Tracta), Aterrosagasti (Bugatti), pani Itier (Bugatti), Delemer (E. H. P.), Chassaigne (Senechal), Sabipa (Bugatti).

Kat. do 1100 cm³: Benoist (Tracta), Gauthier (Salmson), Christian (Lombard), Sarasua (Amilcar), Raphaël (Aries), Jourdan (Salmson), Moran (Rally), Martinatti (Salmson), Signoret (Salmson),

Villefranche (Rally), Larrinaga (Riley), Rigal (Aries), Cerbone (Tony), Lepicard (Donnet) Isaia (B. N. C.), de Joncy (Norton).

Na starcie przedbiegów wydarzył się komiczny wypadek. Mianowicie jeden z kierowców, który miał jechać na pierwszorzędnej maszynie... nie potrafił uruchomić swego wozu, ku ogromnej wesołości licznie zgromadzonych widzów. Podobno, co wydaje się już mało prawdopodobne, kierowca ten nie umiał wcale prowadzić samochodu.

Podczas biegu uległ wypadkowi znany kierowca Sabipa, odnosząc szereg poważnych kontuzji. Wy-

padek miał również kierowca hiszpański Leblanc, na szczęście bez żadnych następstw.

Największą szybkość w przedbiegach, rozegranych na przestrzeni 260 klm., uzyskał de Vere, na samochodzie Chrysler. Wyniki przedbiegów są następujące:

Kat. pow. 3000 cm³:

1. de Vere (Chrysler) 2 g. 24 m. 35 s.; 2. Duray (Aries); 3. Stoffel (Chrysler); 4. Monreal (Auburn).

Kat. do 3000 cm³: 1. Bur-

rie (Georges Irat) 2 g. 25 m. 50 s.; 2. Bouriano (Bugatti); 3. pani Jennky (Bugatti); 4. Reynartz (Bugatti); 5. Williams (Bugatti); 6. André (Georges Irat); 7. Chiron (Bugatti).

Kat. do 1500 cm³: 1. Palis (Bugatti) 2 g. 37 m. 40 s.; 2. Delemer (E. H. P.); 3. Ballard (Tracta).

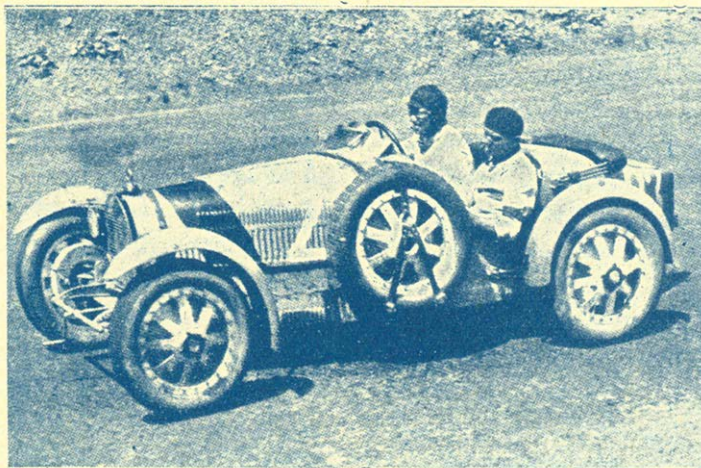
Kat. do 1100 cm³: 1. ex aequo Jourdan (Salmson) i Signoret (Salmson) 2 g. 37 m. 40 s.; 3. Benoist (Tracta); 4. Moran (Rally); 5. Larrinaga (Riley).

W finale, rozgranym w formie handicapu, również na przestrzeni 260 klm., startowały 23 samochody. Zupełnie bez walki zwyciężył tu znakomity kierowca Chiron na samochodzie Bugatti. Ostateczne rezultaty wypadły, jak następuje:

1. Chiron (Bugatti) 2 g. 25 m., szybkość średnia na godzinę 105 klm.; 2. Bouriano (Bugatti) 2 g. 30 m. 14 s.; 3. Delemer (E. H. P.) 2 g. 30 m. 37 s.; 4. Christian (Lombard) 2 g. 35 m. 43 s.; 5. Laly (Aries) 2 g. 35 m. 51 s.; 6. de Vere (Chrysler) 2 g. 36 m. 24 s.

Zasługuje na podkreślenie, że Chiron wygrał zawody samochodów sportowych na tym samym wozie, na którym przed kilku dniami zwyciężył w biegu samochodów wyścigowych o Grand Prix Saint Sebastien. Świadczy to, że obecna formuła wyścigowa, która mogła dopuścić do podobnych herezji, jest nieodpowiednią i stanowczo wymaga jaknajbardziej radykalnych modyfikacji.

M. tk.



Grand Prix Niemiec. Brilli Peri na sam. Bugatti zwyciężył w kategorii trzylitrowej.

Karoserje

F. BERCHOLC

W A R S Z A W A

Wspólna 46 (róg Marszałkowskiej). Tel. 211-13

Ciężarowe, Furgony
Reklamowe i autobusy

WYKONYWA

Na podwoziach
do wszystkich typów
samochodów

Możliwości Środowiska Krakowskiego

Rozwój sportu samochodowego w pewnym środowisku zależy od wielu okoliczności i czynników przypadkowych. Jeżeli zastanawiamy się nad tem, jakie istnieją w pewnym środowisku możliwości jego rozwoju, to musimy uwzględnić możliwie największą ilość tych okoliczności. Przedewszystkiem zaś te, które przewidzieć się dadzą, które niejako już na miejscu istnieją i naturalnie oddziałują. Są to warunki, że tak powiem, obiektywne, — niezależne od woli ludzkiej, dane przez naturę i przez pewien specjalny zbieg okoliczności, od woli ludzkiej niezależny.

Jeżeli pociągniemy na mapie cyrklem około Krakowa krąg o promieniu 120—150 klm. to będziemy zdumieni, jak obszerne i różnorodne okolice znajdują się w jego zasięgu. Na wschód prawie po Rzeszów, na południe głęboko poza granice Czechosłowacji prawie po Niżnie Tatry, na Zachód dość daleko w granice Niemiec. Jeżeli przyjrzymy się tym terenom bliżej i uważniej, musimy stwierdzić, że są to, może najpiękniejsze, a w każdym razie najpopularniejsze polskie tereny turystyczne, predestynowane do żywego i stałego ruchu turystyki samochodowej. Tatry i Podhale, Pieniny, Podkarpacie sądeckie i beskidzkie, przepiękny Śląsk Cieszyński i puszcze pszczyńskie, zamki doliny Dunajca i okolic Krakowa, uzdrowiska podkarpackie, jak Rabka i Krynica, wszystko to leży w zasięgu okolic, które śmiało możemy nazwać terenem rozwoju krakowskiego automobilizmu, terenem krakowskim.

To naturalne bogactwo piękna krajobrazu przyczynia się zdaniem mojem najwięcej do popularyzacji turystyki samochodowej na terenie krakowskim już od wielu lat. W granicach dziennej jazdy nawet najslabszego pojazdu motorowego, w granicach 200—250 klm. znajduje się koło Krakowa tyle pięknych okolic, tyle osobliwości przyrody wartych zwiedzenia, że myśl użycia samochodu dla zbliżenia się do nich narzuca się sama przez się. I turystyka samochodowa rozwija się tu dawno i silnie.

Sport samochodowy w naszych warunkach. rozwija się na ruchu turystycznym. Nie mamy w Polsce ru-

chu sportowego opartego o pracę konstrukcyjną, nie mamy fabryk samochodów, któreby finansowały specjalne autodromy, specjalne szosy wyścigowe i puszczaly na nie maszyny specjalne. Sport samochodowy w Polsce rozwija się prawie wyłącznie jako sport dżentelmeński, a więc jako sport uprawiany dla przyjemności. Kierowcą-zawodnikiem zostaje w Polsce ten, kto jeździ początkowo turystycznie dla przyjemności, następnie zaczyna się interesować zawodami o charakterze turystycznym (zjazdy gwiazdzone, rejdy i inne jazdy konkursowe), — ostatecznie przechodzi do wyścigów, — i to przeważnie, z niewielkimi wyjątkami na maszynie sportowej lub turystycznej.

O tych warunkach musimy pamiętać, jeżeli chcemy się zastanawiać, jakimi drogami rozwój sportu samochodowego na terenie krakowskim pójść musi. Nie możemy zapominać jeszcze o jednej okoliczności, — o której zawsze pamiętać należy, która jest tem Katonowskkiem „caeterum censeo” polskiego automobilizmu — o drogach. Sport samochodowy w Polsce stoi i pada razem ze stanem dróg. Jeżeli się utrzymają lub poprawią — ma widoki rozwoju, jeżeli będą się dalej psuły — rozwój jego musi ustać. Niemniej jednak jest to zagadnienie o charakterze tak ogólnym, tak standardowe dla całej Polski, że osobno niem w tem miejscu zajmować się nie trzeba.

Podkreśliłem turystycznie wartościowy charakter okolicy Krakowa. Wszystkie poważniejsze rejdy polskie, o ile nie mają charakteru wybitnie lokalnego, muszą przechodzić przez terytorjum krakowskie. W zeszłym roku rejd śląski szedł przez Obidową do Morskiego Oka, rejd AP przez Kocierz również do Morskiego Oka. Rejd górski K. K. A. siłą faktu potter okolicy Krakowa. Wszystkie poważniejsze rejdy AP odwiedzał Kocierz, chociaż naogół poruszał się po wschodnich połaciach Rzeczypospolitej. Górskie tereny podkrakowskie w szerszem, samochodowem tego słowa znaczeniu będą zawsze widownią rejdów,

Jest rzeczą aż nadto zrozumiałą, że rejd K. K. A. musi mieć charakter górski. Po tem, co powyżej napisałem, nie wymaga to specjalnego uzasadnienia, tem-

bardziej, jeżeli sobie uprzytomnimy, że jednak tereny górskie są najlepszą szkołą dla kierowcy. Dalszy rozwój tego rejdów, jego powodzenie, jego znaczenie, wszystko to zdaniem moim zawisłe jest od tych samych warunków, od których zawisłym jest rozwój turystyki samochodowej na terenach Zachodniego Podkarpacia. Mam na myśli problem, który nazwałbym „rozszerzeniem Podkarpacia”. Największym wrogiem rozwoju turystyki samochodowej jest konieczność posługiwania się drogami bitymi. W naszych warunkach, gdy ilość takich dróg jest jeszcze w dodatku ograniczona, niebezpieczeństwo to występuje tem silniej. Dziś, na dobrą sprawę, turystyka samochodowa na Zachodnim Podkarpaciu — to w 80% jazda z Krakowa lub Katowic do Zakopanego i Morskiego Oka. W tej tatrzańkiej ślepej kiszce tłocz się co niedziela dziesiątki samochodów, podczas gdy inne, liczne i niemniej piękne okolice Podkarpacia, ba, nawet samego Podhala, stoją pustką i są tak dobrze jak nieznane szerokiej rzeszy turystów samochodowych. Winę w tym kierunku ponosi przede wszystkim fatalny system dróg na Podhalu, który uniemożliwia jazdy „okolne”, tylko zmusza wszystkich do poruszania się po tej samej szosie tam i z powrotem. Do Zakopanego możemy dostać się w zasadzie tylko jedną drogą i tą samą drogą musimy wracać. A ta jednostajność zabija zainteresowanie, i rzecz przybiera taki obrót, że ostatecznym celem wycieczek staje się Trzaska. Rozbudowa szos na Podhalu i Podkarpaciu ma dla rejdów górskich podstawowe znaczenie — a że nie jest czemś niemożliwym i wymaga tylko drobnych korektur będę miał sposobność wykazać innym razem w specjalnym wywodzie. Rozszerzenie terenów górskich, dostępnych rejdów górskim i turystyce samochodowej, ma jeszcze jedną drogę przed sobą. Terenem organicznie związanym z naszymi terytoriami górkimi jest czeska strona Tatr i Karpat. Część jej, najpiękniejsza, jest dzięki staraniom Towarzystwa Tatrzańskiego i dzięki konwencji turystycznej z Czechosłowacją bez żadnych trudności paszportowych dostępna dla Polaków. Tryptyki udostępniają ją dla samochodów, o wprowadzeniu t. zw. kart pobytu na wzór szwajcarski można pomyśleć a w każdym razie zbiorowe imprezy o charakterze rejdowym mogą korzystać z ułatwień daleko idących, dość wskazać na ostatni rejd A. D. A. C., gdzie odprawa graniczna nie przedstawiała żadnych trudności. Porozumienie z organizacjami samochodowymi czeskosłowackimi, rozszerzenie działalności turystycznej samochodowej na tereny przynajmniej podtatrzańskie po stronie czeskiej, zmanifestowanie tego zainteresowania przez przeniesienie reidów górskich częściowo na teren podtatrzański po drugiej stronie Tatr — to zasadnicze linie rozwojowe krakowskich rejdów górskich, — to droga do stworzenia imprez samochodowych spor-

towych o charakterze turystycznym, o znaczenia pierwszorzędym.

A teraz dziedzina czysto sportowa — wyścigi. Terytorjum działania Klubu Krakowskiego posiada szereg pierwszorzędnych możliwości w tym kierunku. I znowu w kierunku gór zwraca się zainteresowanie. Takich terenów górskich, tak dogodnie położonych, tak popularnych nie posiada Małopolska wschodnia. A poza to ilość tych szos górskich, nadających się do wyścigów górskich jest duża i każdy rok przynosi nowe odkrycia. To też nikogo nie dziwi fakt, zresztą już najzupełniej dokonany, iż najpoważniejszym wyścigiem na terytorjum krakowskim jest wyścig górski, wyścig tatrzański. A zarazem jest w tej chwili może najpoważniejszym wyścigiem polskim. Utrzymanie tego wyścigu, rozwinięcie go do rozmiarów pierwszorzędnej imprezy międzynarodowej jest jednym z najpoważniejszych zadań K. K. A. Poza to jednak możliwości urządzania wyścigów górskich są na terenie krakowskim bardzo liczne. W tym roku Kocierz była wielkim sukcesem, była też Krynica w czasie rejdów górskich niemniejszym. Urządzanie tego rodzaju wyścigów, to propaganda najlepszego automobilizmu, to właściwe wykorzystywanie warunków terenowych, — to właściwe wykorzystywanie możliwości istniejących na miejscu.

Wyścigi górskie nie wymagają od razu Morskiego Oka. Popularyzacja wyścigów samochodowych oparta jest o liczne małe wyścigi, gdzie i konkurencja jest łatwiejsza dla początkujących kierowców i organizacja nie przedstawia wielkich trudności. A jeżeli rozejrzemy się w najbliższej okolicy Krakowa, znajdziemy wiele punktów dogodnych. Najpierw nowa szosa do Ojcowa, oddalona zaledwie o 20 klm, ze wspinała 2 klm. serpentyną i pięknym otoczeniem Ojcowa jako sztafagem. Na Zachodzie Ojców byłby pierwszorzędny wyścigiem. W Polsce musi dopiero być odkryty. A w samym Krakowie? Wspaniała „górska” szosa Bielańska, 3,5 klm wzniesienia i zakrętów, dwie pierwszorzędne serpentyny. Szosa w całości położona w Parku miejskim, stale zamknięta dla ruchu pojazdów, nadająca się pierwszorzędnie do wyasfaltowania i używania raz do roku jako teren klasyczny wyścigów, wyścigów, które oddalone od Rynku Krakowskiego o 20 minut mogłyby liczyć 10,000 widzów conajmniej! Budapeszt ma taki sam Szwabenberg — i zrobił z niego atrakcję europejską. I jaka możliwość propagandy automobilizmu, jaka możliwość pokazania tłumom piękna sportu samochodowego! Kraków posiada w swej okolicy conajmniej tyle atrakcyj samochodowych co jakiś Wiesbaden, i gdy tylko trochę pracy i starań się w przygotowania włoży, można z powodzeniem turnieje samochodowe w Krakowie urządzać.

Bo nie tylko dla wyścigów górskich istnieją w Krakowie odpowiednie warunki. Po drodze do Za-

kopanego i Bielska, między Głogoczowem, Myślenicami i Izdebniakiem leży wspaniały trójkąt szos, którego jeden bok tworzy szosa Myślenice—Kalwarja, będąca częścią szlaku międzynarodowego, drugi bok linja Kalwarja—Kraków, do niedawna bardzo dobry odcinek szosowy, trzeci wreszcie bok, to szosa Głogoczów—Myślenice, w zeszłym roku naprawiona. Przy odpowiednim pielęgnowaniu i konserwowaniu tych około 30 klm. szosy, można uzyskać tor zamknięty (circuit) rzeczywiście wspaniały, odpowiadający warunkom światowemu. A teren jest pierwszorzędny: kilometrowe proste między Głogoczowem a Izdebniakiem, oraz koło Biertowic, serpentyny w Izdebniku i szereg niespodziewanych wiraży, na szerokiej szosie, dość przypomnieć nadzwyczaj urozmaicony przebieg szosy koło Głogoczowa. Łatwość połączeń telefonicznych wzdłuż całej trasy, i to wszystko odległe od Krakowa o niecałych 20 klm, bliżej niż Montlhery od Paryża, Montlhery, które miewa po 100,000 widzów! Gdyby zagranicą jakieś środowisko posiadało taki teren — dawno szosa Izdebnicka byłaby polską Monzą.

Wszystkie te warunki i możliwości naturalne wymagają pracy, wymagają zainteresowania się nimi, pokazania, uzyskania środków i organizowania imprez sportowych i ruchu turystycznego. Nie mam zamiaru w tym artykule zajmować się pracą organizacyjną. Na terenie krakowskim spełnia to zadanie

Krakowski Klub Automobilowy, spełnia je jak dotąd bez zarzutu. W omawianie jego pracy i dorobku nie mam tu zamiaru się wdawać, bo wyniki mówią za siebie i na innym miejscu omawia się je osobno. W tym artykule chciałem tylko pokazać co można zrobić na terenie krakowskim. Z dziedziny organizacyjnej podniosę tylko zupełny brak zorganizowania na terenie krakowskim sportu motocyklowego, który wegetuje przy kilku organizacjach kolarskich, traktowany jako dodatek, czasem wywlekany na cyrkowe i sportowego znaczenia pozbawione sztuczki areny kolarskiej, naogół jednak nie dający znaku życia i nie pracujący, nawet tak jak środowisko lwowskie lub śląskie. A trzeba choćby tylko o tem pamiętać, że motocykl jest najlepszą szkołą kierowcy sportowego. Tak przynajmniej twierdzą wszyscy wielcy kierowcy, którzy bez wyjątku zaczynali od motocykla, — dość, że wskażę Liefeldta.

Nie można artykułu rozszerzać zanadto. Pokazałem w nim w skróconych zarysach to, co można, przy istnieniu odpowiednich warunków naturalnych zrobić w Krakowie. Znajac Klub Krakowski, mam nadzieję, że wiele z tych myśli zostanie zrealizowanych. Sprawy rozwojowe środowiska krakowskiego są jednak tak ważne dla całej Polski, że warto je na tej ogólnopolskiej trybunie poruszyć, nie tylko ogólnie, ale czasem także przypatrzeć się im bliżej.

Dr. Henryk Szatkowski.

P e c h p a n i Z u z y

Właściwym sprawcą wszystkich nieszczęść był... automobil.

Dopóki bowiem pan dyrektor jeździł do biura eleganckim powozem, zaprzężonym w parę chudych rumaków, wszystko było w zupełnym porządku.

Spokój w biurze, cisza w domu. Sielanka.

Nagle, jak migotliwy piorun w pogodny zmierzch lipcowy... „szefowie departamentów, w sprawach służbowych, mają się posługiwać automobilami.”

Cóż było robić.

Przydzielono panu dyrektorowi takiego sobie, zwykłego gruchota Benz'a, który pamiętał czasy wojny japońskiej, a w swej zawrotnej karierze zdążył pokonać ładne kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, zanim dostąpił zaszczytu służenia czcigodnemu szefowi departamentu X., ministerstwa Y.

Właściwie, to pan dyrektor zbytnio nie przemęczał maszyny. Tyle tylko, że rano do ministerstwa a po południu z ministerstwa.

Zato pani dyrektorowa biednej maszynie spokoju nie dawała. Ledwie szofer Dętkowski zdążył odwiedzić pana dyrektora do biura, już trzeba było wracać. Nawet nie starczało czasu na wyciągnięcie trochę większej sumy od żydków za ministerjalne opony i kichy,

które potem w miesięcznym raporcie figurowały jako zdarte i „nawalone”.

Pani Zuza, uroczą jak wiosenna jutrzienka, cudem kosmetyki w cud życia zmieniona, już czekała.

Naprzód przejażdżka za miasto (Dętkowski śmigał 80 na godzinę), potem powrót i... defilada po przez najgwarliwsze, najruchliwsze ulice, zakończona kawką z kremem i ciasteczkami w modnej kawiarni, gdzie bywał kwiat poetów, tworzących słowa dla... rewii i kwiat kawalerzystów, tworzących rewje dla... słów.

Potem znów Benz i niezmienna wędrówka od „Antoinette” do „Elisabeth”, od „Elisabeth” do „Jannette”, etc. Rozumie się, że sprawunki były bardzo nikłe, boć to zawsze mąż chociaż dyrektor departamentu, ale zawsze tylko... urzędnik państwowego. Zato było dużo oglądania, przymierzania, dobierania, no i powrót do domu.

Cóż to była za rozkosz jechać przez ruchliwe, pełne życia ulice i wiedzieć, że każdy przechodzień spojrzy na tę piękną panią w szarym, sportowym płaszczyku, zgrabnym, tejże barwy, zamszowym kapelusiku, z pod którego śmieją się zielonkawe pło- myki wielkich, starannie „zrobionych” oczu.

Peszyło trochę panią Zuzę, że automobil zbyt wyraźnie zdradza swój podeszły wiek, ale... zawsze to automobil, a nie żaden powóz, zaprzężony w obrzydłe koniska.

To też, nie to było największym zmartwieniem pani dyrektorowej. Ani to, że mąż tak mało daje na drobne wydatki, ani nawet to, że tak rzadko chodzi na dancingi. To wszystko było śmieszną drobnostką w porównaniu z tem, że pani Zuza nie miała dotąd... kochanka.

Bo doprawdy, być wierną małżonką przez okrągłe pięć lat. Jeździć powozem, automobilem, mieć męża prawie ministrem, odwiedzać codziennie modną kawiarnię, znać tuzin poetów, dwa tuziny dziennikarzy i jednego słynnego... kawalerzystę, a mimo to nie mieć kochanka, to już najwyraźniejszy, o krutny pech.

Najgorsze, że wszystkie jej przyjaciółki i znajome, miały swych kawalerów serca.

Tylko jedna pani Zuza.

Któregoś dnia, jak zwykle kazała pani dyrektorowa jechać za miasto. Wiosna hojnie rozstąpiła świat, wypokostowała... świeżą zielenią stare drzewa. Podniosła skurczone, nagie krzewy, potłamsione trawy. Oblekła je w przedziwnie radosną szatę.

Śmiał się cały świat. Nawet Dętkowski musiał być w wiosennym humorze, bo... gnał jak opętany. Poczciwy Benz mało z karo-serji nie wyskoczył dygotem zapracowanych tłoków i cylindrów. A panią Zuzę tylko wiatr muskał jakoś dziwnie lubieżnie, rozmierzająco.

Nagle trrrrrrrrach!

„Nawałiła” kicha. Pan Dętkowski zaklął ozdobnie, ale na szczęście było zapasowe koło.

Ledwie ruszyli z miejsca, zbuntowała się druga kicha. Teraz już trzeba było kleić.

Pech.

Tym gorszy, że Dętkowski zdradzał niekłamano ochotę do spania i kiwał się nad kichą dziwnie po-dejrzanie.

Pani Zuza już miała zamiar wysiąść z maszyny i powędrować pieszo do miasta, gdy nagle... z gęstego wełniaka kurzu wychynęło lśniące, niskie torpedo i przywarowało tuż przed znieruchomionym Benz'em.

Wysiadł z maszyny jakiś pan, wschodniego typu, wysoki, odziany w elegancki garnitur sportowy, skłonił się pani Zuzie z wdziękiem, bąknął pod nos: jakieś niezbyt zrozumiałe nazwisko i zaprosił do swego automobilu, składając jednocześnie ofertę na... dostarczenie pani Zuzy franco dom, w nienaruszonym opakowaniu, no i gratis.

W normalnym wypadku, pani dyrektorowa podziękowałaby za usługi, ale to był wypadek, jak zresztą większość... anormalny.

I wreszcie intuicja. Intuicja kobieca, która wyraźnie szeptała, że to on właśnie jest tym wymarzonym, wyśnionym kochankiem, na którego tak długo czekała.

Maszyna była wspaniała.

Poemat: zgrabna, lśniaca, wypucowana jak strażacki kask i... wogóle.

Młody, wytworny pan zasiadł przy kierownicy, panią Zuzę posadził obok siebie i ruszyli do miasta, ku niekłamanej zresztą rozpaczy Dętkowskiego, który dopiero teraz trochę oprzytomniał.

Nie jechali zbyt szybko, tak, że pani Zuza mogła z powodzeniem obserwować swego „wybawcę”.

Miał ładną, silnie sklepioną głowę. Profil rzymskiego patrycjusza, a z pod sportowej czapki wymykały się lśniące, krucze pukle.

— Nawałiła?

Przerwał milczenie młody pan. Głos miał dziwnie wnikliwy, jedwabisty, rozmierzający, jak węgierski blues. Ta...ak, to... jest pękła. Przytwardziła pani Zuza,

nie przyzwyczajona jeszcze do automobilowych terminów.

— Widać kiepska, bo szosa jak stół. Chyba że szkło, albo jakiś ćwieczek dziesięciocentymetrowy.

— Nie mam pojęcia.

— Nic dziwnego, kobiety na tem wszystkim nie znają się. Ale szofer to już powinien uważać.



Nagroda przechodnia Prezesa Automobilklubu Polski s. p. Stanisława Grodzkiego zdobyta na VII Raidzie Międzynarodowym przez hr. Schönfelda dla Austriackiego Automobilklubu w Wiedniu.

— No, nasz Dętkowski należy podobno do najlepszych. Żaden departament takiego niema.

— Przepraszam, jakto departament?

Pani Zuza roześmiała się radośnie, widząc zaciekawienie na twarzy swego towarzysza.

— No tak, departament, bo mój małżonek jest szefem departamentu X. w ministerstwie Y.

— Nie może być, ależ to prawdziwy zaszczyt dla mnie móż służyć pani dyrektorowej. Proszę mi wierzyć, że jestem niezmiernie wzruszony.

— Ależ proszę pana, jestem przecież zwykłą, najzwyklejszą śmiertelniczką i pańskie hymny pochwalne wprowadzają mnie w zakłopotanie.

— Skromność łaskawej pani, wprost oszałamia mnie. Być małżonką tak znanego, cenionego dostojnika, a przytem małżonką tak piękną.

Przez panią Zuzę przecwałował milutki dresczyk.

— Pan żartuje.

— Jakżebym śmiał.

— Przesada.

— Tylko olśnienie. Znam świat dobrze, jak długi i szeroki. Znam i kobiet niemało, ale proszę mi wie...

— Niechże pan przestanie, same superlatywy. Widzi mnie pan pierwszy raz w życiu i odrazu wyśpiewuje hymny pochwalne na moją cześć.

Zwolnił bieg maszyny i przysunął się do pani Zuzy zupełnie blisko. Prawie tak, że ramię dotykało ramienia.

— Mężczyzna spotyka czasami w swoim życiu kobiety, które działają na niego jak błysk pioruna, jak złota błyskawica. Pani jest właśnie tą kobietą. Tą cudną, wysnioną w długie upalne noce. Tą, dla której oddałbym wszystko, życie, majątek.

Usta jego przywarły do drobnych, wąskich dłoni i całowały mocno, oszałamiająco.

— Panie, co pan wypr...

Szeptła, niby obrażona, ale serduszek, aż koży fikało z radości. Nareszcie jest kochanek. Najprawdziwszy, stuprocentowy.

Maszyna toczyła się coraz wolniej, prawie samopas, bo młody, wytworny pan wprost wczepił się ustami w dłoń swej towarzyszki i na nic nie zwracał uwagi.

— Panie, jeszcze wpadniemy do rowu.

— Głupstwo, abym panią...

— No z tem, to już się nie zgadzam. Wcale nie mam ochoty być pokiereszowaną.

Dojeżdżali do miasta. Już było widać rogatkę. W tej chwili, pani Zuza poczuła na swych ustach cudze usta, twarde, gorące, bezlitośnie kłapiące ostremi jak brzytwa zębami.

Pani Zuza była bezsprzecznie kobietą towarzystwa, uczciwą mężatką, ale te usta, ten szaleńczy wprost żar roztopił wszystkie jej skrupuły, jak płomień roztopia stearynową gałkę.

Pod pańską czuprynką pięknej pani wszystko skoczyło w jakiegoś opętańczego kankana, a ręce mimowoli przytuliły mocniej głowę towarzysza.

Kiedy świadomość wróciła, automobil stał na rogatce, tuż obok dwóch policjantów i jakiś cywilny człowiek krępowali dziwaczną płachtą... młodego, wytwornego pana, który szamotał się niespokojnie.

Pani Zuza przetarła oczy, potem uszczypnęła się, wreszcie zagryzła język.

Nic nie pomogło, policjanci młodego pana skrupowali niczem kukłę i wrzucili do wnętrza samochodu. Jeden z nich usiadł obok pani Zuzy przy kierownicy, cywilny zaopiekował się skrupowanym.

W pani dyrektorowej odezwała się prawdziwa kochanka.

— Co to wszystko ma znaczyć?

— A to pani nie wie?

— Co mam właściwie wiedzieć?

— No, przecież ten człowiek, to nielada ptaszek, kryminalista czystej wody. Skazali go na więzienie za to, że kupował samochody na kredyt, a sprzedawał za gotówkę, ale zaczął udawać warjata, bo to już recydywista, więc nie raz w kryminale siadywał, odesłali go do szpitala w N. na obserwację. Dzisiaj nad ranem uciekł. W miasteczku skradł jakiemuś ziemianinowi samochód, przejechał po drodze starą żydówkę i cielaka, wreszcie przed samą rogatką zauważyliśmy, że chciał widocznie panią udusić... Pewno zwarjował już na praw...

Pani Zuza zacięła wargi aż do słonego posmaczku krwi.

— Proszę zatrzymać auto, ja wysiądę.

— Ee, tak to nie, proszę pani, trzeba z nami do komisarjatu, zeznania złożyć, kto tam wie co pani za jedna.

Przed oczyma pani dyrektorowej jakaś niewidzialna ręka napisała:

p e c h!

W. Wirch Popławski.



Nagroda P. Ministra Spraw Wojskowych zdobyta na VII Raidzie Międzynarodowym A.P. przez E. Dzierlińskiego na sam. Austro Daimler.

Shimmy

W numerze niniejszym rozpoczynamy pod powyższym tytułem druk artykułu inż. Stanisława Ziemińskiego. Dla osób, pracujących w automobiliźmie, nazwisko to nie jest obcem. Inż. Ziemiński był przed wojną dyrektorem oddziału fabryki silników Gnome w Moskwie, następnie przez długi szereg lat konstruktorem w fabryce Renault w Billancourt, gdzie dał się poznać jako niezwykle wykształcony teoretyk i zdolny praktyk. Inż. Ziemiński we francuskim przemyśle samochodowym ma już wysokie imię. Artykuł ten, będący streszczeniem artykułu pomieszczonego w „Journal de la société des ingénieurs de l'automobile”, wydawać się może będzie czytelnikom naszym trudniejszy od pomieszczanych do tej pory w Aucie artykułów technicznych, jednak bez kilku prostych wzorów matematycznych, oryginalna teoria shimmy inż. Ziemińskiego, byłaby jeszcze trudniejszą do zrozumienia.

Wstęp.

Przyjętem jest określać shimmy samochodowe w sposób następujący: jest to gwałtowne poprzeczne wahanie się przedniej osi z kolejnym podskakiwaniem kół. Zjawisko to ma miejsce tylko przy jednej jedynej szybkości, ściśle określonej dla każdego wozu, i powoduje poprzeczne trzęsienie przedniej części samochodu.

Określenie to ma tę złą stronę, że zajmuje się tylko ostatnią fazą zjawiska i odwraca uwagę badaczy od istotnej jego przyczyny. W rezultacie blisko dziesięć lat empirycznych dociekań, nie doprowadziło dotychczas do żadnej teorii, tłumaczącej to zjawisko.

Moje obserwacje nad różnymi wozami doprowadziły mnie do przekonania, że shimmy jest powodowane brakiem wyważenia przednich kół, i na tej zasadzie zaproponowałem następujące określenie: *Ruchy wozu zwane shimmy są spowodowane przez rezonans chwiania się przednich kół, inaczej mówiąc jest chwianiem się kół do tego stopnia spotęgowaniem, iż trzęsie ono przodem samochodu i że w poważniejszych wypadkach, koła zaczynają kolejno podskakiwać, to prawe to lewe, pod wpływem siły odśrodkowej i nowych amplifikacji.*

Co prawda chwanie się przednich kół istniało i w przedwojennych wozach i nie powodowało shimmy, ale w nowoczesnych samochodach, skutkiem ustawicznego poszukiwania coraz to większej wygody, wszystko jest na tyle elastyczniejsze, iż znalazły się takie rezonansy, które dawniej nie istniały. Właśnie te rezonansy tak wzmocniły chwanie się kół, że doprowadziły do nowych zjawisk, do trzęsienia wozem i skutkiem tego do nowej nazwy.

Zatrzymałem się na tej hipotezie dlatego, że liczne obserwacje potwierdziły mi fakt, że mniej lub więcej gwałtowne chwanie się przednich kół poprzedza zawsze shimmy.

Historja poszukiwań.

Jako uzasadnienie doświadczalne tej teorii przytoczę wypadek następujący:

Miałem w użyciu samochód, który chodził już przez dwa lata na gumach 820×120 bez shimmy. W trzecim roku chodził on na gumach balonowych 860×160 również bez shimmy. W czwartym roku został założony nowy komplet gum 860×160 lecz po trzech miesiącach jazdy pojawiło się shimmy, z początku nieznaczne, ale które w bardzo krótkim czasie doszło do granic bardzo nieprzyjemnych dla jazdy: koło steru chodziło w rękach i przód samochodu trząsał się co raz to silniej.

Przypuszczając, że zło pochodzi od chwania się kół użyłem po kolei wszystkich środków, jakich się używa w takich wypadkach: sprawdziłem nachylenie osi pod resorami, równoległość kół i podciągnąłem wszystkie luzy jakie mogłem znaleźć w systemie kierowniczym, włącznie do samych kół. Oczywiście po przejechanych 60.000 kilometrach wszędzie było trochę luzu.

Po usunięciu każdego z nich shimmy się uspakało, ale na bardzo krótki czas, bo luz się natychmiast ponawiał. Oczywiście było, że istniała jakaś siła, która szarpała maszyną. Skierowałem poszukiwania na koła a mianowicie na brak ich zrównoważenia.

Podniósłszy przód samochodu na lewary znalazłem, że aby zrównoważyć koła musiałem dodać na obręcz jednego 350 gr. a na drugie 500 gr. przeciwwagi aby doprowadzić je do równowagi biernej. Środek ten zmniejszył znacznie siłę shimmy ale nie wykorzenił go zupełnie.

Analizując bliżej koła skonstatowałem, że obręcze ich były bardzo szerokie, około 120 m/m. Wentyle do pompowania gum były osadzone zupełnie na brzegu obręczy i pochylone na zewnątrz dla łatwiejszego nadymania. Dodane przeciwwagi znajdowały się mniej więcej naprzeciwko wentyli na odwrotnym końcu średnicy kół, lecz, co się okazało potem najważniejszym, przymocowane były na przeciwnym brzegu obręczy, to znaczy, że wentyle znajdowały się na stronie zewnętrznej samochodu, a przeciwwagi przymocowane były od strony wewnętrznej. Kazałem je przenieść na zewnętrzny brzeg obręczy i środek ten okazał się radykalnym: shimmy zostało ostatecznie usunięte. Od tego czasu mogłem dowolnie wywoływać shimmy lub kasować je, zmieniając wagę lub rozmieszczenie przeciwwag.

Równowaga statyczna i dynamiczna.

Okazało się więc, że statyczne wyważenie kół nie wystarcza. Jeżeli jakiś niezrównoważony ciężar zostaje skompensowany przez przeciwwagę znajdującą się w innej płaszczyźnie obrotowej, to w czasie ruchu powstają dwie siły odśrodkowe, które się wzajemnie nie kasują, ale które stanowią parę sił szarpiącą kołem raz w prawo, raz w lewo za każdym obrotem i powodują chwanie się kół.

Ażeby tego uniknąć, należy sprowadzić przeciwwagę do tej samej płaszczyzny obrotowej, w której znajduje się ciężar, który należy zrównoważyć. Osiągniemy wtedy stan równowagi **dynamicznej**. Jedynie takie zrównoważenie może zabezpieczyć samochód od chwieiania się kół z powodu shimmy.

Siła, powodująca chwieianie się kół.

Weźmy koło (fig. 1) widziane z profilu wraz z czopem osi (CO') i ze sworzniem (CC') oraz rozłożmy tego koła na dwie płaszczyzny prostopadłe do kierunku osi i do sworznia.

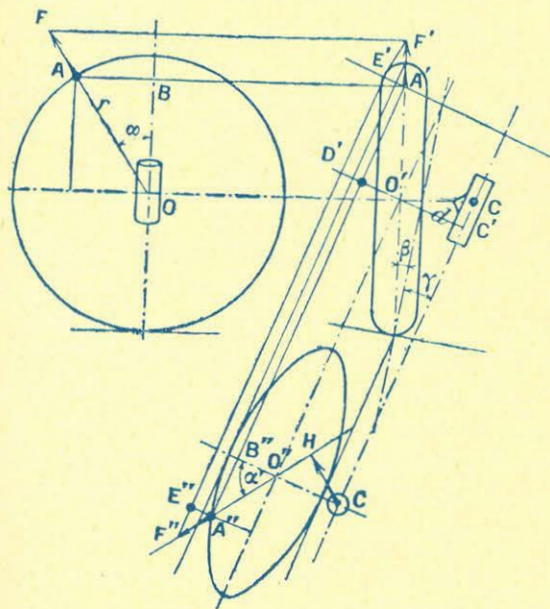


Fig. 1.

Jeżeli wyobrazimy, że ciężar nie zrównoważony znajduje się w punkcie A, to siła odśrodkowa jest widziana w prawdziwej wielkości w AF , a jej składowa $A''F''$ pomnożona przez odległość CH daje moment siły zmuszający koło do chwieiania się.

Wyraz tego momentu będzie następujący.

$$M = F d \sin \alpha^*)$$

*) Z fig. 1 wyprowadzamy:

$$\begin{aligned} A''F'' &= \frac{A'E''}{\cos \alpha'} = \frac{A'E'}{\cos \alpha'} = \frac{A'F' \sin (\beta + \gamma)}{\cos \alpha'} = \\ &= \frac{AF \cos \alpha \sin (\beta + \gamma)}{\cos \alpha'} = \frac{F \cos \alpha \sin (\beta + \gamma)}{\cos \alpha'} \end{aligned} \quad (1)$$

$$CH = CO'' \sin \alpha' = C'O' \sin \alpha' = d \sin \alpha' \quad (2)$$

Mnożąc (1) przez (2) otrzymujemy szukany moment

$$M = A''F'' \times CH = F d \cos \alpha \tan \alpha' \sin (\beta + \gamma) \quad (3)$$

Z innej strony mamy długość AB widzianą również w prawdziwej wielkości w $A''B''$. To znaczy, że

$$AB = A''B''$$

ale

$$AB = r \sin \alpha$$

$$A''B'' = O''B'' \tan \alpha' = O'A' \sin (\beta + \gamma) \tan \alpha' = r \cos \alpha \tan \alpha' \sin (\beta + \gamma)$$

Z tych trzech równań otrzymujemy:

$$r \sin \alpha = r \cos \alpha \tan \alpha' \sin (\beta + \gamma)$$

$$\tan \alpha' = \frac{\tan \alpha}{\sin (\beta + \gamma)} \quad (4)$$

Podstawiając (4) w (3) otrzymujemy:

$$M = F d \cos \alpha \tan \alpha = F d \sin \alpha \quad (5)$$

We wzorze tym mamy:

M — moment perturbacyjny

F — siła odśrodkowa ciężaru nie zrównoważonego.

α — kąt jaki koło ubiegło od chwili kiedy ciężar nie zrównoważony znajdował się w najwyższym punkcie koła

d — odległość środka koła zakreślonego przez ciężar nie zrównoważony do sworznia. Nie należy mieszać tego środka z centrem materialnego koła.

Wzór ten pokazuje, że moment perturbacyjny ma postać sinusoidalną, to znaczy, że jest perijodyczny i że perijod równa się obrotowi koła, co się zgadza z praktyką, bo skonstatowano, iż perijod shimmy równa się zawsze czasowi jednego obrotu koła. Perijod ten w wozach średnich wielkości, które dostają shimmy przy szybkości 70—80 klm. równa się $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{5}$ sekundy.

Wzór ten pokazuje też, że moment perturbacyjny jest niezależny od kątów β i γ czyli od karosazu koła i od pochylenia sworznia, a więc i od odległości śladu koła na ziemi do osi sworznia. Przez długi czas przywiązywano do tej odległości dużą wagę, ale

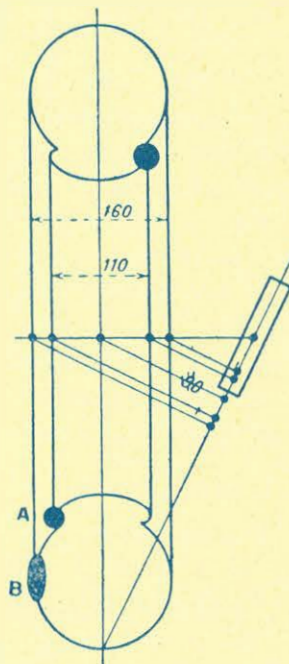


Fig. 2.

coraz bardziej się wyjaśnia, że nie ma ona prawie żadnego znaczenia.

Wzór ten stosuje się do wypadku, kiedy się ma do czynienia z jednym nie zrównoważonym ciężarem w punkcie A albo B (na fig. II). Jeżeli się go zrównoważy przez przeciwwagę umieszczoną o 180° od poprzedniego, ale w innej płaszczyźnie obrotowej np. w punkcie C to d tej przeciwwagi będzie miało inną wartość, którą nazwiemy d' .

Moment perturbacyjny przyjmie w takim wypadku formę

$$M = F (d - d') \sin \alpha$$

dlatego, że

$$\sin(d + 180^\circ) = -\sin \alpha$$

Moment ten stanie się równy zeru tylko w wypadku, gdy osiągniemy $d = d'$ czyli równowagę dynamiczną.

Skontrolujmy na przykładzie liczbową wielkość tych momentów. Weźmy wyżej przytoczony przypadek, czyli wóz o kole z gumami 860×160 . Krytyczna szybkość była równa 70 klm. na godz. co odpowiada szybkości koła 460 obrotów na minutę, czyli $w = 48$. Ciężar równy 500 gr. znajdował się na obręczy o promieniu $r = 350$ m/m. Daje to siłę odśrodkową $F = 41$ kg. Odległość centru koła do osi sworzni równała się 90 m/m.

W wypadkach siły nie zrównoważonej w A lub w B otrzymujemy wartości d podane w załączonej tabelicy. W wypadku zrównoważenia statystycznego za pomocą przeciwwagi umieszczonej na przeciwnym brzegu obręczy otrzymamy niżej przytoczone wartości $d - d'$

	d	$d - d'$
A	145	110
B	170	135

Prawdopodobniejszy był wypadek B gdyż brak równowagi pochodził od opony, a nie od obręczy, a mianowicie z nadmiernej masy gumy w punkcie B.

Zrównoważenie statyczne wykonane w sposób wskazany na fig. II zmniejszyło moment perturbacyjny tylko o 20%. Stało się teraz jasnym, dlaczego statyczne wyważenie kół nie dało wielkiego rezultatu, i jak wielką może być różnica między statycznym a dynamicznym wyważeniem kół.

Geneza shimmy.

Możemy teraz w następujący sposób określić genezę shimmy.

Podstawą do tendencji ku shimmy jest brak równowagi, statycznej albo dynamicznej, przednich kół wozu, który wywołuje tendencję do chwiania się tych kół.

Ażeby to chwianie mogło się urzeczywistnić, potrzeba przytem jeszcze jednego z trzech następujących warunków:

a) Kierownica dostatecznie oddająca, tak żeby chwianie się kół mogło spowodować odpowiednie ruchy koła sterowego;

b) Jakikolwiek luz w kierownicy, w drążkach kierowniczych, w przegubach przedniej osi i kół lub w połączeniu między przednią osią a ramą wozu.

c) zbyt wielka elastyczność tych organów, tak ażeby koła mogły się chwiać, bez żadnego luzu wyżej wymienionego, i przy nieruchomem kole sterowem.

Ten lub inny z tych trzech warunków spotyka się znacznie częściej niżby się przypuszczało. Jeżeli obserwuje się przednie koła przejeżdżających samochodów, to widzi się, iż conajmniej połowa wozów podlega tej wadzie w większym lub mniejszym stopniu. Dopóki utrzymuje się ona w pewnych granicach, to przechodzi niepostrzeżenie tak dla kierowców jak i dla prawie wszystkich przechodniów, widzących te samochody w ruchu.

Amplifikacje chwiania się kół.

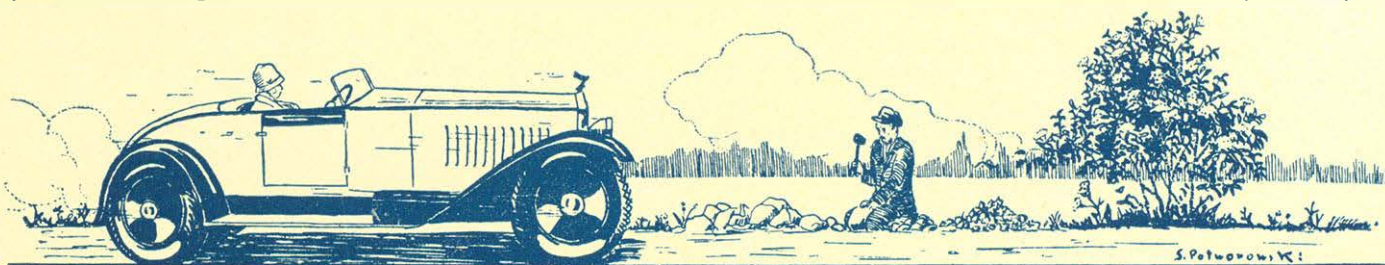
Elastyczność organów kierowniczych sprawia, że działają one jak prawdziwe resory i zmuszają koła do wahaniasię wokoło średniej pozycji, gdy raz zostały z niej wyprowadzone. Tempo tego wahaniasię jest stałe dla każdego poszczególnego wypadku i zależy od siły sprężyn i od inercji kół. Jeżeli tempo to wpadnie w takt z perjo-dem momentu perturbacyjnego opisanego wyżej, to następuje amplifikacja ruchu, jak to jest nam znane z fizyki.

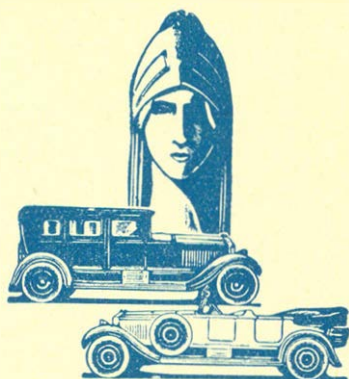
Przeważnie wszystkie samochody są tak urządzone, że przednie koła po odchyleniu się ich w bok przez kierownicę mają tendencję do wracania do prostej linii pod wpływem specjalnych ku temu urządzeń, tak jak wahadło ma tendencję wracania do pionu. Wywołuje to też tendencję do wahaniasię ze stałą szybkością, która w pewnych wypadkach może wpaść w takt z momentem perturbacyjnym i wywołać amplifikację ruchu.

Wreszcie trzeba wziąć pod uwagę zbyt dużą elastyczność zewnętrznej części przednich kół względem wozu w kierunku poprzecznym do drogi, która pozwala kołom znaczyć na drodze ślad sinusoidalny i trząść przodem samochodu. Elastyczność tę można znaleźć w pneumatykach, jeżeli są one nie dość sztywno przytrzymywane w obręczach, w resorach, jeżeli strzałka ich jest zbyt wielka, w wieszakach resorów i nawet w przedniej części ramy podwozia, jeżeli nie jest ona dosyć sztywną.

I ta elastyczność może też wpaść w takt z egzystującym chwianiem się kół i stać się nowym powodem amplifikacji.

(D. c. n.)

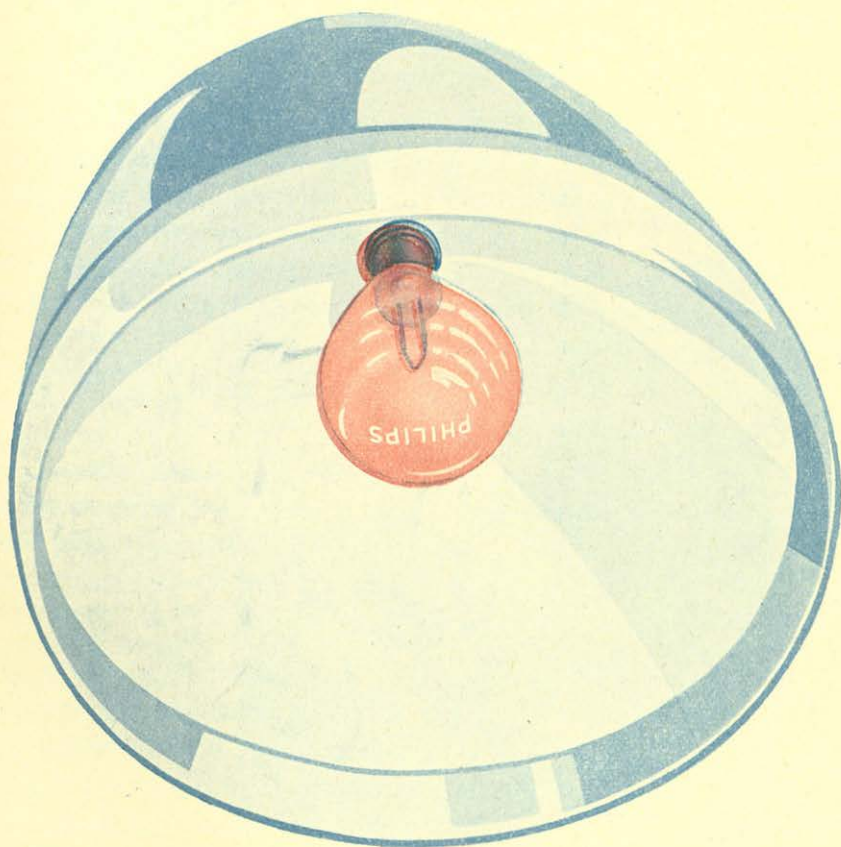




minerva

JEDNA Z PIERWSZYCH
MAREK ŚWIATOWYCH
O USTALONEJ REPUTACJI

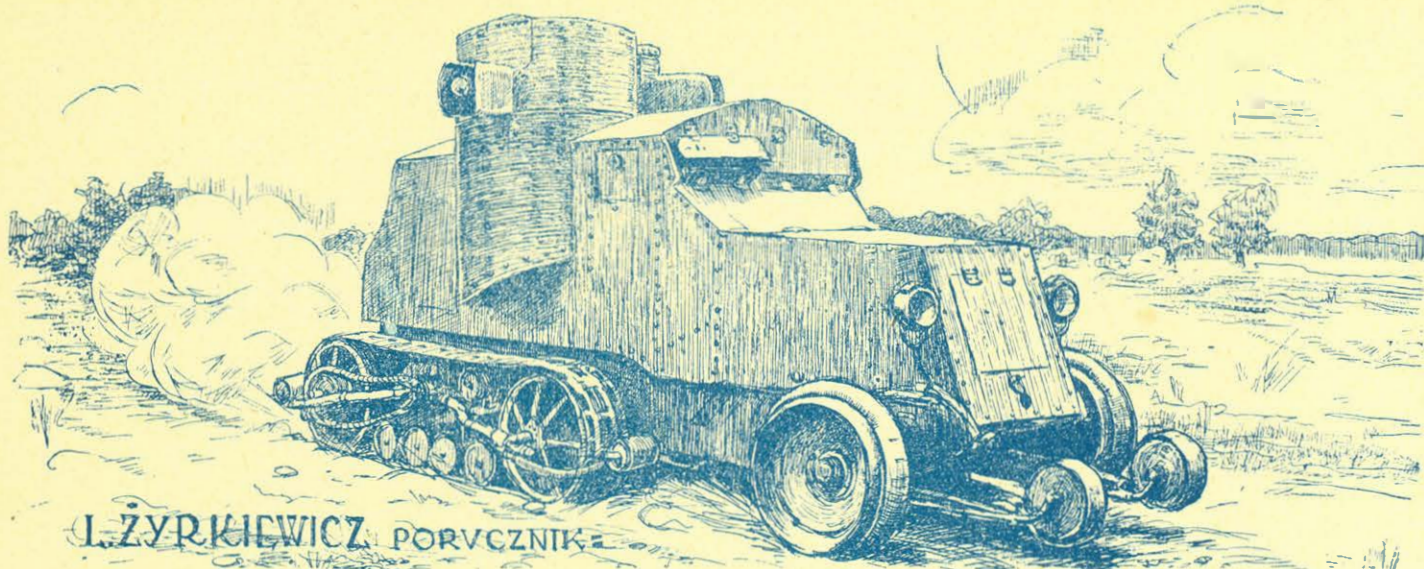
PRZEDSTAWICIELSTWO
VARSOVIE—AUTOMOBILE SP. AKC.
FIRMA EGZYSTUJE OD 1909 ROKU
WARSZAWA, KOPERNIKA 4/6



ŻARÓWKI
SAMOCHODOWE

PHILIPSA
D U P L O
I
T R I P L O

NIE OSLEPIAJĄ



BUDOWA SAMOCHODÓW PANCERNYCH.

Pierwsze samochody pancerne, wprowadzono na pole walki w 1914 r.; były to pod względem technicznym opancerzone wozy bojowe, poruszane silnikiem i zbudowane na zwykłym podwoziu osobowym lub ciężarowym.

Oczywiście, że ze względu na specjalne warunki pracy samochodów pancernych i wymagania z tem związane, należało w budowie ich wprowadzić cały szereg przeróbek i udoskonaleń, zanim doszły one do stanu obecnego.

Ze względu na brak miejsca i konieczność zachowania pewnej przejrzystości układu, zaznajomimy się z budową samochodów pancernych i ulepszeniami w ich konstrukcji nie w porządku chronologicznym ich wprowadzania — lecz pewnymi działami.

Silnik. W silniku samochodów pancernych żadnych specjalnych zmian nie dokonywano i rozwój jego posuwał się równolegle z rozwojem normalnego silnika samochodowego.

Podwozie. Natomiast poważnym zmianom uległo podwozie.

Przedewszystkiem więc okazało się, że bojowe obciążenie samochodu (pancerz, broń i amunicja) wymaga koniecznie zwiększenia wytrzymałości podwozia, a mianowicie: ramy, resorów, osi i kół.

Następnie, aby uniezależnić samochód pancerne od dróg bitych oraz uniknąć ślizgania się kół na błocie i piasku, konstruktorzy dążyli bądź do wprowadzenia napędu na wszystkie 4 koła (np. samochody pancerne Jeffery, Ehrhardt, Daimler itd), bądź też stosowali szerszą obręcz kół i tylne koła bliźniacze (np. samochody pancerne Peugeot, Renault, Lanchester i inne).

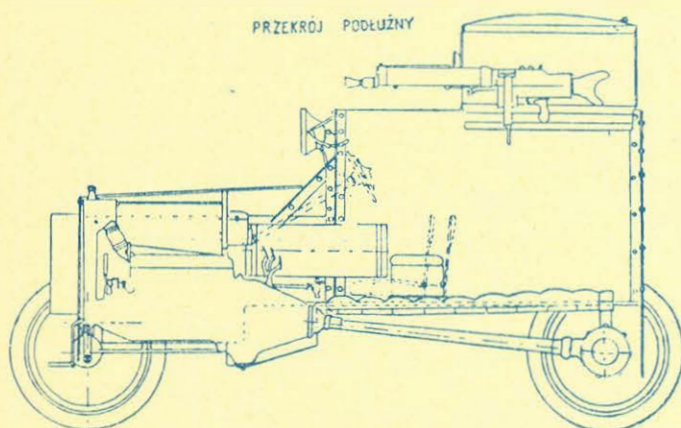
Koła. Koła stosowane były różnych typów: szprychowe (samochody pancerne lekkie np. Lanchester, Peugeot itd), tarczowe (np. Citroën-Kegresse, Chenillette, Kolohausenka itd), drewniane (np. Ford, White itd), żelazne (np. samochód pancerne Ehrhardt).

Ogumienie. Ogumienie stosowane było różnych typów; rodzaj gumy musiał być dostosowanym do ciężaru samochodu: gumy dęte stosowano w samochodach lekkich (np. samochody pancerne Rolls Royce, Lanchester, Minerva, Renault itd), masywy w samochodach pancernych ciężkiego typu (np. Garford, Peerles, Jeffery itd).

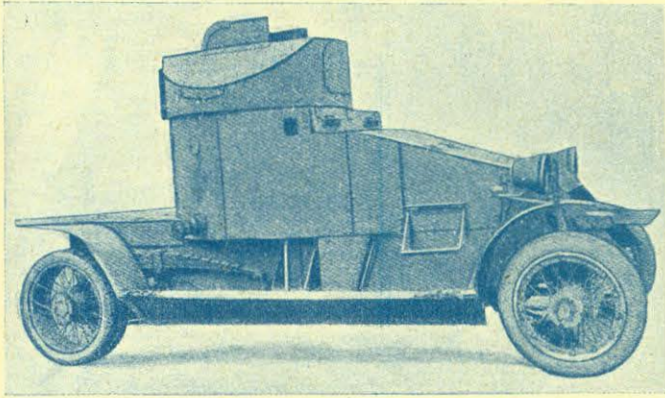
Rosjanie często stosowali guzmatyki (na samochodach Austin i in.).

W samochodzie pancernym włoskim Pavesi zastosowano segmenty gumowe umieszczone na obręczy koła i dające się ustawiać tak, że tworzą bądź wąski masyw, bądź też szerokie występy poprzeczne (dla uniknięcia poślizgu).

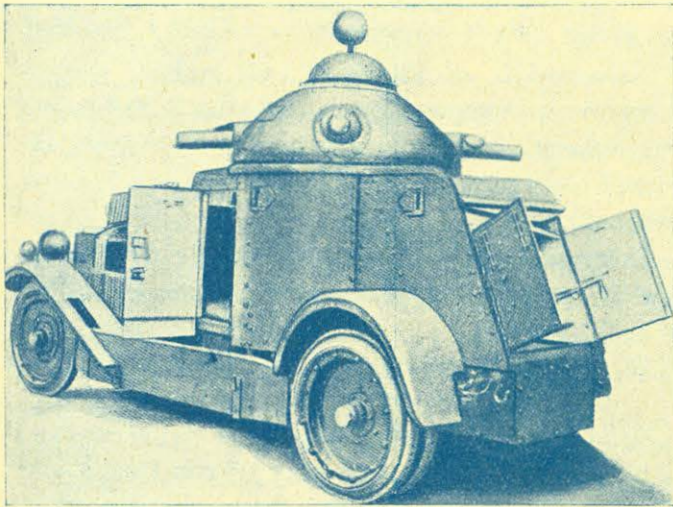
Kierowanie. Pierwsze samochody pancerne nie posiadały tylnego steru, co utrudniało ogromnie jazdę tyłem i stanowiło poważną niedogodność, gdyż samochód pancerne, aby wycofać się do tyłu musiał zawracać na szosie. Podobne manewrowanie na wąskiej szosie pod ogniem nieprzyjaciela, częstokroć kończyło się rozbiciem samochodu przez artylerję lub zgaszeniem silnika, albo obsunięciem samocho-



Przekrój samochodu pancernego Ford.



Angielski lekki samochód pancerny Lanchester. Koła szprychowe, gumy dęte.



Angielski samochód pancerny Crossley. Koła tarczowe na masowach.

du do rowu, co było równoznaczne ze zgubą samochodu.

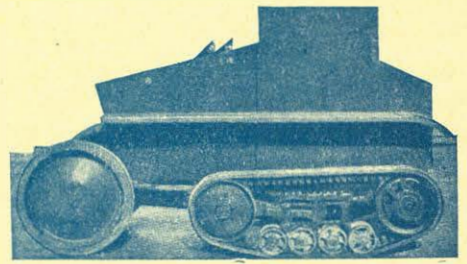
Pierwsze dodatkowe tylne stery były wykonane prowizorycznie na froncie, przez niektóre oddziały samochodów pancernych. Mianowicie umieszczono z tyłu samochodu dodatkową kolumnę sterową z bębniem, na który nawija się linka stalowa idąca do przednich kół.

Urządzenie takie pozostawiało wiele do życzenia, to też wkrótce zastąpiono je wykonaniem w zakładach tyłowych dodatkowymi kierownicami tylnymi, które ruch swój

przenosiły na ster przedni i dopiero pośrednio na koła.

Aby ułatwić prowadzenie samochodu tyłem, umieszczono obok tylnego steru pedały sprzęgła i hamulca oraz akcelerator.

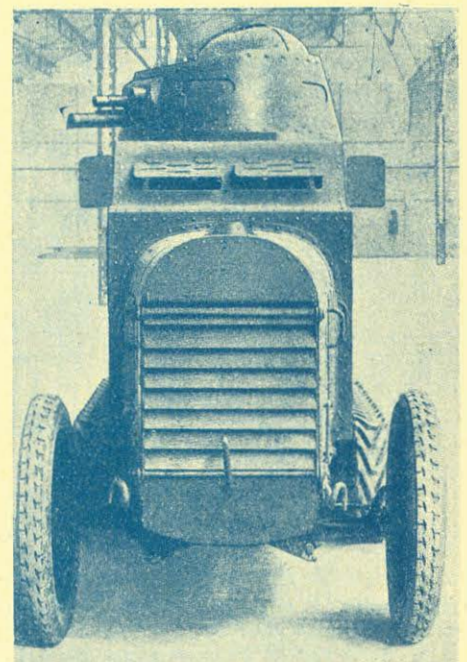
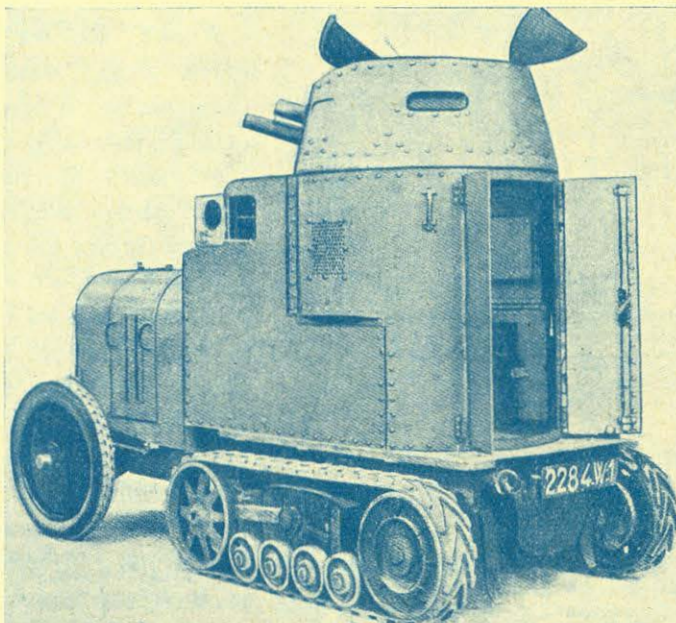
Tylny ster połączony z przednim bądź stale (np. w samochodzie Peugeot), bądź też mógł być włączany i wyłączany przy pomocy specjalnej dźwigni (np. w niektórych samochodach Austin).



Angielski lekki jednoosobowy samochód pancerny Crossley-Martel posiada z przodu aparat gaśnicowy a z tyłu koła.

Kierowanie w samochodach pancernych, niezależnie od posiadania tylnego steru, zazwyczaj stosuje się tylko przednimi kołami, choć znamy wyjątki:

- 1) kierowanie wszystkimi 4 kołami (np. Jeffery),
- 2) zwrotne są wszystkie 4 koła, lecz kierowanie odbywa się każdorazowo tylko przy pomocy 2 kół — (przednich — w stosunku do kierunku ruchu samochodu), zastosowane przez fabrykę Skoda w samochodzie pancernym P. A. II. Przy kierowaniu tego rodzaju każda kolumna przenosi ruch swój bezpośrednio na koła.
- 3) przez rozczłonkowanie podwozia na części (Pavesi) — wówczas koła w stosunku do swych osi nie posiadają wcale skrętu,



Francuski samochód pancerny Citroën-Kegresse.

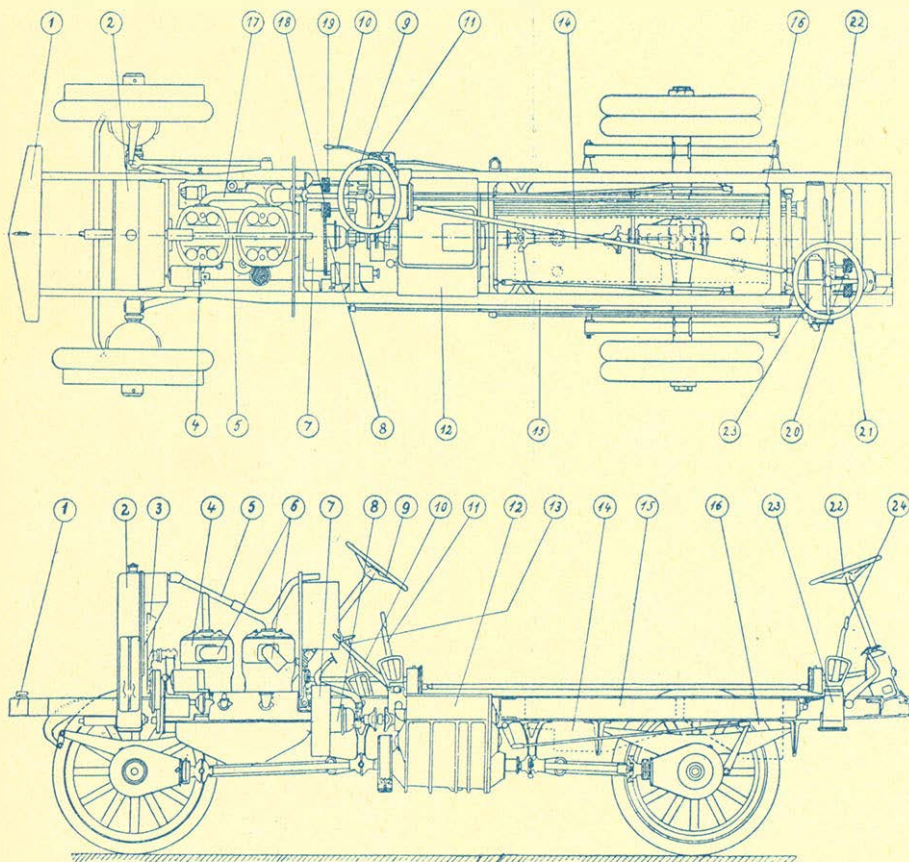
- 4) kierowanie tylko tylnymi kołami zastosowane w angielskich małych próbnych wozach bojowych Crossley-Martel, które zamiast przednich kół posiadają aparat gąsienicowy.

Wprowadzenie kierowania wszystkimi kołami i systemu Pavesi miało na celu zwiększyć zwrotność samochodu, a kierowanie systemu Skoda P. A. II — ułatwić kierowanie podczas jazdy tyłem.

Skrzynka biegów. Jak już wzmiankowaliśmy wyżej, po wprowadzeniu tylnego steru, aby ułatwić prowadzenie tyłem, umieszczono obok tylnej kolumny sterowej pedały sprzęgła, hamulca i akcelerator. Zmiany biegów dokonywał kierowca siedzący przy tylnym sterze.

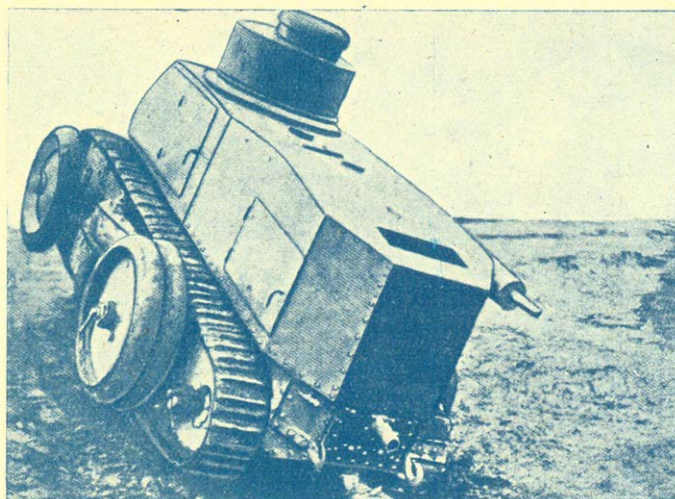
Samochód tak wyposażony można było względnie łatwo prowadzić tyłem, rozwijał on jednak przy jeździe tyłem stosunkowo nieznacznie tylko szybkość (równą mniej więcej szybkości podczas jazdy I-ym biegiem).

Aby usunąć tę niedogodność niektórzy konstruktorzy ustawili w tyle samochodu drugi kompletny silnik (Jeffery). Rozwiązanie to jednak było absolutnie niezadawalające ze względu na koszt budowy i ciężar samochodu, to też zostało całkowicie zarzucone.



Podwozie samochodu pancernego Ehrhardt M 1.

Objaśnienie: 1) zderzak przedni, 2) chłodnica, 3) wentylator, 4) silnik, 5) przewód wodny, 6) rura wydechowa, 7) koło rozpędowe, 8) sprzęgło dyskowe, 9) ster przedni, 10) przednia rączka hamulca ręcznego, 11) przednia rączka biegów, 12) skrzynka biegów, 13) przekładnia włączająca prowadzenie przednie lub tylne, 14) zbiornik benzyny, 15) rama i jej wzmocnienia, 16) zapasowy tylny zbiornik benzyny, 22) ster tylny, 23) przekładnia tylna, 24) tylna rączka biegów.



Czechosłowacki samochód pancerny „Kolohousenka” podczas użycia napędu kołowego (posiada i koła i gąsienice).

Natomiast b. celową okazała się budowa skrzynki biegów z rewersem, gdzie wskutek dodatkowego przeniesienia napędu przez system kół zębatach, samochód może posuwać się przodem i tyłem z tą samą szybkością.

Skrzynki biegów z rewersem stosuje się obecnie w wielu samochodach pancernych (White, Benz, Ehrhardt, Skoda itd).

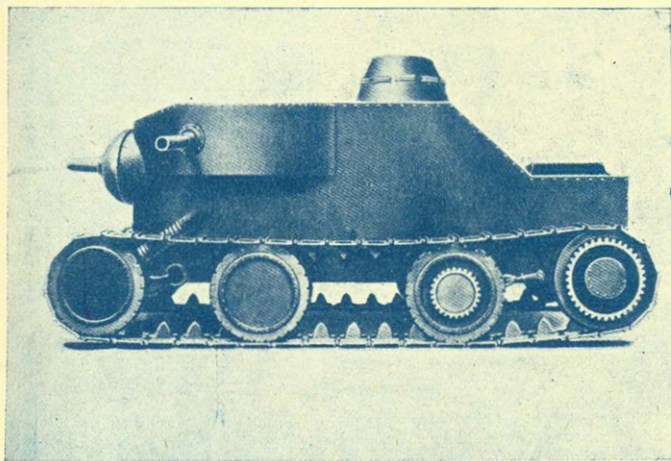
W niektórych samochodach (np. Benz M 21, Ehrhardt M 21 itd) zastosowano prowadzenie całkowicie tylne, t. zn., że kierowca przy tylnym sterze posiada również swoją dźwignię biegów.

Przeniesienie napędu. Przeniesienie napędu ze skrzynki przekładniczej na koła w ogromnej większości stosuje się kardanowe; wyjątek pod tym względem stanowią samochody: Garford i Austin gąsienicowe, w których zastosowano przeniesienie napędu łańcuchowe.

Napęd. Kołowe samochody pancerne mogą rozwijać stosunkowo dużą szybkość (do 60 klm/g i więcej), są jednak przywiązane do dróg i normalnie nie mogą z nich zjeżdżać; czołgi przebywają swobodnie poryty teren, poruszają się jednak zbyt wolno (jeden z najszybszych czołgów z czasów wielkiej wojny, lekki czołg Renault, rozwijał po dobrej drodze szybkość dochodzącą zaledwie do 8 klm/g!).

Dążono więc do posiadania uniwersalnych lekkich wozów bojowych, mogących przebywać szybko duże przestrzenie drogami i poruszać się swobodnie w przeciętnym dzikim terenie.

Wysiłki konstruktorów zmierzają-



Wóz bojowy Walther-Chriestie posiada napęd kołowy i gąsienicowy.

ce do osiągnięcia tego celu poszły 3 drogami: stworzono samochody o napędzie:

- 1) mieszanym kołowo-gąsienicowym (np. samochód Citroën-Kegresse, Crossley-Martel, Carden-Lloyd),
- 2) kołowym i gąsienicowym przyczem stosuje się na zmianę jeden lub drugi zależnie od okoliczności (np. samochody Kolohousenka, Chenillette, Chriestie itd),
- 3) kołowym specjalnym (systemu Pavesi lub 3 osiowym).

Rozwiązanie pierwsze jest o tyle niekorzystne, że samochody te poruszają się wprawdzie swobodnie po piasku niezależnie od dróg i mogą pokonywać duże nawet wzniesienia, nie mogą jednak ze względu na pozostawienie przednich kół przebywać wąskich rowów ani żadnych przeszkód.

Rozwiązanie drugie, dałoby się jeszcze podzielić na dwa typy: francuski (samochód posiada i koła i aparat gąsienicowy, stale dźwiga więc dość znaczny ciężar) i amerykański (samochód nie posiada specjalnego aparatu gąsienicowego; gąsienicę zakłada się na koła, których jest zazwyczaj 6 lub 8).*)

Samochody tego typu posiadają jednak jedną wielką wadę: zmianę napędu z gąsienicowego na kołowy lub odwrotnie trwa około 10—15 minut i wymaga pracy całej obsługi na zewnątrz samochodu. Ponieważ w styczności z nieprzyjacielem podobnej zmiany napędu, gdy samochód jest nietylko przykuty do miejsca, lecz nawet nie może walczyć ogniem, dokonywać nie można, trzeba je-

szcze przed wejściem do akcji bojowej przechodzić na znacznie wolniejszy napęd gąsienicowy.

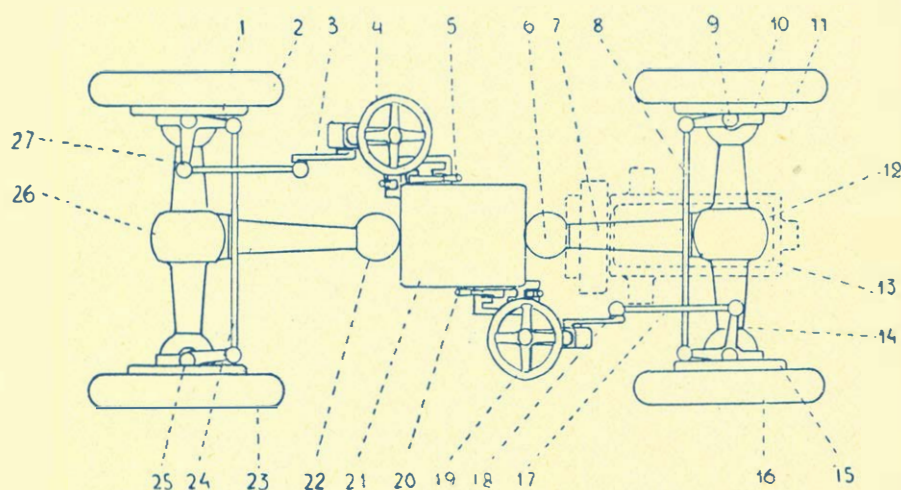
Samochody trzeciego typu (Pavesi) doskonale pokonywują nierówności terenu i przeszkody do 1,2 m. wysokości, przyczem używają stale tego samego napędu. Wprawdzie rozwijają one stosunkowo niewielką szybkość (do 20—25 klm/g) — wynikało to jednak stąd, że do budowy samochodów pancernych tego typu użyto podwozi ciągników, które nie posiadały większej szybkości, gdyż nie była im ona potrzebna. Budując specjalne podwozia dla samochodów tego typu można by łatwo szybkość tą zwiększyć.

Podwozia samochodowe trzyosiowe nie były zdaje się dotychczas stosowane do budowy samochodów pancernych — choć ze względów na łatwość przystosowania się do każdego terenu i dość dużą szybkość — mogłyby być zastosowane z korzyścią.

Dopływ benzyny. W budowie ogromnej większości samochodów pancernych daje się zauważyć dążność do stosowania dopływu benzyny pod własnym ciężarem. System ten jest najpewniejszy i najprostszy, tak ważny zaś w samochodach względem zachowania niskiej linii nadwozia, nie jest tu brany pod uwagę.

W niektórych samochodach o dużym litrażu, gdzie z powodu braku miejsca nie da się umieścić całego przewożonego zapasu benzyny nad silnikiem, stosuje się 2 zbiorniki: jeden pod ciśnieniem, a drugi pod własnym ciężarem.

Zapalanie. We wszystkich nowoczesnych samochodach pancernych do uruchamiania silnika stosuje się prócz korby ręcznej i starter. Ciekawą nowość pod tym względem przedstawia niemiecki samochód opancerzony do przewożenia piechoty (zabiera on



Podwozie samochodu pancernego P. A. I.

Objaśnienie: 1) bęben hamulca, 2) koło tylne, 3) ramię kierownicze, 4) ster tylny, 5) przednia rączka biegów, 6) przegub kardanowy, 7) wał kardanowy, 8) drążek poprzeczny, 9) zwrotnica, 10) bęben hamulcowy, 11) koło przednie, 12) dyferencjał przedni, 13) silnik, 14) półoska, 15) bęben hamulca, 16) koło przednie, 17) drążek podłużny, 18) ramię kierownicze, 19) ster tylny, 20) tylna rączka biegów, 21) skrzynka biegów, 22) przegub kardanowy, 23) koło tylne, 24) drążek poprzeczny, 25) sworzeń zwrotnicy, 26) dyferencjał tylny, 27) zwrotnica.

*) Gąsienice gumowe, które są rozcięte, układa się na ziemi i samochód wjeżdża na nią. Należy wówczas zablokować przednie koła i połączyć końce gąsienic.

15 ludzi w pełnym wyekwipowaniu, a każda dywizja piechoty posiada 15 takich samochodów), który prócz starteru i korby z przodu samochodu posiada identyczną korbę z tyłu samochodu. Jeśli starter zawiedzie, wówczas zależnie od tego z której strony znajduje się nieprzyjaciel można uruchomić silnik przy pomocy drugiej korby.

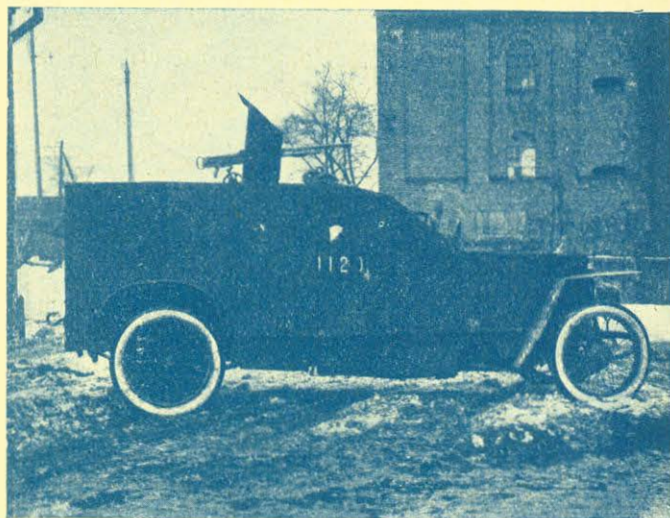
Oświetlenie. Oświetlenie prawie wszędzie już stosuje się elektryczne: jest ono nie tylko silniejsze i wygodniejsze w użyciu, lecz daje się łatwo zapalać i gasić z siedzenia kierowcy, co w warunkach bojowych jest b. ważne.

Nadwozie pancerne. Poważną trudność przy budowaniu nadwozi pancernych stanowi połączenie dwóch sprzecznych z sobą wymagań:

- 1) maximum bezpieczeństwa dla załogi i
- 2) minimum wagi pancerza.

Faworyzowanie jednego z tych warunków kosztem drugiego daje zawsze ujemne rezultaty.

Jako typowe przykłady takich właśnie niefortunnych rozwiązań możnaby wziąć francuskie samochody pancerne Peugeot i Renault, otwarte z góry, w których obsługa karabinu maszynowego jest odsłoniętą niemal do połowy z boków i z tyłu. Jako przykład przeciwny możnaby przytoczyć niektóre z samochodów ciężarowych, pancerzonych prowizorycznie w czasie wojny; budowano małe fortece, których



Francuski samochód pancerne Peugeot.

ciężar przekraczał znacznie nośność danego podwozia. Działo się to dla tego, że konstruktorzy nie rozporządzając odpowiednim materiałem, starali się jakoś pancerza zastąpić jego grubością.

Blacha pancerna. Lekkie a zarazem silne opancerzenie można wykonać tylko używając pierwszorzędного materiału. Obecnie stosujemy stal chromoniklową (lub z zawartością innych pierwiastków wysokowartościowych np. wanad, uran). Wyrób blach pancernych jest bardzo trudny — pancerz zbyt miękki pociski przebijają b. łatwo, pancerz zaś zbyt twardy pod wpływem uderzeń pęka i daje odpryski z wewnętrznej strony.

Nowoczesne blachy pancerne wykonywane są ze stali wysokowartościowej ciągliwej (amortyzującej drgania cząstek stali powstające pod wpływem siły uderzenia pocisku), natomiast zewnętrzną warstwę posiadają bardzo twardą, co osiągamy przez jej cementację.

Grubość blachy pancernej używanej do pancerzenia samochodów, waha się zależnie od typu samochodu i pancerza, od 3 do 12 mm.

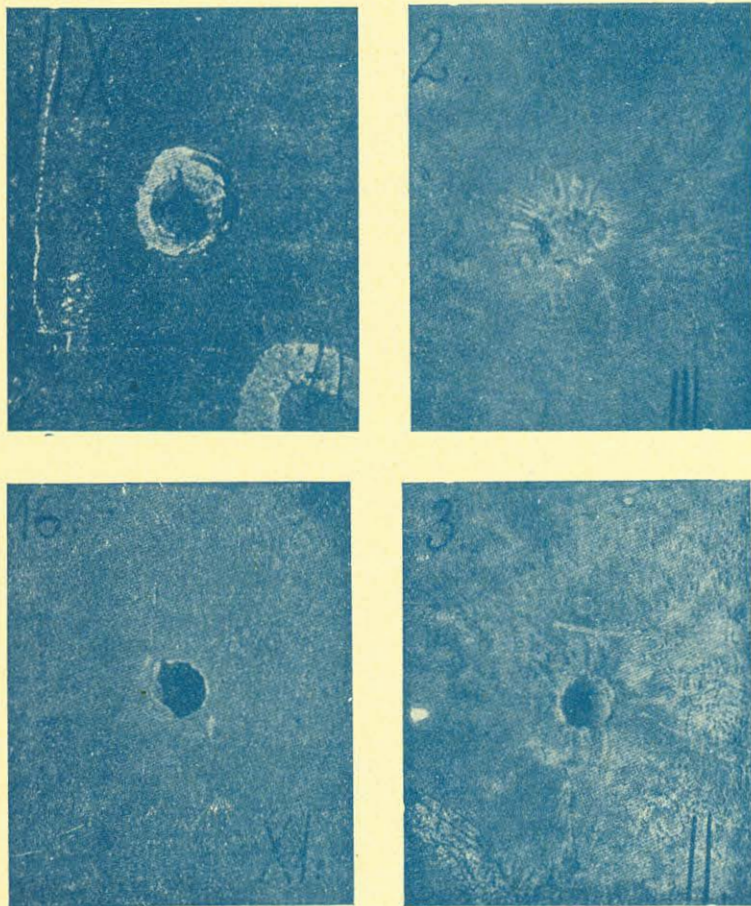
Kształt opancerzenia. Pocisk najłatwiej przebija pancerz, gdy uderza weń prostopadle lub pod kątem możliwie do prostego zbliżonym, uderzając skośnie t. j. pod kątem ostrym pocisk ześlizguje się.

Wykorzystując to, konstruktorzy usiłują przy budowie nadwozi pancernych unikać płaszczyzn pionowych, zastępując je skośniami lub kulistymi.

Zastosowanie powierzchni skośnych pozwala na zmniejszenie grubości pancerza

Czesi w swym samochodzie pancernym P. A. II uniknęli zupełnie płaszczyzn nadając pancerzowi kształt skorupy żółwia.

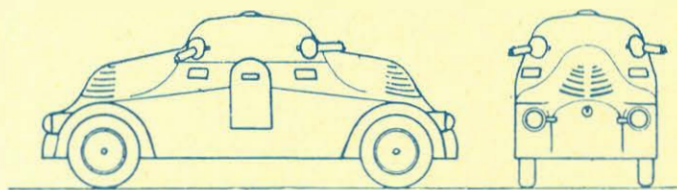
Kulisty pancerz jest bardzo korzystny, jednak wyrób takiego pancerza jest ogromnie trudny i kosztowny; płyty pancerne, posiadające często inną krzywiznę wewnętrzną niż zewnętrzną krzywią się podczas hartowania.



Stalowe blachy pancerne grubości 7—8 mm., ostrzeliwane z odległości 100 m. z karabinu Mausera 7 . 92.

To też w następnym swym typie samochodu pancernego P. A. II powierzchnię kulistą zastąpiono mozaiką małych skośnych płaszczyzn, nie dłuższych niż 20—35 cm.

Kształtem swym nadwozia pancerne różnią się ogromnie, jednak można je sprowadzić do kilku zasadniczych części składowych; będą to:



Czechosłowacki samochód pancerny P. A. II.

- 1) skrzynka pancerna w której mieści się silnik, (dostęp powietrza zapewniono przez specjalne żaluzje, które w niektórych samochodach dają się przy pomocy dźwigni otwierać i zamykać z wewnątrz),
- 2) skrzynka pancerna stanowiąca właściwe wnętrze wozu bojowego, (wraz z osłoną kierowcy przy przednim i tylnym sterze),
- 3) umieszczenie broni,
- 4) osłony niektórych części podwozia i osprzętu, np. karter dyferencjału, reflektory itd.

Zasadniczo nadwozia pancerne można podzielić na 2 typy: całkowicie opancerzone i otwarte z góry (niesłusznie u nas zwane pościgowymi, gdyż samochód ten będzie wykonywał identyczne zadania co poprzedni, aczkolwiek przedstawia mniejszą wartość bojową).

Większość żywotnych części maszyny, wrażliwej bardzo na uszkodzenia, mieści się od dołu, aby więc je zabezpieczyć w cięższych samochodach stosuje się „podłogę” pancerną (grubości około 3 mm), zabezpieczającą całkowicie od odłamków granatów.

Pozatem niektóre ciężkie samochody pancerne, zwłaszcza niemieckie, są wyposażone w tarcze pancerne chroniące koła.

Obserwacja. Do obserwacji kierowców i załogi służą okienka, które można dowolnie podnosić i przysmykać.

W niektórych samochodach dowódca wozu posługuje się peryskopem, dającym mu pole widzenia 300°. Jest to pożądane zwłaszcza wtedy, gdy miejsce przeznaczone dla dowódcy wozu znajduje się nie w ruchomej wieżyczce, lecz obok kierownicy — skąd miałby on bardzo ograniczone pole widzenia.

W każdym samochodzie pancernym znajduje się 2 drzwi (z wyjątkiem b. małych np. Ford, lub otwartych z góry, które posiadają tylko jedno drzwi).

Drzwi są zamykane od wewnątrz, przyczem z łatwo zrozumiałych powodów drzwi są umieszczone z przeciwnych stron samochodu, względnie jedno drzwi z boku a drugie z tyłu samochodu.

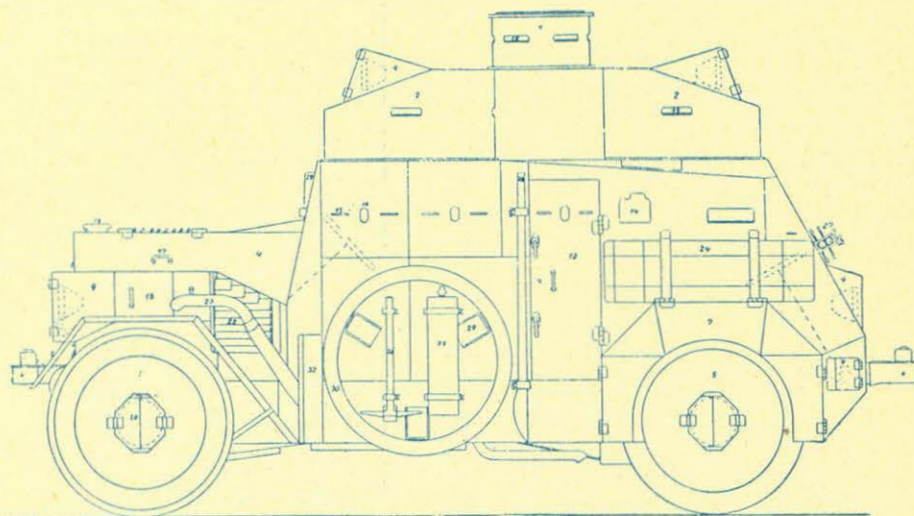
Urządzenie wnętrza samochodu pancernego. W lekkich samochodach pancernych, w których wszystkie inne względy poświęcone były zmniejszeniu ciężarów, załoga pracuje w bardzo ciężkich warunkach.

Przedewszystkiem daje się we znaki gorąco (we wnętrzu czołga niemieckiego A VII Wagen temperatura w czasie walki dochodziła do + 86°C!) ciemność (nawet przy zupełnie otwartych wszystkich okienkach samochodu panuje półmrok), trudność oddychania (powietrze jest bowiem gorące i przesycone wonią rozgrzanych smarów i benzyny i zatrute tlenkiem węgla wydzielającym się obficie przy spalaniu prochów), wreszcie huk (praca silnika na jałowym biegu i huk wystrzałów).

Pozatem wskutek ciasnoty przy wszystkich wstrząśnieniach samochodu załoga uderza głową i ramionami o wystające części wyekwipowania samochodu, broń lub pancerz.

Ciężkie samochody pancerne niemieckie budowane już po wojnie (typ M 21) pod tym względem wyróżniają się korzystnie, są bowiem urządzone z pewnym komfortem, gdyż posiadają:

- 1) wnętrze samochodu wybite grubym wołokiem i zaopatrzone w liczne uchwyty skórzane (wykładanie wnętrza samochodu wołokiem było stosowane i w innych samochodach — prócz w. w. dodatniej strony — wołok zatrzymuje ewentualne odpryski z pancerza),



Niemiecki samochód pancerny Daimler.

- 2) oświetlenie elektryczne wnętrza samochodu,
- 3) wentylatory do odświeżania powietrza,
- 4) od stanowiska dowódcy wozu do siedzenia przedniego i tylnego kierowcy przeprowadzone są tuby, przy pomocy których dowódca wydaje rozkazy.

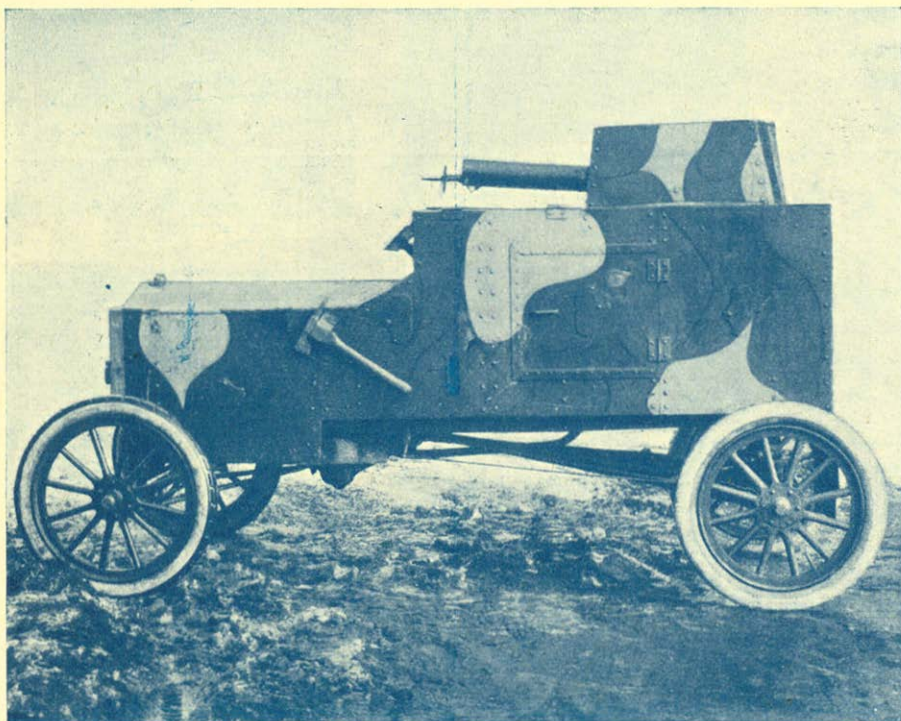
Podkreślić należy jeszcze b. pomysłów inowacje: w samochodach tych można dolewać wody do chłodnicy z siedzenia kierowcy, jak również dostać się (po wyjęciu przedniej deski) do magneta, świec i karburatora nie opuszczając ani na chwilę wnętrza samochodu — co ma doniosłe znaczenie w razie potrzeby usunięcia jakiegoś niedomagania silnika podczas walki.

Malowanie ochronne. W celu zamaskowania od obserwacji nieprzyjaciela samochody pancerne maluje się na kolor ochronny t. zw. Camouflage (niem. Chamäleonanstrich) t. j. plamami z czterech lub trzech kolorów najczęściej spotykanych w terenie (ciemnozielony, ciemnobronzowy, piaskowy i czarny).

Dzięki takiemu pomalowaniu przy obserwacji z większej odległości kształty samochodu pancerne go stojącego w miejscu jakby „rozpływają się”.

Uzbrojenie. Uzbrojenie samochodów pancernych jest b. różnorodne i zależy od typu samochodu, może więc być:

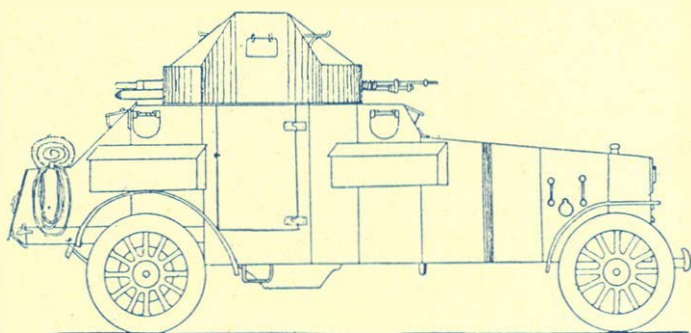
- 1) 1 karabin maszynowy (np. samochody pancerne Ford, Chenillette, Crossley-Martel itd),
- 2) 1 karabin maszynowy lub działko małokalibrowe (np. samochody Citroën-Kegresse, Peugeot itd),
- 3) 2 karabiny maszynowe (np. samochody pancerne Austin, Fiat itd),
- 4) 3 karabiny maszynowe (np. samochody Lancia i Fiat 604),
- 5) 4 karabiny maszynowe (większość samochodów pancernych prowizorycznie i samochód P. A. II i P. A. III),
- 6) 5 karabinów maszynowych i więcej (np. samochód pancerny Ehrhardt, Daimler itd),



Samochód pancerny Ford w opance zeniu inż. Tańskiego.

- 7) 1 karabin maszynowy i działko małokalibrowe (samochody pancerne White i Lancia,
- 8) działko polowe (np. samochód pancerny Pavesi Auto-Tank, Packard, Pierce),
- 9) działko polowe i trzy karabiny maszynowe (samochód pancerny Garford).

Indywidualną broń załogi samochodów pancernych



Samochód pancerny White.

nych stanowią rewolwery lub karabinki i granaty ręczne.

Sposób umieszczenia broni. Oceniając wartość intensywności ognia, jaką dany samochód rozporządza, nie wystarczy stwierdzić ile i jaka broń jest umieszczoną na samochodzie — lecz i jak została umieszczoną, gdyż często ma to znaczenie decydujące.

Najkorzystniejsze jest umocowanie broni w wieżyczce obrotowej, gdyż wówczas broń ma pole ostrzału 360°.

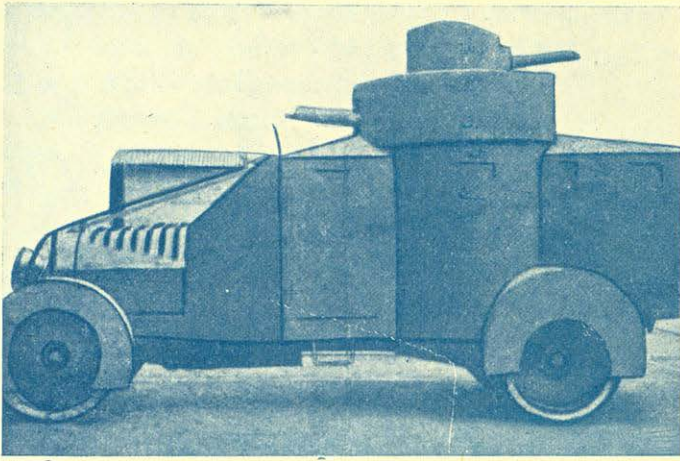
Najmniej korzystne jest umocowanie broni w wycięciach ścian (stosowane było głównie na początku wojny, później zaś w samochodach pancernych prowizorycznie jako łatwiejsze do wykonania), pole ostrzału broni waha się od 70 do 90°.

Umieszczenie broni, jeśli uzbrojenie samochodu składa się z jednego karabinu lub działka, nie nastręcza trudności decyzji: niemal z reguły stosujemy wieżyczkę obrotową.

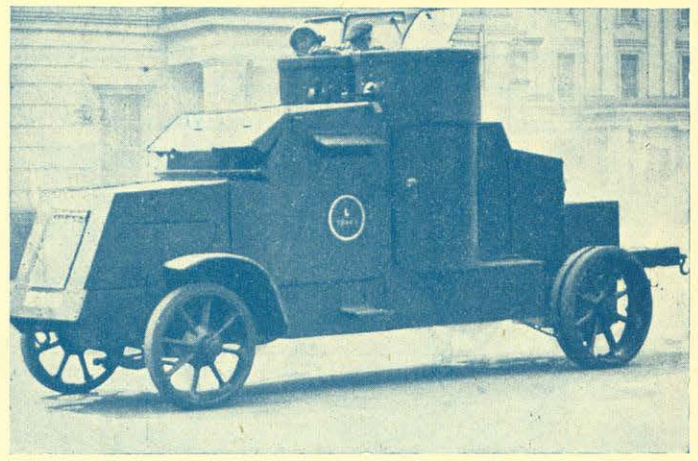
Nieco więcej trudności sprawia rozmieszczenie kilku karabinów maszynowych.

Znamy i stosujemy najczęściej następujące rozwiązania:

- 1) uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe — każdy w oddzielnej wieżyczce obrotowej. Zależnie od umieszczenia wieżyczek symetrycznie obok siebie lub na ukos — pole ostrzału z każdej wieżyczki waha się od 280 do 320°, przyczem karabiny maszynowe mogą strzelać równo-



Samochód pancerny Lancia.



Angielski samochód pancerny Austin.

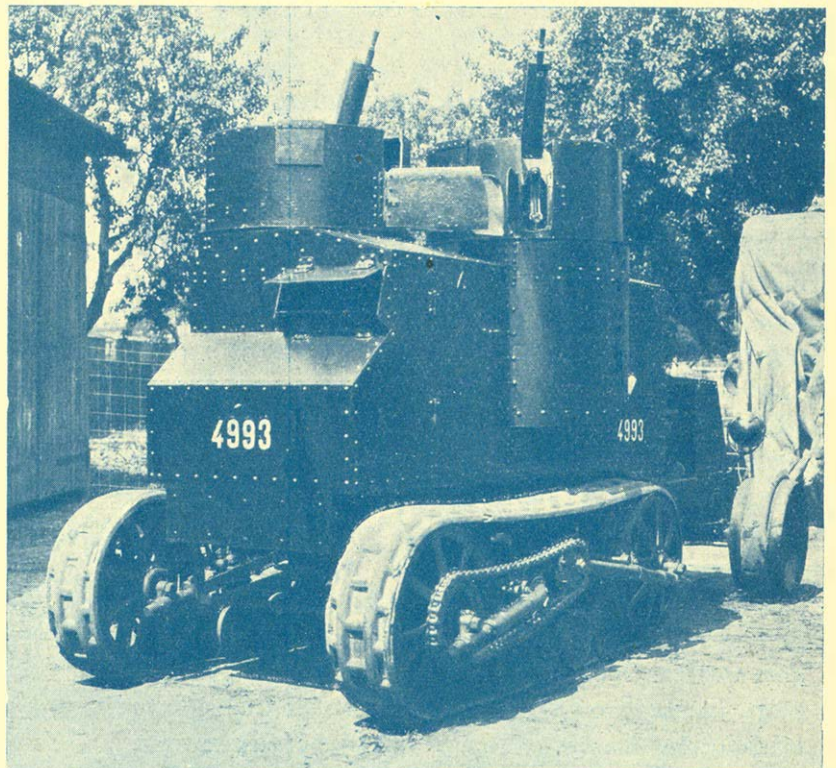
częśnie w różnych kierunkach (sam. pancerne Austin, Fiat, Benz M 21 itd).

- 2) uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe — umieszczone równolegle we wspólnej wieżyczce. Pole ostrzału 360° — jednakże oba karabiny mogą strzelać tylko w jednym kierunku. Rozwiązanie to ma złe i dobre strony: niemożność ostrzeliwania jednocześnie różnych kierunków — łatwość skoncentrowania ognia na jednym, najważniejszym celu np. samochód pancerny Fiat 501).
- 3) uzbrojenie: 1 karabin maszynowy i działko małokalibrowe. Broń umieszczona jest we wspólnej obrotowej wieżyczce, na przeciw siebie w przeciwnie strony. Ostrzał z każdej broni 360° — lecz jednocześnie obie bronie nie mogą strzelać. (Rozwiązanie to zastosowane w samochodzie White należy uznać za szczęśliwe, gdyż dzięki niemu mimo różnorodnego uzbrojenia samochodu, nie został zwiększony zbyt jego ciężar, ani załoga).
- 4) uzbrojenie: 3 karabiny maszynowe. Broń została umieszczona równolegle w wieżyczce obrotowej, nad nią znajduje się druga wieżyczka obrotowa mniejsza z 1 karabinem maszynowym. Pole ostrzału dla każdej wieżyczki wynosi 360°, przy czym wieżyczki mogą jednocześnie strzelać w różne strony (samochody Lancia, Fiat 604, P. A. I.).
- 5) Umieszczenie broni (1—4 karabiny maszynowe) w wycięciach ścian bocznych. Rozwiązanie to nie jest szczęśliwe: wielki ciężar i duży koszt w porównaniu z niewielką intensywnością ognia; rzadko bowiem się zdarza, by trzeba było prowadzić ogień jednocześnie we wszystkich kierunkach, wiele zaś kierunków pozostanie „martwych”



Samochód pancerny Peerless.

t. j. takich, których nie można ostrzelać bez zmiany położenia samochodu. Rozwiązanie to



Samochód panc. Austin (gąsienic.) przystosowany do zwalczania pławowców.

było stosowanie na początku wojny, później w samochodach pancierzonych prowizorycznie, ostatnio w samochodzie Chenillette.

- 6) uzbrojenie: 5 karabinów maszynowych, z nich cztery umieszczone jak poprzednio, a piąty w obrotowej wieżyczce.

Rozwiązanie to jest nieco szczęśliwsze niż

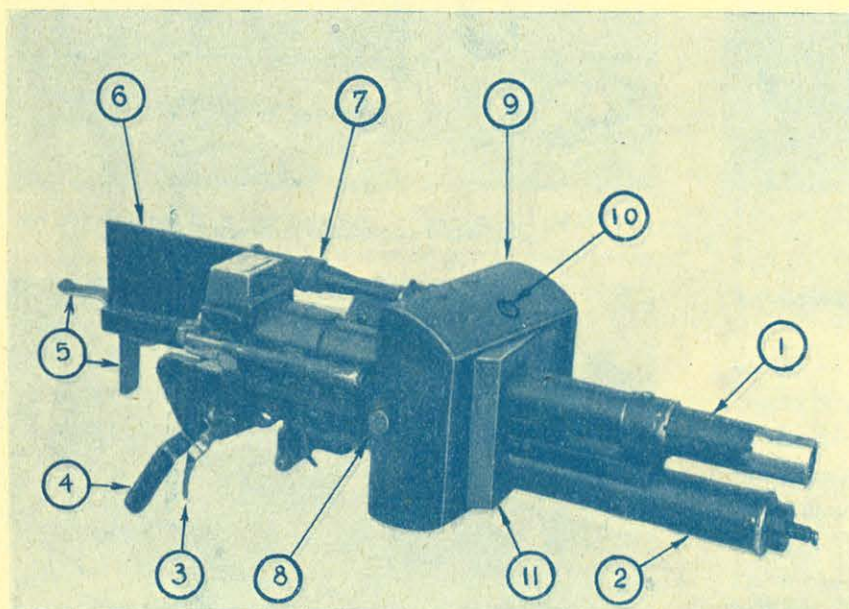
kierunku skupić ogień 2 karabinów maszynowych. Jednakże konstrukcja ta jest również zbyt ciężką i kosztowną (broń i ludzie) w porównaniu ze swą wartością ogniową.

Rozwiązanie to było b. chętnie stosowane przez konstruktorów niemieckich na początku wojny (samochody pancerne: Daimler M 15, Ehrhardt M. 15 i 17/19, Büssing itd).

Umocowanie broni. Na zakończenie pragnąłbym dodać jeszcze słów kilka o samym umocowaniu broni.

Ze względu na zupełnie inne warunki prowadzenia ognia z ziemi niż z drgającego wskutek pracy silnika *) samochodu **), umocowanie broni na samochodzie powinno być skonstruowane tak, by strzelec mógł możliwie łatwo i szybko zmieniać punkt celu, czyli „utrzymywać cel stałe na musze” — pomimo drgania samochodu. Dlatego najpraktyczniejszym jest umocowanie broni w łożysku kardanowym lub kulkowym pozwalającym na swobodny posuw broni w kierunku pionowym i bocznym.

Pożądane jest, by umocowanie broni przystosowane było również do prowadzenia ognia pod dużym kątem w górę — w celu zwalczania płatowców nieprzyjacielskich.



Umocowanie broni typu krzyżakowego stosowane na czołgach i samochodach pancernych.

opisane wyżej (5), gdyż dzięki dodaniu obrotowej wieżyczki można w najważniejszym

Samochody dostawcze Monos

Nowoczesne formy życia ekonomicznego, wyrażające się w dążeniu do masowej produkcji w przemyśle, masowej sprzedaży w handlu, silnem współzawodnictwie i dążeniu do usprawnienia obrotu handlowego, zmuszają do całkowitego przystosowania wszystkich pomocniczych środków do wymagań dnia dzisiejszego. Zagadnienie odpowiedniego zreorganizowania transportu towarów nabrało w związku z tem cech niezwykle palących, albowiem jest to właśnie dziedzina, w której braki dotychczasowego systemu najbardziej dają się we znaki. Stary konny aparat dostawczy lub posiłkowanie się specjalnymi firmami ekspedycyjnymi nie dawało już oddawna żadnych pomyślnych rezultatów, wpływając hamująco na rozwój handlu i przemysłu. Rozwijający się przemysł samochodowy usiłował zaradzić tym brakom tworząc specjalny typ samochodów towarowych, które też szybko wyparty dotychczasowy system transportów konnych. Tem niemniej jednak sprawa dostawy towarów nie znalazła w ten sposób całkowitego rozwiązania. Samochody towarowe, kosztow-

ne w nabyciu i drogie w eksploatacji, znalazły szerokie zastosowanie w masowym transporcie towarów, przy dostawie natomiast drobnych i lżejszych przedmiotów pracowały wysoce nieekonomicznie. Zagadnienie, w jaki sposób należy zorganizować dostawę towarów o małej wadze i objętości poszczególnych sztuk, bez konieczności wielkich inwestycji jednorazowych i ponoszenia następnie nierentujących się kosztów eksploatacji, znalazło swe rozwiązanie dopiero z chwilą stworzenia typu wozu specjalnie dostawczego, wyposażonego w ostatnie zdobycze techniki samochodowej, z małym ciężarem własnym, o dużej ładowności i nośności.

Samochód trzykołowy Monos, którego nie należy porównywać z żadnymi motocyklami towarowymi, odpowiadający całkowicie tym warunkom, czyni zadość wszystkim wymaganiom stawianym dla tego typu wo-

*) Którego z łatwo zrozumiałych przyczyn nie można zatrzymywać.

**) O strzelaniu z samochodu będącego w ruchu nie mówię już nawet.

zów przez przemysł, handel, rzemiosło i rolnictwo i stanowi doskonale rozwiązanie tej ważnej dla rozwoju obrotu towarowego sprawy.

Przemysł i handel w Polsce, w dążeniu do zmodernizowania swych placówek, muszą w najkrótszym czasie usprawnić swój aparat przewozowy, bez którego racjonalnego zorganizowania rozszerzenie wewnętrznego rynku zbytu jest nie do pomyślenia. Bogate doświadczenie innych państw daje możliwość zastosowania tych środków transportowych, które naprawdę okazały się celowe i ekonomiczne. Dla dostawy towarów nie-masowych takim idealnym środkiem przewozowym jest samochód dostawczy Monos, silny, ładowny, tani — dlatego też jest on niezbędny dla każdego kupca i przemysłowca.

Samochody Monos wyposażone są w specjalny silnik znanej angielskiej firmy JAP. Silnik ten jest jednocyldrowy o wymiarach 70×90 mm., pojemności 350 cm^3 i mocy 8,5 KM. Oliwienie silnika przy pomocy automatycznej pompy, pozostałych zaś mechanizmów przy pomocy pompy Meyrela pod ciśnieniem. Zapalanie magnesem lub od akumulatora.

Sprzęgło warstwowe działa pod impulsem pedału nożnego. Przekładnia posiada trzy biegi naprzód i jeden w tył. Starter nożny. Napęd koła tylnego łańcuchem $5/8 \times 3/8$ ".

Kierowanie systemem samochodowym z kierownicą ślimakową gwarantuje pewną i wygodną jazdę oraz wielką zwrotność.

Rama z blachy stalowej tłoczonej o przekroju kozytkowym, silnie wiazana. Rozstęp kół przednich wynosi 1400 mm., co daje dużą powierzchnię ładunkową. Niska budowa wozu zapewnia zupełną równowagę. Oś tylna jest zbudowana w sposób umożliwiający wyjęcie koła bez potrzeby dokonywania jakiegokolwiek rozbiórki. Hamulce działają na wszystkie trzy koła. Zawieszenie na długich miękkich resorach wykonanych z najlepszych materiałów. Koło tylne podwójnie

resorowane. Koła tarczowe wymienne wyposażone w pneumatyki balonowe niskiego ciśnienia $27 \times 3,85$. Siedzenie kierowcy bardzo wygodne, zawieszone na



Samochód dostawczy Monos.

doskonałych sprężynach. Błotniki z blachy stalowej, silnie umocowane.

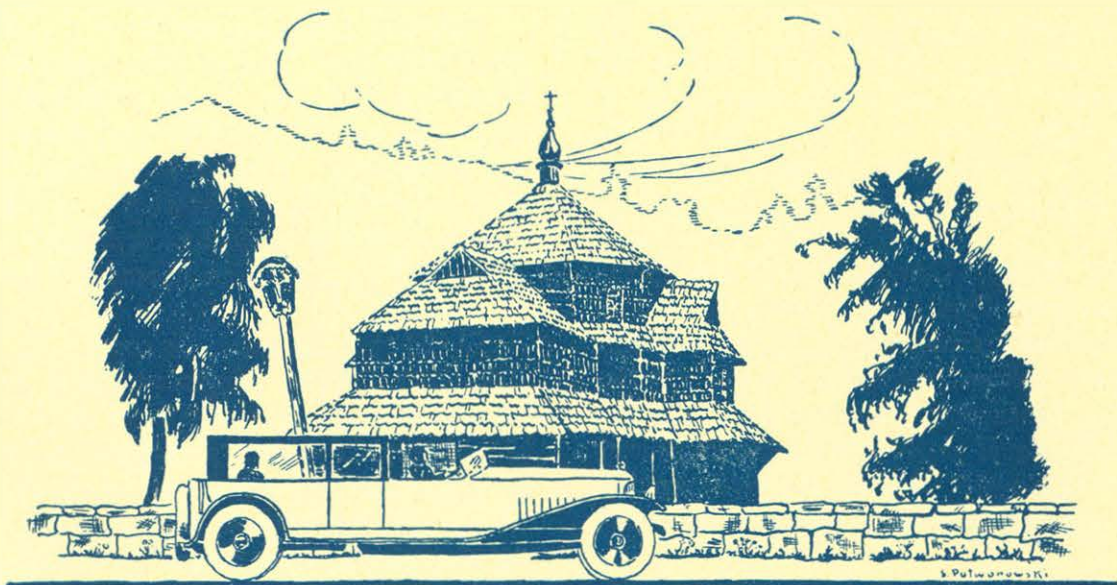
Oświetlenie elektryczne z baterią lub instalacją Boscha. Dwa reflektory z dwiema żarówkami każdy; oświetlenie tablicy rejestracyjnej. Sygnał elektryczny lub ręczny.

Wymiary samochodu Monos są następujące: rozstęp osi 2050 mm., długość 3130 mm., szerokość 1650 mm., wysokość 1300 mm. Całkowita waga wozu około 350 kg. Nośność 500 kg. oprócz kierowcy.

Zużycie benzyny wynosi zaledwie 5 litrów na 100 klm., a oliwy 0,6 litra na 100 klm. Szybkość przy pełnym obciążeniu 50 klm g

Nadwozia wykonywane są jako skrzynki lub platformy, bądź też jako nadwozia specjalne. Normalny wymiar skrzynki z podnoszonym dachem i drzwiczkami z przodu wynosi $1500 \times 1200 \times 800$ mm.

Wyłączne przedstawicielstwo samochodów dostawczych Monos na Polskę i w m. Gdańsk posiada firma Leon Bregman w Warszawie.



ELISBOBROWSKY I SŁUBICKI INŻ.
ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I AUTORYZOWANA OBSŁUGA**DELCO-REMY**LICZNIKI AC I AKUMULATORY WILLARD
WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74, TELEFON 301-48
ZAMIEJSCOWE ZLECENIA ZAŁATWIAMY ODWROTNĄ POCZTĄ.

K R O N I K A

Warszawa posiadała autobusy. Nareszcie doczekaliśmy się uruchomienia w stolicy autobusów. Narazie uruchomiono pierwszą linię nazw. A z placu Teatralnego na plac Zbawiciela — przez ul. Wierzbową — Plac Saski — Mazowiecką — Plac Napoleona — Szpitalną — Bracką — Nowogrodzką — Kruczą — Mokotowską. Autobusy marki Somua odznaczają się nie tylko estetycznym wyglądem, ale i wykazują wysokie zalety mechaniczne, do których zaliczyć należy doskonałe zawieszenie, elastyczność i bezszumność silnika, potężne hamulce i świetny mechanizm sterowy. Urządzenie karoserji bardzo wygodne graniczy z luksusem, do którego nie przyzwyczailiśmy nas „demokratyczne” tramwaje. Pierwsza linja autobusów obsługiwana jest znakomicie. — Gęstość ruchu (co 5 minut) — dzięki czemu unika się tłoku, uprzejmość personelu, do czego nie przyzwyczailiśmy nas również tramwaje, ostrożna i równa jazda kierowców czynią z pierwszych autobusów warszawskich idealny środek komunikacji publicznej, który w krótkim czasie zyskał już sobie całkowitą sympatię publiczności warszawskiej. Nasuwa się mimowoli porównanie z tramwajami warszawskimi, które cechuje tyleż wad, co zalet nowe autobusy. Czyż ta pierwsza próba nie jest już dostatecznie przekonującym argumentem za koniecznością usunięcia tramwajów ze śródmieścia i zastąpienia ich przez autobusy, które jak spodziewać się należało, na najwęższych nawet ulicach, jak np. Wierzbowej lub Mokotowskiej, absolutnie nie tamują ruchu ulicznego w przeciwieństwie do czerwonych zawalidrogów — tramwajów. Zresztą zauważyć należy, że organizacja i obecne kierownictwo autobusów warszawskich znajduje się w rękach świetnego i doświadczonego specjalisty inż. Dąbrowskiego, który, nie będąc przekonany, podobnie jak inni wielkorządcy magistraccy o swojej wysokiej doskonałości i nieomyślności — wołał oprzeć się na wypróbowanych wzorach zagranicznych. I dla tego stworzył on organizację wzorową i sympatyczną.

Grand Prix Marny. Czwarte z kolei wyścigi samochodowe o Grand Prix Marny, rozegrane w dniu 8 lipca na obwodzie szosowym w Reims, odniosły pierwszorzędny sukces sportowy i organizacyjny. Startowało 38 samochodów. Po ożywionej i interesującej walce zwyciężył doskonały kierowca Chiron na samochodzie Bugatti. Dystans wyścigu wynosił 400 klm. w 50 okrążeniach toru. Rezultaty są następujące:

Kat. 2000 cm³: 1. Chiron (Bugatti) 3 g. 00 m. 47,4 s., szybkość średnia na godzinę 132 klm. 750 m., 2. Gauthier (Bugatti) 3 g. 21 m. 03,8 s.

Kat. 1500 cm³: 1. Auber (Bugatti) 3 g. 25 m. 01,2 s., szybkość średnia na godzinę 117 klm. 061 m.; 2. Tersen (Bugatti) 3 g. 36 m. 44,2 s.; 3. Delaroché (Bugatti) 3 g. 40 m. 28,6 s.

Kat. 1100 cm³: 1. Scarron (Amilcar) 3 g. 34 m. 50,4 s., szybkość średnia na godzinę 111 klm. 711 m., 2. Valette (Amilcar) 3 g. 36 m. 13, 4 s.; 3. d'Havincourt (Salmson) 3 g. 59 m. 42,2 s.

Damy triumfują na całej linii. W wyścigu 5-milowym, rozgranym na torze autodromu Brookland w dniu 7 lipca, zwyciężyła pani Scott na samochodzie Amilcar, a drugą była pani Mac Intosh na samochodzie Salmson. Dwie te damy pozostawiły w tyle siedmiu mężczyzn.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Niemiec. rozegrane zostały w niedzielę 8 lipca na torze Nürburg Ring. Rezultaty wypadły następująco:

Kat. 175 cm³ (12 okrążeń) — 1. Geiss (D. K. W.) 4 g. 14 m. 19,3 s., szybkość średnia na godzinę 80,2 klm.; 2. Crabtree (Excelsior) 4 g. 16 m. 43,1 s.

Kat. 250 cm³ (13 okrążeń) — 1. Crabtree (Excelsior) 4 g. 08 m. 01,3 s., szybkość średnia na godzinę 88, 5 klm.; 2. Longmann (O. K. Supreme) 4 g. 11 m. 55,1 s.

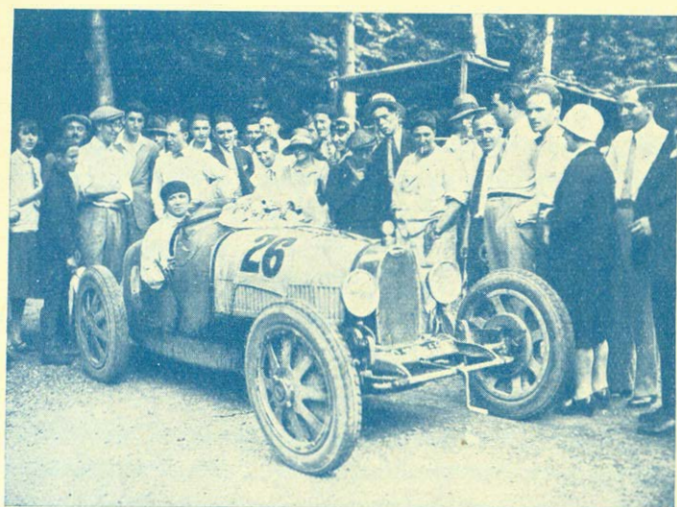
Kat. 350 cm³ (14 okrążeń) — 1. Gherzi (Norton) 4 g. 16 m. 41,4 s., szybkość średnia na godzinę 92,0 klm.; 2. Guthrie (Norton) 4 g. 18 m. 39,4 s.; 3. Himming (Zenith) 4 g. 24 m. 14,2 s.

Kat. 500 cm³ (15 okrążeń) — 1. Dodson (Sunbeam) 4 g. 18 s. 48,1 s., szybkość średnia na godzinę 98,3 klm.; 2. Walker (Rudge Whitworth) 4 g. 25 m. 25,1 s.; 3. Nott (Rudge Whitworth) 4 g. 25 m. 27 s.; 4. Soenius (B. M. W.) 4 g. 27 m. 10 s.

Kat. 1000 cm³ (15 okrążeń) — 1. Heck (Harley Davidson) 4 g. 51 m. 38,2 s., szybkość średnia na godzinę 87, 4 klm.; 2. Gosse (Tornax) 4 g. 58 m. 34,3 s.

Grand Prix dla pań. Czasopisma *Dimanche Auto* i *Le Petit Parisien* zorganizowały w dniu 15 lipca wyścigi dla pań na szosie w Saint Germain. Najgłówniejszym punktem programu był bieg o Grand Prix, do którego stanęło sześć kierowczyń. Rezultaty wyścigu, rozgranego na przestrzeni 150 klm. w 36 okrążeniach toru, wypadły następująco:

1. pani Versigny (Bugatti) 1 g. 27 m. 13,8 s., szybkość średnia na godzinę 92,6 klm.; 2. pani Meignan (Sizaire) 2 g. 10 m. 07,4 s.; 3. pani Lejeune (B. N. C.) 2 g. 10 m. 17,8 s.



Pani Versigny na samochodzie Bugatti wygrała Grand Prix dla Pań.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Belgii rozegrane zostały w dniu 15 lipca na szosie w Francorchamps koło Spa, przynosząc następujące wyniki:

Kat. 500 cm³: (dystans 417 klm.) — 1. Dodson (Sunbeam) 3 g. 43 m. 06,2 s., szybkość średnia na godzinę 112 klm.; 2. Demeuter (Rush) 4 g. 27 m. 29 s.

Kat. 350 cm³: (dystans 387 klm.) — 1. Trebord (La Mondiale) 4 g. 43 m. 14 s., szybkość średnia na godzinę 82 klm.

Kat. 250 cm³: (dystans 328 klm.) — 1. Crabtree (Excelsior) 3 g. 23 m. 39 s., szybkość średnia na godzinę 96 klm.; 2. Fondu (La Mondiale) 3 g. 23 m. 44 s.; 3. Thomas (Rex Acme) 3 g. 27 m. 15 s.

Kat. 175 cm³: (dystans 268 klm.) — 1. Geiss (D. K. W.) 2 g. 59 m. 30 s., szybkość średnia na godzinę 89 klm., rekord; 2. Crabtree (Excelsior) 3 g. 09 m. 02 s.

Wyścigi 200-milowe. Doroczne wyścigi 200-milowe dla samochodów do półtora litra pojemności, organizowane przez Junior Car Club, odbyły się w autodromie Brookland w dniu 21 lipca. Na torze ustawione zostały przeszkody z piasku, których omijanie imitowało branie zakrętów. Startowało 26 samochodów. Rezultaty wyścigów wypadły jak poniżej:

Kat. 1500 cm³: 1. Malcolm Campbell (Delage) 2 g. 34 m. 42 s., szybkość średnia na godzinę 126 klm. 075 m.; 2. Eyston (Bugatti) 2 g. 46 m.; 3. Kaye Don (Lea Francis) 2 g. 55 m.

Kat. 1100 cm³: 1. Balls (Amilcar) 3 g. 01 m., szybkość średnia na godzinę 106 klm. 048 m.; 2. Scott (Amilcar).

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Europy rozegrane zostały na szosie w Meyrin koło Genewy, w dniach 28 i 29 lipca. Rezultaty wypadły następująco:

Kat. 125 cm³: (dystans 205 klm.) — 1. Lehmann (Moser) 2 g. 33 m. 23 s.; 2. Brehm (Moser) 2 g. 34 m. 04 s.; 3. Tenni (G. D.) 2 g. 34 m. 05 s.; 4. Graf (Zehnder) 2 g. 40 m. 23 s.

Kat. 175 cm³: (dystans 205 klm.) — 1. Panella (Ladetto) 2 g. 10 m. 15 s.; 2. Brussi (Benelli) 2 g. 10 m. 24 s.; 3. Sourdöt (Monet Goyon) 2 g. 16 m. 05 s.; 4. Geiss (D. K. W.) 2 g. 17 m. 32 s.

Kat. 250 cm³: (dystans 298 klm.) — 1. Ashby (O. K. Supreme) 2 g. 52 m. 06 s.; 2. Porter (New Gerard) 2 g. 52 m. 50 s.; 3. Geisler (Guzzi) 2 g. 54 m. 14 s.; 4. Longmann (O. K. Supreme) 2 g. 54 m. 26 s.; 5. Perrotin (Terrot) 3 g. 02 m. 01 s.

Kat. 350 cm³: (dystans 400 klm.) — 1. Handley (Motosacoche) 3 g. 38 m. 07 s., szybkość średnia na godzinę 110 klm.; 2. Guthrie (Norton) 3 g. 40 m. 14 s.; 3. Martinelli (Motosacoche) 3 g. 44 m. 48 s.; 4. Himming (Zenith) 3 g. 57 m. 15 s.; 5. Woods (Norton) 3 g. 58 m. 11 s.

Kat. 500 cm³: (dystans 400 klm.) — 1. Handley (Motosacoche) 3 g. 19 m. 03 s., szybkość średnia na godzinę 120,5 klm.; 2. Nott (Rudge Whitworth) 3 g. 24 m. 04 s.; 3. Walker (Rudge Whitworth) 3 g. 24 m. 59 s.; 4. Franconi (Sunbeam) 3 g. 27 m. 48 s.

Kat. 350 cm³ z wózkami (dystans 149 klm.) — 1. Crabtree (Excelsior) 1 g. 36 m. 49 s.; 2. Pfister (Royal Enfield) 1 g. 50 m. 33 s.

Kat. 600 cm³ z wózkami (dystans 174 klm.) — 1. D'Eternod (Sunbeam) 1 g. 50 m. 07 s.; 2. Starkle (Scott) 1 g. 56 m. 45 s.; 3. Stuzzi (A. J. S.) 2 g. 19 m. 01 s.

Wypadek na torze Montlhery. Znany rekordzista Marchand uległ wypadkowi na torze Montlhery, w trakcie pobijania rekordu światowego na samochodzie Voisin. Poranił się on silnie, jednak życiu jego nie zagraża niebezpieczeństwo.

Nowe rekordy na torze Montlhery. Rumuński kierowca Ghica za sterem samochodu, zaopatrzonego w silnik dwutaktowy Cozette, pobił na torze Montlhery osiem rekordów międzynarodowych w kategorii 1100 cm³, przebywając:

5 klm. w 1 m. 40,85 s. (178,482 klm/g.).
5 mil ang. w 2 m. 45,01 s. (175,554 klm/g.).
10 klm. w 3 m. 26,21 s. (175,579 klm/g.).
50 klm. w 18 m. 15,20 s. (164,353 klm/g.).
50 mil ang. w 28 m. 59,67 s. (166,514 klm/g.).
100 klm. w 35 m. 58,23 s. (166,803 klm/g.).
100 mil ang. w 58 m. 00,41 s. (166,454 klm/g.).
W jedną godzinę — 166 klm 150 m.

Angielska kierowczyni pani Stewart pobiła pięć rekordów międzynarodowych w kategorii 350 cm³ na samochodziku H. S. Przebyła ona:

50 klm. w 26 m. 32, 08 s. (113,067 klm/g.).

50 mil ang. w 42 m. 24,83 s. (113,826 klm/g.).

100 klm. w 52 m. 35,77 s. (114,076 klm/g.).

100 mil ang. w 1 g. 24 m. 33,79 s. (114,187 klm/g.).

W jedną godzinę — 114 klm. 191 m.

Nowe rekordy. Dwa 8-mio cylindrowe samochody Studebaker'a „President - Roadster” osiągnęły na torze Atlantic - City (U. S. A.), kontrolowane przez „American Automobile Association” (Auto - Klub Ameryki) w dniach od 21 lipca do 9 sierpnia, najwspanialszy rekord w historii automobilizmu.

Samochody te przebyły 48.150 klm. w mniej niż 27.000 minut w biegu bez przerw.

Roadstery osiągnęły przeciętną szybkość: jeden 109,73 klm. na godzinę, drugi 109,72 klm. na godzinę.

Dwa „President - Sedan” przebyły równocześnie tę samą odległość z szybkością przeciętną 102,96 wzgl. 102,72 klm. na godzinę.

Nowe rekordy motocyklowe. Belgijski motocyklista Lovinfosse pobił na torze Montlhery dwa rekordy światowe na maszynie F. N. 600 cm³ z wózkiem, przebywając 5 klm w czasie 2 m. 01,6 s (148,026 klm/g.) i 5 mil ang. w 3 m. 16,6 s. (147,344 klm/g.).

Motocykliści Denly (Norton) i Richard (Motosa-coche) pobili na torze Montlhery szereg rekordów szybkości w różnych kategoriach.

Wznowienie produkcji Ford Motor Company w Danii. Wtorek dnia 24 lipca r. b. będzie pamiętną datą w historii fabrykacji Forda w Danii o wielkim znaczeniu dla automobilistów całej Północnej Europy, gdyż w dniu tym wielka fabryka Forda, powszechnie uznana za najbardziej nowoczesnie urządzone zakłady automobilowe na kontynencie europejskim, rozpoczęła regularną produkcję nowego Forda, wozów osobowych i ciężarowych, które wkrótce w coraz wzrastającej liczbie ukażą się na drogach polskich.

Jak wiadomo, fabryka w Sydhavn zaopatrza w wozy osobowe i ciężarowe całą Skandynawję, Finlandję, Polskę i kraje Bałtyckie, czyli, innymi słowy, pokrywa zapotrzebowanie terenu, zamieszkałego przez około 50 milionów ludzi.

We wtorek dnia 24 lipca wielkie zakłady zwiedzały były przez zaproszone kółko, składające się z prasy, znawców w dziedzinie automobilizmu i inne osoby zainteresowane. — Mieli oni sposobność skonstatować wielki postęp w zakresie techniki i udoskonalenia wprowadzonego przy wykonaniu każdej poszczególnej części oraz wysoką klasę materiału i obróbki.

Po krótkim zwiedzaniu fabryki, które dało sposobność stwierdzić, w jak wysokim stopniu robotnicy

fabryczni potrafili przystosować się do wykonania najdrobniejszych szczegółów, goście zebrali się wzdłuż długich na 200 mtr. szyn transportowych, gdzie dyrektor zarządzający p. H. C. Miller, zwracając się specjalnie do robotników i personelu biurowego, wyraził w krótkiej mowie swą radość z powodu uruchomienia fabryki i dał wyraz nadziei, że produkcja wzrastać będzie z dnia na dzień, tak, iż fabryka będzie w stanie pokryć te około 10.000 zamówień, które do niej za pośrednictwem przedstawicieli wpłynęły.

Przy wielkim zainteresowaniu zebranych, oddał p. dyr. Miller pierwszy nowy wóz Forda, zbudowany duńskimi rękami, najstarszemu przedstawicielowi Forda w Kopenhadze, dyr. Pugh, Scania-Vabis, który przy głośnych okrzykach obecnych wyjechał na nowym Fordzie — pięknym błyszczącym dwu-drzwiowym Sedanem — wzdłuż szyn fabrycznych.

W ten sposób dany został sygnał do produkcji nowych wozów osobowych i ciężarowych, które niewątpliwie staną się źródłem radości dla tysięcy kupujących w okręgu sprzedażnym duńskiej fabryki Ford'a, którzy z napięciem czekali na ten nowy model.

Na otwarciu fabryki przemawiali: Prezes Królewskiego Klubu Automobilowego Danii, Prezes Stowarzyszenia Kupców Samochodowych w Danii i zarazem największy przedstawiciel Chevrolet w Kopenhadze, podkreślając bajecznie zorganizowany dział reklamy Forda, przy pomocy której zdołał on wzbudzić tak szalone zainteresowanie nowym modelem, że wstrzymał cały handel samochodowy na szereg miesięcy, doprowadzając do rozpaczliwej konkurencji, która nie szczędziła mu artykułów oszczerczych, próbując tym sposobem znieść publiczność, że Ford Motor Comp. nowego samochodu nie wypuści.

Podczas konferencji naszego korespondenta z Dyrektorem Zakładów Ford Motor w Kopenhadze, oświadczone, że montownia na wzór Kopenhaskiej zostanie uruchomiona w Polsce już w końcu bież. roku. W tym celu wykonywują się już w Ameryce w tempie przyspieszonym plany nowej fabryki, mającej stać w stolicy Polski. Da to nie tylko pracę setkom naszych robotników i urzędników, ale przyspieszy również rozwój tak bardzo niezbędnego przemysłu samochodowego, jakiego dotąd brak w Polsce, a co zatem idzie zmusi to nas do zajęcia się w tym samym tempie opłakanym stanem naszych dróg, jak to miało miejsce w Ameryce.

Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na rok 1928. Polski Związek Motocyklowy organizuje w dn. 9 września b. r. na obwodzie szos pod Grudziądem Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na rok 1928, na dystansie 240 km. (24 okrążeń) dla motocykli pojedynczych o litrażu cylindrów do 175 i 250 cm³ i na dystansie 300 km. (30

okrażen) dla motocykli pojedynczych o litrażu cylindrów do 350, 500, 750 i 1000 cm³.

Zgłoszenia osób, posiadających licencje sportowe Polskiego Związku Motocyklowego lub innych uznanych państwowych organizacji zagranicznych przyjmuje Sekretariat Polskiego Związku Motocyklowego (Warszawa, Wilanowska Nr. 18)) do dn. 1 września b. r.

Po za nagrodami regulaminowemi szereg instytucji, firm i osób zgłosiło liczne nagrody specjalne.

Osobiste. Jak się dowiadujemy, znany w szerokich kołach polskich automobilistów p. inż. Tadeusz Sokołowski, długoletni kierownik sprzedaży firmy Austro Daimler S. A., został zaangażowany na stanowisko dyrektora firmy Varsovie Automobile S. A.

N O W E M A P Y

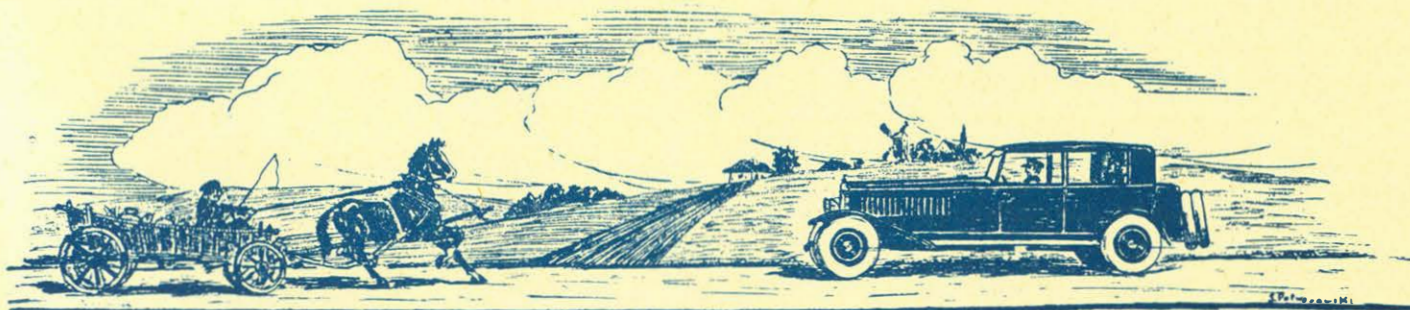
Mapa samochodowa Rzeczypospolitej Polskiej w skali 1/400.000. Nakład i wydanie „Gea” Warszawa 1928.

Ruchliwe Towarzystwo Kartograficzne „Gea” po wydaniu mapy samochodowej Polski w skali 1/800.000, notabene zbyt szematycznej i posiadającej wiele błędów — przystąpiło obecnie do wydania mapy w skali 1/400.000. Narazie wydany został arkusz 1 — obejmujący Warszawę po Łódź i Siedlce-Radom-Włocławek i Pułtusk. Mapa to aczkolwiek wykonaniem nie dorównywuje mapie Wojskowego Instytutu Geograficznego, wydanej w skali 1/300.000 na wzór map Michelin (po wyjściu 3 arkuszy dalszy druk tej doskonałej mapy został niestety przerwany), jednakowoż jest już dużym postępem w pracy kartograficznej Tow. „Gea”. Mapa ta bardzo przejrzysta o formacie dogodnym w użyciu (podwójnie składana na wzór map Michelin) będzie cennym nabytkiem dla automobilizmu polskiego, o ile zostanie doprowadzoną wreszcie do końca, to jest o ile ukażą się wszystkie arkusze całej Polski, a nie zakończy się jedynie na wydaniu 1 lub 2 arkuszy, jak to już niestety tyle razy miało u nas miejsce. Mapa ta jest owocem sumiennej, jak widać pracy — uwzględniono już na niej bowiem szereg nowych szos, kilometrą jest względnie prawidłowy i dostatecznie drobiazgowy. Jednak i ona zawiera, jak udało nam się stwierdzić jeszcze pewne niedokładności i błędy — lecz na usprawiedliwienie tow. „Gea” dodać należy, że dużo wody jeszcze w Wiśle upłyło, zanim wiadomości o drogach zostaną wreszcie

uporządkowane i posegregowane przez władze miarodajne. W każdym razie na te wiadomości, które narazie od władz naszych otrzymać można, mapa Tow. „Gea” jest zupełnie dobra. Strona graficzna pozostawia nieco do życzenia.

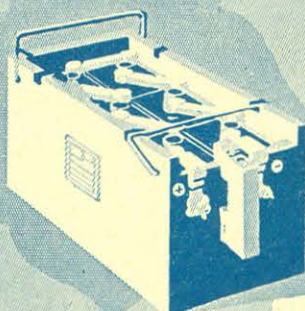
Mapa turystyczna Karpat Polskich w skali 1/100.000. Polskie Tow. Tatrzańskie, nakład i wydanie „Gea” — Warszawa. Na wyższym jeszcze poziomie od poprzedniej stoi mapa turystyczna Karpat Polskich. Wydana w małych arkuszach, to jest w formacie najwygodniejszym dla turysty-taternika, mapa ta stoi na wysokości zadania. Ostatecznie zrozumiałe to jest ponieważ mapa Karpat była już nieraz dobrze opracowana i istnieją liczne i pewne źródła, które uzupełnić jedynie należało, stosownie do ostatnich zmian. Jedyny zarzut jakibym jej postawił, to iż mając być mapą turystyczną, a nie konieczne tylko taterniczą — mapa ta nie ma dostatecznie wyraźnie oznaczonych szos, podczas gdy ścieżki uplastycznione są bardzo silnie. Wśród linii poziomów bardzo trudno odnaleźć jest niezabarwioną trasę szosy, a wszak najzapaleńsi taternicy nieraz chodzą również szosami — tembardziej zaś zwykli turyści, którzy może nieraz i samochodem chcieliby dojechać do miejsca wyjścia malowniczych ścieżek. Zmusza to turystów do zaopatrzenia się jednocześnie i w inną mapę — samochodową. Narazie wyszło 6 arkuszy — dalszych 10 — jest w opracowaniu. Pod względem graficznym mapa ta stoi dużo wyżej od omawianej mapy samochodowej.

Mn.





**TUDOR
VARTA**



„TUDOR”

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Wilcza 11. tel. 93-92.

**NAJSKUTECZNIEJSZY
ŚRODEK LECZĄCY
ODCISKI**

SALWATOR

APTEKI

W. BOROWSKIEGO

ALEJE JEROZOLIMSKIE 59

KAZIMIERZ TRUKAN

Warszawa, Mokotowska 45. Telefon 255-41 i 422-25

BENZYNA I OLEJE samochodowe tylko pierwszorzędnej jakości i po cenach konkurencyjnych.

GARGOYLE MOBILOIL w plombowanych blaszankach i na wagę od 1/2 kg. Stale na składzie i wszystkich gat. objętych tabelą polecającą.

Artykuły Samochodowe i Elektrotechniczne.

ŻARÓWKI samochodowe **PHILIPS** ze specjalnym rabatem.

WARSZTATY

Samochodowe, Powozowe, Siodlarskie
Stelmachskie i Lakiernicze

J. KWAPISIEWICZ

WARSZAWA

UL. KOSIĄŻKA 19, TEL. 317-48

Przyjmuje wszelkie roboty wchodzące w zakres fachu jako to: tapicerskie obicia, gruntowne dorabianie bud, firanek, pokrowców wszelkiego rodzaju.

WYKONANIE SOLIDNE, SZYBKIE I AKURATNE. NA ŻĄDANIE

CENY KONKURENCYJNE

KAROSERIE

„KRAJOWA WYTWÓRNIĄ KAROSERII”.

do wszelkich typów samochodów

nie wyłączając typu „WEYMANNA”

oraz **BUDOWA AUTOBUSÓW**

B-cia COBEL, Warszawa, ul. Okopowa 42, telefon 528-97.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI

Warszawa, Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15

Kompletne remonty samochodów

osobowych i ciężarowych

Budowa i remont chłodziarek samochodowych

wszelkich typów

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE.



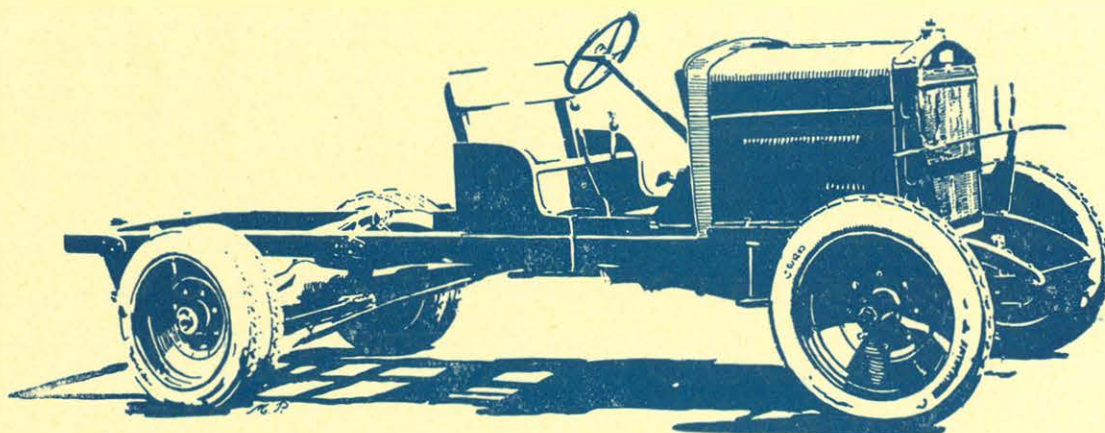
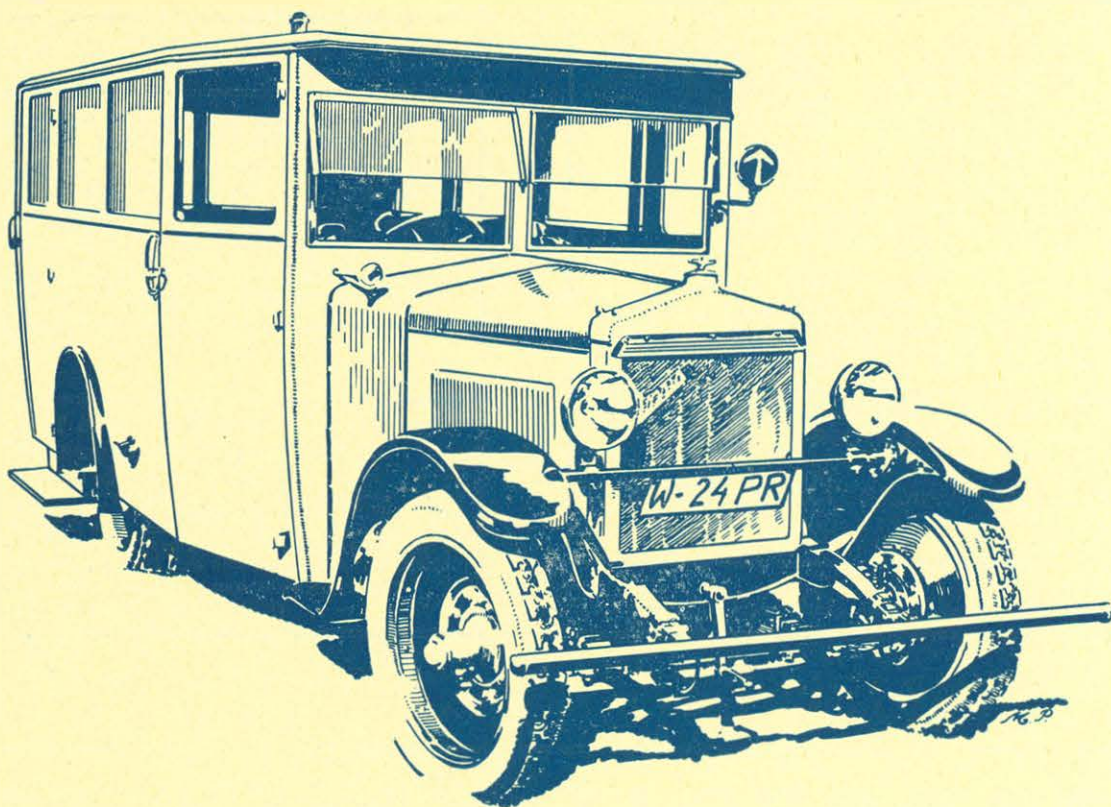
SAMOCHOODY PRODUKCJI ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUŚ”, S. A.

CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU

Zarząd: Warszawa, Skierniewicka 27-29, tel. 171-06, 11-84

FABRYKA: CZECHOWICE POD WARSZAWĄ



IDEALNE NA ZŁE DROGI OSZCZĘDNE I TRWAŁE
PRZYSTĘPNE W CENIE DOGODNE WARUNKI SPŁATY

KOSZTORYSY wysyłamy na żądanie.