

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

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

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)

KONTA CZEKOWE P. K. O. 1648

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

WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:						
Rocznie	24 zł.	II okł., przed tekstem i w tekście	450	230	120	65	35	Przy ogłoszeniach kolorowych dolicza się 100 zł. za każdy kolor. Fotografie i klisze na rachunek klienta Za omyłki w druku, nie zniekształcające treści ogłoszenia, nie przyjmujemy odpowiedzialności.
Kwartalnie	6 zł.	III okładka i za tekstem	360	180	90	50	30	
Zagranicą	32 zł.	I okładka	600	—	—	—	—	
		IV okładka	500	—	—	—	—	
		Wklejka obustronna	600	—	—	—	—	

TREŚĆ NUMERU: Od Redakcji. — Gwiazdka 1928 r. — Trzy Salony w Paryżu, *M. K.* Wrażenia z Wystawy w Berlinie, inż. *Adam Glück*. — Bilans ubiegłego sezonu sportowego. — Międzynarodowy Kalendarz Sportowy samochodowy i motocyklowy na rok 1929. — Złota Strzała. — Europa czy Ameryka?, *Adam Tuszyński*. — O uregulowanie ruchu kołowego, inż. *R. Morsztyn*. — P. Nadkomisarz Karol Fuchs. — Obrazki z podróży samochodem po Włoszech, *Janusz Regulski*. — Garść wrażeń z Amazonji Brazylijskiej i Peruńskiej, dr. med. *Aleksander Freyd*. — Wrażenia z wycieczki motocyklowej na Polesie, dr. inż. *M. Affanasowicz*. — Gwiazdkowy podarunek, *W. Wirch Popławski*. — Taksówka, *Włodzimierz Perzyński*. — Nowe znaki drogowe ostrzegawcze. — Lutowanie żelaza w automobilizmie, inż. *Tadeusz Ingwer*. — Kronika. — Ogłoszenia.



Niemen w Druskienikach.

Fot. dr. inż. *M. Affanasowicz*.

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

SKF

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

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

Od Redakcji

Z okazji świąt Bożego Narodzenia, ofiarując Prenumeratorom i Czytelnikom naszym ten zwiększony numer 12-ty, przesyłamy Im serdeczne życzenia: „Wesołych Świąt”.

Od Nowego Roku 1929 „Auto” wychodzić będzie pod nową redakcją wytrawnego automobilisty-popularyzatora por. Kazimierza Wallmodena, dotychczasowego redaktora „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego”. Jednocześnie nastąpi połączenie tych dwóch największych w naszym kraju wydawnictw samochodowych pod dotychczasowym naszym nagłówkiem „AUTO”.

Dzięki połączeniu środków dawniejszych dwu re-

dakcyj, pod doświadczonym kierownictwem nowego Redaktora „Auto” bezwątpienia zyska jeszcze znacznie na doskonałości i stanie na poziomie największych tego rodzaju, wydawnictw zagranicznych. Nie wątpimy, iż prenumeratorzy, czytelnicy i sympatycy naszego pisma, oceniając stałe nasze dążenie do coraz większej doskonałości, nie odmówią nam również i na przyszłość cennego swego poparcia.

„AUTO”.

GWIAZDKA 1928 ROKU

Święta Bożego Narodzenia! Święta — Święta. Oto okres dorocznej, wielkiej, nieprzytomnej, szalonej wędrówki narodów. Kogo stać, czy nie stać na podróż koleją, autobusem, samochodem, okrętem, aeroplanem, dryndą, czy furmanką, kto posiada własny pałac, mieszkanie, pokoiik, czy też kątem mieszka, kto ma krewnych na wsi, czy hotel tylko lub pensjonat w perspektywie, kto samotny, czy rodzinny, każdy uczuwa o tej porze gwałtowną wyjazdową potrzebę. Jechać — jechać — gdziekolwiek — jakkolwiek — byle wyjechać, byle nie zostać — byle się szwendać, byle zmienić tryb codzienny życia. Oto złote czasy na wszelkie przedsięwzięcia komunikacyjne i przewozowe. Pakować, pchać pasażerów wiele tylko się zmieści, wiele utkać można — przynieść, dodusić, sprasować, niech jadą, niech płyną ławą śledzie, a rybacy-przedsiębiorcy niech łowią złotóweczki! — Hej — wędrówka śledzi — złote czasy — nie dla śledzi — ale dla rybaków spryciarzy! Niechaj cierpią głupie ryby, kiedy podlegają nierozumnym instyngtom. Bo kto im winien? Nie kto inny, tylko ci, co na miejscu w czasie świąt usiedzieć nie są w stanie. Niech więc włóczęgi się cieszą, niech zadowoleni będą, że daje im się możliwość jazdy — a o wygodach niech nie myślą — gdyż jadą przecież ...na dachach autobusu, czy na stopniach i buforach wagonu.

A wtedy panami całą gębą są właściciele samochodów. Cóż to za cudowna rzecz — od nikogo nie za-

leżeć, ani od kolei, ani od niewygodnego rozkładu jazdy, ani od ogonków przy kasie, ani od rozpychającej się publiczności, ani od zdenerwowanych konduktorów, ani od niedyskretnych kontrolerów, ani od żydów siadających na kolanach! Co za rozkosz wyjechać sobie wtedy, kiedy się chce, tak jak zwykle bez pośpiechu, wygodnie, samemu, lub w miłym towarzystwie! Co za spokój wiedzieć, że oto świat stoi przed tobą otworem, że od twojej woli zależy ruszyć każdej chwili dokąd ci się żywnie tylko spodoba! I oto — o przekorności natury ludzkiej. — Ty co masz solidny samochód, dla którego wyjazd nie przedstawia żadnej trudności, żadnego zmęczenia, żadnej udręki czy przykrości — Ty pan czasu swego i przestrzeni wcale z domu ruszać się nie masz ochoty. Wystarczy ci w zupełności uczucie, że oto możesz wyjechać, że zależysz w tem tylko od swej własnej woli i ... wolisz pozostać wygodnie w domu. Specjalnego nabiera uroku dla Ciebie, coś zjeździł kraj swój — ba — Europę, wszereż i wzdłuż, cisza i spokój domu twego, ciepło świąt w kółku rodziny i najbliższych i nieobecność znajomych, co jak oszaleli, ledwie przyszły święta, w świat szeroki się rozprysli. Jakżeż Tobie zazdroszczą oni: — ci nieszczęśni, gnienieni i maltretowani w tej chwili, że Ty posiadasz to cudowne narzędzie niezależności — samochód i nie potrzebujesz znosić podobnych, co oni katuszy, — a tymczasem właśnie twoja limuzina stoi sobie spokojnie w garażu, szo-

fer twój błogostawi na łonie rodziny szczęśliwą myśl twą pozostania w domu, a Ty sam, siedząc przy kominku w ciepłe, zacierasz ręce, myśląc ze złośliwym współczuciem o dantejskich scenach, których aktorami są w tym czasie znajomi twoi i przyjaciele.

Tak zaiste cudowną rzeczą jest samochód — cudowna niezależność jaką on daje, cudowne uczucie opanowania czasu i przestrzeni, ale najcudowniejszą ze wszystkiego jest chyba możliwość pofolgowania drzemającemu w każdym z nas duchowi przekory. Czyż bo nie przepyszna rzeczą jest, mając możliwość wyjechania, tak jak wszyscy inni — nie — wygodniej i lepiej niż inni, pozostać właśnie w domu! O boska wtedy rozkoszy mózdz a nie chcieć, tak — pozwolić sobie nie chcieć, nie jak ci wszyscy zależni biedacy, co to chcą, gdyż nie mogą! Więc niech się cisną, pchają i gniołają ci szaleńcy, niech zażarte staczają walki o każdą piędź zblóconej podłogi wagonu. — Ty — pan czasu i przestrzeni, jak filozof prawdziwy, odeślesz samochód do garażu i powiesz z uczuciem wyższości „Niech się co chce dzieje, nie ruszam się przez święta z domu”!

Leży przedemną Nr. 11 Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego. Numer jubileuszowy wydany z okazji 10-lecia Niepodległej Polski, no i 10-lecia automobilizmu polskiego. W tym pięknie wydanym numerze pokazano nam cały wysiłek, na jaki w ciągu tych lat 10-u zdobyła się polska technika samochodowa. Zebrano w tym zeszycie wszelkie próby i pomysły naszych konstruktorów i wynalazców, zebrano każdą najmniejszą okruszynę polskiej wytwórczości samochodowej, aby pokazać światu, że i my w tym dziale też coś robimy i do czegoś też już doszliśmy. Niestety — przejrzenie tego numeru zamiast dumy wzbudza w nas uczucie litości. Tak, litości dla tych wszystkich entuzjastów polskiego przemysłu samochodowego — dla tych szlachetnych pionierów, którzy za ostatnie grosze swoje projektują i budują — podkreślam budują — samochody i silniki lotnicze, aby przekonać własne społeczeństwo, że i ten dział twórczości technicznej stoi dla nas otworem. Ale cóż z tego? — Wysiłek za wysiłkiem idzie na marne. Podziwiamy wszyscy pomysłowość i zdolności naszych techników samochodowych, uznajemy doskonałość ich twórców, ale — kupujemy samochody obce. Na sfinansowanie setek przedstawicielstw samochodowych krocie, ba miliony, się znajdują, ale na sfinansowanie polskiej wytwórni samochodowej — pieniędzy zawsze brak. I cóż z tego, że numer jubileuszowy Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego ukazuje pomysłowe silniki i praktyczne samochody polskiej konstrukcji, kiedy wśród wytwórni wymienia on 3 zaledwie: „Skoda” fabrykę wyłączając silników lotniczych, „Ursusa” tę modelową fabrykę, która wskutek ultra ostrożnej polityki swe-

go, wysoko stojącego komandytarjusza, nie może rozwinąć skrzydeł do szerszej nareszcie produkcji i Państwową Wytwórnię Samochodów, dawniejsze „Centralne Warsztaty Samochodowe”, które borykać się muszą z olbrzymimi trudnościami, skoro od tak dawna zapowiedziana serja C. W. S. nie ujrzała dotąd światła dziennego. Mamy prawdę jeszcze Stetysza, który po tylu latach nie wybrnął z okresu szukania kapitalistów na sfinansowanie serji swych doskonałych wozów i „AS-a” p. Łaskiego, który tkwi wciąż w małym warsztaciku montażowym. Czy więc wymieniwszy te 4 wytwórnie możemy przekonać kogoś, pochodzącego z krajów produkujących setki tysięcy i miliony samochodów rocznie, że i my posiadamy własny przemysł samochodowy. Nie — my posiadamy zaledwo początki wytwórni, ale przemysłu samochodowego, a w każdym razie przemysłu samochodów osobowych, jeszcze nie mamy, ponieważ ich nie produkujemy. A nie produkujemy ponieważ pieniędzy na to znaleźć nie możemy.

Numer jubileuszowy Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego rozestałoby należało wszystkim naszym wielkim finansistom, bankierom i przemysłowcom. I zaopatrzyć go w dedykację: „Tym, co ignorują najzyskowniejszą gałąź przemysłu, tym, dzięki którym polskie wysiłki idą na marne, a kraj zamiast stworzyć z nich źródło zysków, ponosi wielkie straty”.

I dlatego przeglądając numer jubileuszowy „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego” nie można się oprzeć melancholji. Więc tyle myśli twórczych, tyle wysiłków, tyle doskonałych wyników — i w końcu nic z tego. Bo i cośmy stworzyli w tym dziale przez te 10 lat niepodległości? Posiadamy 30 tysięcy samochodów — tak to prawda — ale przywieźliśmy je z zagranicy — a wiele wśród nich jest samochodów polskich? 30 lub trochę więcej — t. j. 1/10% zaledwo. — Kpiny! A Mrajscy, Tańscy, Paszewscy, Głückowie, Zalescy, Brzescy i inni budują swe samochody i silniki w ciasnych szopach lub w prywatnych mieszkaniach, siedząc wieczorami w godzinach pozabiurowych i poświęcając na to większą część swych mizernych poborów. Oto polska wytwórczość samochodowa! Oto gdzie jesteśmy w automobilizmie po 10 latach rozbudowy swego przemysłu i wznoszenia gmachu samowystarczalności gospodarczej! Nie, zaiste, chwalić się nie mamy czem — a jeśli możemy kazać coś podziwiać, to chyba tylko samozaparcie, wytrwałość i wiarę entuzjastów, którzy w tych warunkach chcą jeszcze tworzyć polskie samochody, zamiast wziąć się do sprzedawania samochodów obcych. Tak — w dniu 10-lecia Niepodległości Polski — naprawdę nie było co pokazać w dziedzinie przemysłu samochodowego, ale dobrze zrobił „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy”, że przypomniał nam, iż te pierwsze 10 lat zmarnowaliśmy w tym dziale, pomimo,

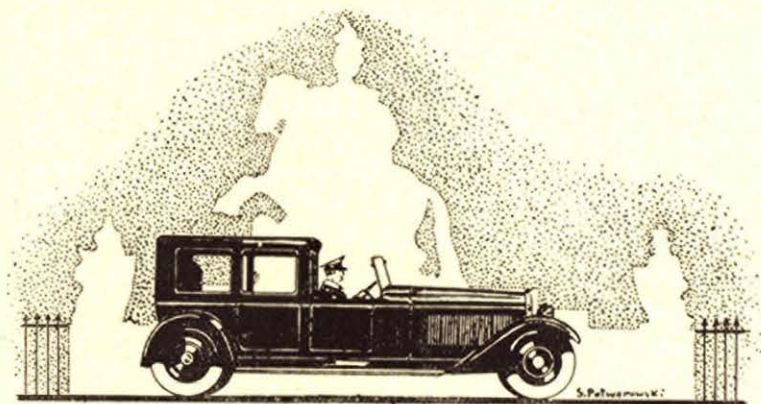
iż mieliśmy wszystkie dane, aby stworzyć wielki przemysł samochodowy, oparty na własnych surowcach, własnych fachowcach i własnych pomysłach. Polska technika samochodowa? Ba — cóż znaczy technika, jeśli nie wydaje ona owoców w postaci produkcji przemysłowej, cóż znaczą piękne pomysły i wynalazki, jeśli nigdy nie znajdują one praktycznego zastosowania.

Tak — dumni być możemy ze zdolności twórczych, któreśmy i w branży samochodowej ujawnili, lecz w znacznie silniejszym stopniu wstydzić się musimy naszej niemocy i nieudolności w ich zrealizowaniu, naszej nieporadności w budowie gałęzi prze-

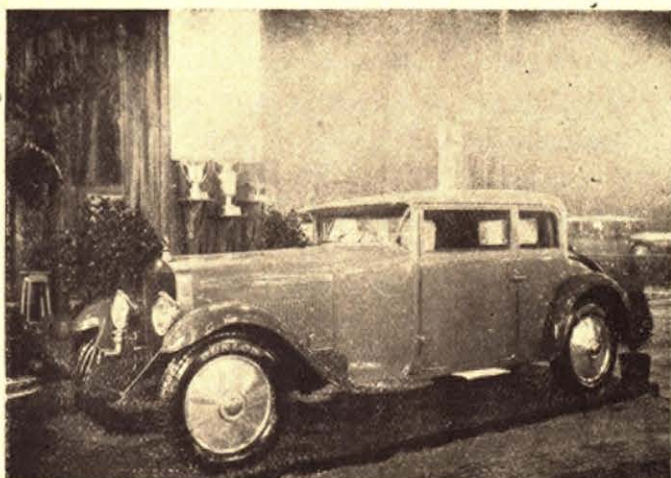
mysłu, która wszędzie jest jednym z najsilniej bijących źródeł bogactwa narodowego. I nie porównujemy, broń Boże, naszego automobilizmu z innymi gałęziami naszego rozwoju gospodarczego. Wszędzieśmy zrobili naprawdę wielki krok naprzód — w kolejnictwie posunęliśmy się 7-o milowymi butami — wszystkie gałęzie przemysłu stworzyliśmy lub roz-

winięli do poziomu odpowiadającego innym krajom, tylko tu, w automobilizmie, jesteśmy gdzieś na końcu.

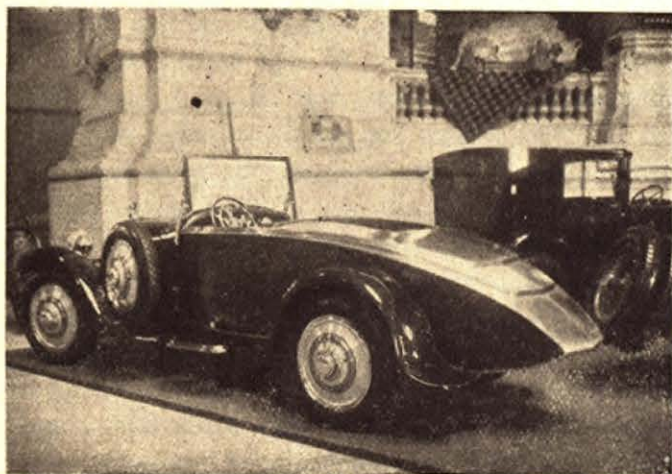
Na szarym końcu my — 30-miljon. naród o pięknej starej kulturze, o wysokim poziomie przemysłu, o wielkich aspiracjach mocarstwowych. — Na szarym końcu! *Mn.*



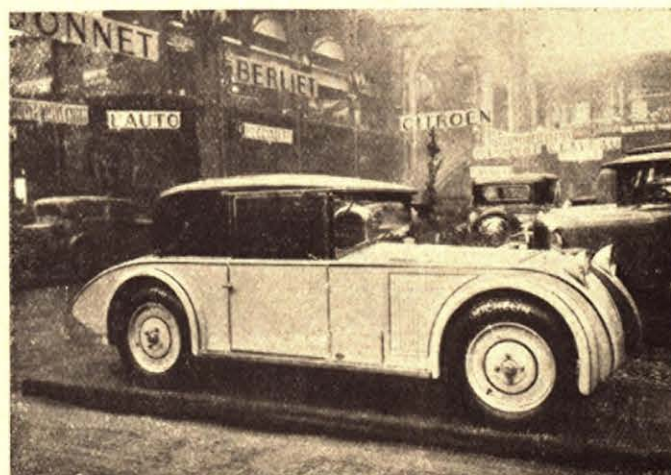
Z SALONU PARYSKIEGO



Delage z karoserją Grumera.



Torpedo Lorraine Dietrich.



Oryginalny kabriolet Chenard-Walcker.



Samochód Claveau z silnikiem z tyłu.



Ogólny widok Salonu Paryskiego w godzinach wieczornych.

Trzy Salony w Paryżu

Salon Paryski jest najpoważniejszą wystawą samochodową świata. Nic przeto dziwnego, że, rozrastając się z roku na rok, doszedł on w końcu do takich rozmiarów, iż dla pomieszczenia wszystkich wystawców zbyt szczupłe okazały się wielkie sale Grand Palais. Z tej przyczyny tegoroczny Salon Paryski został podzielony na trzy serje zupełnie od siebie niezależne.

Pierwsza i najgłośniejsza serja, która trwała od 4 do 14 października, obejmowała wystawę samochodów osobowych, druga, trwająca od 25 października, do 4 listopada — wystawę motocykli, rowerów i sprzętu radiowego, a trzecia wreszcie, ciągnąca się od 15 do 25 listopada — wystawę samochodów ciężarowych.

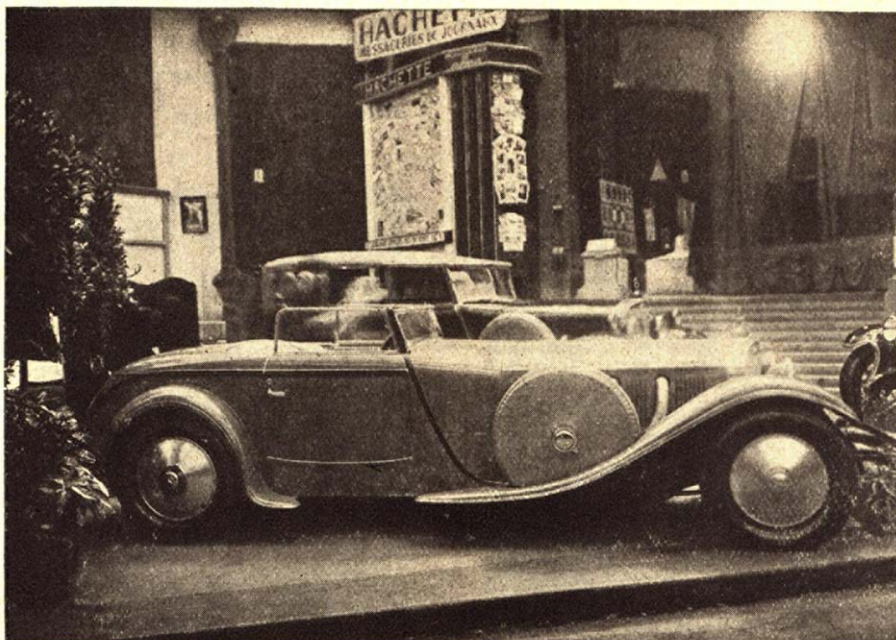
Jasnym jest, iż na tem rozczłonkowania Salonu wystawcy bardzo zyskali, gdyż mogli obesłać wystawę większą ilością eksponatów oraz znacznie lepiej zaprezentować je publiczności, mając więcej miejsca do rozporządzenia.

Zainteresowanie wystawą we wszystkich trzech jej serjach było bardzo silne, tak, iż Salon zakończył się pełnym sukcesem. Był to jednocześnie wielki sukces francuskiego przemysłu automobilowego, który jeszcze raz, w porównaniu z innymi krajami, wykazał swą olbrzymią siłę i żywotność.

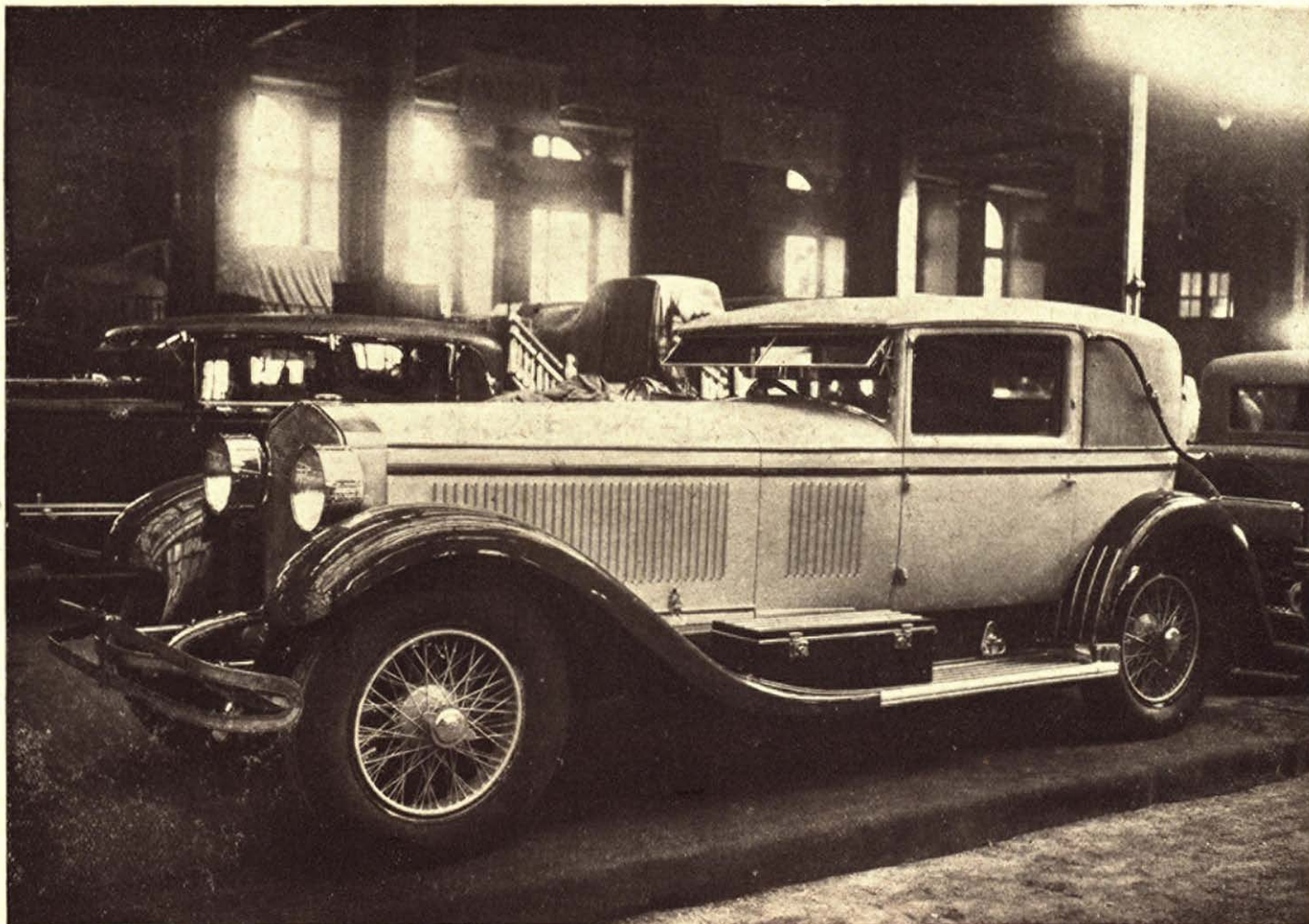
I. SALON SAMOCHODÓW OSOBOWYCH.

Tegoroczny Salon samochodów osobowych był w całym tego słowa znaczeniu międzynarodowym. Z przemysłu zagranicznego najliczniej reprezentowane były firmy amerykańskie, które wystawiały swe wozy raczej dla samego prestiżu, niż w nadziei na dobre interesy, uniemożliwione ogromnym cłem ochronnym, nałożonym we Francji na wozy pochodzenia amerykańskiego.

Dosyć duże uznanie wzbudziły w Salonie paryskim konstrukcje fabryk niemieckich. Zwłaszcza podziwianym był ośmiocylindrowy Horch, samochód bezsprzecznie



Torpedo sportowe Mercedes-Benz z karoserją Saoutchik.



Samochód Isotta Fraschini sprzedany żonie Prezydenta Republiki Argentyńskiej.

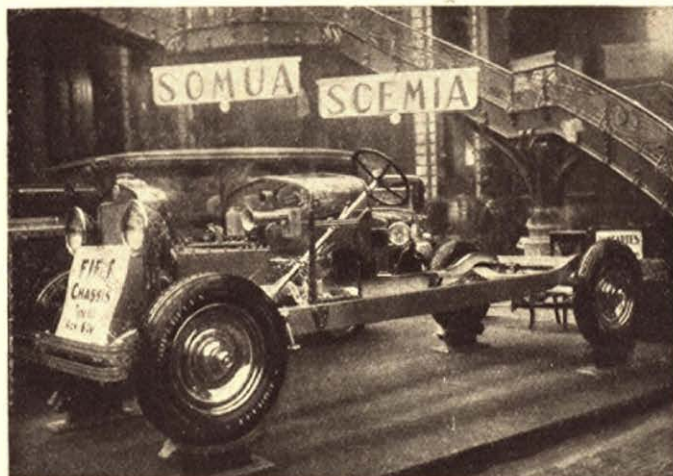
bardzo wysokiej klasy. Znacznym zainteresowaniem cieszył się również Mercedes-Benz, wystawiając swój nowy typ ośmiocylindrowy oraz sportowy wóz typu SSK, wspaniale skarosowany przez francuską firmę Saoutchik. Trzecią firmą niemiecką był Brennabor, prezentujący swe nowe modele sześciocylindrowe, zbudowane zupełnie jak wozy amerykańskie.

Z firm włoskich Fiat wystawił nowe modele sześciocylindrowe, oznaczone cyframi 521 i 525, a Bianchi i Itala zaprezentowały piękne sportowe podwozia, z których pierwsze posiada silnik ośmiocylindrowy. Na stoisku Alfa Romeo eksponowano znany sześciocylindrowy model półtoralitrowy, bar-

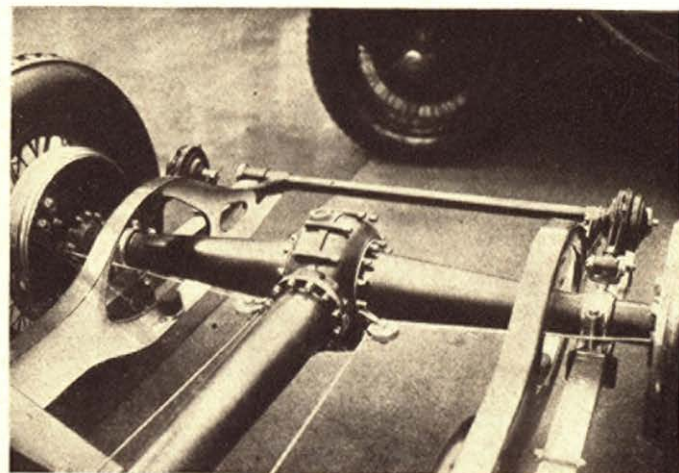
dzo popularny we Francji, zwłaszcza po ostatnich jego sukcesach w zawodach na Routes Pavées i o nagrodę Boillota. Nakoniec Isotta Fraschini pokazała szereg niesłychanie kosztownych karoseryj na swem znanem podwoziu ośmiocylindrowem.

Przedstawicielem przemysłu angielskiego był jedynie Rolls Royce, wzbudzając również respekt swemi cenami.

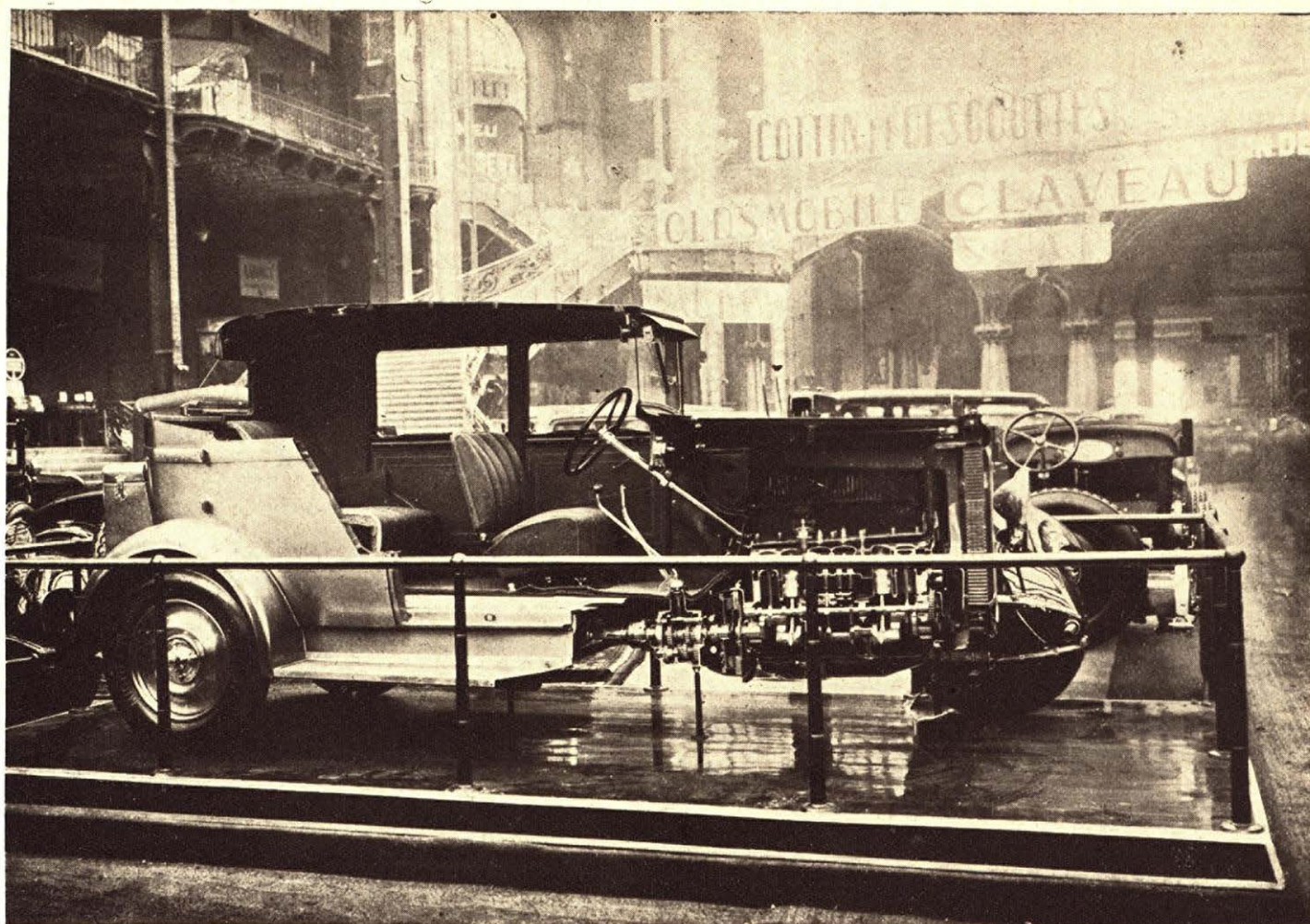
Ponadto reprezentowaną była w Salonie austriacka firma Steyr, dobrze już znana na tamtejszym gruncie, oraz dwie marki czeskie: Praga i Tatra. Pierwsza z nich wystawiła swój nowy typ ośmiocylindrowy. Tatra, późno zgłoszona do udziału w wy-



Podwozie Fiat 521.



Most tylny Itala.



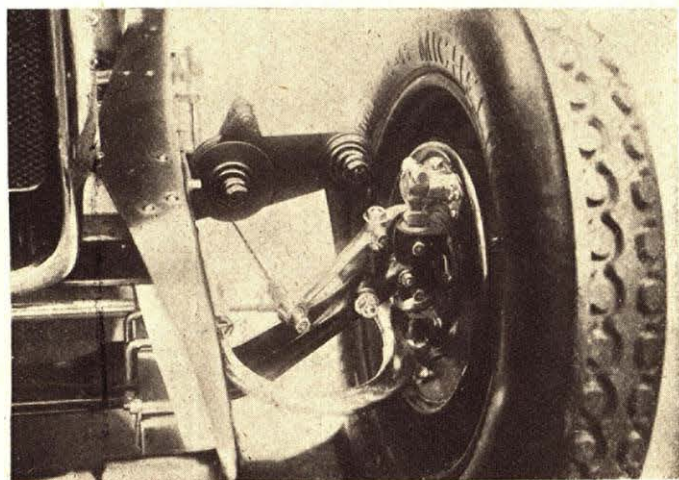
Przekrój sześciocylindrowego samochodu Citroën C. 6.

stawie, miała bardzo źle położone stoisko, lecz pomimo tego, jej lekkie podwozie sześciokołowe o silniku chłodzonym powietrzem, wzbudziło poważne zaciekawienie wśród sfer fachowych.

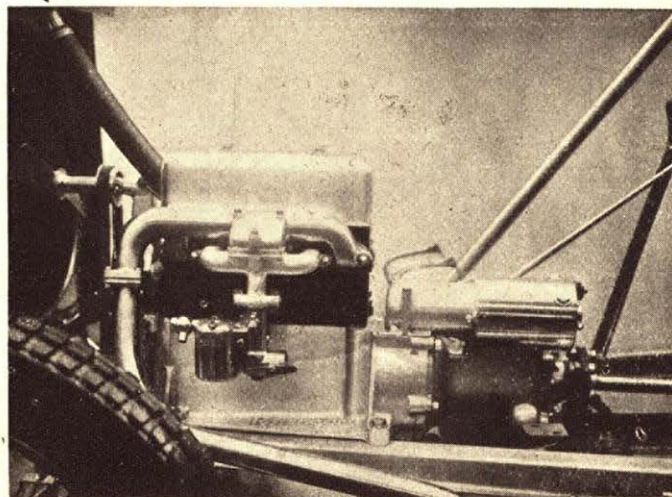
Z pośród nowych modeli wystawionych przez firmy francuskie, największym zainteresowaniem cieszył się sześciocylindrowy Citroën typu C. 6. Najpopularniejsza dziś we Francji fabryka wypuściła ten model po dwóch blisko latach studiów teoretycznych i praktycznych, to też wóz po każdym względem odpowiada wszelkim nowoczesnym wymaganiom, a co najważniejsze sprzedawany jest po cenach, stojących poza wszelką konkurencją. Po-

przedni model Citroëna, oznaczony B. 14., został udoskonalony i jest również nadal produkowany, jako czterocylindrowy typ C. 4.

W dziedzinie małych samochodów zanotować należy powstanie nowej firmy Rosengart. Założył ją jeden z byłych dyrektorów fabryki Peugeot i z prawdziwie amerykańskim rozmachem, w ciągu kilku miesięcy utworzył z niej ogromne przedsiębiorstwo. Wychodząc ze słusznego założenia, że niepodobienstwem jest stworzenie małego samochodu, któryby był od razu nienaganny pod względem konstrukcyjnym, Rosengart zakupił licencję angielskiego samochodu Austin Seven i wypuścił go na rynek pod



Przedni hamulec samochodu Citroën C. 6.



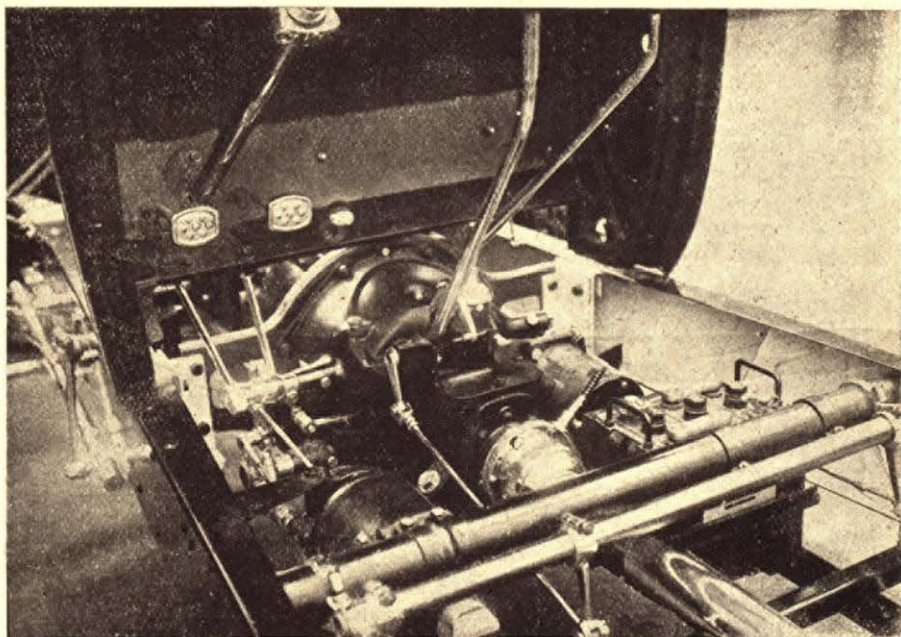
Silnik samochodu Rosengart.

swoją marką, po uprzednim przystosowaniu zewnętrznych kształtów tego doskonałego technicznie wózka, do gustu francuskiego. Tak powstały mały Rosengart, sprzedawany po cenach bardzo umiarkowanych, był jednym z ośrodków zainteresowania zwiedzających.

Trzecią sensacją wystawy stanowił ośmiocylindrowy samochód Renault, który, w przeciwieństwie do przyjętego od niepamiętnych czasów w tej firmie zwyczaju, posiada chłodnicę umieszczoną z przodu. Dla tradycji chłodnicę i maskę wykonano w ten sposób, iż charakterystyczny kształt przodu Renault został nadal zachowany. Ta niesłychana w rodzinie Renaultów rewolucja została spowodowana ogromną długością ośmiocylindrowego silnika, wobec której stracił wagę dawny argument łatwego dostępu do motoru od przodu, a zato kwestja chłodzenia stała się o wiele bardziej delikatną.

Tegoroczny Salon samochodów osobowych, nie przyniósł żadnych sensacyjnych nowości w zakresie techniki. Pokazał on tylko, iż zwiększyło się jeszcze bardziej w automobiliźmie dążenie do komfortu i absolutnie pewnej i wygodnej jazdy.

Jako wyraz tego dążenia, zanotować należy przede wszystkim wzrost liczby silników ośmiocylindrowych. Zastosowanie ośmiu cylindrów nie jest już dziś kwestją mody, lecz koniecznością, jeśli chce się uzyskać samochód o biegu idealnie równomiernym i o silniku pozbawionym wibracji, a więc zupełnie cichym. Nic przeto dziwnego, że ośmiocylindrowki wystawiło w Salonie aż 27 następujących firm: Amilcar, Ballot, Bugatti, Bianchi, Benova, Bi-

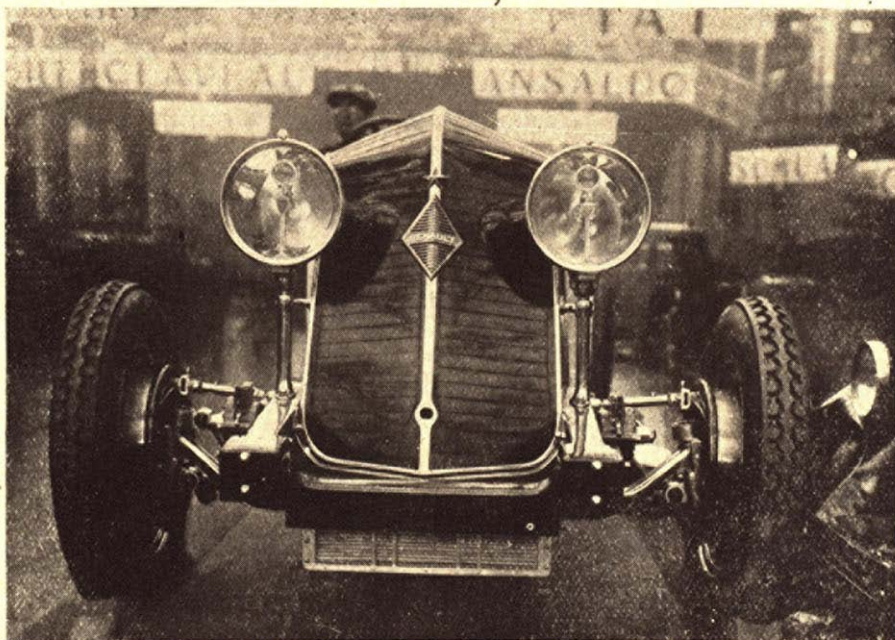


Skrzynka biegów samochodu Citroën C. 6.

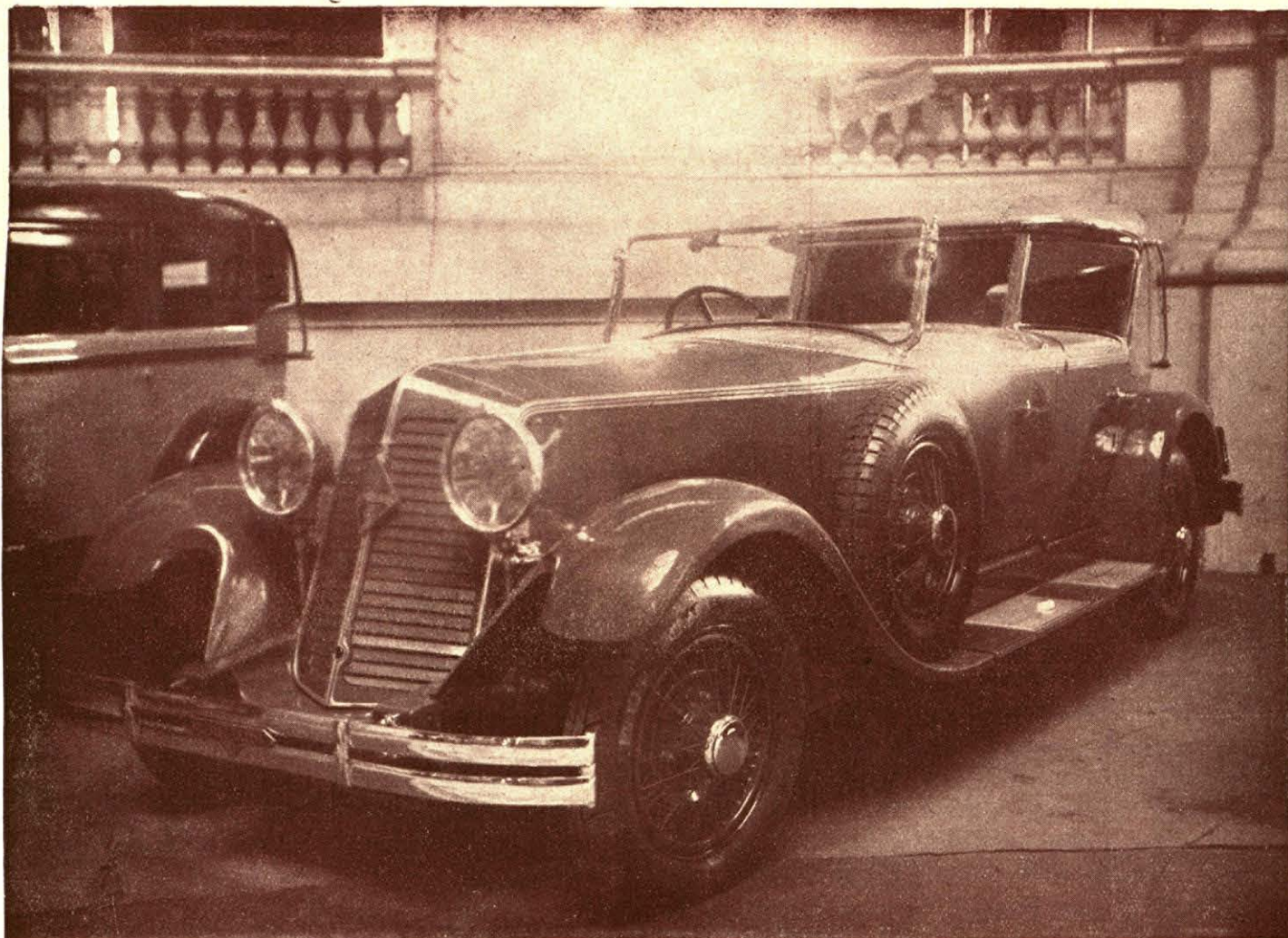
gnan, Chaigneau Brasier, Cadillac, De Dion Bouton, Genestin, Horch, Harris Leon Laisne, Hupmobile, Isotta Fraschini, La Salle, Lincoln, Mercedes-Benz, Messier, Morris Leon Bollée, Marmon, Panhard Levassor, Praga, Packard, Renault, S. C. A. P., Stutz i Unic.

Silnik ośmiocylindrowy jest jednak dziś jeszcze za dużo kosztowny, aby mógł być stosowany na tańszych samochodach. Tu królują sześciocylindrowki, których w Salonie było najwięcej, bo aż 44%. Silniki czterocylindrowe, stosowane niemal wyłącznie tylko w najmniejszych samochodach, znajdowały się na 36% wystawionych wozów, zaś silniki ośmiocylindrowe na 20%.

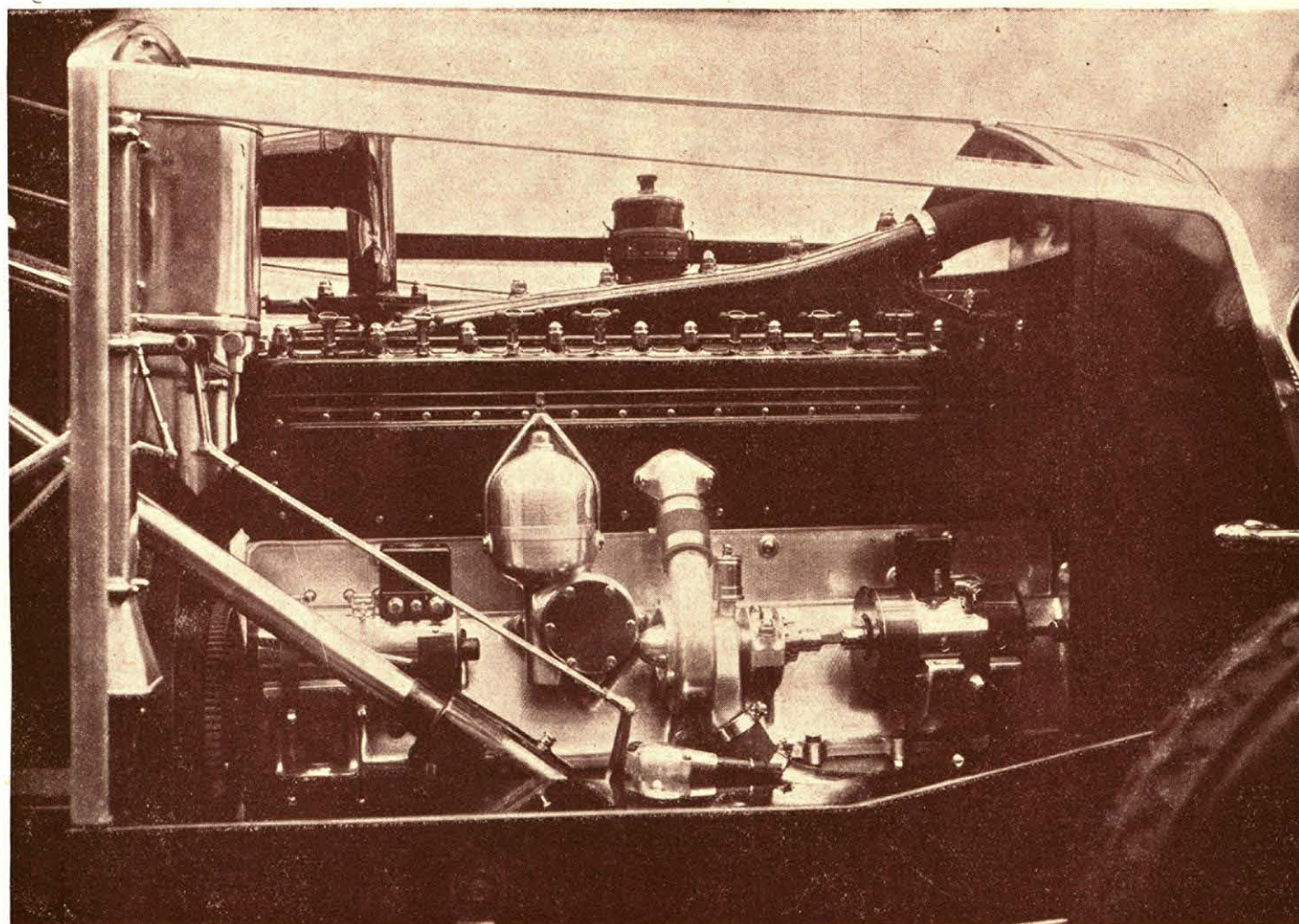
Dążenie do komfortu przejawiało się, rzecz prosta, najsilniej w budowie karoseryj. Konstruktorzy zwracają obecnie na nadwozia ogromną uwagę, rezultatem czego są rzucające się w oczy liczne udoskonolenia. Karoserja musi tworzyć obecnie jedną całość z podwoziem, dzięki czemu wytrzymałość jej wielokrotnie wzrasta. Panuje ogromna tendencja obniżania i poszerzania karoseryj, przez co nadwozia stają się obszerniejsze i wygodniejsze dla pasażerów a przytem stawiają mniejszy opór w powietrzu. Również środek ciężkości wozu zostaje przez to obniżony, do czego przyczynia się także w wielkim stopniu zapoczątkowany przez Weymanna system opierania siedzeń bezpośrednio na ramie podwozia, obecnie szeroko stosowany. Dzięki temu systemowi karoserja nie dźwiga żadnego ciężaru i może być zbudowana bardzo lekko, gdyż jedynym jej przeznaczeniem jest okrywać pasażerów. Nie potrzebuję naturalnie dodawać, że karoseryj odkrytych nie



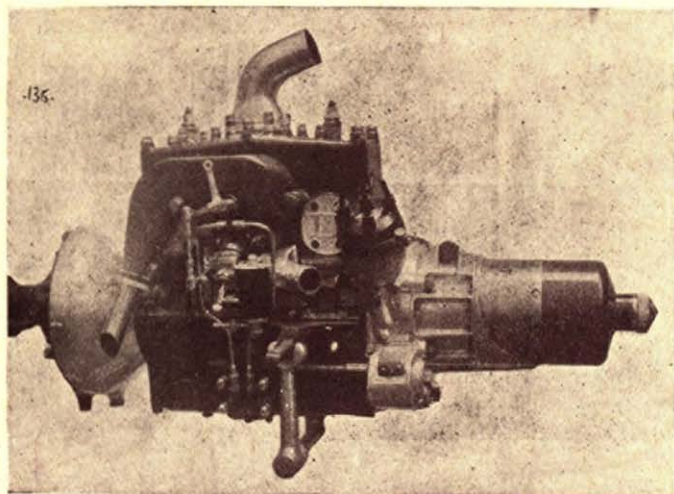
Widok z przodu ośmiocylindrowego samochodu Renault.



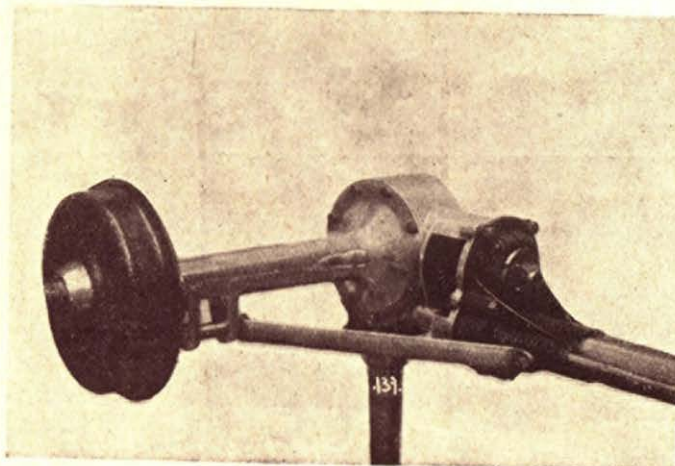
Ośmiocylindrowy samochód Renault z karoserją Kellnera.



Ośmiocylindrowy silnik Renault z chłodnicą z przodu.



Silnik samochodu Deguingand.



Tylny most samochodu Deguingand.

widzi się już prawie wcale. Niektóre firmy nie przewidują wcale w katalogach modelu torpedo.

Na bardziej kosztownych, luksusowych podwoziach rozpowszechnił się bardzo system centralnego smarowania, zdejmujący z kierowcy przykry obowiązek perjodycznego smarowania wszystkich trących się części. Centralne smarowanie posiada obecnie dwa rozwiązania, stosowane z równym powodzeniem. Pierwsze rozwiązanie, którego klasycznym przedstawicielem jest system „Tecalemit”, doprowadza oliwę do trących się części podwozia przy pomocy elastycznych rurek, przyczem kierowca pamiętać musi o tem, aby od czasu do czasu przez pociśnięcie guzika, przelać do tej kanalizacji pewną ilość oliwy ze zbiornika. Drugie rozwiązanie, znane jako system „Alcyl”, nie wymaga wcale współdziałania kierowcy, gdyż oliwa sama sączy się przez rurki przy pomocy knota, docierając stale do wszystkich ruchomych połączeń podwozia. Jako duże ułatwienie obsługi samochodu, centralne smarowanie podwozia spotkało się z ogromnym uznaniem, zwłaszcza wśród tych właścicieli samochodów, którzy nie utrzymują szoferów.

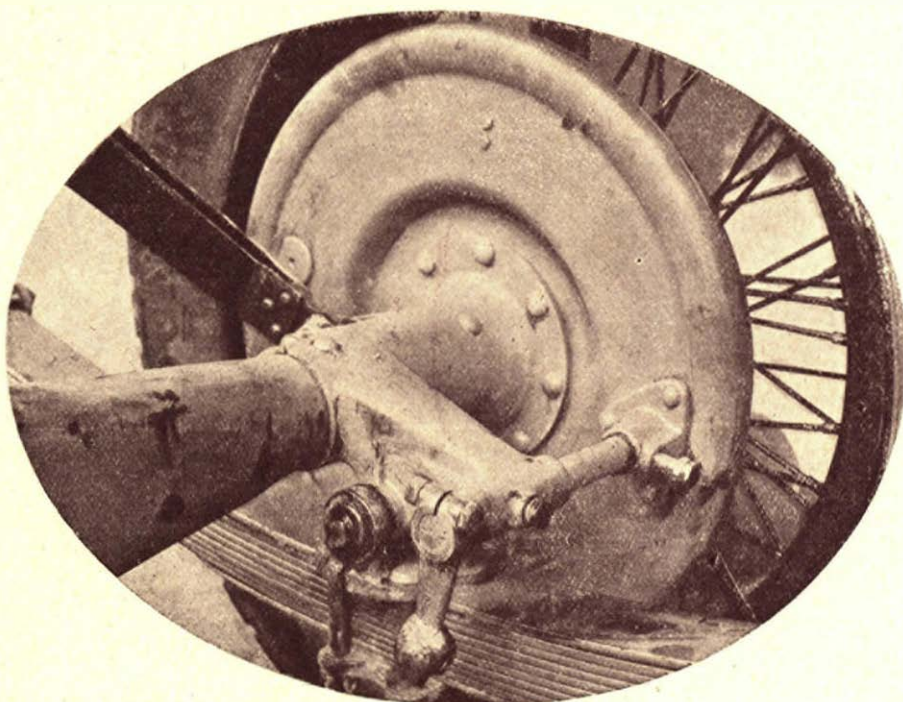
Salon tegoroczny nie przyniósł żadnych nowych udoskołań ani też żadnych sensacyjnych nowości w dziedzinie przekładni, napędu i zawieszenia. Wprost przeciwnie, zauważyć się dało poważne zmniejszenie ilości tego rodzaju eksponatów, w po-

równaniu z latami ubiegłymi. Objaw ten tłoczy się bardzo łatwo. Wszelkie przełomowe nowości konstrukcyjne mają tę ogromną wadę, że bardzo drogo kosztują, a tymczasem w chwili obecnej we francuskim przemyśle samochodowym panuje dążenie do jaknajwiększego obniżenia cen. Z tej jedynie przyczyny konstruktorzy, próbujący znaleźć na nowych drogach rozwiązanie różnych palących problemów techniki samochodowej, odłożyli na później swe prace i dlatego nie zobaczyliśmy w Salonie żadnych specjalnych nowości konstrukcyjnych. Wprawdzie Mathis wprowadził w swych nowych modelach skrzynkę biegów o dwóch złączeniach bezpośrednich, wprawdzie napęd na przednie koła zastosowano w ośmiocylindrowym samochodzie Chaigneau-Brasier, wzamian jednakże zniknęło cały szereg konstrukcyj, znanych z ubiegłych wystaw. Salon tegoroczny wykazał, że udoskołaenie samochodu, oparte na nowych, dziś jedynie przewidywanych podsta-

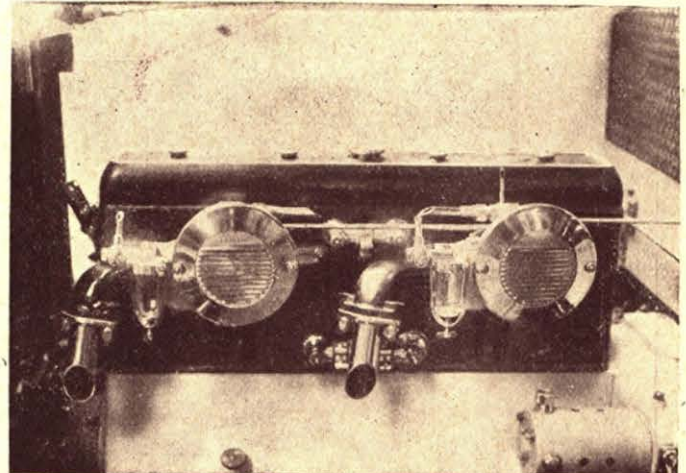
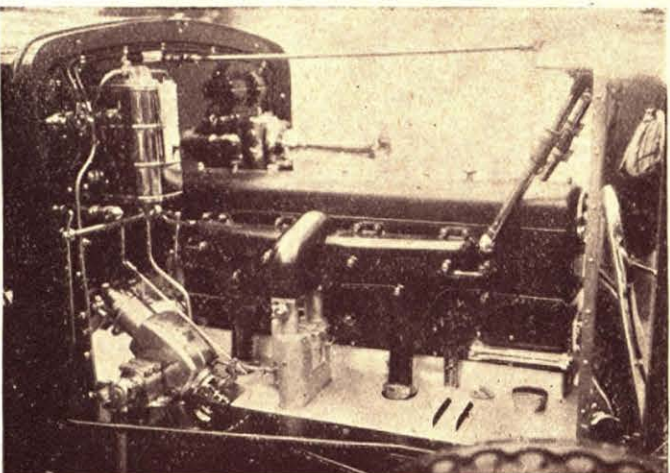
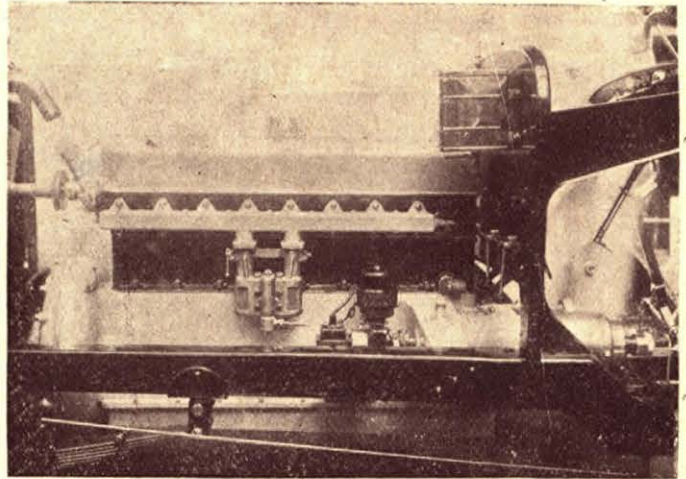
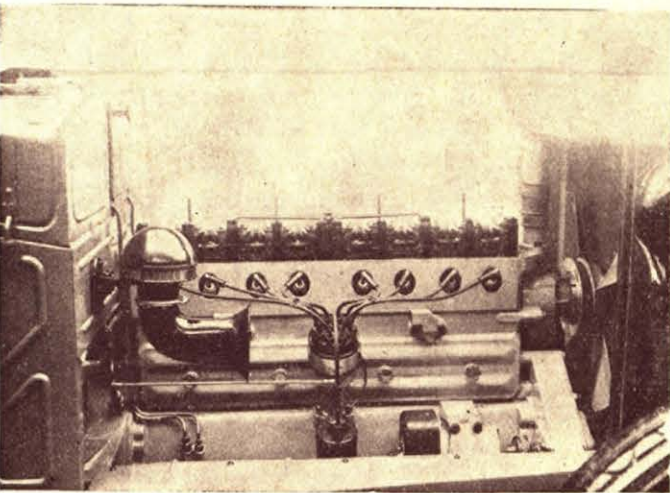
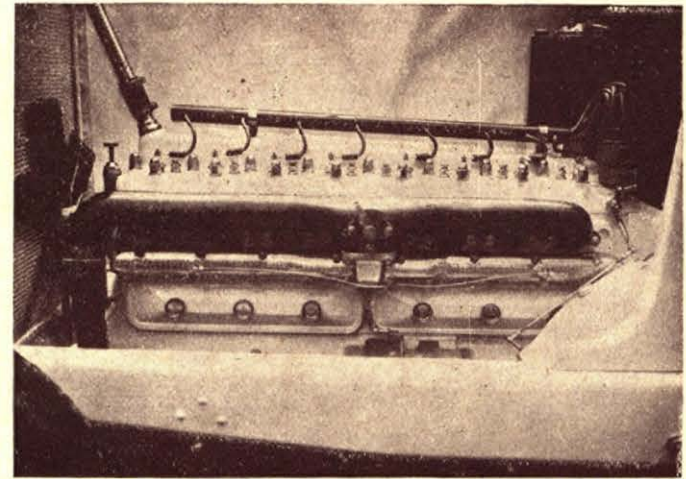
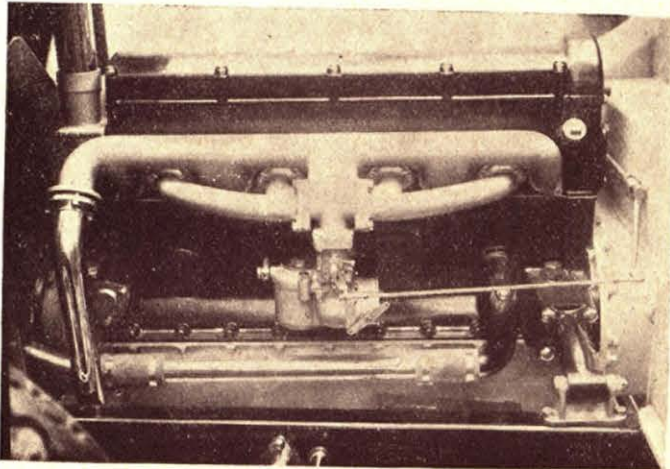
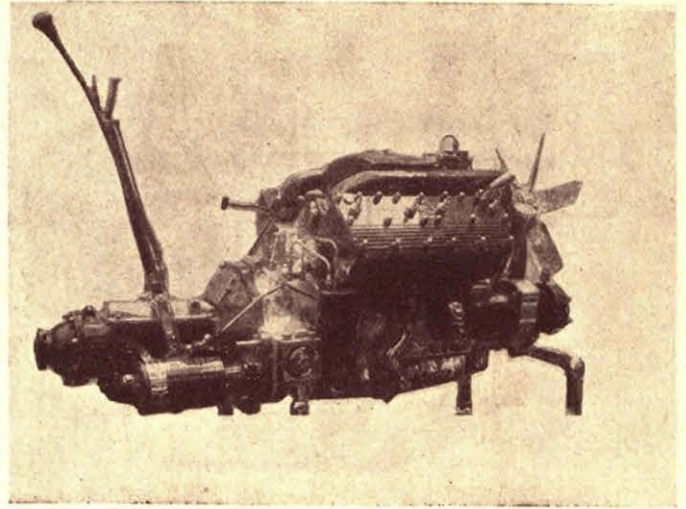
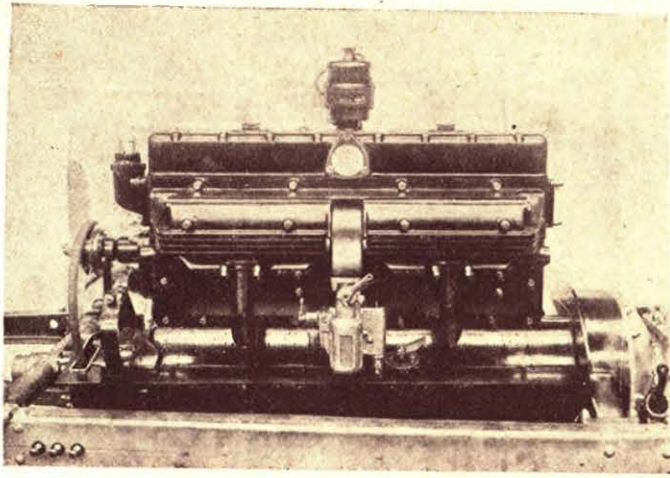
wach, jest jeszcze kwestją dalekiej przyszłości.

II. SALON MOTOCYKLOWY.

Rozwój motocyklizmu we Francji jest jeszcze stosunkowo niewielki, a przynajmniej nieproporcjonalny do olbrzymiego rozwoju automobilizmu, to też fabrykanci motocykli wiedzą dobrze, że rynek stoi dla nich otworem. Jednocześnie rozumieją oni, że najwięcej zdobędą klientów i najlepsze zrobią interesy, jeżeli produ-



Przedni hamulec i umocowanie resoru w samochodzie Hotchkiss.



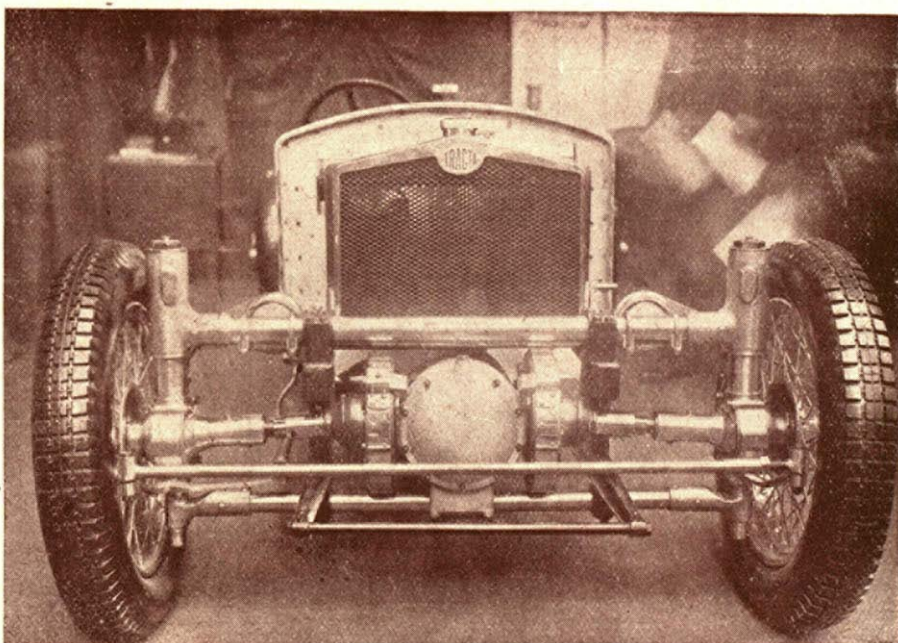
Silniki ośmiocylindrowe w Sclonie Paryskim 1928 r. Z lewej strony od góry do dołu: 1. De Dion Bouton, 2. Amilcar, 3. Bianchi, 4. Unic. Z prawej strony od góry do dołu: 1. Cadillac, 2. Mercedes-Benz, 3. Chaigneau-Brasier, 4. S. C. A. P.

(Photo Meurisse)

kować będą maszyny jaknajtańsze i jaknajbardziej ekonomiczne. Dlatego we Francji fabrykuje się dużo lekkich motocykli i dlatego też charakterystyczną cechą paryskiego Salonu motocyklowego była ogromna ilość maszyn o małym litrażu.

Najciekawszym przedstawicielem tej klasy maszyn jest motocykl nowej marki Dresch. Firma ta produkuje dwa typy, w których uczyniono wszystko dla jaknajwiększego obniżenia ceny. Słabszy z tych typów posiada silnik dwutaktowy, ramę z prasowanej blachy, przedni widelec również prasowany, i kosztuje zaledwie 995 franków. Typ silniejszy wyposażony w czterotaktowy silnik Mag o pojemności 250 cm³., posiada ramę wykonaną coprawda z rur, ale łączonych tylko w trzech miejscach. Wykonanie takiej ramy trwa zaledwie trzy minuty. Montaż całego motocykla odbywa się w równie szybkim tempie nie na łańcuchu, ale zbliżonym systemem o tej samej wydajności. Uzyskana w ten sposób ekonomia pracy jest czynnikiem, który pozwala w głównej mierze na ogromne obniżenie ceny.

W ten sam sposób, to jest przez uproszczenie konstrukcji i usprawnienie produkcji, dążą do niższej cen inne firmy, produkujące lekkie motocykle, jak Automoto, Alcyon, Motobecane, Monet Goyon, San Sou Pap, Train, Terrot, etc. Motocykle wszystkich tych marek mają jednakową charakterystykę: dwutaktowy silnik o pojemności do 175 cm³., napęd pasem i łańcuchem, lub tylko łańcuchem, dwa hamulce działające na obręcz przymocowana do tylnego ko-



Podwozie Tracta z napędem na przednie koła.

ła, i bardzo prostą ramę, coraz to bardziej odbiegającą kształtem od stosowanych dotychczas ram typu rowerowego.

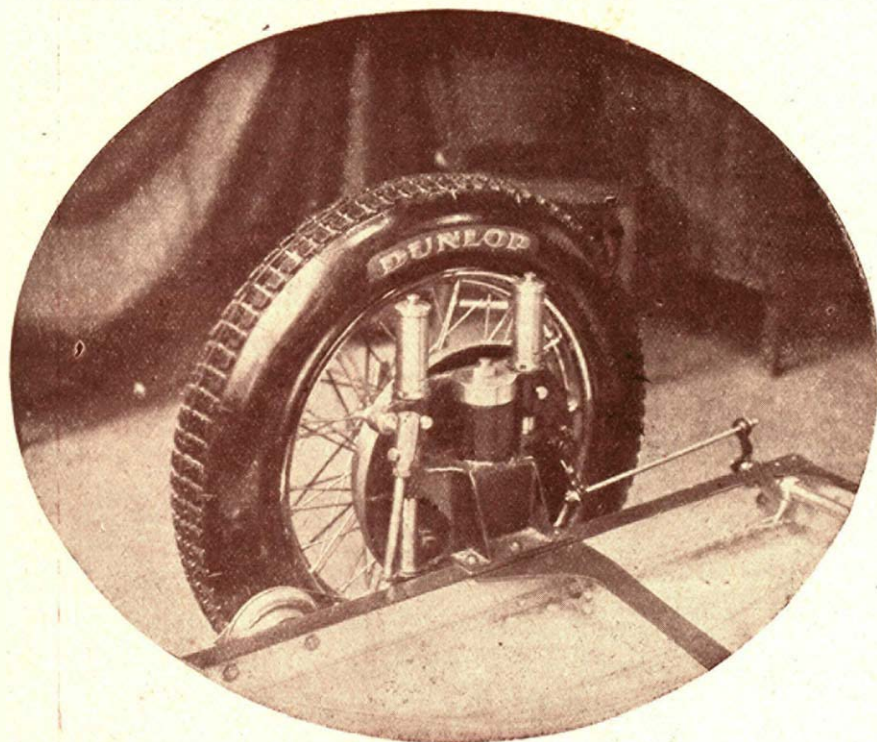
Nie należy jednak mniemać, że na tej kategorii motocykli kończą się ambicje francuskich konstruktorów i żądania ich klientów. Obok lekkich motocykli wystawiono w Salonie szereg pierwszorzędnych maszyn turystycznych i sportowych o większym litrażu, przedstawiających wiele interesujących momentów z technicznego punktu widzenia.

Ogólna charakterystyka tych maszyn jest następująca: silnik o zaworach bocznych w typie turystycznym i o zaworach górnych w typie sportowym, napęd wyłącznie łańcuchowy, hamulce wewnętrzne na oba koła, obniżona trójkątna rama, elastyczny przedni widelec z amortyzatorami, pełne wyekwipowanie w akcesoria.

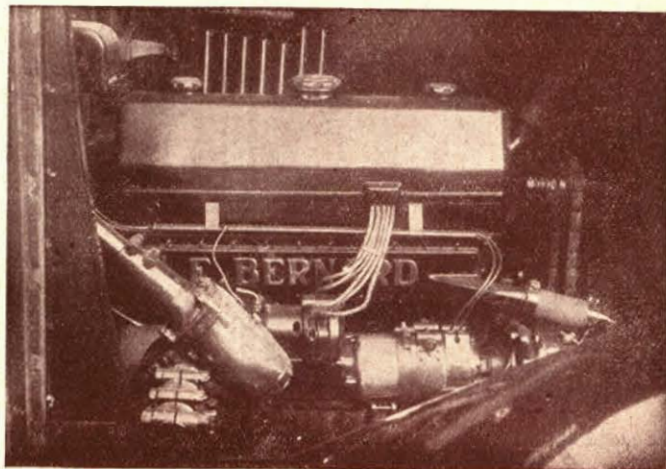
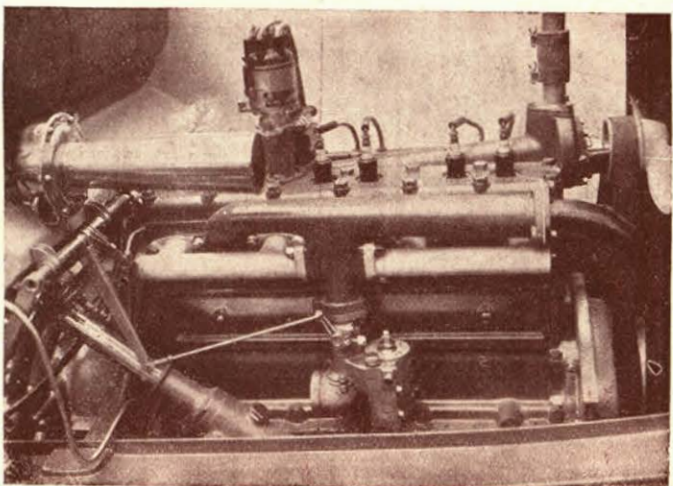
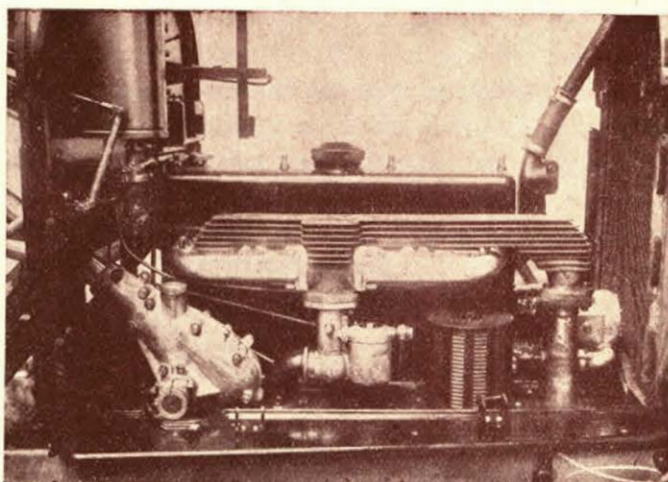
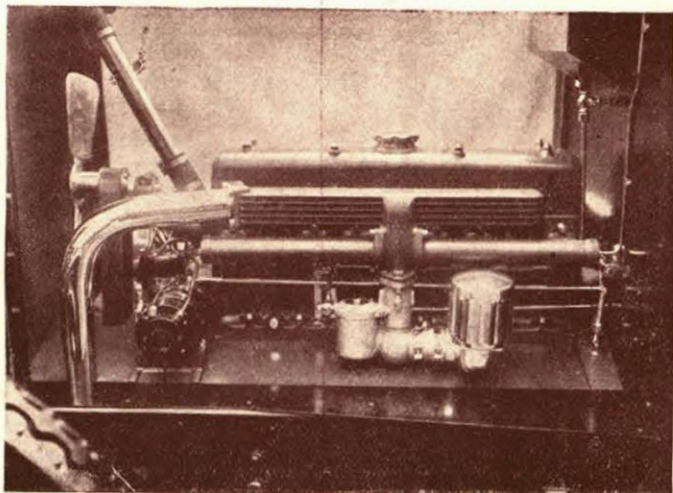
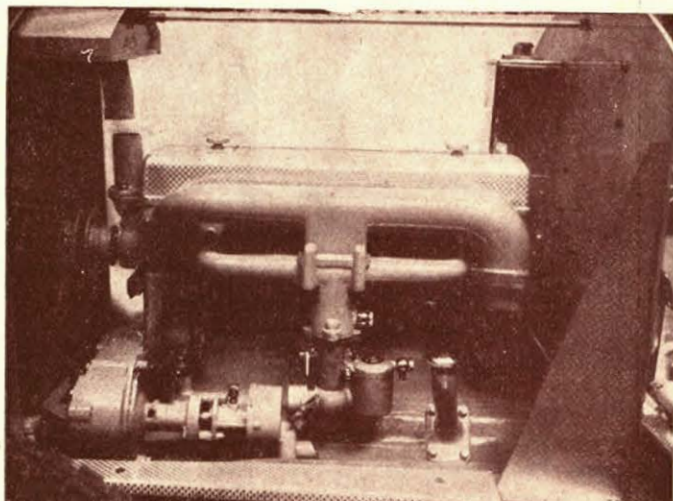
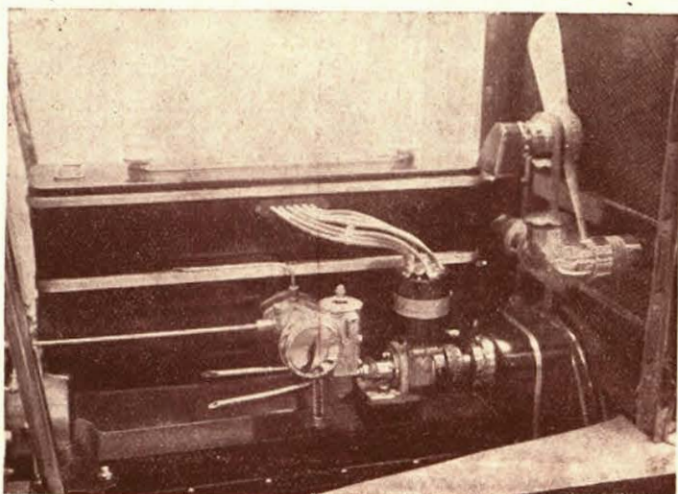
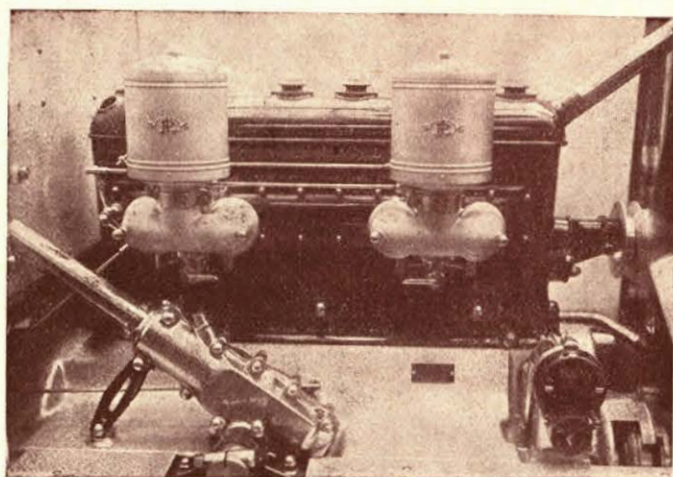
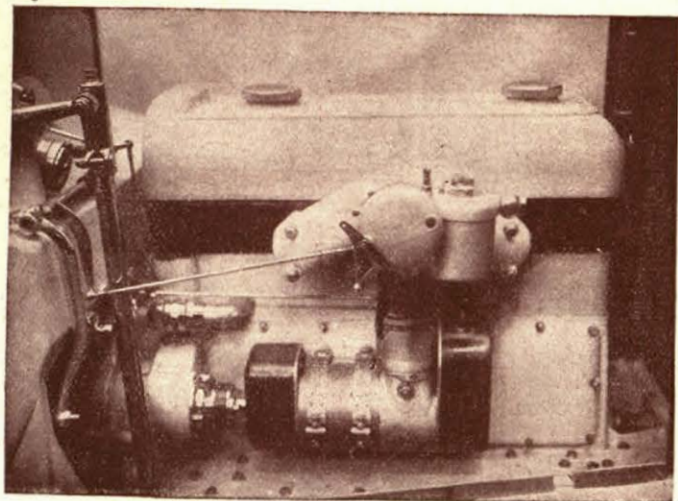
W budowie silników Salon Paryski nie przyniósł żadnych specjalnych nowości, prócz szerokiego zastosowania ulepszonych głowic, zwiększających wydajność i rozwoju konstrukcji blokowej. Złączenie silnika i skrzynki biegów w jedną całość, stosuje z powodzeniem wiele firm, jak Peugeot, F. N., Gnome Rhone w swym nowym typie 250 cm³., Chaise, etc.

Ogromną uwagę zwracają konstruktorzy na budowę ramy. Z dawnym kształtem tejże, zbliżonym do rowerowej, zerwano już oddawna, i obecnie wszystkie niemal ramy mają kształt trójkąta, co pozwala na niskie osadzenie siodła.

Niezmiernie oryginalną i pomysłową ramę posiada motocykl Clement Gladiator. Tylnie koło tej maszyny osadzone jest w ruchomych widelkach, umocowanych na osce, zmontowanej w ramie motocykla.

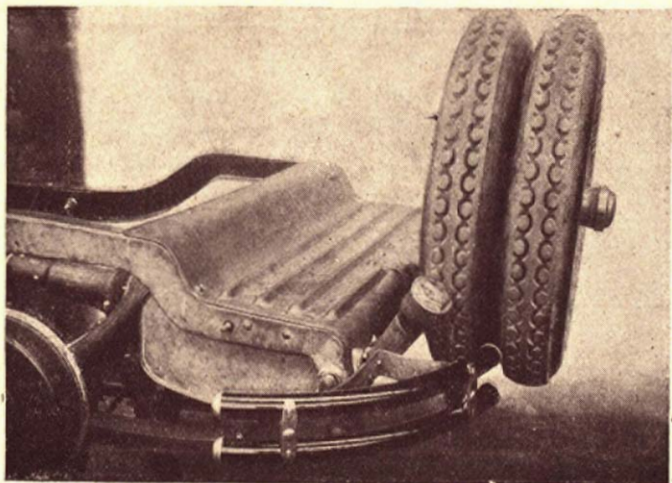


Tylne zawieszenie w samochodzie Tracta.



Silniki szesciocyndrowe w Salonie Paryskim 1928 r.

Z lewej strony od góry do dołu: 1. Itala, Sport, 2. de Lavaud, 3. Delahaye, 4. Donnet. Z prawej strony od góry do dołu: 1. Panhard-Levassor, 2. Cottin-Desgouttes, 3. Talbot, 4. Bernard samoch. ciężarowy.



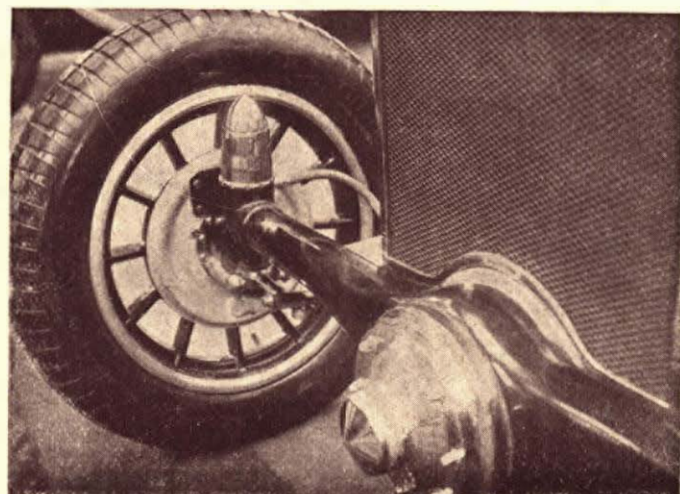
Tył podwozia De Dion Bouton.

Pomiędzy ramą i widełkami istnieje ponadto połączenie przy pomocy resorów i amortyzatorów. Koło tylne jest zatem w tej konstrukcji elastycznie zawieszona, dzięki czemu teoretycznie nie traci nigdy kontaktu z ziemią, przez co otrzymuje się jazdę niezmiernie komfortową, a przytem nie traci się na wydajności i nie zdiera opony. Zawieszenie na resorach stosują i inne marki, jak np. B. C. R.

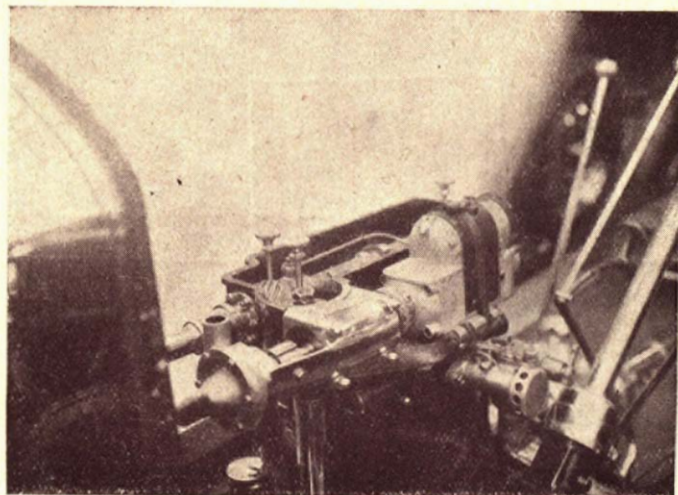
Ramy z blachy prasowanej wchodzą coraz to bardziej w użycie. Oprócz wspomnianego już lekkiego motocykla Dresch, prasowaną ramę posiadały maszyny New Motorcycle i Durandal, oraz znana belgijska marka La Mondiale.

Wielką niespodziankę sprawiło ukazanie się w Salonie pokaznej liczby motocykli o napędzie kardanowym. Największe zainteresowanie wzbudzała tu znana niemiecka maszyna B. M. W. o dwóch cylindrach poziomych, leżących w poprzek do kierunku jazdy. Z firm francuskich kardanowy napęd stosują marki: Favor, Helyett, Lorient i Dé Dé.

Nowoczesny motocykl musi być całkowicie bezpiecznym. W myśl tej zasady wszyscy konstruktorzy ekwipują swe maszyny w doskonałe hamulce działające na oba koła. Firma Dollar stosuje nawet servo-hamulec systemu Perrot-Piganeau.



Zawieszenie przednie w samochodzie Sensaud de Lavaud.



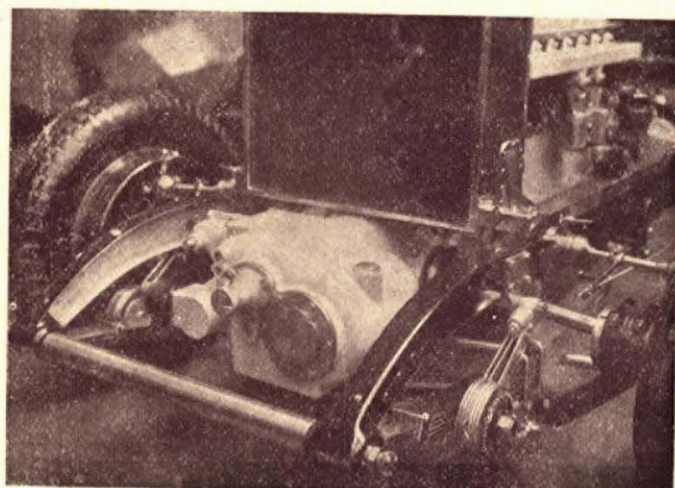
Silnik samochodu Motobloc.

Reasumując ten krótki przegląd nowości konstrukcyjnych paryskiego Salonu motocyklowego stwierdzić trzeba, iż wystawa była bardzo ciekawa, a przytem wykazała ona ogromny postęp, dokonany we Francji w dziedzinie budowy tego prawdziwie utylnego pojazdu, jakim jest motocykl.

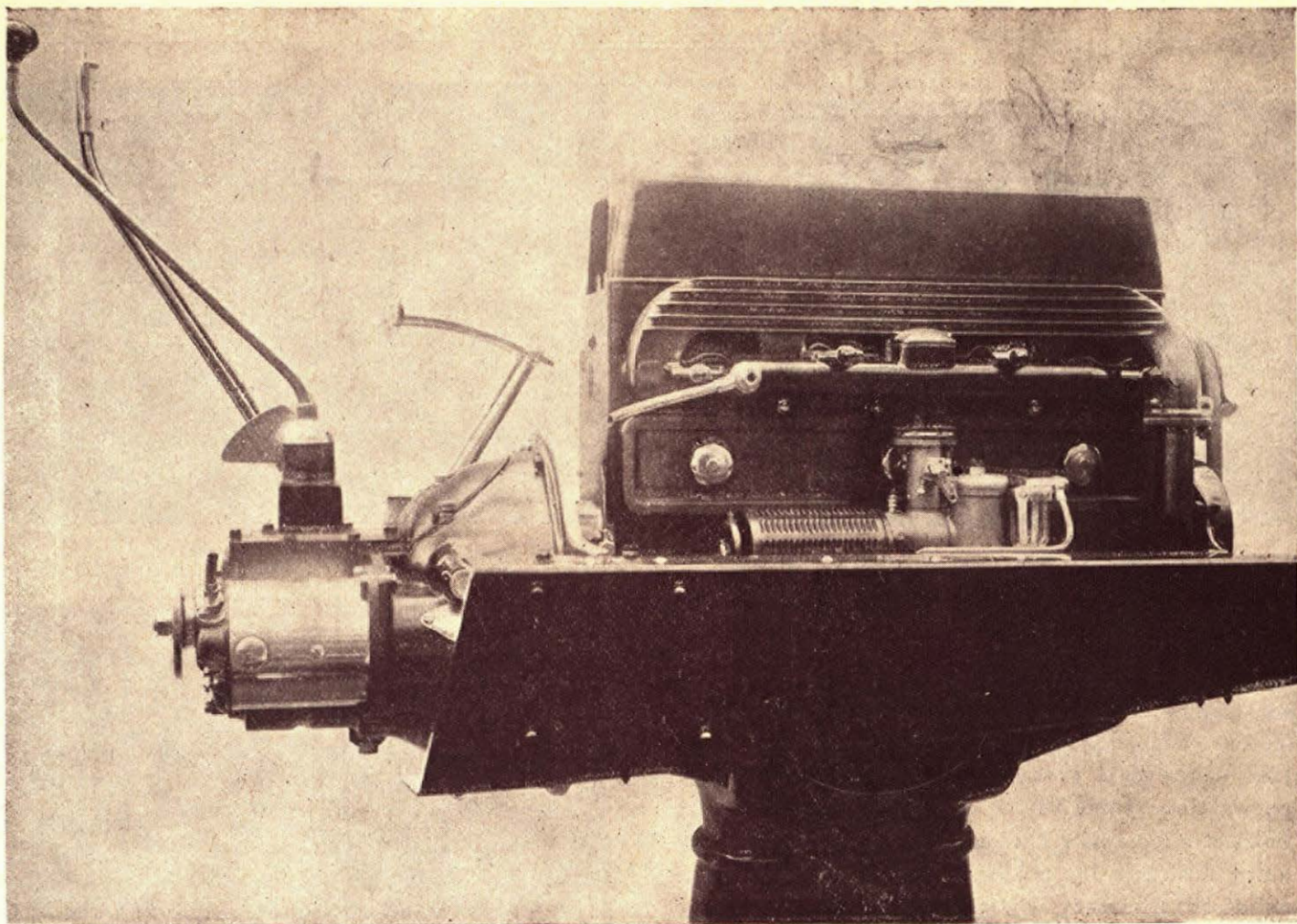
III. SALON SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH.

Ostatnia serja paryskiego Salonu wykazała olbrzymi rozwój francuskiego przemysłu w zakresie samochodów ciężarowych. Do niedawna konstruktorzy francuscy nie zajmowali się poważnie kwestją samochodu transportowego, obecnie jednak stwierdzić należy, że rzecz ta zmieniła się radykalnie i w Salonie tegorocznym zobaczyliśmy wiele arcydzieł techniki, które zapewnić mogą fabrykom francuskim jedyne miejsce w Europie.

Dotyczy to zwłaszcza działu autobusów, w którym firmy francuskie doszły do wyników naprawdę zdumiewających. Wychodząc ze słusznego założenia, iż autobus powinien posiadać wszystkie nowoczesne udogodnienia, stosowane w samochodach turystycznych, fabryki francuskie stworzyły szereg przepięknych wozów nadzwyczaj komfortowych. Maszyny te posia-



Przedni napęd w samochodzie Chaigneau-Brasier.



Sześciocylindrowy silnik „Citroën.”

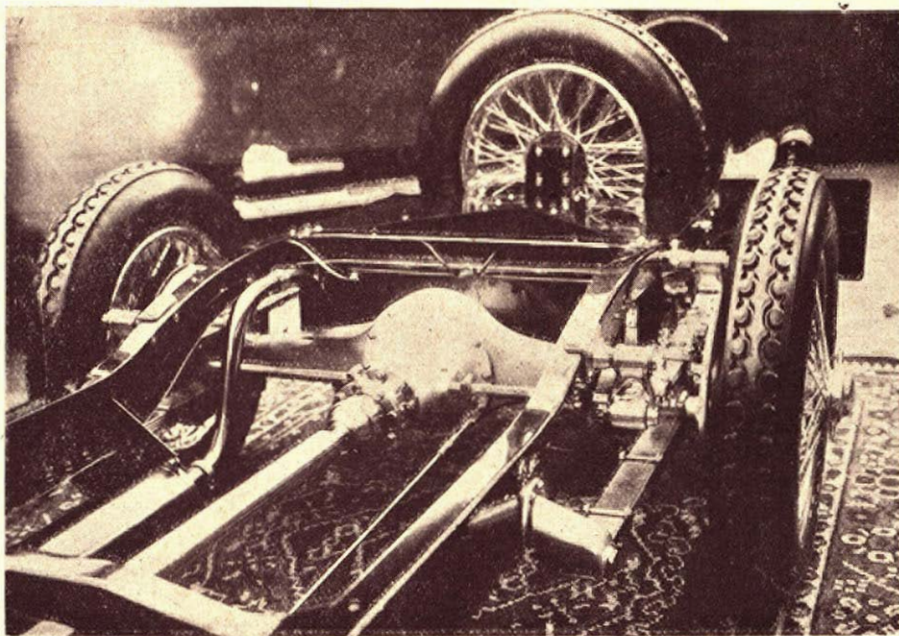
dają po większej części silniki sześciocylindrowe i rozwijać mogą szybkość ponad 100 klm/g., osiągając przytem przeciętne, przekraczające 50 klm/g. na najdłuższych przestrzeniach. Jak na wozy, dźwigające kilkudziesięciu pasażerów i ich bagaże, są to wyniki nadzwyczajne.

Sześciocylindrowe podwozia autobusowe wystawiły w Salonie firmy: Renault, Berliet, Somua, Laffly, Bernard i Cottin Desgouttes. Ponadto szwajcarska firma Saurer ekspozycjonowała podwozie wyposażone w sześciocylindrowy silnik systemu Diesla, a belgijska firma Miesse pokazała nawet wóz ośmiocylindrowy.

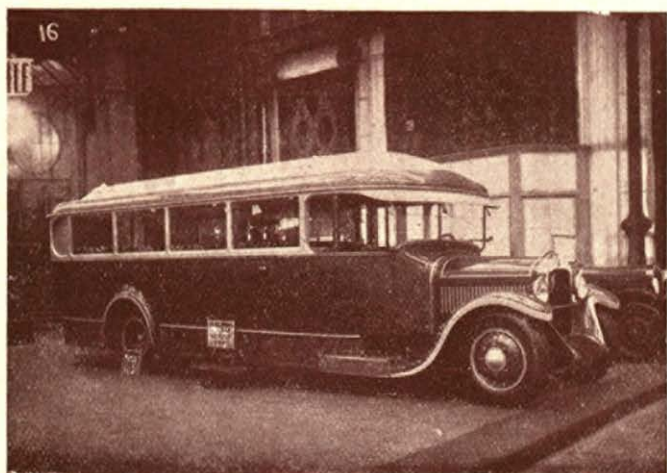
Technika budowy samochodów ciężarowych idzie we Francji głównie po linii oszczędności. Ekonomiczny transport — oto hasło, któremu hołdują tamtejsi kon-

struktorzy. Kwestja minimalnego zużycia paliwa oraz przystosowania silników do popędu innymi materiałami, aniżeli droga benzyna, interesuje ich najwięcej. Dlatego Salon nie obfitował w kolosalne ekspozycje, w owe wielotonowe potężne wozy, jakich tyle się zawsze widzi na wystawach niemieckich. Tych w Paryżu było bardzo niewiele, tak iż cały niemal Salon zajmowały jedynie samochody lżejsze o nośności do trzech tonn, na jakie we Francji istnieje obecnie największe zapotrzebowanie.

W tej klasie maszyn uwagę zwrócić należy na pewną grupę wozów charakterystycznych dla produkcji francuskiej. Grupę tę stanowią lekkie ciężarówki, budowane na wzmocnionych podwoziach turystycznych najmniejszego typu, a zatem wozy, które trudno nazwać samochoda-



Tyłny most samochodu Unic.



Autobus De Dion Bouton.

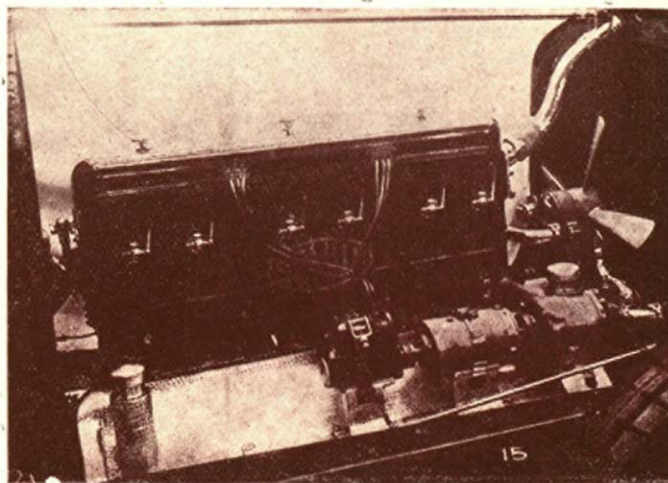


Autobus Bernard.

mi ciężarówkami, a jeszcze trudniej określić używaną we Francji nazwą „poids lourd”. Te małe samochody, budowane masowo przez szereg fabryk jak Citroën, Mathis, Renault, Peugeot, Rosengart, Licorne i in., cieszą się ogromną popularnością, jako nadzwyczaj ekonomiczny środek transportowy, pozwalający przewozić z dość znaczną szybkością kilkaset kilogramów towaru. W Salonie były one ciekawą ilustracją kierunków, w jakich podążają konstruktorzy francuscy, w pogoni za hasłem dnia — ekonomiczną transportu.

W zakresie samochodów, popędzanych innymi paliwami, aniżeli benzyną, Salon nie przyniósł absolutnie żadnych nowości. Nie powiększyła się nawet liczba fabryk, przewidujących w swych konstrukcjach zastąpienie benzyny innymi materiałami pędnymi, co wygląda dosyć dziwnie, jeśli weźmiemy pod uwagę, że sprawa wyrugowania benzyny stoi we Francji na naczelnym miejscu wśród wielu problemów automobilizmu i jest przedmiotem jaknajwiększych trosk i starań nawet ze strony rządu.

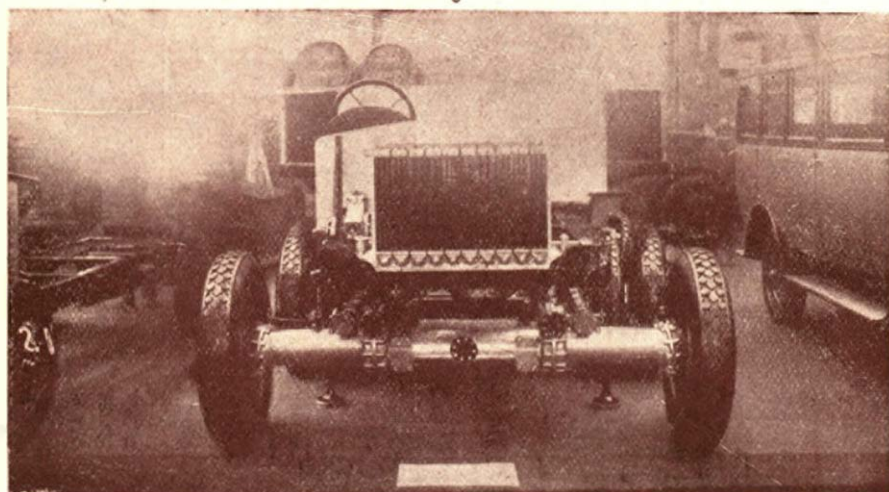
Tymczasem Salon tegoroczny nic nowego nie pokazał w tej dziedzinie. Gazogeneratory stosują nadal w swych cięższych modelach tylko Berliet i Panhard Levassor, zaś silniki Diesla, mogące pracować na ole-



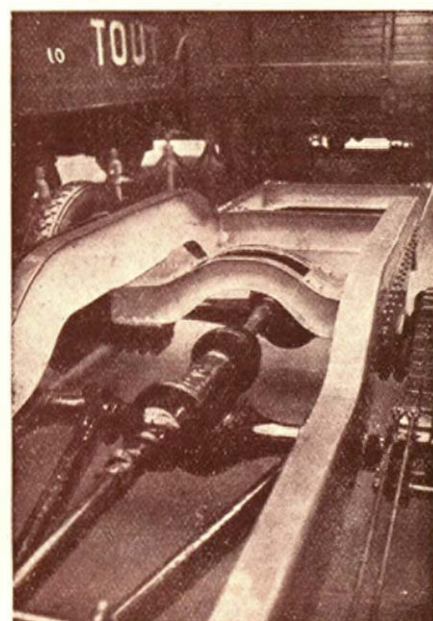
Sześciocylindrowy silnik autobusowy Somua.

ju gazowym wprowadziła oprócz Peugeota jedna tylko firma i to nie francuska lecz szwajcarska, a mianowicie wspomniany już Saurer. Widać z tego, że problem zastąpienia benzyny nie jest tak łatwy, jakby się mogło wydawać, i że rozwiązania jego w niedalekiej przyszłości oczekiwać nie należy.

M. K.



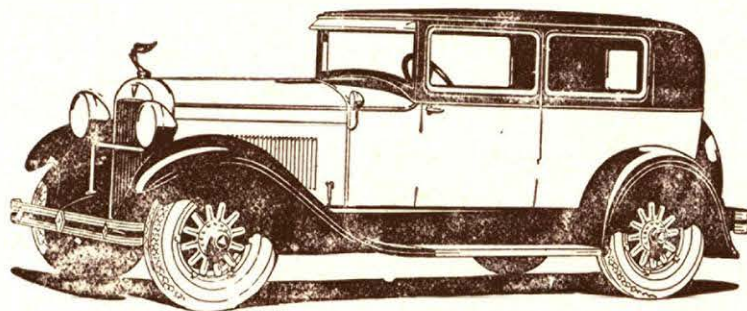
Podwozie sześciokołowego samochodu ciężarowego Berliet. Z lewej strony: widok podwozia z przodu. Z prawej strony: widok mostów tylnych.



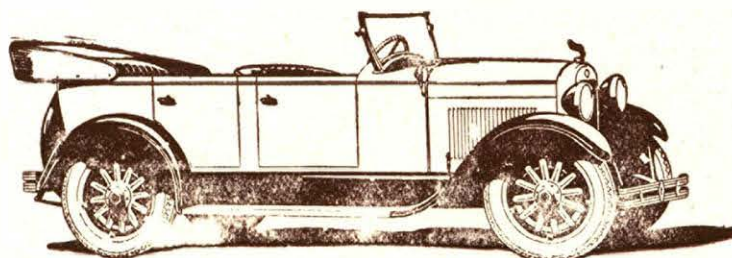
Hudson-Essex Motor Car Co. Detroit Michigan

jedna z najpotężniejszych fabryk
samochodowych amerykańskich
(produkcja dzienna,— 1.000 wozów)

celem uprzystępnienia swych
znakomitych samochodów



HUDSON



ESSEX

nabywcom polskim

uruchomiła na terenie Polskiej Unji Celnej

specjalną montownię samochodów



— oto marki, które staną się niezadługo w Polsce najpopularniejsze —

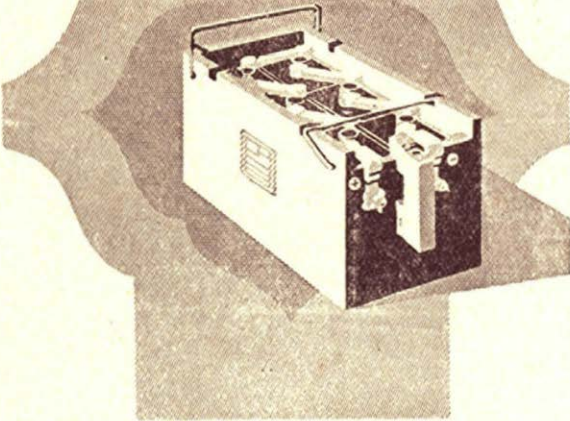


Gen. Przedst. na Polskę i w. m. Gdańsk: Hudsexway, Sp. z o. o. Gdańsk, Reitergasse 12-15.

VINTAGE

LOUIS DE BARY

RÉSERVÉ

VIN SEC
GRAND MOUSSEUXTUDOR
VARTA

"TUDOR"
ZAKŁADY AKUMULATOROWE

S.A. z ogr. odp.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92
(Gmach Hotelu „Polonia”).

CZĘŚCI ZAMIENNE

do samochodów

Szlifowanie
wałów korbowych i cylindrów

w y k o n u j e

PAŃSTWOWA WYTWÓRNIA
SAMOCHODÓW

C. W. S.

WARSZAWA. — PRAGA,
TERESPOLSKA 34.
TELEFON 522-80 i 522-82.

SPECJALNOŚĆ CZĘŚCI
ZAMIENNE DO SAM. **FORD**



Rys. 1. Ogólny widok hali wozów osobowych Salonu Berlińskiego.

WRAŻENIA Z WYSTAWY W BERLINIE

Trzecią z rzędu i ostatnią wśród tegorocznych wielkich imprez pokazowych była Berlińska Wystawa Samochodów i Motocykli, która w czasie od 8 do 18 listopada b. r. mieściła się w czterech potężnych halach w Kaiserdammie.

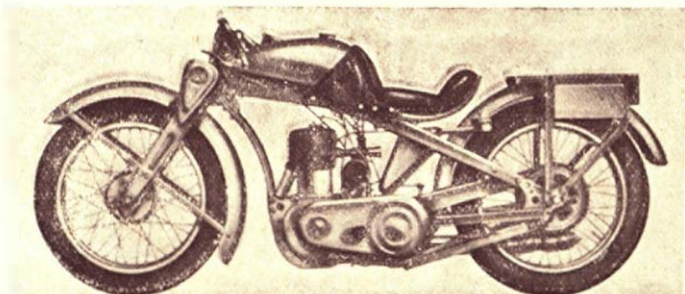
Od szeregu lat była to pierwsza w Niemczech wystawa przemysłu samochodowego o charakterze międzynarodowym, która swą wielkością i różnorodnością przewyższała niemal wszystkie inne salony.

Niemiecki przemysł automobilowy i motocyklowy, oraz jego pomocnicze działy brały w komplecie udział w wystawie; pozatem na wystawie były reprezentowane fabrykaty innych krajów, które zabiegają o zdobycie rynku niemieckiego.

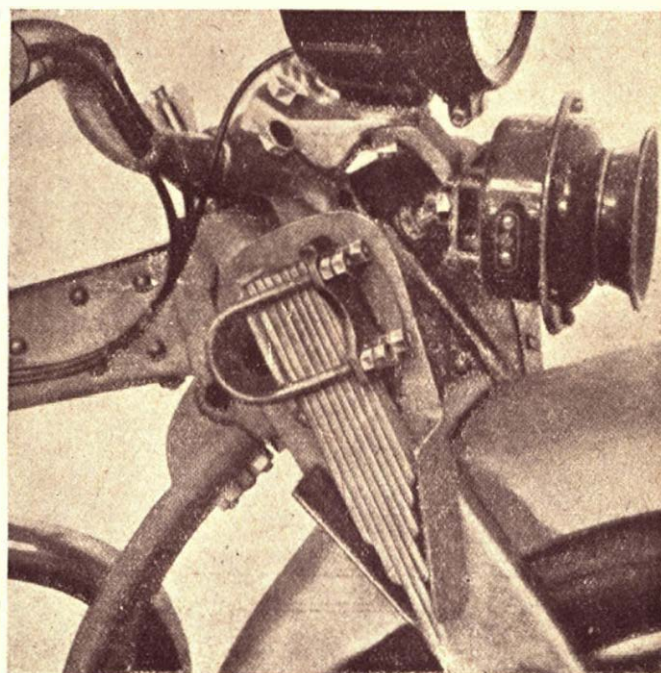
Wystawa obejmowała obszar 22.500 m², a udział

wzięło w niej 600 wystawców, z czego około 80 stoisk zajęły firmy nie niemieckie.

Sprawa motoryzacji w Niemczech wyszła już ze stadium początkowego i posuwa się szybko naprzód. Amerykański przemysł samochodowy, w ciągłym po-

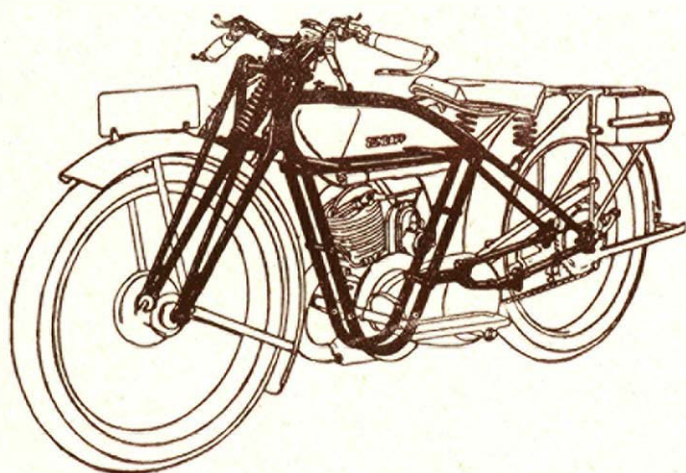


Rys. 2. Motocykl Opel 500 ccm.



Rys. 3. Resorowanie przednich widel w ramie Neander.

szukiwaniu nowych rynków zbytu, wysunął energicznie swoje macki w celu zdobycia sobie niemieckiego konsumenta. W krótkim czasie powstały w najbliższych okolicach Berlina wielkie montownie najpotężniejszych amerykańskich koncernów automobilowych, które zajmują się produkcją samochodów, przeznaczonych dla rynku wewnętrznego. Oprócz firm amerykańskich, i Citroën posiada w Niemczech własną fabrykę.



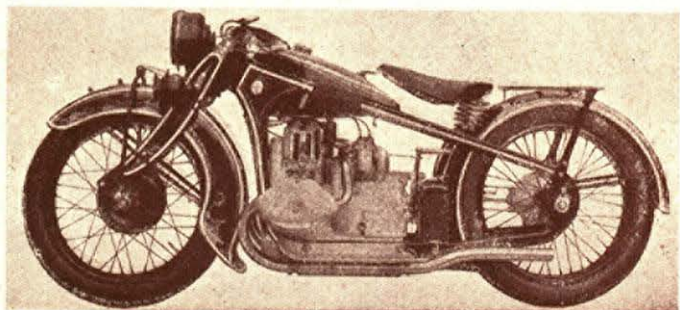
Rys. 4. Rama motocykla Zündapp.

W związku z tą sytuacją wytworzyła się silna walka konkurencyjna pomiędzy firmami niemieckimi, a nowo-powstałymi wytwórniami zagranicznych firm, walka tembardziej trudna, że zagraniczne przedsiębiorstwa rozporządzają wypróbowaną organizacją i nieograniczonymi kapitałami.

Co się tyczy niemieckich firm — to wiele z poprzednio egzystujących zniknęło z widowni w czasach poinflacyjnych, a także w ostatnim okresie, na skutek niemożności konkurowania z zagraniczną produkcją.

Walka o zdobycie konsumenta dla taniego użytkowego samochodu wre w sposób specjalnie zacięty pomiędzy niemieckimi wytwórniami Opel i Brennabor z jednej strony, a firmami amerykańskimi łącznie z Citroënem z drugiej strony.

Niemiecki przemysł samochodowy w okresie poinflacyjnym poczynił wielkie inwestycje, które umożliwiły mu podjęcie seryjnej, masowej produkcji; jednocześnie liczne instytucje bankowe zajęły się finansowaniem

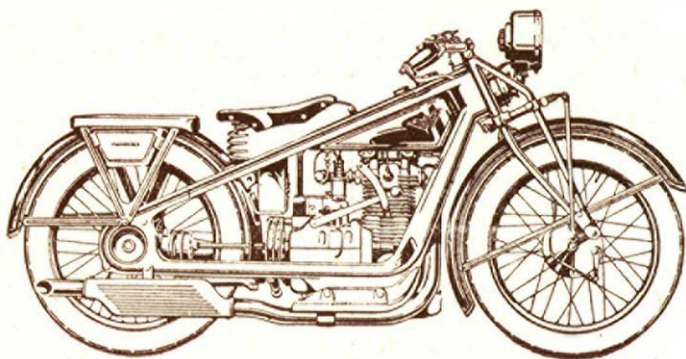


Rys. 6. Motocykl 750 ccm. B. M. W. z prasowaną ramą.

waniem sprzedaży pojazdów mechanicznych na dogodnych warunkach.

Kapitał amerykański, chcąc zdobyć silny wpływ na niemiecki przemysł automobilowy, nie ogranicza się na zakładaniu własnych montowni, a stara się przeniknąć do firm czysto niemieckich, jak to podobno ma ostatnio miejsce w firmie Opel.

Niemcy, świadomi trudności zwalczania konkurencji zagranicy, dążą do jaknajintensywniejszego skonsolidowania swojego przemysłu automobilowego i w tym celu zakładają obecnie instytut dla badań zagad-



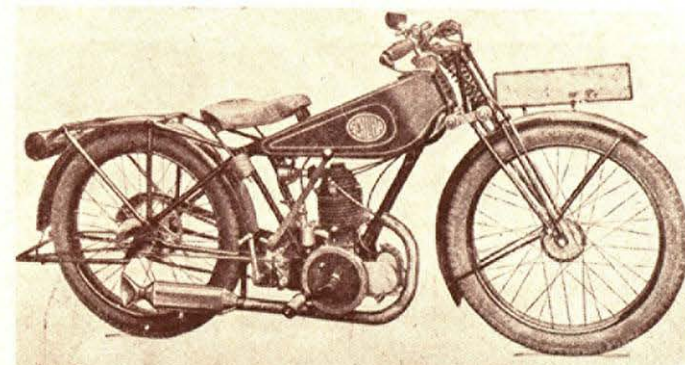
Rys. 5. Nowy model 530 ccm. Wanderer.

nień techniki samochodowej; jednym z najważniejszych zadań tego instytutu jest wzajemna wymiana doświadczeń, poczynionych przez poszczególne fabryki, jak również badanie nowych konstrukcji i przystosowywanie ich do celów praktycznych.

Jakkolwiek Wystawa berlińska miała charakter międzynarodowy, to jednak — w mniemaniu, że fabrykaty innych wystawiających krajów są czytelnikom „Auta” ze sprawozdań z salonów w Paryżu i Londynie znane — zajmę się głównie rozpatrzeniem wytworów produkcji niemieckiej.

Przypatrując się w ostatnich latach uważniej niemieckiemu przemysłowi samochodowemu, należy przyznać otwarcie, że poczynił on duże postępy i stoi pod wszystkimi względami na wysokim poziomie.

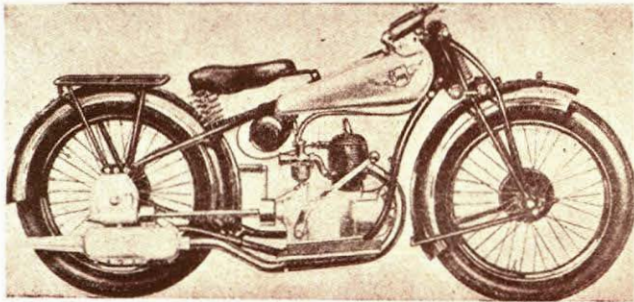
Kształtowanie się cen samochodów niemieckich następuje w ten sposób, że — przyjmując cenę z r. 1911 za równą 100 jednostkom — stwierdzamy, że wynosiła ona przeciętnie: w r. 1924 — 114,4, w r. 1925 — 99,4, w r. 1926 — 78,3, zaś w r. 1927 — tylko 67,7. Mimo wyraźnej tendencji zniżkowej cen samochodów



Rys. 7. Motocykl marki Schliha.

niemieckich, należy zauważyć, że nie następuje ona wyłącznie kosztem jakości wytworów, a wywołana jest głównie przez usprawnienie produkcji i celową konstrukcję.

Poza wymienioną już dążnością do redukcji cen, stwierdzić było można niemal we wszystkich ekspozycjach wystawowych usiłowania konstruktorów w kierunku wydoskonalenia poszczególnych elementów składowych, by w ten sposób uzyskać pewność funkcjonowania i łatwość obsługi.



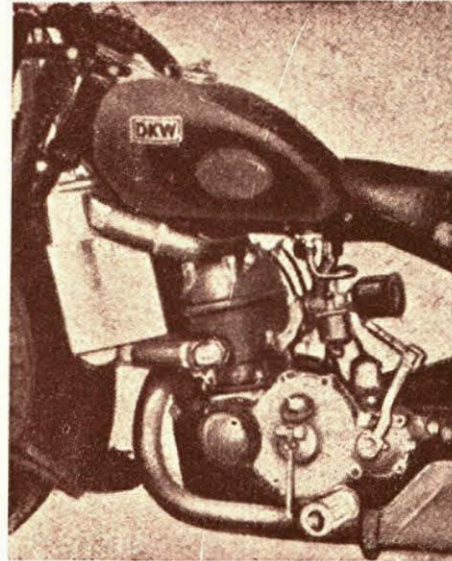
Rys. 8. Nowy model marki Stock.

To też z bardzo nielicznymi wyjątkami wszystkie konstrukcje przedstawiały się, jako dobrze przemysłowe i przetrwone, a brak był zupełny zwykle krótkotrwałych tworów wybujałej fantazji, które są wprawdzie miłym urozmaiceniem dla zwiedzającego, a mniej korzystną niespodzianką dla naiwnego nabywcy.

Na Wystawie były reprezentowane następujące działy: motocykle, lekkie samochody dostawcze, samochody osobowe, samochody ciężarowe wraz z omnibusami, materiały konstrukcyjne i obrabiarki dla przemysłu samochodowego, wreszcie wszelkiego rodzaju akcesoria.

Niemieckie motocykle w przeciwstawieniu do angielskich przestarczają się coraz bardziej ze zmotoryzowanych rowerów w dwukołowe samochody. W związku z tem spostrzec się dało pewien zanik ramy rurowej i przejście najpoważniejszych fabryk do ramy prasowanej z blachy stalowej. Zauważyć należy, że zjednoczenie całego mechanizmu w blok z zastosowaniem napędu kardanowego i często chłodzenia wodnego zdobywa pośród niemieckich konstruktorów coraz więcej zwolenników. Gorącym propagatorem prasowanej ramy jest Neander, który po kilkuletnich doświadczeniach skonstruował ciekawą ramę motocyklową, złożoną z oddzielnie prasowanych części znitowa-

nych ze sobą. Poza oryginalną ramą, stosuje ten konstruktor odmienne siodelko, utworzone z elastycznej podstawy blaszanej, wyścielonej poduszką pneumatyczną. Także kwestję resorowania przedniego koła i kierowania rozwiązał Neander w nieco inny sposób. Na rycinie 2-ej przedstawiony jest motocykl marki Opel, który stosuje ramę konstrukcji Neandra, a na rycinie 3-ej widać szczegóły konstrukcji resorowania



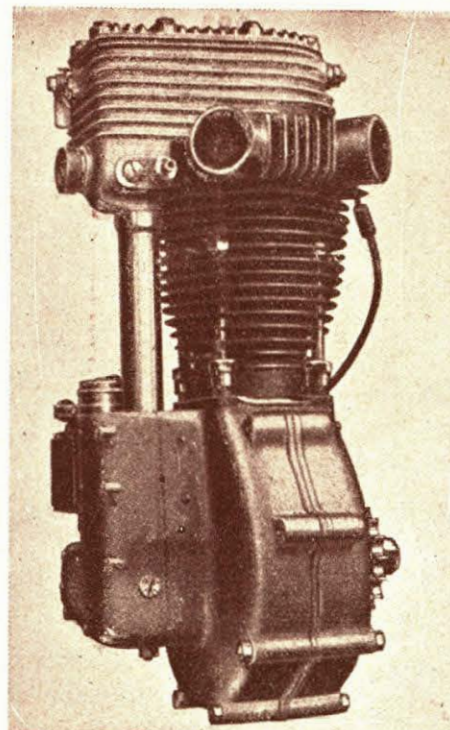
Rys. 9. Blok maszynowy z nowoczesnym zbiornikiem motocykla D. K. W. 1929 r.

przednich wideł. Boki wideł umocowane są wahliwie w poprzecznym czopie obrótowej kierownicy i wspierają się na nim za pośrednictwem płaskiego resoru, którego dwa najdłuższe środkowe pióra uchwyczone są przez dwie pionowe ścianki. Przy lżejszych wstrząsach oddziałują pojedyncze najdłuższe pióra środkowe, a w miarę silniejszych uderzeń zostają wciągnięte do akcji resorowania dalsze pióra. Ramy konstrukcji Neander są tak zbudowane, że nadają się niemal do wszelkich rodzajów silników motocyklowych. Jedynie dla słabszych maszyn stosują w nich zamiast blachy stalowej blachę duraluminową.

Pomysł stosowania ramy prasowanej wyłonił się bezpośrednio przy masowej produkcji motocykli, albowiem lutowanie na twardo ramy rurowej stawia duże wymagania dla odnośnego robotnika i staje się utrudnieniem przy większej fabrykacji.

Nie wszystkie konstrukcje ram prasowanych są w ten sposób rozwiązane jak w motocyklu Opla, t. j. przez znitowanie poszczególnych części ze sobą. Firma Ziindapp ześrubowuje pojedyncze części ramy, jak to widać z ryc. 4-ej, zaś Wanderer i B. M. W. (ryc. 5 i 6) stosują spawanie autogeniczne do połączenia części składowych ram.

Nasuujące się pytanie, który rodzaj łączenia okaże się naj-



Rys. 10. Silnik Küchen.

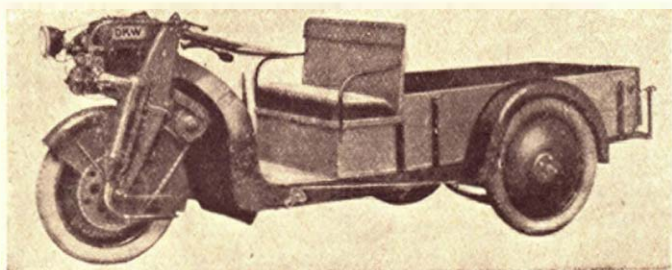
odpowiedniejszym, będzie mogła wykazać nam dopiero przyszłość.

W bardzo wielu fabrykacjach spotyka się jeszcze ramę rurową, która w cięższych modelach ma zwykle konstrukcję podwójną, a w lżejszych motocyklach składa się zwykle z pojedynczych prostych rur, jak to na przykładzie widocznym jest z ryciny 7-ej.

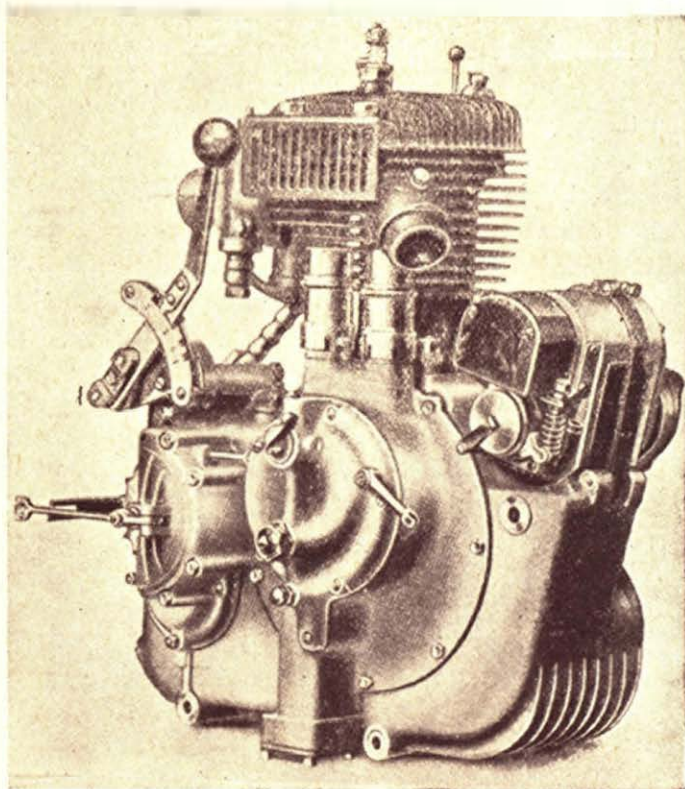
Wspomniane już wyżej motocykle firm Wanderer i B. M. W. stosują konstrukcje blokowe i napęd tylnego koła wałem kardanowym. W obydwu tych wypadkach rozchodzi się o maszyny dość ciężkie, bowiem silnik B. M. W. posiada pojemność 750 cm. zaś silnik Wanderera — 500 cm. Z lżejszych maszyn o bardzo nowoczesnej konstrukcji wspomnieć należy o 200 cm. dwutaktowym motocyklu firmy Stock, zaopatrzonym w blok maszynowy i ślimakowy napęd wałem kardanowym. Motocykl ten przedstawiony jest na rycinie 8-ej i zaznaczyć muszę, że stanowił on poniekąd czoło motocyklowej wystawy.

Największa na świecie fabryka motocykli D. K. W. wystawiała poza licznymi lekkimi maszynami swój nowy typ dwucylindrowy 500 cm., który obecnie w seryjnym wykonaniu zaopatrzony jest w wodne chłodzenie i zblokowaną z silnikiem skrzynkę biegów, obsługiwana kulowo-osadzoną dźwignią w ten sam sposób jak to ma miejsce w nowoczesnych samochodach.

Napęd pasem klinowym znikł już prawie zupełnie z użycia, a zastąpiony został łańcuchem, lub wałem kardanowym. Dotąd jeszcze bardzo wiele niemieckich firm motocyklowych stosuje silniki obcych marek, wśród których przeważają angielskie Jap i szwajcarskie Mag. Z niemieckich silników na szczególne wyróżnienie zasługuje konstrukcja Küchena — silnik taki przedstawiony jest na rycinie 10-ej i odznacza się bardzo celową konstrukcją i estetycznym wyglądem; pojemność tego silnika wynosi 500 cm. i zaopatrzony jest on w podwójne zawory wpustowe i jeden zawór wypustowy (w modelach sportowych z dwoma wyłotami, jak na rycinie), które obsługiwane są pionowym wałkiem rozdzielczym. Cały mechanizm zaworowy jest szczelnie zamknięty i pracuje w oliwie, która przyczynia się do chłodzenia głowicy. Z niemieckich firm jedynie Wanderer buduje dwucylindrowe silniki kształtu V. Zastosowane ostatnio przez angielską firmę B. S. A. skośne pochylenie cylindra ku przodowi znalazło naśladownictwo w niemieckich motocyklach



Rys. 12. Samochód dostawczy D. K. W.



Rys. 11. Blokowy silnik N. S. U. od strony zaworów.

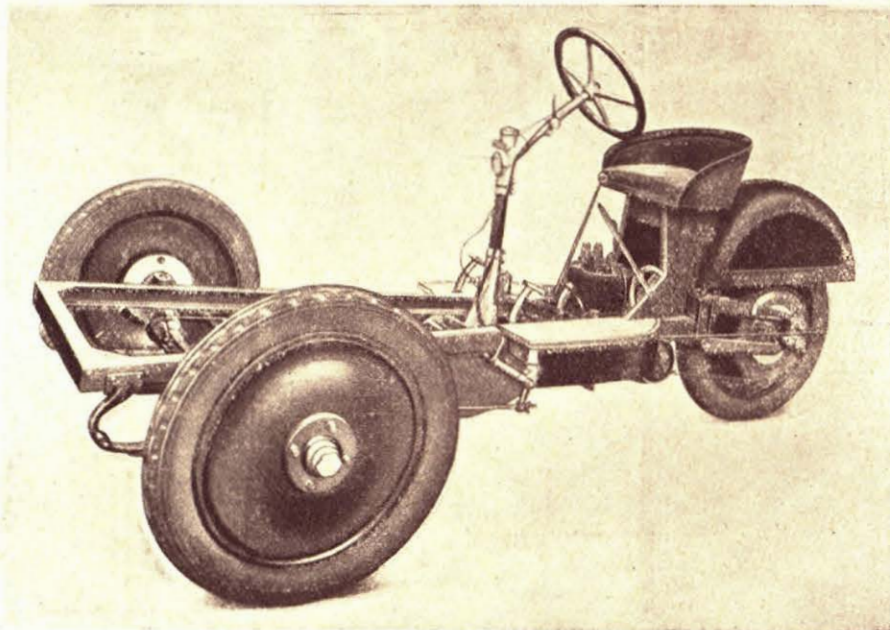
marek D., Zündapp i Victoria. Takie umieszczenie silnika wpływa korzystnie na jakość jazdy i niższe osadzenie siodła.

Co się tyczy ilości cylindrów, przeważały na wystawie silniki jednocylindrowe, które ogólnie stosowano włącznie do pojemności 600 cm. Maszyn dwucylindrowych było stosunkowo niewiele, a jedyna fabryka niemiecka, produkująca motocykle czterocylindrowe, Windhoff, w wystawie nie brała udziału.

Rozmieszczenie zaworów w cylindrach nie ulegało w ostatnich czasach wielkim zmianom; maszyny turystyczne zaopatrzone są zwykle w boczne zawory, a maszyny sportowe w górne zawory i w zdejmowalną głowicę. W obydwu tych konstrukcjach starają się obecnie o możliwie szczelne zamknięcie mechanizmu zaworowego i w tym celu nawet popychacze osłonięte są zwykle specjalnymi pochwami. Bardzo ładnym rozwiązaniem pod tym względem jest przedstawiony na rycinie 11-ej silnik 500 cm. motocykla N. S. U., w którym popychacze zaworowe wraz z sprężynami włączone są bezpośrednio w obiegowy system smarowania silnika. Poza tym silnik ten wyróżnia się ładną konstrukcją blokową.

Z małymi wyjątkami przeważały w wystawionych motocyklach — tak w samych silnikach, jak i w skrzynkach biegów — łożyska kulkowe i rolkowe.

Z poszczególnych części składowych wystawionych motocykli stosunkowo najmniej zmian nastąpiło w przednich widłach: ogólnie przeważa w nich resorowanie przy pomocy równoległoboku i spiralnych sprężyn z zastosowaniem amortyzatorów wstrząsów i kierownicy. Kilka firm używa nadal płaskiego resoru.



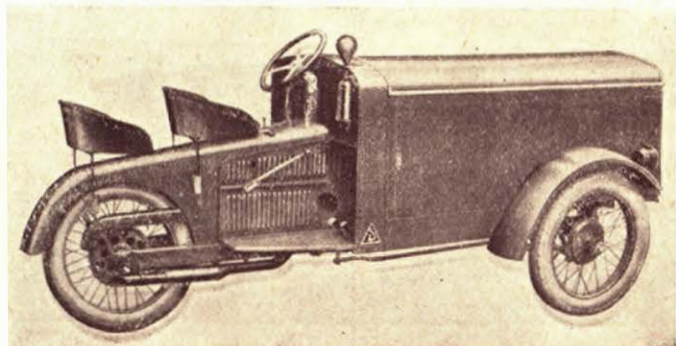
Rys. 13. Podwozie Monos.

Mimo wprowadzenia prasowanej ramy stalowej, niektóre fabryki j. nprz. Wanderer pozostały wierne widłom rurowym.

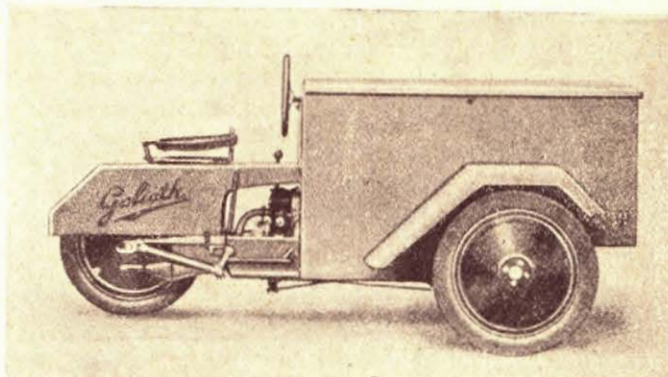
Pragnąc przystosować motocykl do codziennego użytku, poświęcono wiele czasu udoskonaleniu jego organów, przyczem specjalną uwagą otoczono sprawę smarowania silnika i napędu. Przeważnie spotyka się centralne smarowanie silnika pod ciśnieniem pompy mechanicznej z dodatkową pompą ręczną. Niektóre fabryki, jak nprz. B. M. W., stosując budowę blokową, włączają w obieg smarowania silnika również skrzynkę biegów, do której zamiast gęstego smaru używają oliwy. Takie smarowanie wymaga oczywiście specjalnego uwzględnienia przy podziale zewnętrznego pudła na poszczególne części.

Dla większej wygody stosuje się obecnie prawie ogólnie przetykane ośki dla kół, otwierane wachlarze i dzwona dla pneumatyków bez obrzeżyn. Podobnie jak w samochodach, znajdują coraz szersze zastosowanie pneumatyki z linką stalową po bokach. Wiele motocykli zaopatrzonych było w podwójne stojaki, a dźwignia do przełączania biegów znajdowała się bezpośrednio na skrzynce.

Prawie wszystkie wystawione motocykle zaopa



Rys. 14. Samochód dostawczy marki D.



Rys. 15. Samochód dostawczy Goliath.

trzone były w przednie hamulce szczękowe, a niektóre z nich miały specjalny mechanizm do wyrównywania siły hamującej obydwu kół. Ogólnie biorąc zwiększono obecnie pojemność zbiornika benzyny, który często składa się z dwóch części i zwykle obejmuje i zakrywa górne rury ramy. Zbiorniki mają obecnie szerokie kształty i posiadają często wskaźnik zawartości, wpuszczony termometr i mierniczy instrument elektryczny; wpusty oliwy i benzyny są duże i łatwo otwieralne. Ponadto zbiorniki posiadają zwykle zabezpieczenia dla benzyny rezerwowej, dzięki którym kierowca na czas zostaje ostrzeżony o niedostatecznym zapasie paliwa.

W większości wystawionych maszyn zbiorniki na oliwę znajdowały się osobno i przymocowane były do tylnej partji ramy. Nowoczesny motocykl zaopatrzony jest zwykle w szerokie siedło, doskonale resorowane i nisko osadzone w ramie. Duża część wystawionych maszyn posiadała światło elektryczne, przyczem źródłem prądu było najczęściej magdyno. Z prądnicą, umieszczoną w kole zamachowym silnika, spotyka się tylko w dwutaktowcach, wśród których dominowały fabrykaty D. K. W. i angielskie Villiersa.

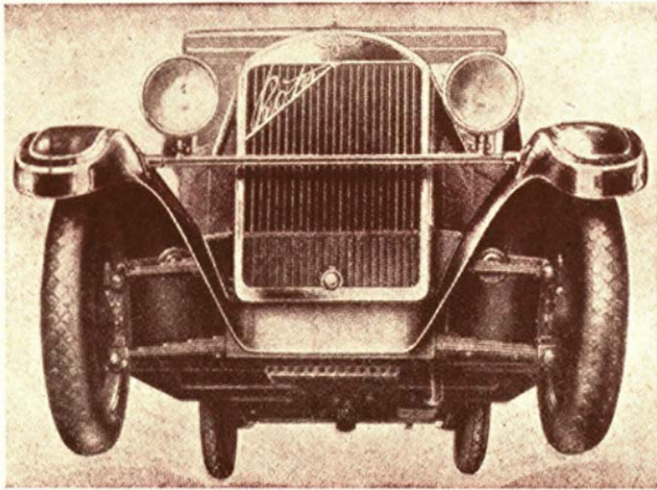
Odnosnie do ilości biegów, nawet przy stosunkowo słabych maszynach, używają Niemcy przeważnie trzybiegowe skrzynki; wyjątkiem jest wymieniony poprzednio motocykl firmy Stock, zaopatrzony tylko w dwa biegi. Przez szerokie zastosowanie amortyzatorów wstrząsu w napędzie łańcuchowym i kardanowym uzyskano konieczną elastyczność, znamienne dla poprzednio używanych pasów klinowych.

Niemodny obecnie napęd magneta zapomocą łańcucha, dotąd jeszcze rozpowszechniony w Anglii, znalazł zastosowanie w tych motocyklach, które sprowadzają kompletne silniki z Anglii — w pozostałych zaś fabrykatak napęd ten uskuteczniiony jest trybami.

Na wystawie spostrzec było można kilka maszyn, zaopatrzonych w kierownicę systemu Gazda, zrobio-

ną z piór resorowych, która absorbuje pewną część wstrząsów.

Najnowsze ustawodawstwo niemieckie znosi podatek i przymus licencji przy motocyklach do 200 ccm., wskutek czego w ostatnich czasach specjalnie maszyny tej klasy znalazły wielki zbyt, co oczywiście odbiło się natychmiast na przemyśle. Sytuacja ta sprzyja szerokiemu zastosowaniu silników dwutakto-



Rys. 16. Przód ośmiocylindrowego samochodu Röhrl.

wych w lżejszych motocyklach i wpłynęła na niemal zupełne wyrugowanie klasy silników pojemności 250 ccm. na korzyść silników 200 ccm. wzgl. 300 ccm.

Z zagranicznych motocykli, wystawionych w Berlinie, na szczególne wyróżnienie zasługują nowe modele firmy F. N., Gillet, 750 ccm. Harley Davidson i BSA.

Z kolei przejdziemy do lekkich samochodów dostawczych, które przedstawiają pośredni etap między motocyklem, a samochodem zwykłym.

Prawie wszystkie wystawione samochody tego rodzaju posiadały trzy koła, przyczem w większości tylne koło użyte zostało do napędu. Jedynie znana motocyklowa firma D. K. W. popędza wóz przednim kołem, nad którym bezpośrednio znajduje się dwutaktowy silnik o pojemności 300 ccm. (Rys. 12). Znanie i u nas samochodziki dostawcze marki Monos posiadają konstrukcję wybitnie motocyklową. Podwozie tego typu przedstawione jest na ryc. 13; także były Arsenal niemiecki wypuścił ostatnio lekki samochodzik dostawczy marki D. z szczelnie zakrytą maszyną i silnikiem chłodzonym powietrzną turbiną (Ryc. 14). Stosunkowo najmodniejszą konstrukcją posiadają samochodziki marki Goliath (rys. 15), w których napęd tylnego koła uskuteczniiony jest wałem kardanowym i trybami.

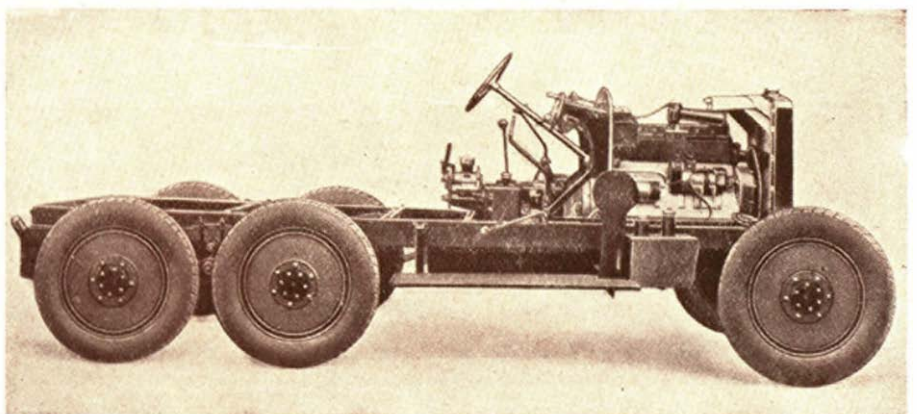
Co się tyczy samochodów osobowych, to wyraźnie dają się stwierdzić usiłowania konstruktorów do jaknajwiększego ułatwienia obsługi wozów,

tem ważniejsze, że coraz bardziej rozwija się amatorski ruch samochodowy, w którym czynny udział bierze i pleć piękna.

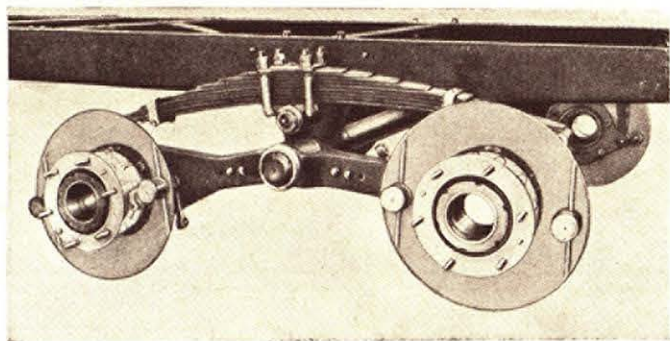
W związku z tem spotkać można było na Wystawie wiele wozów zaopatrzonych w urządzenie do centralnego smarowania, umożliwiające za jednym naciśnięciem pedału doprowadzenie oliwy nieraz do kilkudziesięciu miejsc w podwoziu. Kiedy przeważna ilość urządzeń centralnego smarowania polega na zwykłym doprowadzaniu oliwy pod ciśnieniem przez rurki do miejsc tarcia, firma Meyrel-Alcyl rozwiązała to zadanie w ten sposób, że ze zbiorniczka oliwy, który zaopatrzony jest w trzy przedziałki, rozchodzą się partjami do poszczególnych organów podwozia giętkie rurki metalowe, zaopatrzone wewnątrz w knot, przez który na zasadzie znanych praw fizycznych sączy się oliwa. O niektórych innych udoskonaleniach konstrukcyjnych, nie zamierzam tutaj się rozwodzić, albowiem znane one są ze sprawozdań z poprzednich tegorocznych wystaw. Podobnie jak w Paryżu i Londynie, dało się stwierdzić i na berlińskiej Wystawie, że silnik czterocylindrowy zostaje coraz bardziej wyparty przez sześć- i ośmio-cylindrówkę. Wydaje się jednak, że motor 4-o cylindrowy w swej udoskalonej formie zostanie i nadal sercem tańszych wozów użytkowych. Wielka elastyczność i cichy bieg są najważniejszymi zaletami wielo-cylindrowców i predestynują je do napędu droższych wozów.

Szczególną uwagę w Berlinie zwracała duża ilość nowych modeli 8-io cylindrowych, pomiędzy którymi na jedno z czołowych miejsc wysuwał się nader reprezentacyjny samochód marki Horch, którego silnik ostatnio został powiększony do pojemności 4-ch litrów przy zachowaniu dotychczasowej konstrukcji z dwoma wałami rozdzielczymi, umieszczonymi w głowicy. Wielkiem powodzeniem cieszyła się 8-io cylindrówka marki Mercedes-Benz pojemności 4 i pół litra; cena jej jest stosunkowo niska, bowiem wynosi Mkn. 15,000 wraz z limuzyną.

Z innych wozów 8-io cylindrowych na wyróżnienie zasługuje marka Röhrl (patrz rycinę 16). Charakterystyczną cechą tego wozu jest zastosowanie indywidualnego resorowania przednich i tylnych kół. Tyl-



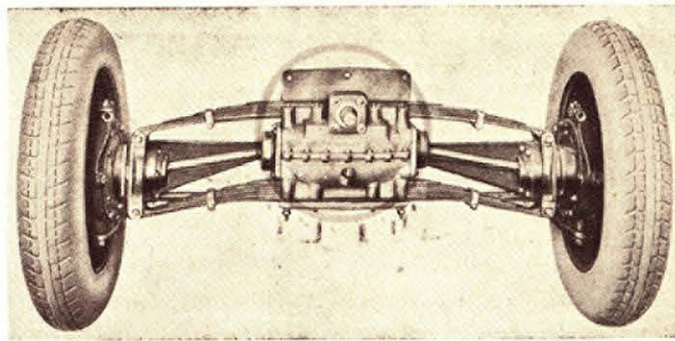
Rys. 17. Podwozie samochodu terenowego Selve.



Rys. 18. Resorowanie tylnych kół w samochodzie Selve.

ne półoski połączone są przegubowo z dyferencjałem, napędzanym ślimakiem, zaś przedniej osi — w ścisłym znaczeniu tego słowa — samochód marki Röhr nie posiada; jest ona zastąpiona poprostu dwoma poprzecznymi resorami. Dzięki swej specjalnej ramie i pozostałej konstrukcji, samochód ten posiada nader nisko osadzony punkt ciężkości i odznacza się dobrą jakością jazdy. Problemem indywidualnego resorowania kół zajmują się już od kilku lat firmy Tatra, Daimler i Steyr, które wystawiały w Berlinie znane i u nas modele, a prócz tego na stoisku firmy Steyr pokazano nowy model samochodu z silnikiem 2-u litrowym. W wozie tym zastosowano wypróbowany od dawna — w znanym typie XII-ym — tylny most z łamanymi półosiami. Niezależnie od tego firma Steyr buduje nadal swoje dwunastki, które wyróżniają się pięknymi karoserjami i wzbudzają specjalne zainteresowanie, jako jedne z najmniejszych 6-cio cylindrówek.

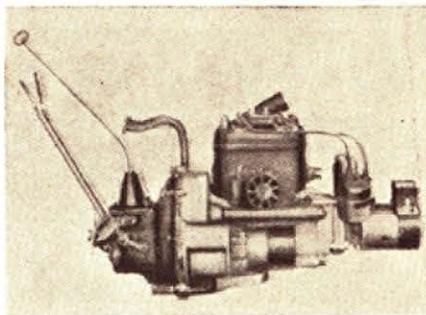
Na stoisku firmy Selve wystawiony był oryginalny 3-y osiowy samochód terenowy, w którym wszystkie sześć kół napędzanych jest przegubowemi wałkami; koła te posiadają zupełną swobodę resorowania i dlatego wóz ten specjalnie nadaje się do jazdy na trudnych terenach i bezdrożach. Na rycinach 17, 18 i 19 przedstawione jest podwozie marki Selve i niektóre jego szczegóły konstrukcyjne. Zaznaczyć trzeba, że w tym samochodzie napęd przednich kół, które są jednocześnie użyte do kierowania, wykonany jest według patentu firmy Voran, którą to konstrukcję zastosowało jeszcze kilku innych wystawców.



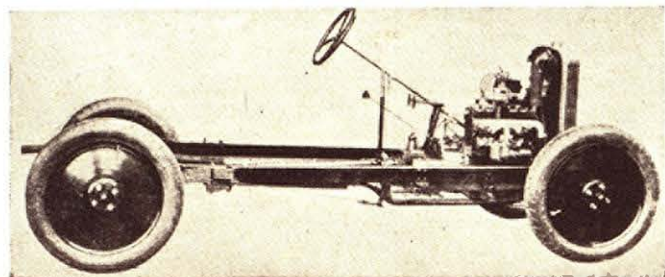
Rys. 19. Przednie koła samochodu Selve.

Ogromnym powodzeniem w Niemczech cieszą się ostatnio małe samochody. Znany czytelnikom mały wóz Hanomag znalazł w Niemczech kolosalne zastosowanie; wytwórnia tego wozu w Hanowerze, obawiając się najwidoczniej konkurencji innych bardziej eleganckich małych samochodów, wypuściła obecnie na rynek nowy model, przedstawiony na rycinach 21 i 23, który mało różni się od normalnych wozów. Samochód ten posiada silnik 4-o cylindrowy o pojemności 750 ccm. Poza małym Hanomagiem, największą popularnością cieszą się samochodziki marki Dixi i D. K. W. Pierwszy z nich budowany jest według angielskiej licencji firmy Austin, przyczem samochód ten w niemieckim wykonaniu zewnętrze zupełnie upodobił się do swego angielskiego prototypu w odróżnieniu od modelu francuskiego, fabrykowanego przez Rosengarta, któremu nadano bardziej estetyczny wygląd.

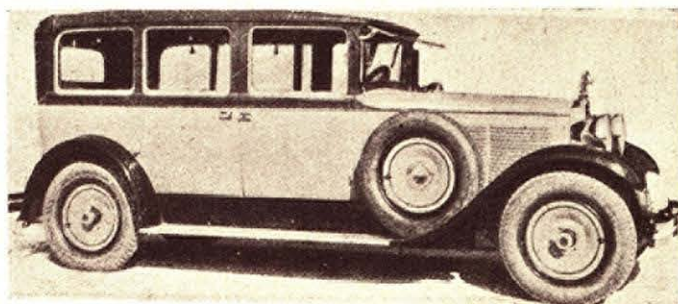
Firma D. K. W. w ostatnich czasach forsuje swój samochodzik, zaopatrzony w 2-u cylindrowy silnik pojemności ca. 600 ccm. W samochodzie tym widoczne są wpływy techniki samolotowej, co się uwydatnia w zastosowaniu nośnej karoserji bez użycia ramy dla podwozia. Reakcja popędowa zostaje przeniesiona na karoserję przy pomocy drążków, połączonych z nią elastyczną tarczą gumową. Na rycinie 20-iej widzimy blok maszynowy samochodu D. K. W. Ostatnio firma ta opracowała nowy model, zaopatrzony w 4-o cylindrowy dwutaktowy motor o pojemności 1-go litra, który równomiernością swego biegu ma odpowiadać 8-o cylindrowkom czterotaktowym.



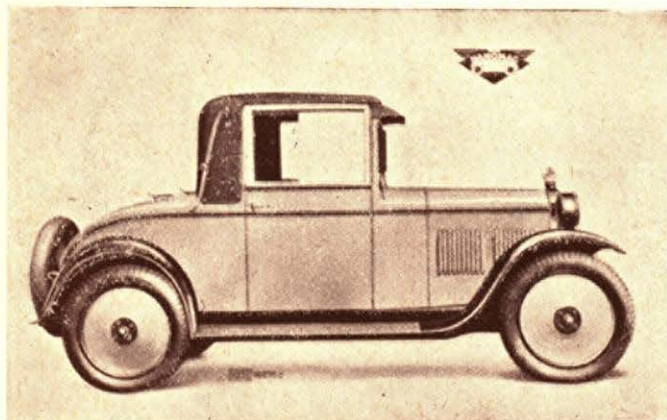
Rys. 20. Blok maszynowy samochodu D. K. W.



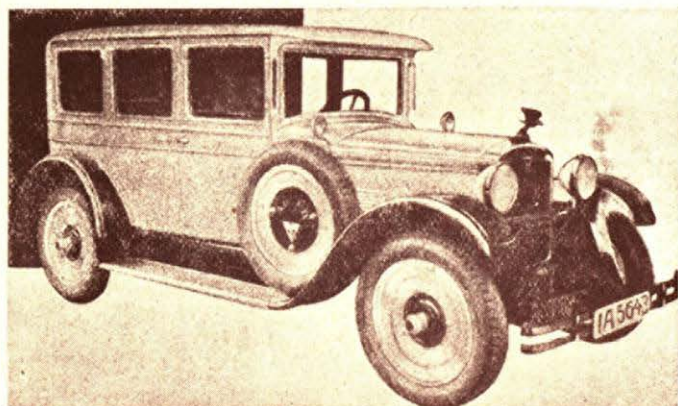
Rys. 21. Podwozie nowego samochodu Hanomag 750 ccm.



Rys. 22. Limuzyna N. A. G. — Protos.



Rys. 23. Nowy model Hanomag.

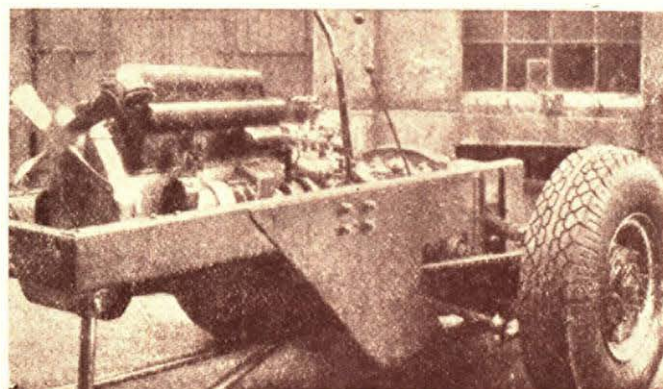


Rys. 24. Nowy model 8-cyl. Adler.

Niemal każda z wielkich firm niemieckich, jak Opel, Brennbator, Adler i t. d. pokazała na Wystawie swe najnowsze modele, przyczem 8-iocylin-drowców. Mimo zastosowania w tym modelu niemal wszystkich zdobyczy techniki samochodowej, wóz ten nie robił dobrego wrażenia.

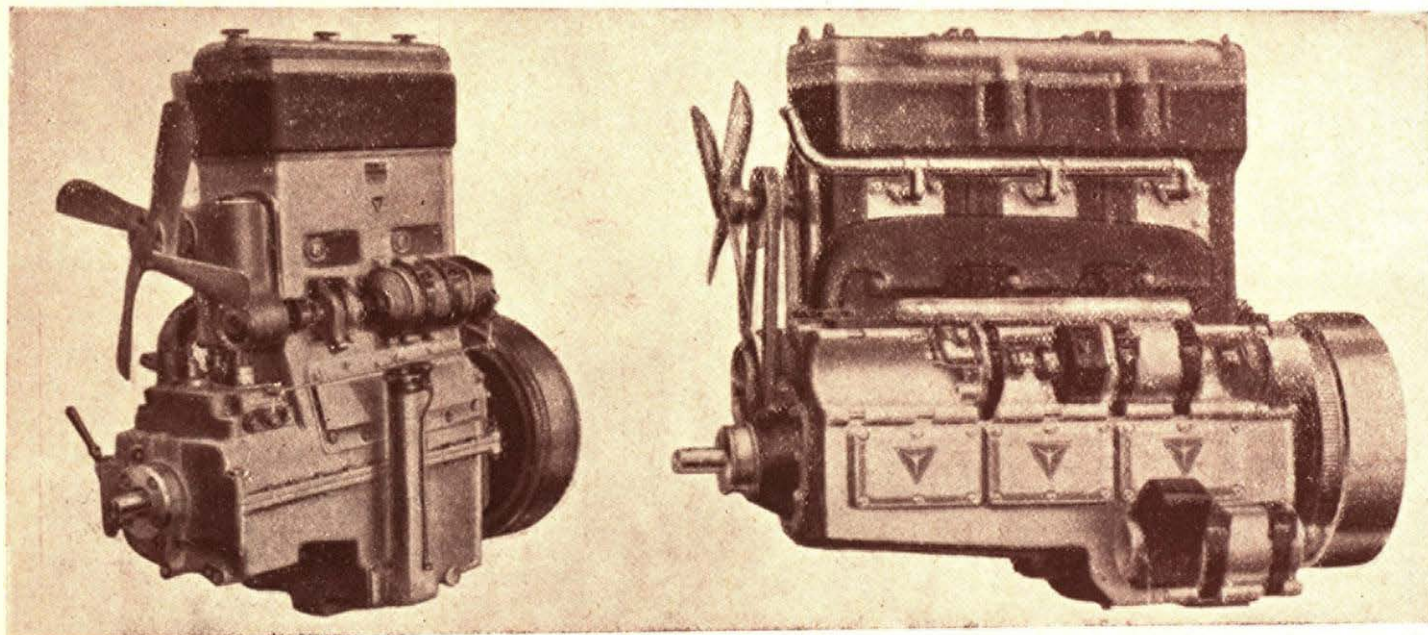
Ramy niniejszego sprawozdania nie pozwalają mi na bardziej szczegółowe omówienie wielu innych eksponatów z działu samochodów osobowych. Nieco uwagi muszą tylko poświęcić niektórym wspólnym cechom, charakteryzującym niemieckie samochody osobowe.

Na skutek ogólnego wprowadzenia w Niemczech benzolu do popędu samochodów, w ostatnich czasach zwiększono nieco kompresję silników przy jednoczesnym zredukowaniu obrotów. Wiele pracy poświęcili niemieccy konstruktorzy sprawie zrównoważenia biegu silnika, co odbiło się na zastosowaniu jaknajwiększej ilości łożysk do wału korbowego; prócz tego często jest używany amortyzator drgań. W nowych niemieckich modelach stosuje się wiele lekkich metali, co stwarza oczywiście nader korzystne

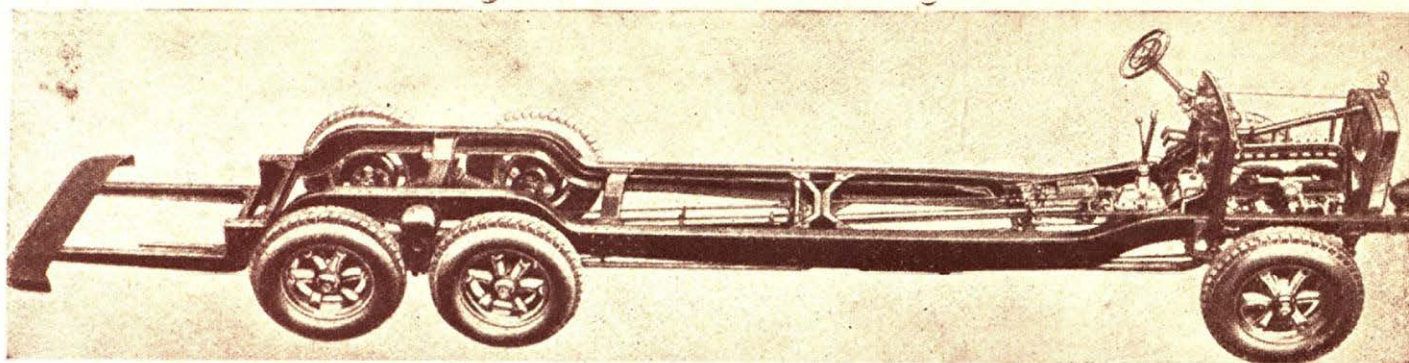


Rys. 25. Przednia część podwozia autobusowego Vomag.

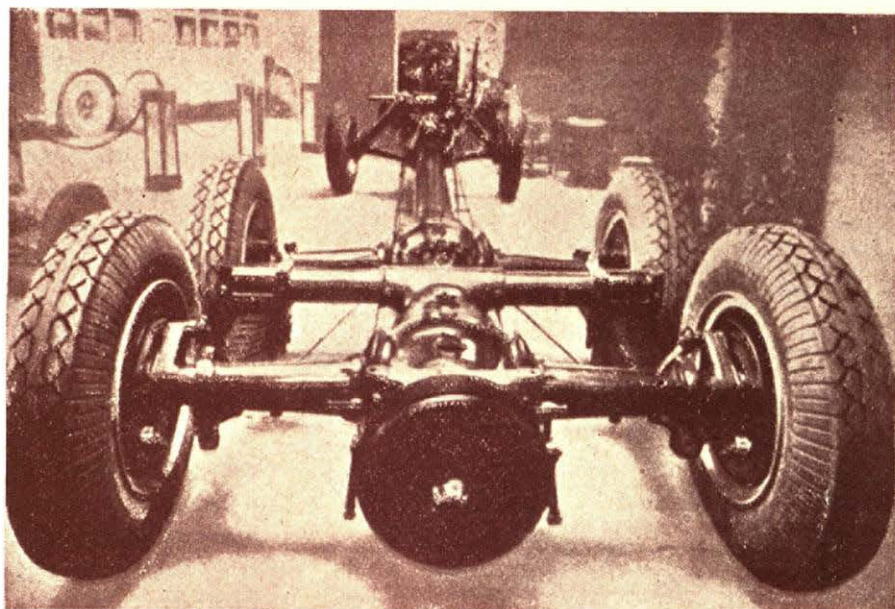
warunki stosunkowo małego specyficznego obciążenia litrażu. Wspomnieć jeszcze muszę o dodatkowej przekładni (t. zw. Schnellgang'u), która wprowadzona została przez Maybacha i polega na tem, że — przez dodanie dalszych biegów przy bezpośrednim sprzęgnięciu silnika z wałem kardanowym — umożliwiony jest szybki bieg samochodu przy stosunkowo niskich obrotach silnika. W usiłowaniach do ułatwienia obsługi samochodu niektórzy konstruktorzy



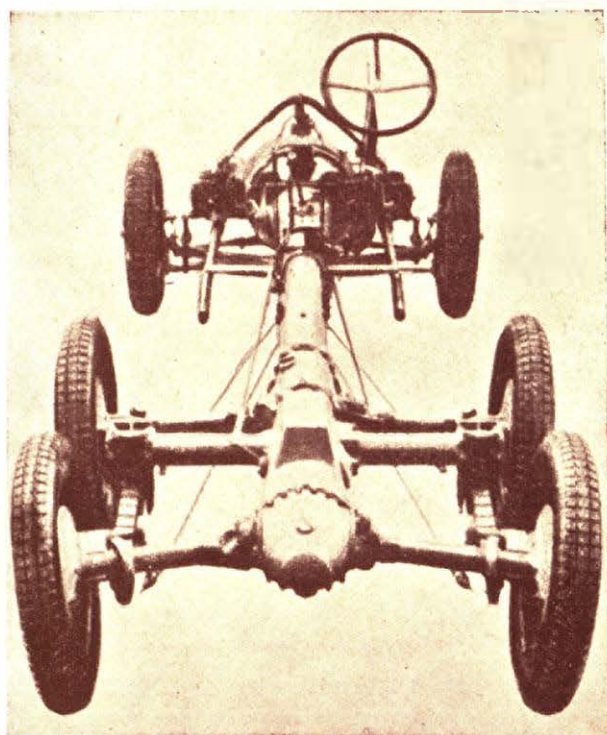
Rys. 26. Samochodowy silnik systemu Diesel marki Junkers.



Rys. 27. Podwozie autobusowe Mercedes-Benz.



Rys. 28. Ciężkie podwozie 3-osiowe Tatra.



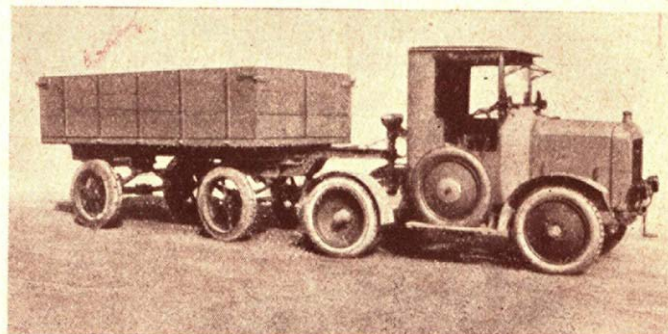
Rys. 29. Lekkie podwozie 3-osiowe Tatra z silnikiem chłodzonym powietrzem.

dążą do uwolnienia kierowcy od obowiązku sprzęgania i wyprzęgania silnika. Wymieniony problem znalazł ciekawe rozwiązanie w wozach marki N. A. G.-Protos, gdzie sprzęgło jest automatycznie obsługiwane akceleratorem.

Przechodząc z kolei do działu samochodów ciężarowych i autobusów, należy stwierdzić, że w tych wozach przemysł niemiecki niemal przoduje wobec innych krajów.

Poza dużą ilością wystawionych wozów o nośności 1—1½ tonny, najciekawiej przedstawiały się cięższe podwozia towarowe i autobusowe. Większość ich posiada po 3 osie, przy czym przeważnie obydwie pary tylnych kół są napędzane; konstruktorzy zmiernają do nadania tym kołom jak największej swobody i niezależności w resorowaniu.

Jednym z najciekawszych eksponatów było podwozie autobusowe marki Vomag, zaopatrzone w napęd na przednie koła. Na rycinie 25-ej przedstawiona jest przednia część podwozia, która daje się odczepić od pozostałej ramy. Autobus Vomag posiada 7-io litrowy silnik Maybacha i niezależne resorowanie każdego z 4-ch kół. Wiele uwagi zwracały na siebie podwozia, zaopatrzone w silniki systemu Diesel'a; wymienić tu należy przede wszystkim firmy Junkers i MAN. Na rycinie 26 wyobrażony jest silnik Junkersa z podwójnymi tłokami w każdym cylindrze.



Rys. 30. Ciągówka Maffei.

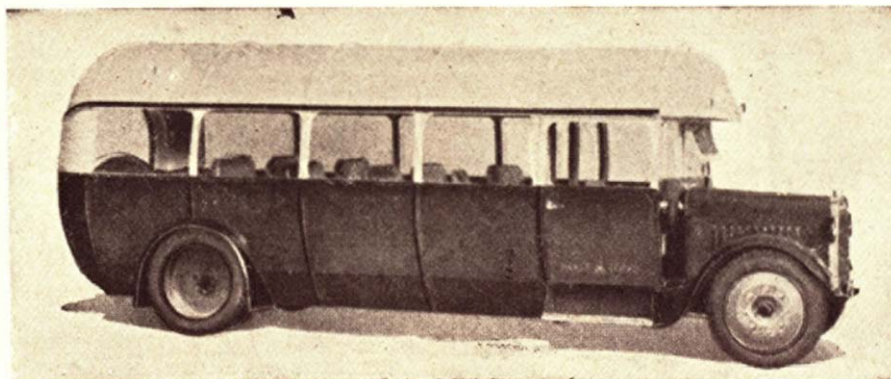
Firma N. A. G. stosuje również do wozów ciężarowych wspomniane poprzednio automatyczne sprzęgło, a — prócz tego — w niektórych swych modelach wbudowała planetarną skrzynkę biegów z elektrycznym przełączaniem.

Firma Büssing, którą uważać należy za pierwszą propagatorkę ciężkich wozów sześć-kołowych, ostatnio niewiele zmieniła swą konstrukcję, zachowując podwójny wał kardanowy, trzy bloki dwucylindrowe i 7-io krotnie podparty wał korbowy. Wozы tej marki odznaczają się specjalnie maszyną budową, a wystawione przez Büssinga podwozie z silnik. 11½ litrowym było najsilniejsze na Wystawie.

Oprócz wyżej wymienionych firm, budują wozy ciężarowe niemal wszystkie inne fabryki samochodów osobowych.

Z nie niemieckich eksponatów zwracały uwagę podwozia marki Tatra, przedstawione na rycinach 28 i 29. W cięższym wozie tej marki każde z przednich kół posiada oddzielne resorowanie przy pomocy spiralnych sprężyn.

Poza normalnymi wozami ciężarowymi wystawione były t. zw. ciągowki tem znamienne, że same nie noszą ciężaru, który ładuje się na przyczepki. Na rycinie 30 przedstawiona jest ciągowka firmy Maffei, która dzięki małej rozpiętości swych osi umożliwia dogodne manewrowanie. Prócz tej firmy, wystawiały ciągowki fabryki Kemnick i Fuchs, przyczem ta ostatnia — jako nieliczny wyjątek wśród eksponatów posiada napęd łańcuchowy.



Rys. 31. Tubusowa karoserja autobusowa marki Rembrandt.



Rys. 32. Fragment z salonu Berlińskiego.

Wiele z wystawionych autobusów wyróżniało się przepychem w wykończeniu karoserji. Nader oryginalną była karoserja t. zw. tubusowa firmy Rembrandtwerke, przedstawiona na ryc. 31-ej. W przekroju poprzecznym ma ona kształt koła, a zbudowana jest całkowicie ze stali i metalu. Forma ta sprzyja zmniejszeniu się oporu czołowego przy jednoczesnym jaknajwiększym wyzyskaniu miejsca.

Wystawiony przez firmę MAN wielki samochód mieszkalny, zawierający 2 pokoje, kompletną kuchnię i ubikację, był stale oblegany przez ciekawą publiczność.

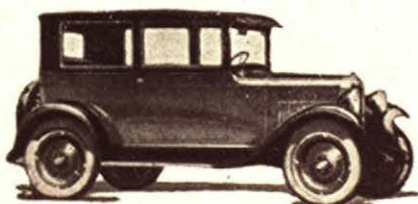
Reasumując wrażenia z wystawionych ciężkich

wozów, zaznaczyć muszę, że podwozia autobusowe zaopatrywane są obecnie zwykle w silniki 6-io cylindrowe, a okolenie ich stanowią przeważnie pneumatyki — olbrzymy. Obręcz pełno-gumowa w swej udoskonalonej formie z powietrznymi komorami i silnik 4-0 cylindrowy stosowane bywają jedynie do wozów ciężarowych.

Z pozostałych działów reprezentowany był na wystawie niezbyt obficie przemysł obrabiarek, stosowanych w fabrykach samochodów; pozatem było wiele eksponatów z działu akcesoryj samochodowych.

Naogół uważać należy Wystawę berlińską za nader udatną i świadczącą o znacznych postępach niemieckiego przemysłu automobilowego i motocyklowego.

Inż. Adam Glück.



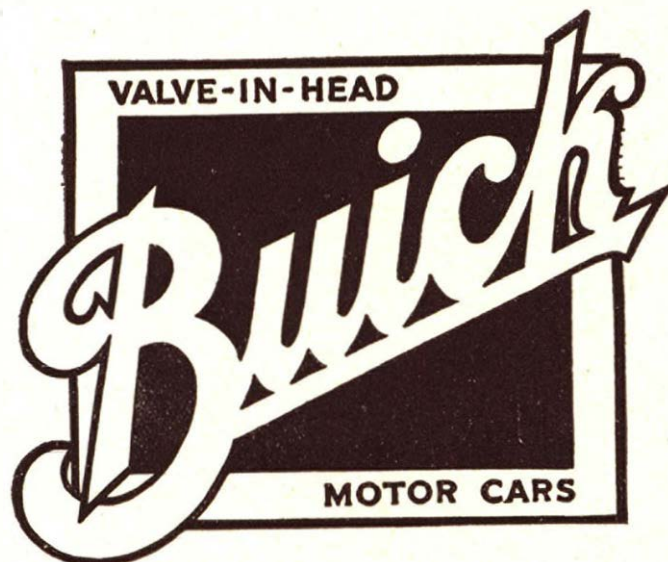
FABRYKA KAROSERJI FELIKS STRZAŁEK
WARSZAWA, — OGRODOWA 62 — TEL. 286-75.

LIMUZINY,
AUTOBUSY,

FURGONY,
PLATFORMY

SAMOCHODY

wytworne, modne i poszukiwane na całym świecie



SAMOCHODY OLDSMOBILE

ELEGANCKIE, TRWAŁE I NIEDROGIE
SALON WYSTAWOWY

WARSZAWA, MAZOWIECKA 11.

TELEFON 61-74

ORAZ

POPULARNE, EKONOMICZNE I NAJTAŃSZE SAMOCHODY.



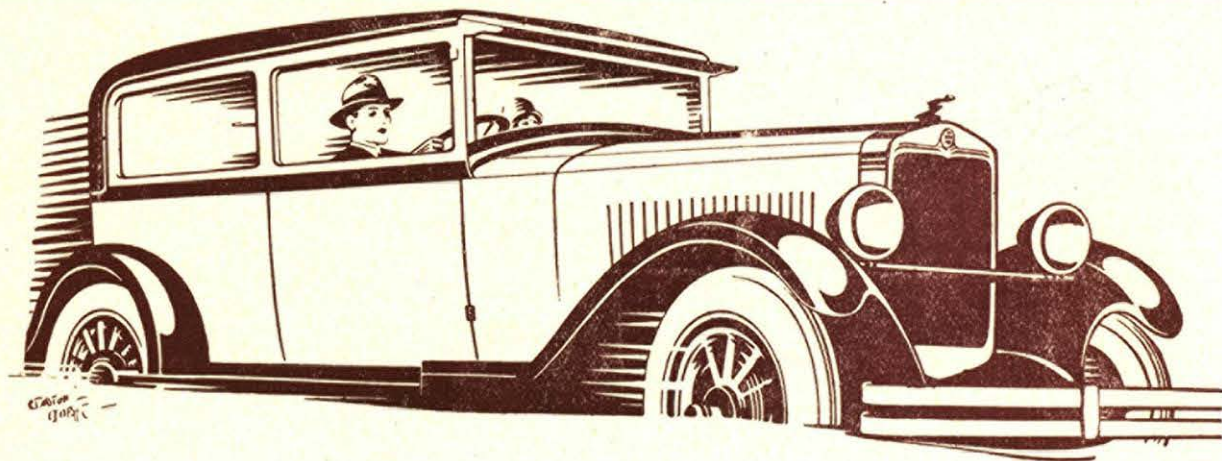
wyrób GENERAL MOTORS. Osobowe, landolety, autobusy i platformy

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„Elibor“ Sp. Akc. Handlowo - Przemysłowa
Ł. J. Borkowski, Warszawa, Pl. Napoleona I.

TELEFONY: 168-70; 279-16; 123-60.

Własne warsztaty reperacyjne Praga, Targowa Nr. 30, tel. 185-04; 181-18.



WYSOKA SPRAWNOŚĆ I OSZCZĘDNOŚĆ.

Samochód Erskine Six „Club Sedan” zdumiewa wszystkich. Należy tylko przy badaniu go zapamiętać o jego niskiej cenie, a wrażenie jest jeszcze silniejsze.

Jest to ekonomiczny 6-o cylindrowy samochód, który z łatwością utrzymuje szybkość 100 km. na godzinę. Posiada on rekord amerykański przeciętnej szybkości 87.047 km. na godzinę podczas 24-o godzinnej jazdy, łącznie z przystankami. Maszyna ta bierze pochyłości 11-o stopniowe na trzecim biegu, bez żadnego wysiłku.

„Club Sedan” zapewnia wygodną pozycję kierowcy i pasażerom, a jednak jest niski i dogodny do prowadzenia po każdej drodze.

Prosimy obejrzeć i wypróbować Erskine Six „Club Sedan”. Zapoznacie się z wozem, który o dwa lata wyprzedził w konstrukcji inne modele.

6 cylindrów. 9/40 H. P.

97 km. na godzinę.

11-o stopniowe pochyłości na trzecim biegu.

UWAGA. Części zapasowe stale na składzie.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA w POLSCE:

WARSZAWA: „Studera” Sp. z ogr. odp, ul. Fredry 4. Tel. 238-00, 242-00
 ŁÓDŹ: Max Fischer & Co, ul. Piotrkowska 177. Tel. 461.
 POZNAŃ: Poznański Auto-Skład, ul. 27-go Grudnia 15. Tel. 39-09.
 LWÓW: Józef Kozłowski, Biu o Hotel George’a. Tel. 6-10.
 KRAKÓW: S. Żychoń, Plac Szezepeński 8. Tel. 4275
 KATOWICE: Carl Reichmann, ul. Stawowa 5. Tel. 253.
 W. M. GDANSK: „Dakla” G. m. b. H., Kobienmarkt 32. Tel. 28354.
 TCZEW: „Dakla”, Kościuszki 15.
 ROWNO: Michał Kurlandzki, ul. 3-go Maja. Tel. 50.

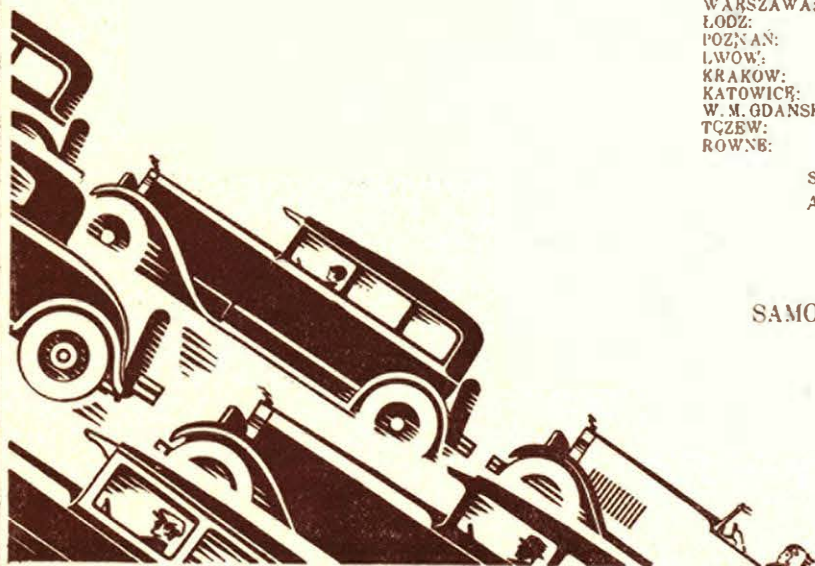
SKŁADNICA DLA PRZEDSTAWICIELI w POLSCE: AUTOSALE COMPANY G. m. b. H.

Sp. z ogr. odp.

GDANSK, HOPFENGASSE 74.

Adr. Telegr.: AUTOSALE, GDANSK

SAMOCODY—AUTOBUSY—CIĘŻARÓWKI—
CZĘŚCI ZAPASOWE.



STUDEBAKER





Na Kocierzy podczas górskiej próby szybkości tegorocznego Raidu Międzynarodowego A. P.

Bilans ubiegłego sezonu sportowego.

Miniony sezon krwawymi zgłoskami zapisał się w dziejach sportu automobilowego. Dawno już nie było roku tak obfitującego w śmiertelne wypadki podczas wyścigów samochodowych, co rok 1928. Lockhart, Bordino, Junek, Heusser, Materassi, Comer — oto nazwiska największych asów kierownicy, których pochłonął w tym roku demon szybkości, nie licząc kierowców mniej znanych oraz wielu motocyklistów. Wszystkie te katastrofy szerokim echem rozniosły się po świecie, wywołując reakcję w postaci głosów, wołających o zaprzestanie niebezpiecznych wyścigów samochodowych. Głosy te wpłynęły bezwątpienia na ustaloną ostatnio formułę wyścigów przyszłorocznych, która stanowczo zrywa z szalonymi szybkościami, nie przynoszącymi, prócz nieszczęść i tragedii, żadnego realnego pożytku.

Bilans tegorocznego sezonu sportowego nie zawiera żadnych wiekopomnych wyczynów. Światowy rekord szybkości samochodowej podwyższony został bardzo nieznacznie, a mianowicie zamiast 327 klm/g., ustanowionych w roku 1927 przez majora Segrave, rodak jego Malcolm Campbell uzyskał w marcu r. b. szybkość 333 klm/g., a w miesiąc później Amerykanin Ray Keech osiągnął 334 klm/g.

Triumfotorem najważniejszych tegorocznych wyścigów samochodowych był młody kierowca francuski Ludwik Chiron, a wraz z nim niezwykła marka Bugatti. Chiron wygrał następujące zawody:

10 czerwca Grand Prix Rzymu na przestrzeni 396 klm. w czasie 3 g. 05 m. 48 s., z szybkością średnią 126,5 klm/g.

8 lipca Grand Prix Marny na przestrzeni 400 klm. w czasie 3 g. 00 m. 47,4 s., z szybkością średnią 133 klm/g.

25 lipca Grand Prix Saint Sebastiena na przestrzeni 693 klm. w czasie 5 g. 20 m. 30 s., z szybkością średnią 129,5 klm/g.

29 lipca Grand Prix Hiszpanji na przestrzeni 260 klm. w czasie 2 g. 25 m. z szybkością 105 klm/g.

9 września Grand Prix Europy na przestrzeni 600 klm. w czasie 3 g. 45 m. 08,6 s., z szybkością średnią 160 klm/g.

Pozatem w Targa Florio zwyciężył Divo na sam. Bugatti, w Grand Prix Ameryki — Mayer na sam. Miller, w Grand Prix Francji — Williams na sam. Bugatti i w Grand Prix Niemiec — Caracciola na sam. Mercedes-Benz.

W Polsce sezon ubiegły był dalszym etapem wziętej pracy na drodze rozwoju sportu automobilowego. W całym kraju odbyło się około 20 imprez, co jest w naszych warunkach bardzo poważnym dorobkiem.

Sezon zapoczątkowany został w dniu 19 maja wspaniałym zjazdem gwiazdzistym do Łodzi, w którym, po raz pierwszy w Polsce, wzięło udział około stu samochodów. W dniu następnym odbył się pod Łodzią wyścig płaski na dystansie 5 klm., w którym najlepszy czas 2 m. 09,93 s., uzyskał Frühling na samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość 138,5 klm/g.

W wyścigu górskim na Kocierzy, zorganizowanym w dniu 3 czerwca na przestrzeni 4900 metrów, zwyciężył Vetterli na samochodzie wyścigowym Bugatti w czasie 4 m. 22,62 s., z szybkością średnią 67 klm/g.

Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski, przeprowadzony między 17 i 25 czerwca na przestrzeni 3100 klm., wygrał w ogólnej klasyfikacji wło-

ski kierowca Illiano, na samochodzie Fiat 509, zdobywając 67,5 punktów dodatkich.

W Raidzie Poznańsko - Kaszubskim triumfował Maćkowiak na sam. Tatra. W Raidzie górskim Krakowskiego Klubu Automobilowego zwyciężył Meyer na samochodzie Fiat 509, a w takimże Raidzie Małopolskiego Klubu Automobilowego — Skolimowski na samochodzie Alfa Romeo.

W Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim, zorganizowanym w dniu 19 sierpnia, pierwsze miejsce uzyskał Jan Ripper na samochodzie wyścigowym Bugatti, przebywając trasę długości 7500 metrów w rekordowym czasie 5 m. 47,41 s., z szybkością średnią 77,717 klm/g.

Wyścig 20-kilometrowy we Lwowie, urządzony w dniu 9 września, przyniósł zwycięstwo inż. Liefeldta na samochodzie wyścigowym Austro Daimler, który uzyskał rekordowy czas 8 m. 34,40 s., z szybkością średnią 140 klm/g. W tymże dniu inż. Liefeldt pobili

polski rekord szybkości na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu, wykazując czas 21,162 s. i szybkość 170,11 klm/g.

Raid pań, przeprowadzony w trzech etapach w dniach 8—11 września, zakończył się zwycięstwem pani Regulskiej na samochodzie Fiat 509.

W Raidzie wojewódzkim Łódzkiego Automobil-Klubu, zorganizowanym w dniach 29 i 30 września, pierwsze miejsce zdobył Küster na samochodzie Tatra. Wreszcie w wyścigu płaskim pod Poznaniem, urządzonym w dniu 7 października zwyciężył Wysociki na samochodzie Austro Daimler.

Bilans tegorocznego sezonu sportowego przedstawia się więc dla Polski bardzo dodatnio. W naszych wyścigach i raidach uzyskano w tym roku cały szereg tak poważnych rezultatów, że cały ten dorobek uważać należy za wielki krok naprzód w dziedzinie rozwoju sportu automobilowego. Możemy sobie powiedzieć śmiało, że sezonu minionego nie zmarnowaliśmy!

Międzynarodowy Kalendarz Sportowy samochodowy i motocyklowy na rok 1929

STYCZEŃ.

27. Szwecja . . . Motocyklowy kilometre lancé na lodzie.

LUTY.

9. Szwecja . . . Zimowy konkurs automobilowy.
17. Szwecja . . . Zimowy konkurs motocyklowy.

MARZEC.

17. Francja. . . Wyścigi na wzniesieniu Turbie.
31 marca—1 kwietn.
Francja . . . Wyścigi na obwodzie w Garoupe.

KWIECIEŃ.

1. Anglja . . . Zawody w Brookland.
7. Włochy . . . Wyścigi na obwodzie Piotra Bordino w Alexandrii.
7. Włochy . . . Wyścigi motocyklowe Targa Florio.
13—14. Włochy . . . Wyścigi tysięczmilowe.
14. Monaco . . . I Grand Prix samochodowe.
21. Włochy . . . Wyścigi na obwodzie w Cremonie.
21. Francja . . . Grand Prix Marokka.
27—28. Włochy . . . Wyścig Naokoło Sycylii.
28. Czechosłowacja . Wyścigi na wzniesieniu Zbraslaw-Jiloviste.

MAJ.

5. Włochy . . . Targa Florio.

5. Francja . . . Grand Prix Marsylijskiego Klubu Motocyklowego.

8—12. Niemcy . . . IX Turniej Automobilowy w Wiesbaden.

9—12. Szwecja . . . Motocyklowe zawody majowe.

12. Włochy . . . Wyścigi na obwodzie w Messynie.

12. Austria . . . Tourist Trophy motocyklowe.

19. Włochy . . . Grand Prix autodromu Monza.

19—20. Francja . . . Wyścigi o nagrodę Edwar-
da Whitechurch.

19—28. Niemcy, Czecho-
słowacja, Rumun-
ja, Węgry . . .

Raid motocyklowy.

20. Anglja . . . Zawody w Brookland.

24. Rumunja . . . Zawody motocyklowe w Baneasa.

26. Włochy . . . Królewskie Grand Prix Rzymu.

CZERWIEC.

2. Belgja . . . Grand Prix Frontières.

2. Niemcy . . . Wyścigi na wzniesieniu Kessel.

2. Francja . . . Zawody szybkości w Nadrenji.

9. Czechosłowacja . Wyścigi na obwodzie w Praded.

9. Włochy . . . Wyścigi na obwodzie w Muggello.

9. Francja . . . Wyścig Toul-Nancy.

10—14. Anglja . . . Tourist Trophy motocyklowe.

- 15—16. Francja . . . Konkurs wytrzymałości w Mans.
 16. Hiszpanja . . . Wyścigi na wzniesieniu Rabassada.
 16. Francja . . . Grand Prix Lyońskiego Klubu Motocyklowego.
 16—23. Polska . . . **VII Raid Automobilklubu Polski.**
 19—24. Niemcy . . . Turniej samochodowy w Baden-Baden.
 22—25. Łotwa . . . Konkurs wytrzym. przez Niemcy, Łotwę i Estonję.
 23. Włochy . . . Wyścigi motocykl. w Lario.
 23. Niemcy . . . Wyścigi motocykl. w Kolberg.
 30. Francja . . . Grand Prix Francji.
 30. Czechosłowacja . . . Grand Prix dla motocykli.
 30. Francja . . . Grand Prix dla motocykli.
 11. Szwajcaria . . . Wyścigi motocyklowe na wzniesieniu Klausen.
 11. Australia . . . Grand Prix dla motocykli.
 17. Anglja . . . Tourist Trophy samochod.
 18. Szwajcaria . . . Wyścigi na wzniesieniu Klausen.
 18. Francja . . . Grand Prix Comminges.
 25. Polska . . . **Wyścig 20 km. we Lwowie.**
 25. Niemcy . . . Dzień rekordów we Fryburgu.
 25. Francja . . . Wyścigi na wzniesieniu Chamonix-Mont Blanc.
 25. Rumunia . . . Raid motocyklowy przez Karpaty.
 26—31. Niemcy, Szwajcaria, Włochy, Francja . . . Sześciodniowe zawody motocyklowe.
 Data nieustalona. Austria Raid Alpejski.

LIPIEC.

6. Holandia . . . Tourist Trophy motocykl.
 6—7. Belgia . . . Grand Prix Belgii.
 7. Francja . . . V Grand Prix Marny.
 7. Austria . . . Wyścigi na wzniesieniu Arlberg.
 12—13. Irlandja . . . Wyścigi samochodowe.
 14. Niemcy . . . Grand Prix Narodów dla samochodów sportowych.
 20—21. Francja . . . Grand Prix Automobilklubu Północnego i wyścig o nagrodę im. Boillota.
 21. Włochy . . . Wyścigi na obwod. w Montenero.
 21. Belgja . . . Grand Prix dla motocykli.
 25. Hiszpanja . . . VII Grand Prix Saint Sebastien.
 28. Niemcy . . . Grand Prix dla motocykli.
 31. Hiszpanja . . . Grand Prix Hiszpanji.

SIERPIEŃ.

- 2—3. Włochy . . . Wyścigi o nagr. Abruzzo.
 4. Włochy . . . Wyścigi o nagrodę Acerbo.
 4. Szwecja . . . Wyścigi motocyklowe na wzniesieniu.
 5. Anglja . . . Zawody w Brookland.
 10. Irlandja . . . Wyścigi samoch. w Leinster.
 11. Polska . . . **III Wyścig tatrzański.**
 11. Francja . . . Wyścigi na wzniesieniu Ventoux.

WRZESIEŃ.

1. Polska . . . **Grand Prix dla motocykli.**
 1. Jugosławja . . . III wyścigi w Zagrzebiu.
 1 lub 2. Szwajcaria . . . Dwunastogodzinny wyścig motocyklowy.
 7. Irlandja . . . Grand Prix Ulsteru dla motocykli.
 7—8. Francja . . . Wyścig o Trophée National.
 8. Austria . . . Wyścigi na wzniesieniu Geisberg.
 8. Włochy . . . Grand Prix Europy.
 15. Austria . . . Wyścigi na wzniesieniu Semmering.
 15. Włochy . . . Grand Prix Narodów dla motocykli.
 18. Szwecja . . . Tourist Trophy motocykl.
 21. Anglja . . . Zawody w Brookland.

PAŹDZIERNIK.

6. Francja . . . Grand Prix Francuskiego Klubu Motocyklowego.
 20. Hiszpanja . . . Grand Prix Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych.

LISTOPAD.

10. Szwecja . . . Zawody dla motocykli.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI

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

Kompletne remonty samochodów

osobowych i ciężarowych

Budowa i remont chłodziń samochodowych

wszelkich typów

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE.

Złota Strzała.

Od szeregu lat światowy rekord szybkości samochodowej należał niepodzielnie do kierowców angielskich. To też ambicja sportowa dumnych synów Albionu została wielce podrażniona, gdy w maju r. 5. Amerykanin Ray Keech wydarł im ów rekord, rozwijając na samochodzie Triplex średnią szybkość 334 km/g. na dystansie jednej mili angielskiej.

Jak dalece zależy Anglikom na utrzymaniu rekordu szybkości samochodowej, może świadczyć fakt, iż znakomity kierowca, major H. O. D. Segrave, który wycofał się z czynnego życia sportowego, zmienił nagle zdanie i po wyczynie Ray Keecha, natychmiast przystąpił do budowy nowego bolidu, któryby był zdolny rozwinąć jeszcze większą szybkość, niż wynosi rekord Amerykanina.

Opracowania planów nowego potwora szybkości podjął się kpt. J. S. Irving, twórca słynnego 1000-konnego samochodu Sunbeam, na którym Segrave po raz pierwszy na ziemi przekroczył szybkość 300 km/g. Tym razem kpt. Irving nie głowił się nad wynalezieniem czegoś zupełnie nowego, lecz oparł konstrukcję samochodu na rzeczy już istniejącej, wzorując się mianowicie na budowie najszybszego samolotu świata. Samolotem tym jest angielski wodnopłatowiec Supermarine S 5, na którym płk. Webster wygrał w zeszłym roku puchar Schneidera, a ostatnio kpt. Greig uzyskał fenomenalną szybkość 515 km/g. Tak powstał najbardziej godny podziwu samochód, jaki był kiedykolwiek stworzony w historii automobilizmu.

Opierając się na konstrukcji najszybszego samolotu, kpt. Irving wychodził z założenia, iż powiększenie szybkości osiągnąć należy jedynie przez zmniejszenie oporów. Stosowanie kilku silników nie jest celowym, gdyż prowadzi do wzrostu martwego ciężaru wozu i pozwala uzyskać bardzo minimalny skutek, przy olbrzymim nakładzie.

To też konstruktor główny nacisk położył nie na powiększenie mocy samochodu, ale na profilowanie

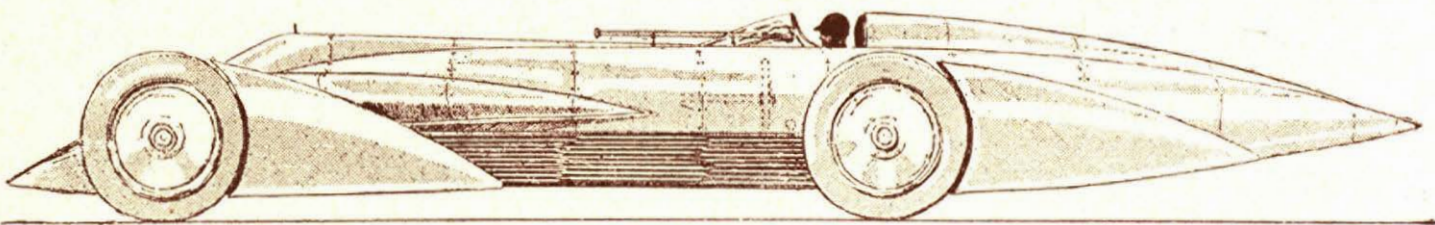
i lekkość karoserji, budując ją ściśle na wzór kadłuba samolotu Supermarine, będącego, jeżeli chodzi o profil, ostatniem słowem techniki.

Według planów kpt. Irvinga nowy bolid osiągnąć ma szybkość około 400 km/g. Przy tej szybkości opór powietrza wynosić będzie około 500 kilogramów na metr kwadratowy. Jasnym więc jest, że przez zmniejszenie powierzchni czołowej uzyskać można bardzo poważne powiększenie szybkości. To też „Złota Strzała”, gdyż tak się ten nowy wóz nazywa, posiada powierzchnię czołową niewiele większą nad metr kwadratowy, a zatem mniejszą o połowę niż w niejednym 12-konnym samochodzie.

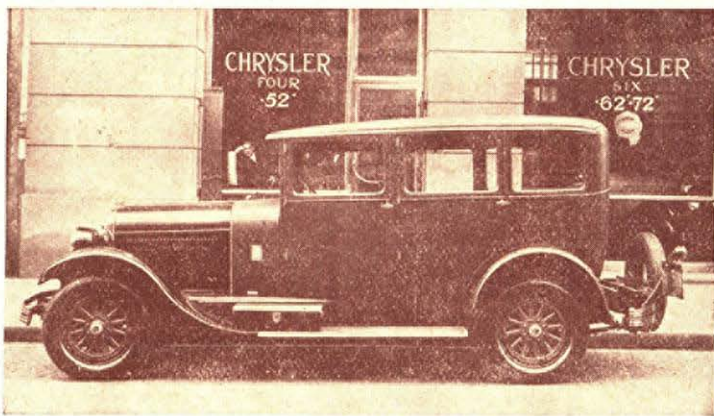
Kadłub samolotu Supermarine S 5 przystosowany był swym kształtem do osłonięcia dwunastocylindrowego silnika Napier mocy 900 KM. Nic przeto dziwnego, że ten sam silnik zastosowano do napędu samochodu, na co tem łatwiej przyszło się zgodzić, iż jest to bezwątpienia najlepszy z istniejących obecnie silników chłodzonych wodą. Cylindry silnika Napier są ustawione w trzech blokach pod kątem 60°, a ponieważ karoserja okrywa silnik niby płaszczem, przeto z przodu maszyny widać wyraźnie kształt silnika, jak to wskazuje załączona ilustracja.

Obok sprawy sprofilowania karoserji, kpt. Irving rozwiązał również, opierając się na doświadczeniu majora Segrave, kwestję trzymania drogi i kierowania wozem. Dobrze trzymanie drogi zostało zapewnione przez ulepszenie napędu kół tylnych oraz zawieszenia sposobami, które trzymane są w tajemnicy. Co się tyczy ułatwień dla kierowcy, to w pierwszym rzędzie umieszczono kierownicę na osi podłużnej samochodu, a następnie wprowadzono specjalne, nigdy dotychczas nie stosowane urządzenie, do trzymania prostego kierunku podczas jazdy.

Ponieważ okazało się, że przy szybkości 300 km/g. kierowca zupełnie przestaje się orjentować i łatwo zbacza z prostej linii, przeto w „Złotej Strzale” będzie on miał przed oczami coś w rodzaju lunety, za-



„Złota Strzała”. Widok z boku.



E. PLAGE i T. LAŚKIEWICZ

ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ:

Nadwozia samochodowe wszelkich typów

BIURO WARSZAWSKIE

ul. Smolna 23. Tel. 325-11.

pomocą której będzie celować, poprzez muszkę, umieszczoną, jak na strzelbie, na przodzie samochodu, wprost w widniejący przed nim finisz. W ten sposób znacznie łatwiej będzie kierowcy utrzymać kierunek jazdy, bez rozpraszania uwagi.

Mimo to nie należy mniemać, aby prowadzenie „Złotej Strzały” miało być łatwe. Wóz ten posiada skrzynkę biegów o trzech szybkościach, przyczem dla przełączenia z drugiego biegu na trzeci potrzeba uzyskać szybkość 256 klm/g! Niewielu będzie na świecie kierowców, którzy się podejmą tego zadania...

Na pierwszym biegu „Złota Strzała” rozwinać może szybkość 130 klm/g., na drugim 266 klm/g i na trzecim 394 klm/g

Silnik, posiadający wydajność 900 K. M. przy 3400 obr./m., opiera się wraz z karoserją na ramie wykonanej z podłużnic o przekroju kwadratowym i z rurowych poprzecznic. Zawieszenie na czterech resorach półeliptycznych.

Ciężar wozu wynosi 2,5 tonny. Dla zatrzymania tej ogromnej masy, pędzącej z fantastyczną szybkością, należało zastosować [specjalnie silne hamulce. To

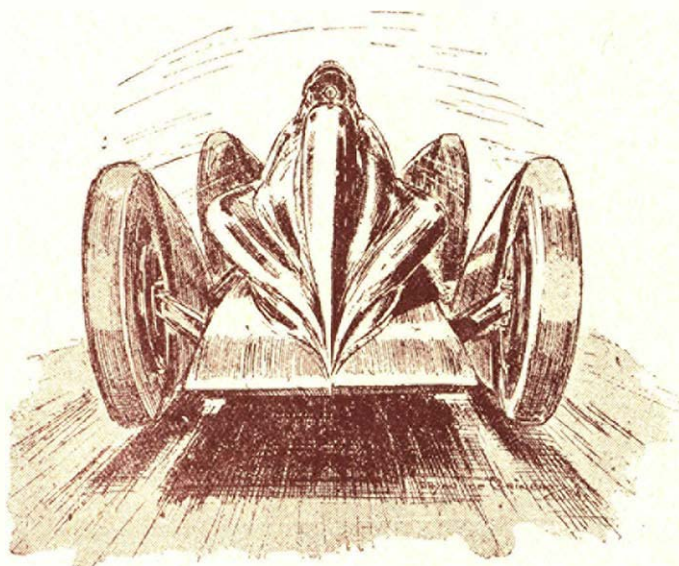
też zaopatrzone maszynę w servo-hamulec Dewandre, a bębny hamulcowe mają bardzo dużą średnicę. Jak wielkie jest znaczenie hamulców najlepiej świadczy fakt, iż bez ich użycia wóz, po minięciu celownika i po wyłączeniu motoru, toczyłby się siłą rozpędu jeszcze przez jakieś dziesięć kilometrów.

Zbiornik benzyny umieszczony został w tyle karoserji, oliwy zaś z boku silnika. Co się tyczy chłodzenia, to sprawa ta jeszcze nie została ostatecznie zdecydowana. Przypuszczalnie zbiornik wody chłodzącej ustawiony będzie za środkowym blokiem silnika, a

rury do chłodzenia wody, przyłączone zostaną do boków karoserji.

Wysokość całej maszyny wynosi 1 m. 14 cm., rozstęp kół 1 m. 52 cm., rozstawienie osi 4 m. 07 cm., a całkowita długość 7 m. 93 cm.

Samochód wyekwipowany został w specjalnie sfabrykowane pneumatyki Dunlop o wymiarach 37 × 7.00. Pneumatyki te przystosowane są do wytrzymania kolosalnych napięć, jakie powstaną przy pełnej szybkości wozu, gdy koła obracać się będą 2300 razy na minutę.



„Złota Strzała” Widok z przodu.

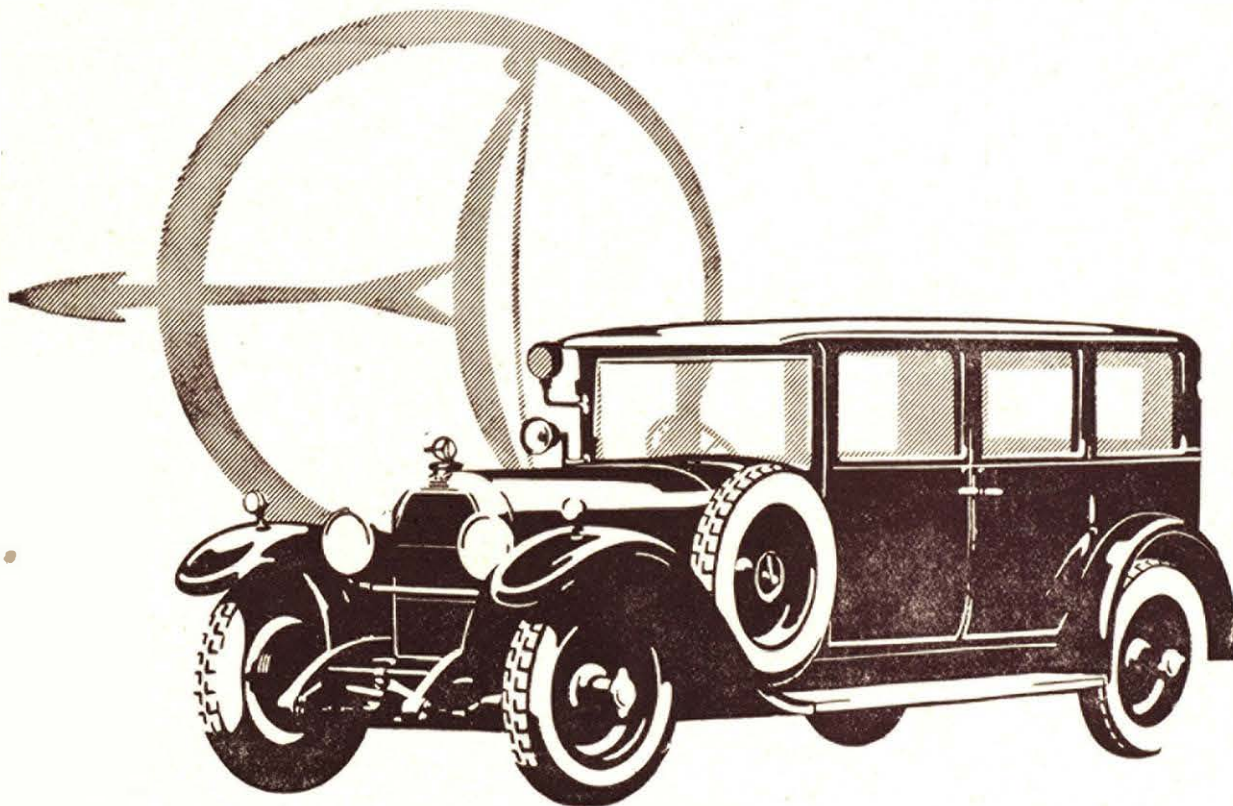
Kierowcą „Złotej Strzały” będzie naturalnie major Segrave. Z wiosną nadchodzącego roku zamierza on wypróbować swój samochód na plaży Daytona we Florydzie, gdzie przed dwoma laty, jako pierwszy człowiek na ziemi, przekroczył szybkość 300 klm/g.

Rywalem Segrava będzie rodak jego Malcolm Campbell. Rekordzista ten udoskonalił swego bolida zwanego „Niebieskim Ptakiem” i ostatnio poleciał własną awionetką do Afryki, gdzie na Saharze poszukiwał odpowiedniego terenu do rozpoczęcia kar-

kołomnych prób. Poszukiwania te zostały uwieńczone pomyślnym wynikiem, gdyż w głębi pustyni, w odległości 150 klm. na południe od Taourirt znalazł Campbell nadający się teren. Jako doświadczony rekordzista przywiózł Campbell z Sahary trzy skrzynie piasku, który poddany zostanie analizie, celem ustalenia, jakiego rodzaju opony nadawać się będą najlepiej na tamtejszy grunt. W ten sposób pragnie Campbell uniknąć wysokich kosztów transportu olbrzymiego samochodu na drugą półkulę, co go nieuchronnie czeka, jeśli próby swe będzie zmuszony przeprowadzić na plaży Daytona.

AUSTRO-DAIMLER ADR AUSTRO-DAIMLER

nie MODA, tylko POSTĘP



6 CYLINDRÓW

12/70 KM

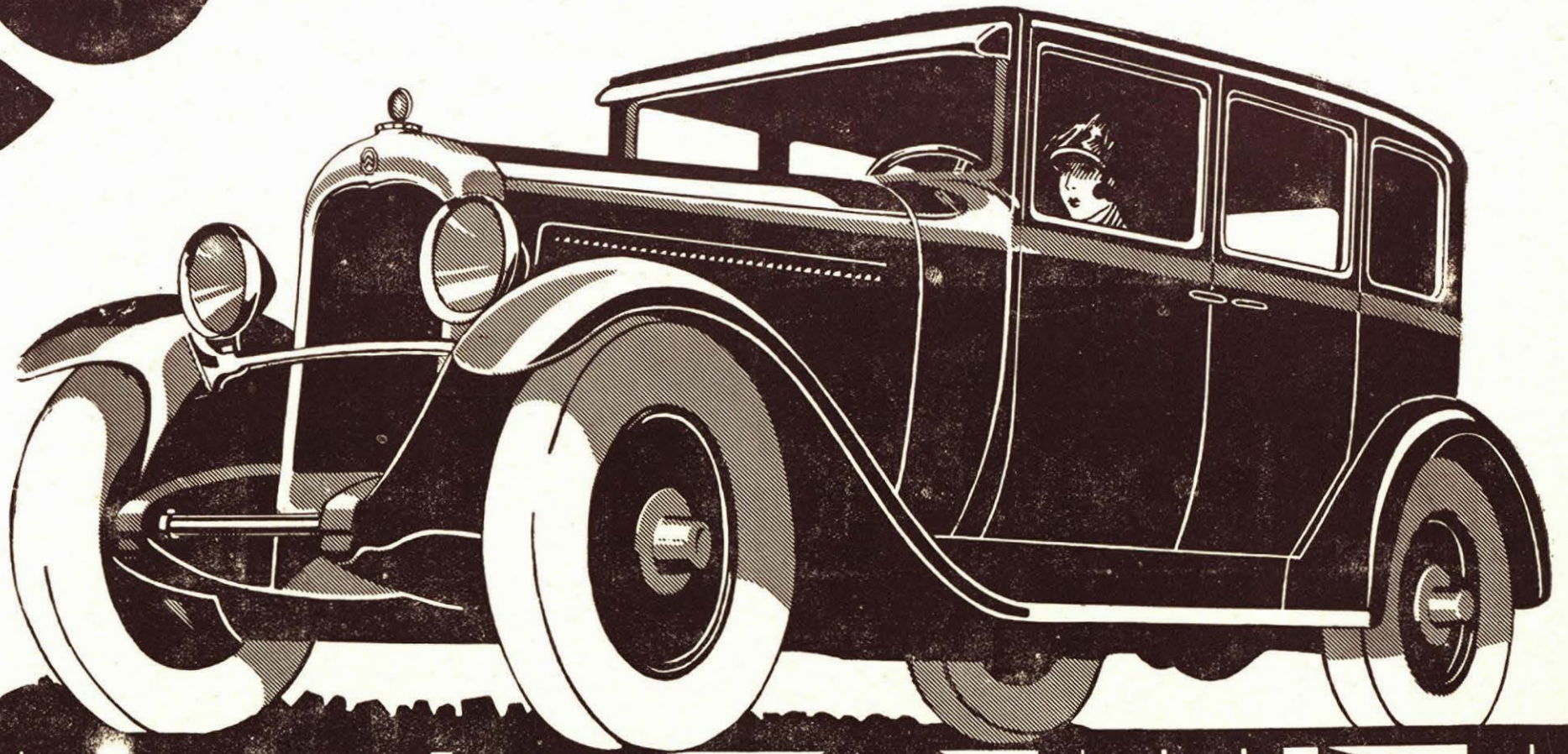
niedoścignione bezpieczeństwo jazdy
nisko położony punkt ciężkości
raptowne przyśpieszenia
nadzwyczaj łatwe pokonywanie wzniesień
efektowny wygląd

AUSTRO-DAIMLER
WARSZAWA
WIERZBOWA 6

REWELACYJNY SAMOCHÓD

SZEŚCIOCYLINDROWY

CC 9/45 KM.



CITROËN

M. ARCTA

ALBUMY ARTYSTYCZNE

w każdym 50 Kolorowych reprodukcji arcydzieł malarstwa

Album Malarstwa Polskiego

Kobieta w Sztuce

Luwr I

Luwr II

W ozdobnej oprawie w półskórek po zł. 110.

Wytworzone albumy z tekstem objaśniającym w języku polskim i francuskim. In folio, w ozdobnej oprawie kolorowej zł. 70.— w pięknej oprawie w płótno angielskie zł. 86.— można nabywać

PO 7 ZŁOTYCH MIESIĘCZNIE

Chcąc ułatwić nabycie naszych pięknych albumów artystycznych: Album Malarstwa polskiego, Louvre I i II, Kobieta w Sztuce, dajemy je naszym klientom **na roczny kredyt ratowy**, mianowicie: Broszura w kolorowej okładce: wpłata zł. 7.— i 9 rat miesięcznych po zł. 7.—. Oprawa w płótno: wpłata zł. 9.— i 11 rat miesięcznych po zł. 7.—.

Koszta przesyłki i inkasa zł. 5.— od każdego albumu, płatne przy pierwszej wpłacie.

Księgarnia M. ARCTA Warszawa, Nowy - Świat 35.



Łańcuchy rozdzielcze rolkowe śniegowe

do samochodów osobowych i ciężarowych

Karburatory „ZENITH”

„ROTAX”

Warszawa, Niecała 1.

„ŁOWIEC POLSKI”

Jedyny w Polsce pismo tygodniowe dla myśliwych. organ Centralnego Związku Polskich Stowarzyszeń Łowieckich, jest niezbędnym przewodnikiem dla każdego myśliwego.

Jako pismo społeczne, nieobliczone na zyski prywatne. „ŁOWIEC POLSKI” stanowi niejako własność samych czytelników. Im ich jest więcej, tym ono może być lepsze i tańsze, oraz obfitsze w ilustracje.

Wydaemy też często numery ozdobne, znacznie powiększone, nie biorąc dodatkowej opłaty od prenumeratorów.

Cena jest względnie niska. Wynosi bowiem 28 zł. rocznie, 15 zł. półrocznie, 8 zł. kwartalnie, 3 zł. miesięcznie. Numer pojedynczy 1 zł.

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowy-Świat 35.

Konto w P. K. O. 80-82.



WULKANIZACJA Opon i Dętek Samochodowych p. f. „WULKAN” F. MAZURKIEWICZ

WARSZAWA, HOŻA Nr. 33, róg Marszałkowskiej. TELEFON Nr. 418-30.

U w a g a: Konkurencją i reklamą moją jest solidne wykonanie reparacji.

Nakładanie protektorów fabrycznych.—Na składzie duży wybór Opon i Dętek.
Wjazd do podwórza. Zakład czynny od godz. 8-ej rano do godz. 19-ej wieczór bez przerwy.

Kursy Kierowców Samochodowych A. TUSZYŃSKIEGO

Warszawa, Złota 25, m. 3, tel. 61-34

Specjalne kursy dla amatorów, zawodowców, fordystów, mechaników traktorowych.

Nauka w zamkniętych kompletach. Dobór towarzystwa.

Sekretariat (Złota 25) czynny od godz. 10-ej do godz. 19-ej.



Magazyn Wykwintnej Galanterji

W. GOLIŃSKA

Warszawa, Plac Teatralny pod Filarami

Telefon Nr. 107-63

Poleca wielki wybór wytwornych nowości

po cenach konkurencyjnych

EUROPA CZY AMERYKA?

W automobilowych kołach Polski ścierają się obecnie dwa kierunki: zwolenników samochodów amerykańskich i wielbicieli wozów europejskich. Jedni i drudzy wysuwają naturalnie własne argumenty, które stają się zupełnie już druzgoczącymi w ustach przedstawicieli marek konkurencyjnych. Otóż w artykule niniejszym chciałbym zestawić najczęściej wysuwane cechy obydwóch rodzajów produkcji samochodowej i wyprowadzić nasuwające się stąd wnioski.

Stronnicy samochodów europejskich twierdzą, że wozy te są bardziej ekonomiczne, więcej nadają się dla ludzi o aspiracjach sportowych i wyżej stoją konstrukcyjnie od samochodów amerykańskich. Samochody zaś amerykańskie mają to być maszyny wyłącznie użytkowe, nieekonomiczne w zużyciu paliwa, nie przeznaczone przy tym na dłuższą służbę i remont, a więc drogie w eksploatacji.

Przyznaję, że lat temu kilka sam wygłaszałem wszystkie te komunały bezkrytycznie, gdyż, jak wszyscy starsi automobiliści polscy wychowany na wozach europejskich, nie miałem sposobności do bliższego poznania produkcji amerykańskiej i dlatego traktowałem ją teoretycznie, opierając się na literaturze, która w Polsce jest reprezentowaną głównie przez dzieła francuskie i niemieckie. Dzisiaj, gdy posiadamy już 60% wozów amerykańskich, każdy ma możliwość zapoznania się z nimi, o ile naturalnie niechęć konkurencyjna lub osobiste sympatie nie będą do tego przeszkodą.

Przedewszystkiem więc musimy skonstatować wielką zmianę w typie wozu amerykańskiego w porównaniu z kreacjami z przed lat 5—6. Zmiana ta poszła właśnie w kierunku wymagań europejskich, t. j. sportowości, ekonomji i estetyki.

Właściwie co do „sportowości” samochodu należałoby przedtem ustalić, co należy rozumieć pod pojęciem sportu automobilowego. W kilku poprzednich numerach „Auta” czytaliśmy nawet specjalne

na ten temat artykuły, autorzy których patrzą na sport z dwóch krańcowych punktów. Sądziłbym, że i jedni i drudzy mają rację: sportem są tak dobrze zawody i wyczyny jak i turystyka.

Jednakże, jeśli kwestję sportu potraktujemy bardziej życiowo to musimy przyjść do przekonania, że automobilista, który jeździ u siebie w kraju, mimowoli staje się turystą, gdyż zawodów i imprez sportowych siłą rzeczy może być w sezonie bardzo mało. Jakiż stąd można wyprowadzić logiczny wniosek?

Że dominującym sportem jest turystyka i że potrzebny przedewszystkiem jest nam samochód turystyczny a nie wyścigowy. I tu właśnie wyjątkowo nie może być złotego środka, bo samochód do dużych szybkości musi mieć takie cechy konstrukcyjne, jakie czynią go nienadającym się do turystyki w większym stylu, gdzie wóz winien bez trudności i niebezpieczeństwa przejechać wszędzie. Dlatego może być mowa tylko o wozach wyścigowych — albo turystycznych. Pośrednie typy t. zw. sportowe, są to po prostu wozy turystyczne ze specjalną karoserją i czasem nieco większą przekładnią w dyferencjale. Naturalnie jeszcze jedno zastrzeżenie, miłe sercu każdego automobilisty — samochód turystyczny winien rozwijać większe szybkości. Przyjrzyjmy się jednak bliżej tym wielkim szybkościom. Dobra szosa polska pozwala na rozwijanie szybkości do 100 klm. na godzinę i to na krótkich odcinkach, i każdy kto jechał naprawdę sto kilometrów wie, że jest to już szybkość b. wielka i b. trudna, gdyż rozwijanie szybkości jest zależnem nie tylko od stanu nawierzchni, ale i od wypukłości drogi. Tymczasem lwią część szos polskich jest właśnie wybitnie wypukła i dlatego b. trudna. Możliwość więc osiągania jeszcze wyższych szybkości staje się jakby kapitałem, który nie wiemy na co obrócić, a podatki od niego płać trzeba. Temi podatkami w bardzo szybkim samochodzie są, jak wspominałem, specjalne cechy kon-



M. MANKIELEWICZ

WYTWORNA BIŻUTERIA

— — —
n o w a

Kolekcja pięknych papierośnic

— — —
b i b e l o t y

PLAC TEATRALNY

POD FILARAMI

struancyjne, od których uwarunkowane są wielkie szybkości. Cechami temi są przede wszystkim niska budowa i duża przekładnia.

Weźmy teraz jako przykład ekonomiczny, szybki i dostarczający maximum sportowych emocji typowy samochód europejski.

Mały silnik — dla wyzyskania którego ustawiono 4 przekładnie z ogromnym stosunkiem trybów w dyferencjale. Samochód taki na równej i poziomej drodze rozwija wprawdzie znaczne szybkości (przeciętny wóz europejski nie przekracza 120 klm.), jednakże przy obciążeniu, pod wiatr, pod górę, po piasku, błocie i t. d. moc silnika nie wystarcza i musimy zmieniać przekładnię.

Ta ustawiczna zmiana przekładni staje się udręką, zwłaszcza, podczas jazdy po mieście. Czyż zatem zgrzytanie i zdzieranie trybów przekładni należy zaliczyć do miłych emocji sportowych? Każdemu automobilście jest znanym uczucie upokorzenia, gdy silnik już „nie może” i trzeba dać mniejszą przekładnię.

Skrzynka przekładniowa jest ogólnie uznana jako zbrodnia konstrukcji samochodowej. Iluż konstruktorów pracuje nad uproszczeniem tego mechanizmu; każdy z nas słyszał o konstrukcjach Sensaud de Lavaud, silniku Itala ze zmien-

nym skokiem, silniku Maybach, mechanizmach planetarnych i t. d. Otóż i Amerykanie poszli również w kierunku pozbycia się skrzynki przekładniowej i stworzyli poprostu — wielki elastyczny silnik z takim zapasem mocy na bezpośredniej przekładni, że zmiana biegów stała się prawie zbędną. Naturalnie dało to wielką wygodę prowadzącemu, i ta wygoda spać nie daje zwolennikom emocji sportowych. Bo coby to była za szybkość, gdyby przy tak wielkim silniku zastosować 4 przekładnię! 200 klm. na godzinę byłoby igraszką. Tylko gdzie i kiedy? Tam gdzie wozy z reguły wloką się lewą stroną, a liczne krowy nie nabrały jeszcze żadnego do automobilistów szacunku?

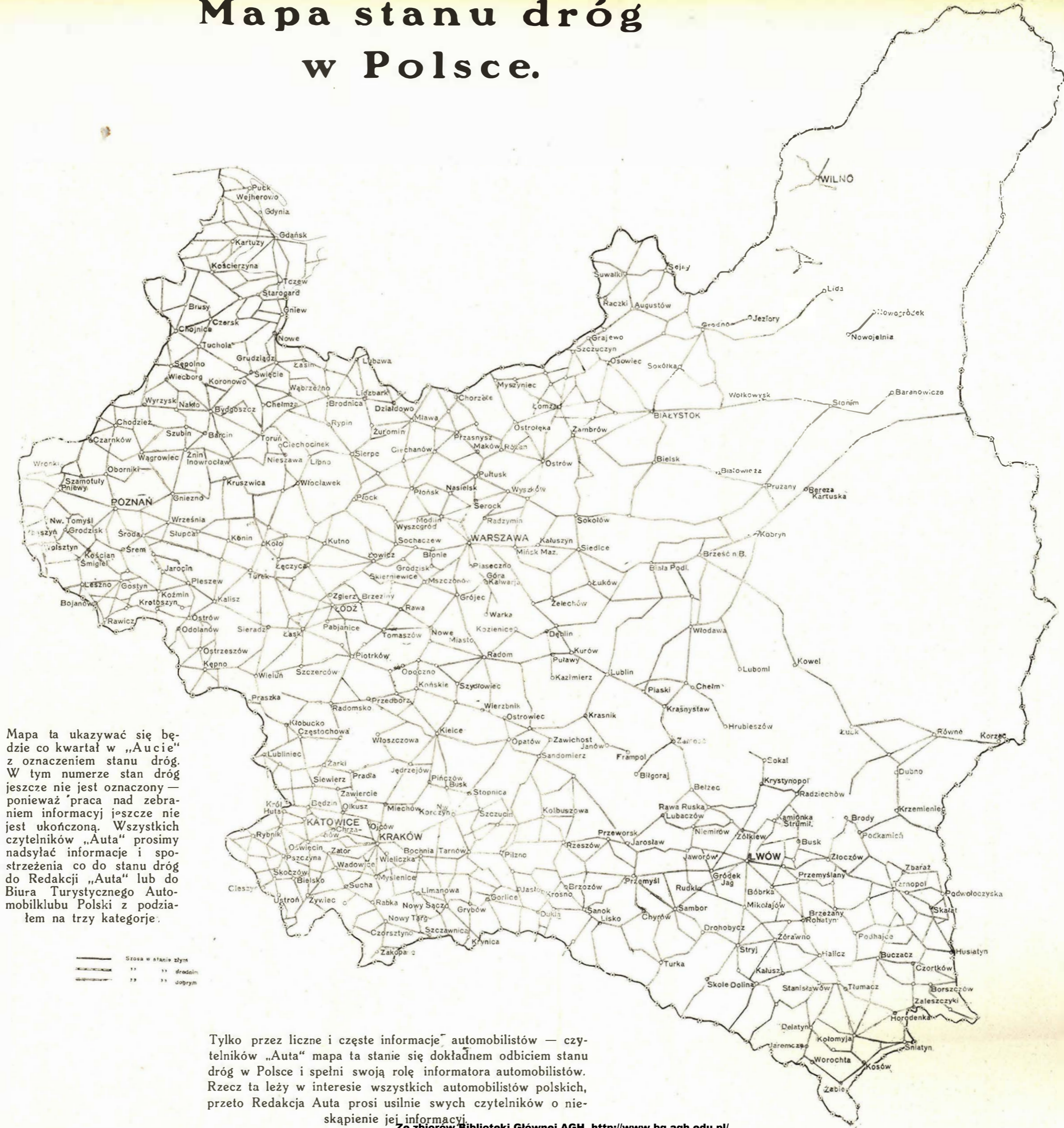
A czyż nie jest wielką emocją sportową wjazd na stromą górę z szybkością 70—80 klm. na niepełnym gazie i bezpośredniej przekładni? A świadomość, że żadna boczna droga, żadne piaski czy błota nie są dla mnie przeszkodą. Że są one igraszką dla mojego potężnego motoru?

Mówi się wiele o nieekonomiczności silników amerykańskich pod względem zużycia paliwa w porównaniu z europejskimi. Zarzut ten jest oparty na nieporozumieniu. Rzeczywiście, samochody amerykańskie — nie silniki! spalają nieco więcej benzyny. Ależ koń musi więcej zjadać od kucyka. Wielki silnik amerykański musi spalić nieco więcej od europejskiego o małym litrażu.

Jednakże i tutaj twierdzą kategorię, że porównanie wypadnie na korzyść silników amerykańskich, a gdy weźmiemy pod uwagę cyfrowe wyniki spalania benzyny, to przekonamy się, że silniki europejskie o mniejszym nawet litrażu spalają więcej, niż amerykańskie o dużo większej pojemności. Jest to nawet łatwe do wytłomaczenia. Przeciętna szybkość turystyczna wynosi około 60 klm. na godzinę, z małym silnikiem osiągniemy taką szybkość przy znacznym otwarciu przepustnicy; duży silnik da taką szybkość przy minimalnym naciśnięciu akceleratora. W pierwszym więc wypadku mały silnik pije benzynę „pełnemi łykami”, duży zaś silnik dostaje swoje minimalne dawki mieszanki. W sumie zużycie paliwa okaże się mnie więcej jednakowe, a przyjemność jazdy na potężnym elastycznym silniku bez porównania większa!

W Stanach Zjednoczonych mówi się i pisze o bliskim, stwierdzonym przez geologów, wyczerpaniu źródeł naftowych. Stąd ekspansja polityczna do Meksyku, Nicaragui i t. d. I dlatego dzisiaj karburator amerykański posiada szereg regulacji na benzynę, powietrze, ogrzewanie i t. d., mających właśnie na celu ustawienie na jaknajwiększą oszczędność. Tylko, że z ustrojem takim trzeba się zaznajomić, i tu właśnie sportsman automobilowy ma duże pole do działania. Bo sportem jest nie tylko kręcenie kierownicą i pożeranie przestrzeni, ale i ukochanie sa-

Mapa stanu dróg w Polsce.



Mapa ta ukazywać się będzie co kwartał w „Aucie” z oznaczeniem stanu dróg. W tym numerze stan dróg jeszcze nie jest oznaczony — ponieważ praca nad zebraniem informacji jeszcze nie jest ukończona. Wszystkich czytelników „Auta” prosimy nadsyłać informacje i spostrzeżenia co do stanu dróg do Redakcji „Auta” lub do Biura Turystycznego Automobilklubu Polski z podziałem na trzy kategorie:

— szosa w stanie złym
 - - - - - szosa w stanie dobrym
 — — — — — szosa w stanie średnim

Tylko przez liczne i częste informacje automobilistów — czytelników „Auta” mapa ta stanie się dokładnym odbiciem stanu dróg w Polsce i spełni swoją rolę informatora automobilistów. Rzecz ta leży w interesie wszystkich automobilistów polskich, przeto Redakcja „Auta” prosi usilnie swych czytelników o nie-
skąpienie jej informacji.

mej maszyny, to wzajemne porozumienie się człowieka z martwym napozór mechanizmem.

Faktem jest, że przy silnikach amerykańskich osiągane są takie minimalne normy spalania, jakimi skwapliwie poszczyciłby się każdy konstruktor europejski.

Dlatego jeszcze raz podkreślam: jeśli chcecie mówić o ekonomii silników europejskich czy amerykańskich, to zestawiajcie wyniki przy silnikach o jednakowym litrażu!

Innym zarzutem skwapliwie kolportowanym przez wielbicieli wozów europejskich jest twierdzenie, że samochody amerykańskie nie trzymają drogi. Na zasadzie własnego doświadczenia twierdzę, że „trzymanie drogi” jest przede wszystkim kwestią przyzwyczajenia do maszyny, no i naturalnie, w znacznym stopniu zależne jest od środka ciężkości wozu. Nie będę zaprzeczał, że wozy europejskie, które są znacznie niżej budowane, teoretycznie powinny lepiej trzymać drogę. Jednakże ta wyższość, jak powiedziałem, bardziej teoretyczna niż rzeczywista, i jakąż ceną jest okupiona!

Samochód nisko budowany (niżej 24 cm. nad poziomem) — na wzór lokomotywy przykutej do szyn — staje się ściśle związany z szosą! Każda ekstrawagancja w rodzaju wycieczki na wieś, na polowanie, na kresy po bocznej drodze i t. d. — staje się albo moralną udręką wskutek ciągłej obawy zawadzenia spodem, albo rzeczywiście kończy się rozbiciem karтеру silnika, dyferencjału i t. p.

Czyż więc niezasługuje na nazwę sportowego samochodu nieco wyższy, którym zapalony automobilista wszędzie i bez karygodnego ryzyka dojechać może?

Spotkałem się także ze zdaniem, że amerykańskie drogi przypominają marmur bilardu.

Prawda; szosy amerykańskie są jedne z najlepszych na świecie, ale pamiętajmy i o tem, że w Ameryce jeden samochód wypada na 5 osób, że jeżdżą nim farmerzy, t. j. chłopci, robotnicy, murzyni, a nawet zawodowi żebracy. Wszyscy ci automobilisci traktują samochód brutalnie, jeżdżą nim jak koniem wszędzie: naprzelaj przez pola i lasy, przeciążają go całymi rodzinami i bagażem, nie uważając bynajmniej za precyzyjne cacko mechaniczne. I dlatego bez przesady powiedzieć można, że samochód amerykański w Polsce pracuje w lepszych niż w Ameryce warunkach.

Ogólnie znanym jest rozmach amerykański i pęd do szybkości. Czyż naród, który góruje na wszystkich zawodach świata, nie zdobyłby się na typ samochodu sportowego i szybkiego?

Jasnym jest, że muszą istnieć miejscowe ograniczenia szybkości w Stanach o większym ruchu automobilowym. Ależ czy można wyobrazić sobie samochody nawet businessmanów, pędzące tysiące kilometrów w poprzek kontynentu ze wschodu na daleki

zachód, z Nowego Jorku do Kalifornji — z przepiśową szybkością 55 klm. na godzinę? Dlatego przeciętny samochód amerykański z łatwością rozwija dzisiaj szybkość 110—120 klm., co i na sportową Polskę jest dosyć, aż za dużo! I czy wiele jest normalnych marek europejskich przekraczających te cyfry?

A kwestja wygody do której i sport ma prawo. Toż właśnie Amerykanie (Pullman, Fisher, Fleet Wood i t. d.) są twórcami najbardziej finezyjnie zbytkownych nadwozi, w których rozpierają się znużeni lub przemęczeni biznesem miliardowi snobi amerykańscy. Jeśli weźmiemy przeciętny seryjny samochód amerykański, to znajdziemy w nim tyle różnych wskaźników, rączek, światełek, wycieraczek i innych automatów kontroli i wygody, które w nadwoziach europejskich spotyka się tylko za specjalną opłatą w najbardziej luksusowej edycji.

W tem miejscu radzę porównać ceny samochodów amerykańskich i europejskich, naturalnie zestawiając wozy jednej wielkości, mocy i jednakowego typu karoserji.

Gwoli sprawiedliwości Europie trudno odmówić pewnej wyższości — oto w zakresie linji, dobrego smaku i subtelności wykonania.

Rzeczywiście, pierwsze samochody amerykańskie przypominały nieco karawany lub taksówki. Bo dobry gust i smak jest kwestją nie technicznego wykształcenia, a wynikiem kultury wielu pokoleń przodków. Tej tradycji wykształcenia parwenjuszcy amerykańscy posiadać nie mogą. Praktyczni jednak Amerykanie i na to znaleźli radę: poprostu przekupili i wywieźli z Europy większość najlepszych fachowców z fabryk nadwozi.

Ogólnie znanem jest utyskiwanie wystawców podczas ostatnich salonów na ucieczkę artystów karoserji do Ameryki. I oto dzisiaj zjawił się prąd odwrotny — nikt nie zaprzeczy, że mamy obecnie w Europie nietylko amerykanizację podwozia, ale twierdzą stanowczo, że najmodniejsze europejskie kreacje nadwozi są kopją wypuszczonych już przedtem typów amerykańskich.

Obecne europejskie limuzyny, sporty, coupe i inne „Faux” są to w najdrobniejszym szczególe kruszące już dawniej amerykańskie Sedany, roadstery, coachy, tylko wysubtelnione i ozdobione finezją europejskiego artysty.

Poruszyłem tu i zestawilem ogólne cechy samochodów amerykańskich, przyjrzyjmy się teraz co dała nowego w zakresie konstrukcji Europa. Przede wszystkim więc łamane osie, które znamy już od kilku lat, które nie wykazały na ostatnim Salonie postępów, ani jakościowo ani ilościowo, i których rzucająca się chciwie na każdą nowość Ameryka — jakoś dotychczas u siebie nie zastosowała.

Dodajmy jeszcze servo hamulce, które przez największe firmy amerykańskie (General Motors, Lin-



Z Salonu Paryskiego. Stoisko Bugatti.

coln, Packard, Locomobile, Piérce Arrow i t. d.) również nie zostały zastosowane napewno nie ze względów oszczędnościowych.

Pragnę być naprawdę bezstronnym, a jednak więcej z ważniejszych rynkowych europejskich nowości przypomnieć sobie nie mogę.

Natomiast, jeśli przyjrzymy się bliżej konstrukcjach amerykańskich, a więc: chłodnica w zdejmowanej ramie, termosiat, termoskop, system celkowy rurek chłodzących, zawieszenie silnika w 3 punktach (Ford), odejmowana głowica cylindrów (Ford), ogrzewanie karburatora przez wspólną komorę z rurą wydechową, dopływ benzynowy zasysaniem (marmarka), dławik powietrzny (klapka rozruchowa), przyjmują się coraz więcej. Rura wydechowa odchylona ku przodowi, system gięcia wału korbowego, lewa kierownica, lewarki pośrodku, suche sprzęgła z obłogą raybestową, instalacja elektryczna systemu Delco sprowadzana często w całości nawet przez wiele marek z Ameryki, trzecia szczotka w dynamo, rozrusznik Bendix'a, kulowe połączenie pochwy kardanowej ze skrzynką przekładniową, tylny most systemu Banjo, napęd Gleasona, nie hamujące normalnego działania resorów amortyzatory taśmowe, elastyczna rama, resory pod tylnym mostem z odwróconym wieszakiem, niespadające opony bez kantu (Straight Side), hamulec tylko na tylne koła, opuszczane korbką w karetach szyby (syst. Fisher), stała ozdobna platforma na bagażnik, filtry do powietrza i oliwy i t. d. i t. d. Wszystkie te cechy po raz pierwszy spotkać

można było na samochodach amerykańskich.

Należałoby wymienić jeszcze niektóre ulepszenia, które dotychczas nie przyjęły się w Europie, jak izolowanie silnika od ramy zapomocą poduszek gumowych, antiwibratory na wale korbowym, wentylacja karтеру silnika, hermetyczne zastony dla chłodnicy, aluminiowe, jedynie nierozszerzające się tłoki „Invar” i t. d.

Spotykamy się często z twierdzeniem, że samochody amerykańskie nie nadają się do remontu. Tak jest! Konstruktorzy amerykańscy uwolnili swych klientów od zmyślenia remontu w pierwotnym znaczeniu tego słowa. Dzisiaj posiadacz samochodu amerykańskiego nie jest zdany na łaskę uniwersalnych domorosłych majstrów, fabrykujących tryby stożkowe na zdezelowanej fre-

zarce, hartujących je bez gwarancji i bez żadnego pojęcia o właściwościach termicznych danego materiału lub odrabiających na oko części, od których nieraz zależne jest życie pasażerów.

Przy zdolnym kierowcy można dokonać w domu kapitalnego remontu samochodu amerykańskiego za pomocą zamiany części, nieskończenie taniej, bo masowo dostarczanych przez fabrykę.

Kto z czytelników zechce w tym miejscu wyrazić swe wątpliwości co do precyzji mechanizmów przy masowym ich wykonaniu, temu radzę zaznajomić się z laboratorium przeciętnej amerykańskiej marki, i z tą ilością kalibrowań i prób, jakie przechodzi każda część odpowiedzialna. Radziłbym także przyjrzeć się różnym prasom i automatom, na które Europa z braku pieniędzy zdobyć się nie może, i które wykonywują części z taką dokładnością, na



Z Salonu Paryskiego. Stoisko Alfa Romeo.

jaką najzdolniejszy, ale robiący na oko specjalista nigdy się nie zdobędzie.

Ogólnie jest również wiadomo, że stale angielskie i amerykańskie są najlepsze na świecie, i że Ameryka jest ojczyzną różnych szlachetnych stali stopowych (szybkotnące, wanadowe, chromokrzemowe i t. d.).

Reasumując wszystko, co powiedziałem, uważam, że jeśli idzie o stronę techniczną — to samochód amerykański bezwzględnie stoi wyżej od europejskiego. Pod względem pomysłu i śmiałości w jego zastosowaniu Ameryka już od początku wielkiej wojny kroczy daleko na czele konstrukcji, a ogromny rynek i kapitały amerykańskie pozwalają na natychmiastowe inwestycje w fabryce, związane z wprowadzeniem przyjętego udoskonalenia. Jako najbliższy przykład przytoczę gumy Straight Side i lakiery Duco, które Ameryka od lat 5-iu wprowadziła we wszystkich fabrykach, a które dopiero teraz stopniowo pojawiają się w Europie, aczkolwiek cały świat dawno uznał ich bezwzględną epokową wprost wyższość nad zlatającymi oponami z kantem, lub matującym prędko i odpryskującym — staroświeckim lakierem kopalowym.

Europa natomiast kładzie większy nacisk na stronę estetyczną samochodu. Klient europejski więcej od Amerykanina zwraca uwagę na wygląd wozu, zwłaszcza na t. zw. wykończenie. Dlatego przeciętny silnik europejski ma polerowany lub emaljowany z zewnątrz blok cylindrowy i karter, wogóle całe wnętrze pod maską bywa nieraz tak wyczyszczone, że całość robi wrażenie jakiegoś arcydzieła mechaniki.

To samo jeszcze w wyższym stopniu powiedzieć można o europejskim nadwoziu. Deska rozdzielcza polerowana lub z mahoni, boki drzwiczek z obramowaniem inkrustowaną deseczką, poduszki siedzeń gustownie połałdowane i zakończone nawet pod spodem i t. p. — wszystko to przedewszystkiem rzuca się w oczy nie technikowi i stwarza opinię wyższości technicznej nad wozem bez polerowania lub intarsji.

Dlatego sędzę, że przeważająca większość zwolenników systemu europejskiego opiera się nie na danych technicznych, a kieruje się przedewszystkiem swym gustem.

A. Tuszyński.



Gwarantowane oleje i smary
marki



STANDAR-NOBEL w Polsce S. A.

CENTRALA
WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 57.
ODDZIAŁY WE WSZYSTKICH MIASTACH.

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

O samochodach użytkowych rzeczy różne.

Jest rzeczą wiadomą, iż obliczana na zasadzie pojemności cylindrów moc podatkowa silnika nie stanowi w żadnym prawie stopniu o jego rzeczywistej wydajności. Nawet zaś wtedy, gdy fabryka podaje nominalną moc silnika w KM, jest to mniej lub więcej dowolna wielkość, wydajność bowiem silnika zależy od takiej masy przeróżnych czynników, iż produkty tego samego typu tej samej fabryki wielokrotnie poważnie różnią się od siebie. Dlatego też, jak i z tego powodu, iż w wydajności silnika wielką rolę odgrywa paliwo, gospodarcza wartość silnika może być uzależniona jedynie od warunków jego eksploatacji. Technika gospodarcza ma właśnie na celu osiągnięcie maksimum wydajności przy użyciu możliwie niewielkich środków. Jeśli pragniemy zmusić silnik o danych wymiarach do większej wydajności, to czynnikami, odpowiadającymi drodze i sile, będą: zwiększenie liczby obrotów i powiększenie sprężania. Zwiększenie liczby obrotów stanowi czynnik dla wielu fabryk nader korzystny, gdyż w zawiadomieniach o swych fabrykacjach mogą one podawać, przy niskiej mocy podatkowej, wysoką moc efektywną — jednak silniki wieloobrotowe naruszają szereg kłopotów konstrukcyjnych, przede wszystkim karburacyjnych, pozatem zaś rzadko kiedy silnik wysokoobrotowy posiada pewną rezerwę mocy, jak to widzimy przy silnikach wolnoobrotowych, stosowanych na samochodach użytkowych. Jeśli chodzi o sprężanie, to konstruktorzy byli pod tym względem tak długo ograniczeni, dopóki mieli do czynienia z paliwem, które jedynie w zakresie pięciokrotnego zwiększenia ciśnienia mogło być bez przeszkód używane. Przy użyciu benzyny i przy większym jej sprężeniu występują samozapłony i stukanie, które w imię dobra maszyny winny być usuwane. Dlatego też było rzeczą ze wszech miar pożądaną zwiększenie stopnia możliwej prężności paliwa (czyli osiągnięcie tego, iżby pierwotna objętość paliwa mogła być zmniejszona więcej, niż pięcio-

krotnie), przyczem za sprężenie wysokie uznawane jest już sprężenie 1 : 5, jakkolwiek osiągnane są stosunki 1 : 8. Przy konstrukcji silników, przeznaczonych dla samochodów użytkowych, zwrócono baczną uwagę na osiągnięcie możliwie wielkiego stosunku sprężania. Rzecz prosta, iż nie może konstruktor rozwiązywać takich zagadnień schematycznie — każdorazowo musi on brać pod uwagę ewentualny rodzaj paliwa, jaki będzie zastosowany do napędu danego silnika i z góry określić stosunek sprężania. Dla silników, które mają znaleźć zastosowanie na samochodach użytkowych, nie może konstruktor przewidywać najwyższych stosunków sprężania, gdyż silniki te wymagają mniejszego stosunku, niż silniki samochodów osobowych przede wszystkim ze względu na kłopoty natury termicznej. Dotyczy to w szczególności silników o głowicy w formie litery T, z rozrządem dolnym. Praktyka wykazała, iż dopuszczalnym stopniem sprężania dla silników, stosowanych na samochodach użytkowych (autobusach i samochodach ciężarowych) jest przy zastosowaniu rozrządu dolnego stosunek 1 : 6, przy rozrządzie górnym — 1 : 7.

Nieposiadam, niestety, pod ręką innych danych i dlatego dla przykładu podaję niektóre dane produkcji niemieckiej, której dążeniem przy przeprowadzanych badaniach było zwiększenie stosunku sprężania przy równoczesnym zmniejszeniu zużytego paliwa. I tak, przez zastosowanie zamiast uszczelnień tekturowych uszczelnień z cienkiego papieru uzyskała jedna z niemieckich fabryk paliwa benzolowego zwiększenie stosunku sprężania z 1 : 4,7 na 1 : 5. Fabryka Büssinga przez zastosowanie tłoków z lekkiego metalu (Bohnalit) osiągnęła stopień sprężania 1 : 6,5 przy równoczesnym zwiększeniu wydajności silnika o 17% i zaoszczędzeniu 13% paliwa. Inna fabryka przez stoczenie 2 mm. gładzi cylindrów osiągnęła stopień sprężania 1 : 6 przy równoczesnym zaoszczędzeniu 7% paliwa i zwiększeniu wydajności silnika o 12%. Zwiększenie średnicy tłoka z lekkiego stopu o 10,5 mm. pozwoliło osiągnąć na samochodach Daag stosunek sprę-

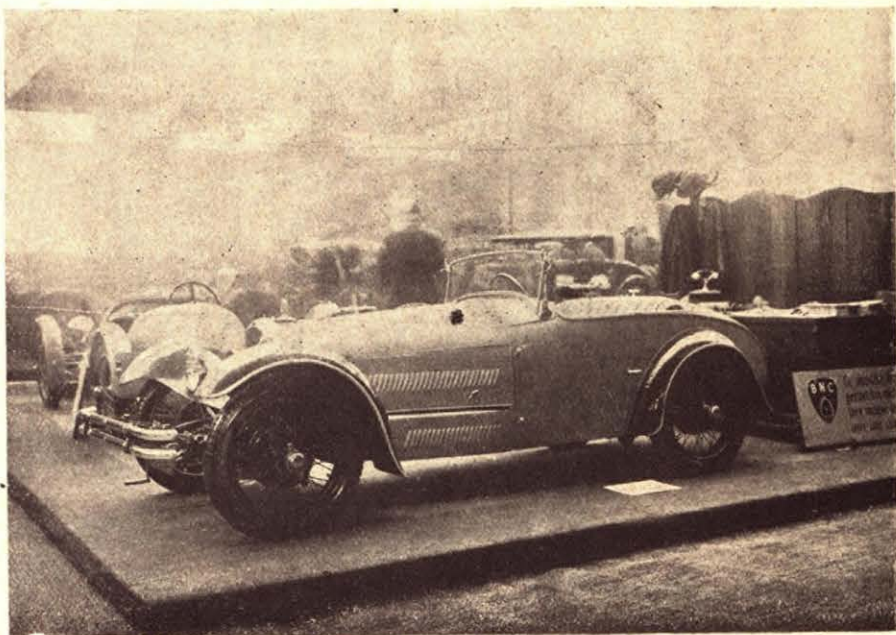
żania 1 : 7, wydajność o 8% większą i 9% oszczędności na paliwie. Stoczenie cylindrów samochodu Ford T pozwoliło na zwiększenie stosunku sprężania z 1 : 3,9 na 1 : 4,5, przyczem przy zastosowaniu czystego benzolu zużyto 7 litr. na 10 klm., co odpowiada 33% zaoszczędzenia paliwa. Takie i podobne rezultaty osiągnął szereg fabryk niemieckich, z których to doświadczeń cytuję najbardziej interesujące. Stanowią one niewątpliwie wskaźnik drogi, po jakiej posuwa się dzisiejsza technika dla lepszego wykorzystania silnika samochodu użytkowego.

Silnik samochodu użytkowego wobec gwałtownie rosnącej motoryzacji ruchu stanowi zagadnienie niezmiernie poważne, zwracając uwagę wszystkich państw, posiadających produkcję samochodów w mniejszym lub większym rozwinięciu stopniu. Na całym świecie widzimy dziś krystalizowanie się nietylko powyżej podanych poglądów na silniki samochodów użytkowych, ale i na ich podwozia i tu, w dziedzinie podwozi, różnorodność jest wielka, w zależności od zastosowania samochodu. Poza tedy samochodami, posiadającymi już dziś charakter i znaczenie zupełnie powszechne, jak autobusy i wszelkiego kalibru samochody ciężarowe, zauważamy samochody cysternowe, budowane na normalnych, jednak węższych nieco od powszechnie używanych podwoziach, a służące do przewożenia nafty czy benzyny, dalej samochody wywracalne (t. zw. z niemiecka „kippery”), charakteryzujące się nietylko wąskimi, ale i niskimi podwoziami i szeregiem przeróżnych mniej lub więcej pomysłowych i skutecznych aparatów do wywracania nadwozia, przyczem tiskość podwozia uwarunkowana jest tu koniecznością udogodnienia ładowania (w Warszawie zimą często można oglądać takie samochody przy uprzątnięciu śniegu z ulic, obecnie stosowane są one w niewielkim stopniu przy przebudowie wężła kolejowego). Konstrukcje ze wszech miar ciekawe — to samochody śmieciarki, służące do wywożenia śmieci w większych miastach. Produkcję tych samochodów do dużego stopnia doskonałości doprowadzili Niemcy, stwarzając cały systemat wywożenia śmieci, przeciwny teorii spalania ich. Pokrewnym do tego rodzaju samochodu użytkowego jest samochód do czyszczenia miasta (znana z ulic Warszawy polewaczka mechaniczna ze szczotką, umieszczoną pod samochodem). Samochody te wymagały wielu studjów, pracy i doświadczeń i w tej dziedzinie przoduje dziś na rynku europejskim angielska fabryka Karrier'a, boddaj jedyna produkująca tego rodzaju

samochody. Nawet Niemcy zwykle dumni i zarozumiali, przyznają, iż nie mogą dorównać w produkcji tych samochodów Anglii (por. Kraftomnibus u. Lastkraftwagen, sierpień 1928, str. 203 sq). Wykształcili oni natomiast dobry typ samochodu pożarniczego (znany u nas Magirus), jak też szereg typów samochodów dla przewozu chorych. Wszystkie te rzeczy pokazano m. in. na ostatniej wystawie berlińskiej. Ostatnią koncepcją niemiecką w zakresie motoryzacji ruchu jest zagadnienie budowania specjalnych samochodów dla przewozu robotników — sądząc z głosów prasy niemieckiej, pomysł jest ponoć „genjalny” i... dlatego może trzymany w tajemnicy.

Podwozia sześciokołowe nie są już nowością — natomiast dla ciężkiego transportu myślą konstruktorzy o budowie ośmiokołowego samochodu użytkowego. W związku z tem, dążenie do budowy samochodu na szynach, niezależnego od terenu, stanowi idée fixe niemczyzny. Trochę tedy paradoksalnie przy tych wysiłkach wyglądają dążenia do budowania nowych typów samochodu hotelowego. Ten typ samochodu, który w czasie wojny prawie zupełnie zginął, poczyna dość szybko odżywać i wykształcać się w kilku kierunkach: samochodu niewielkiego dla przewozu przejezdnych ze stacji kolejowych do hoteli, samochód większy — dla obwożenia po mieście gości hotelowych i wreszcie samochód wycieczkowy, który winien (zdaniem konstruktorów) znajdować się dziś w każdym szanującym się hotelu.

Rozwój motoryzacji ruchu pociągnął za sobą wynalazczość, mającą na celu zastosowanie szeregu koncepcji. Przedewszystkiem w Kopenhadze zastosowano specjalną szczotkę (niestety, brak mi ilustracji), mającą na celu zabezpieczenie od obryzga-



Z Salonu Paryskiego. Sportowy samochód B. N. C.

„VESTA“ BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU ZAŁOŻONY W ROKU 1873

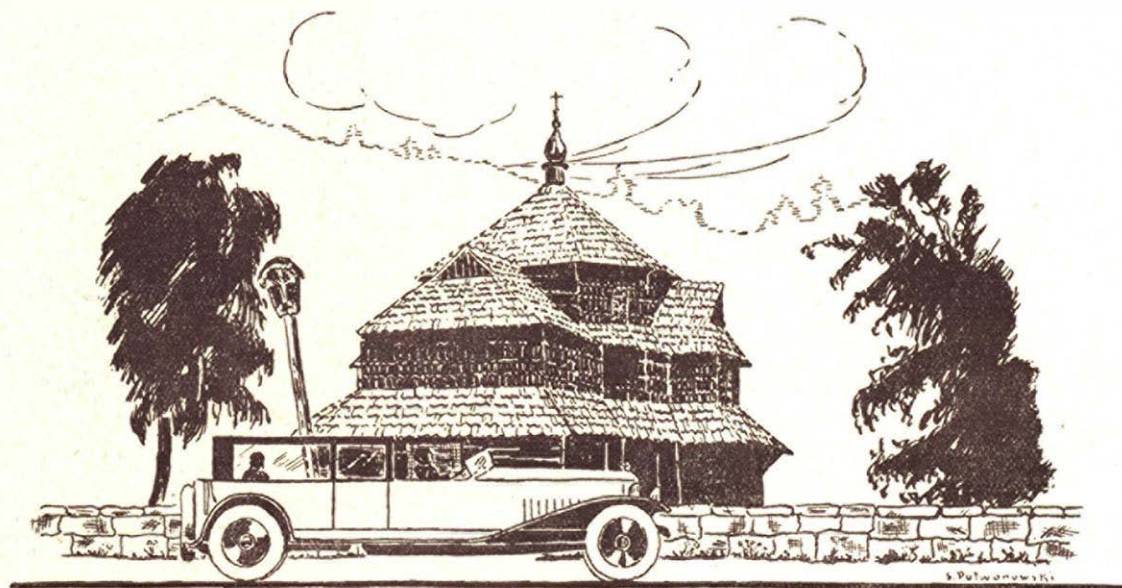
ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta” jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, wr. 1927 zebrał przeszło 13.700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych; ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 26; Krakowie, Staszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu „Vesta” Bank, Ratajczaka 7; Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Światu; Gdańsku, Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

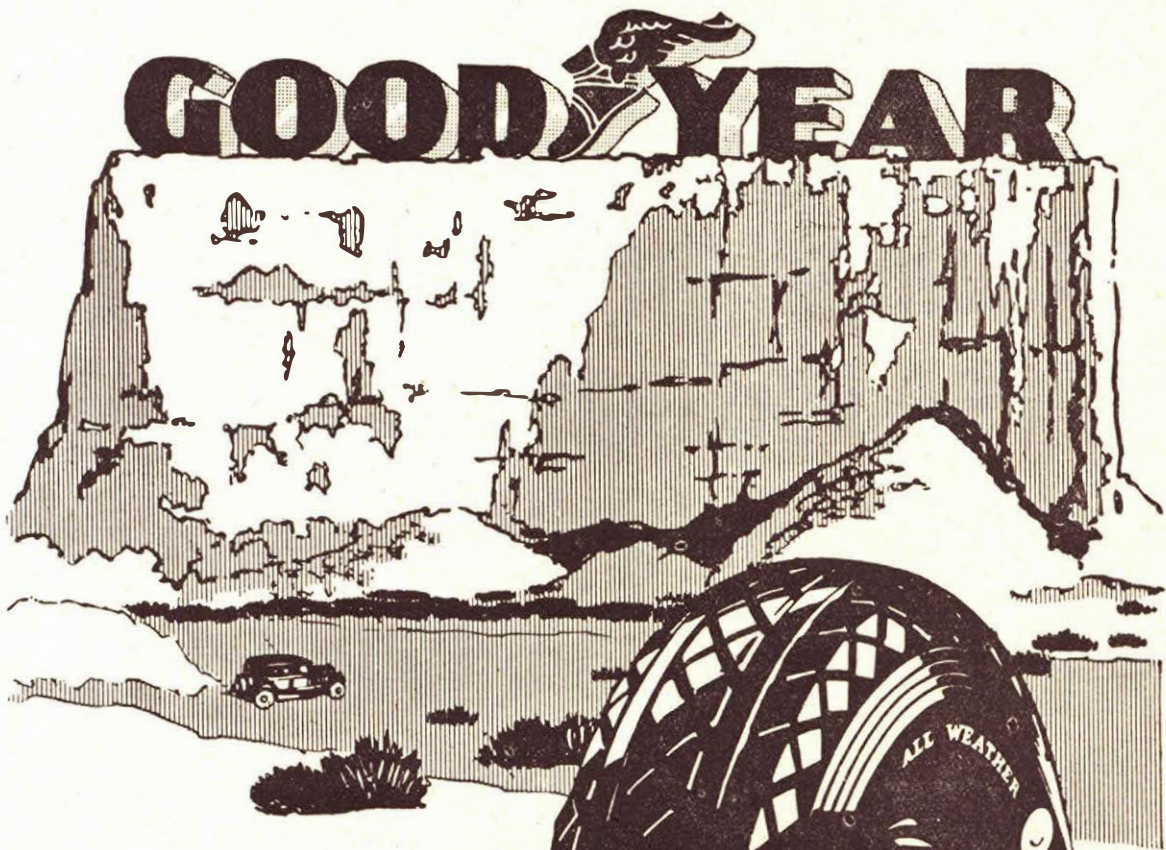
nia błotem dolnej części karoserji i przechodniów, co przyjęło się nader szybko. Można by rzucić myśl zastosowania i u nas czegoś podobnego, bodaj bezpośrednio wzorowanego na Kopenhadze — u nas bowiem też od czasu do czasu bywa błotko... Nowością, znaną już zresztą oddawna, jest zabezpieczenie opon od uszkodzeń przez zastosowanie specjalnych preparatów, uniemożliwiających uchodzenie powietrza. Preparatów takich na rynku znajduje się wiele, jesteśmy nawet w tym szczęśliwym położeniu, iż nie mamy potrzeby sprowadzania takiego preparatu, posiadając krajowy produkt, zwany „Stenolem”. W celu zabezpieczenia przed rzekomo dość częstymi napadami na kursujące w nocy autobusy, które to napady zawsze zaczynają się przez unieruchomienie samochodu za pomocą przeciągniętej przez szerokość drogi na pewnej wysokości linki stalowej — wynalazł jeden z belgijskich inżynierów nóż, dający się łatwo zmontować na przodzie samochodu i przecinający bez względu na szybkość każdą napotkaną przeszkodę. Do rzędu tychże ulepszeń wynalazczych należy skonstruowany w Niemczech zderzak gumowy, który w autobusach znalazł wielkie zastosowanie. Są to wszystko wynalazki, nie noszące rewelacyjnego charakteru — jak jednak donoszą pisma amerykańskie, udało się inżynierowi Mc Balley'owi wynaleźć wreszcie aparat, uniemożliwiający zarzucanie. Mówią o tem dość szeroko, nie podając szczegółów, fachowe koła amerykańskie, zaznaczając, iż

zasada aparatury polega na umieszczeniu pomiędzy tylnymi kołami aparatu gumowego, który w chwili hamowania samochodu, będąc połączonym z systemem hamulcowym, napełnia się powietrzem do tego stopnia, iż hamuje wszelki ruch tylnych kół na boki. O ile aparat ten dał istotnie dobre rezultaty, to będzie stanowił rewelację. Niezrozumiałem jest jedynie to tylko, iż według relacji wynalazcy, aparat znajduje zastosowanie jedynie w zakresie samochodów użytkowych, nie nadając się do samochodów osobowych. Niemniej ciekawym eksperymentem, który znaleźć może zastosowanie przy wszystkich chyba samochodach, jest rodzaj „maski gazowej” na rurę wydechową silnika, absorbującą szkodliwe dla zdrowia składniki spalin — również pomysł chemika amerykańskiego.

Z drobniejszych ulepszeń, które zaczynają powoli zdobywać sobie prawo obywatelstwa w zakresie komunikacji autobusowej, przedewszystkiem w mieście, zanotować należy budowanie specjalnych ruchomych kierunkowskazów na autobusach (jak w Warszawie), oraz stosowanie specjalnych kilkotonowych sygnałów. Sygnał taki, ujednostajniony dla autobusów, składa się z regularnie powtarzających się kilku tonów, tworzących prostą i wpadającą w ucho melodję. Sygnał taki zwiastuje zbliżanie się właśnie autobusu, nie zaś innego pojazdu mechanicznego i wydaje się być nowością ze wszech miar pożądaną.

B. J. K.





Jak niewzruszona skała, wznosząca swój szczyt pośród otaczającej ją pustyni, tak wyróżnia się swą wyższością opona balonowa GOODYEAR. Miliony ludzi, którzy stosowali już opony balonowe GOODYEAR, znają i oceniają ich prawdziwą wartość, wyrażoną w postaci zadawalającego kilometrażu i zupełnej sprawności. Ludzie ci uprzytomnili sobie też przyczyny, dla których opona balonowa GOODYEAR w pełni zasłużyła na swoje miano.

„Najdoskonalsza Opona
GOODYEAR.“

„MAGNET“

SP. Z O. O.

Z. POPLAWSKI

WARSZAWA, HOŻA 33. TELEFON 19-31

:: FIRMA NAGRODZONA DYPLOMEM UZNANIA W 1927 ROKU. ::

S. E. V. (FRANCJA)

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA
RZECZPOSP. POLSKĄ I W. M. GDAŃSK.
Magna — Świece — Startery — Dynama — Części
stałe na składzie.

„LUCAS“ (ANGLJA)

Instalacje elektryczne-samochodowe.

„FORD“

Autoryzowane warsztaty i skład oryginalnych
części zapasowych.

„TUDOR“

Wylączna sprzedaż akumulatorów światowej sławy

„VULCANIT“

Pudełka ebonitowe do akumulatorów i t. d.

**NAJWIĘKSZE WARSZTATY
REPERACYJNE**

**NAJWIĘKSZY NA RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ
Warszawski Parowy Zakład Wulkanizacyjny
Wincentego Osowieckiego**

WARSZAWA. ULICA BRACKA 22. TELEFON 250-05.



Wykonywa wszelkie reperacje opon i dętek samochodowych, jak nakładanie protektorów, reperacje rantów oraz wzmacnianie opon nowym płótnem Cord po cenach znacznie niższych, konkurencyjnych.

Sprzedaż autopłyty w dobrym gatunku do wulkanizacji, oraz fabrykacja wszelkich wyrobów gumowych na zamówienie.

Na żądanie wysyłam wykonane roboty koleją lub pocztą. Zakład czynny od godz. 8—19 bez przerwy, w soboty do 18.

CARCLEAN

**Najidealniejszy i najtańszy środek
do czyszczenia samochodów**

JENERALNA REPREZENTACJA

„COREFA“

WARSZAWA. WILCZA! 33.

TELEFON 137-94.

Towarzystwo Zakupów dla Przemysłu Graficznego, S. A.

Warszawa, Królewska 10

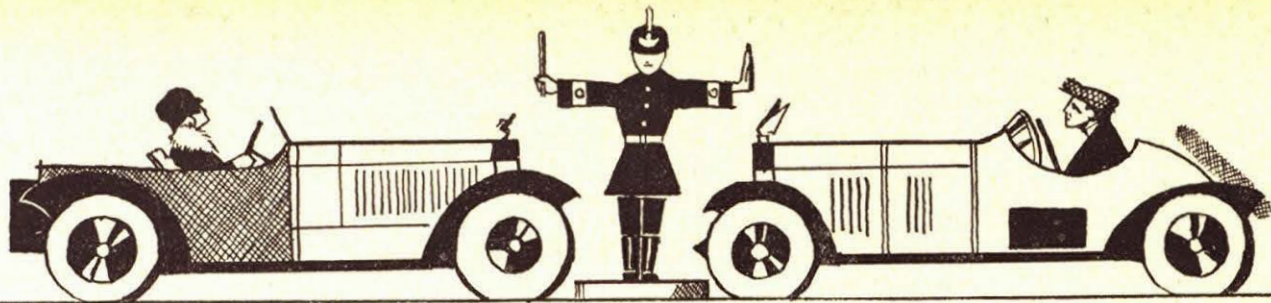
Adres telegr.: „ZAKUPGRAF“

Telefony: 87-67 i 16-66

poleca:

**papiery, farby drukarskie i offsetowe, oraz wszelkie materiały
pomocnicze dla przemysłu graficznego.**

Oferty wysyłamy na żądanie.



O usprawnienie ruchu kołowego.

Pomimo usilnej, od szeregu lat już trwającej, pracy Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy i podległych jemu organów z policją na czele — ruch kołowy na ulicach stolicy tylko niewielkiej uległ poprawie, a w niektórych nawet punktach wykazuje pogorszenie, stając się bardziej niż kiedykolwiek chaotycznym i nieporządnym. Ruch uliczny w naszych miastach, a zwłaszcza w Warszawie wzrasta w niesłychanie szybkim tempie, a wszystkie, zastosowane dotąd przez władze, środki dla jego uporządkowania, są właściwie tylko półśrodkami lub w najlepszym razie zarządzeniami administracyjno porządkowymi, podczas gdy jedynie prawdziwie skuteczny środek — wprowadzenie obowiązującej wszystkich dyscypliny jazdy, dla której doskonale podstawy daje nowe rozporządzenie o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z d. 7.X 1921, nie jest jeszcze efektywnie rozpoczęte. Rozumiem pod tem, iż dla uporządkowania zupełnie jeszcze „dzikiego“ ruchu kołowego trzeba przede wszystkim bezwzględnie zastosować wszystkie te środki, które zmuszą jeżdżących do pewnej dyscypliny jazdy, a potem gdy dyscyplina ta stanie się już spontaniczną wejdzie już w ich przyzwyczajenie, wprowadzić zarządzenia porządkowe, o ile okaże się to jeszcze i wtedy potrzebnem. Zarządzenia porządkowe, jako to: sygnalizacja na skrzyżowaniach, ruch okrężny, ruch jednokierunkowy i t. d. które jako dopełnienie ogólnej, wprowadzonej już dyscypliny, wydają wszędzie doskonałe rezultaty, u nas w wielu razach potęgują jeszcze zamieszanie. Wszędzie bowiem zarządzenia te służą wyłącznie jako regulacja debitu, przelotności, a nie, jak u nas, za środki do usunięcia chaosu. Jest w tem bowiem ważna i zasadnicza róż-

nica. Jeżeli weźmiemy dla przykładu sygnalizację policjanta na skrzyżowaniu ulic, to widzimy, iż na Zachodzie jest to czynność prawie automatyczna, dająca się porównać do otwierania zaworu perjodycznie dla przepuszczenia względnie zatrzymania prądu. Tam rolą policjanta jest wyłącznie zatrzymywanie i przepuszczanie prądu pojazdów—co, gdy jest wykonywane regularnie i w odpowiednich odstępach czasu, zapewnia kompletny porządek i bezpieczeństwo przechodzących przez jezdnię. Rolę tę doskonale przeto wypełniają tam automaty, którymi są wszelkie aparaty sygnalizacji optycznej i dźwiękowej. U nas natomiast policjant na skrzyżowaniu ulic pilnuje prawie wyłącznie porządku, pilnuje, aby pojazdy stawały, gdy da im znak, aby się nie tłoczyły, nie najeżdżały jedne na drugie i t. d., jednym słowem, poza sygnalizacją posiada jeszcze rolę, czysto, że tak powiem, policyjną. Stąd niezdecydowanie i chaosliwość

jego sygnałów, stąd szybkie jego przemęczenie i wreszcie nieporządek na skrzyżowaniu, gdyż nie ma on czasu efektywnie zawsze interwenjować. Sygnały policjanta podawane są nie w chwili zgromadzenia się pojazdów, lecz najczęściej w chwili zaprowadzenia przez niego ładu, t. j. w chwili opanowania ruchu, stąd nie regulują one właściwie debitu i w rezultacie jeszcze bardziej potęgują zamieszanie. To co tu powiedziałem potwierdza fakt, iż na skrzyżowaniu Alei Jerozolimskiej z Marszałkowską, choć umieszczono tam sygnały optyczne i policjanta na podium, konieczni są w dalszym ciągu conajmniej jeszcze dwaj policjanci, dla utrzymania porządku, a pomimo to niezawsze udaje się zapobiec tam zamieszaniu.

To samo dotyczy ruchu jednokierunkowego czy okrężnego.

Praca nad uregulowa-



*P. Eugenjusz Olechnowicz,
światły i energiczny kierownik Wydziału Ruchu
ulicznego przy Warszawskiem Wojew. Grodzkiem.*

niem ruchu powinna bezwarunkowo zacząć się od usilnego wpajania w kierowców i woźniców dyscypliny, a zarządzenia porządkowe będą wtenczas ostatecznym stadium tej pracy. U nas niestety postąpiono na odwrót, mało poświęcając uwagi sprawie dyscypliny. Stąd bezprzykładny nieporządek na jezdniach Warszawy.

Tu zauważyć jeszcze należy, iż nasze organa policyjne zostały pouczone o konieczności ostrego występowania przeciwko wykroczeniom, grożącym bezpieczeństwu publicznemu, lecz znacznie mniejszą uwagę położono na wykroczenia przeciwko swobodzie poruszania się pojazdów, a więc przeciwko przelotności ulic. A wszak nieraz te właśnie wykroczenia bywają pośrednią przyczyną nieszczęśliwych wypadków, których ofiarami padają wtedy prócz poszkodowanych również bezpośredni sprawcy, gdy właściwym winowajcą jest często osoba trzecia, która przez swe nieprzepisowe postępowanie wprowadziła zamieszanie na jezdni. Dalsze wykroczenia przeciwko zasadniczym prawidłom jazdy nie powinny być tolerowane, bez różnicy, czy wykroczenia te grożą niebezpieczeństwem, czy też nie. Faktem jest, iż obecnie wszyscy jeżdżący ulicami Warszawy niestłuchanie mało robią sobie z dyscypliny jazdy i jedynie w punktach, gdzie znajdują się posterunki policyjne, stosują się (i to niezawsze) do zasadniczych przepisów jazdy. Poza tem wszyscy jeżdżą, jak tylko żywnie komu się podoba. Trzeba wszak zrozumieć, powtarzam, iż regulowanie ruchu za pomocą zarządzeń porządkowych wtedy dopiero będzie skutecznem, gdy dyscyplina jazdy wejdzie w przyzwyczajenie kierowców i woźniców, a na to musi być ona siłą im narzuconą.

Na czem polega ta dyscyplina, o której ciągle tu wspominam? Otóż na przestrzeganiu stałem kilku bardzo prostych zasad i przepisów, które, niestety, nie są dotąd dostatecznie jeszcze zrozumiane zarówno przez tych, co winni do nich się stosować, jak i przez tych, którzy powołani są do utrzymania porządku na ulicach naszych miast.

Oto i one:

1) *Jazda prawą stroną jezdni.* Zdawałoby się, iż zasada ta jest prosta i że wszyscy do niej się stosują. Otóż formalnie niby tak, — ale nie o formalność jedynie w tym wypadku chodzi. Jazda prawą stroną — to napieranie zawsze na prawo. — To nie jazda po prawej połowie jezdni, bliżej lub dalej środka jezdni, lecz jazda zawsze jaknajbardziej na prawo, jaknajbliżej chodnika, lub innych pojazdów, jeżeli te zajmują miejsce przy chodniku. Z tego automatycznie wypływa, iż pojazdy wolniejsze znajdują się zawsze przy chodniku, pojazdy zaś szybsze wymijając je będą bardziej ku środkowi, ale zawsze możliwie jaknajbliżej tamtych. I wtedy wykluczoną być musi wreszcie pod najsurowszymi rygorami jazda wozów ciężarowych po szynach, pośrodku jezdni, jak to dotąd ma stale miejsce.

2) *Przystawanie na jezdni tylko przy chodniku.* Dotąd wszystkie pojazdy przystają tam, gdzie jest im najwygodniej, a policja prawie nigdy nie interwenjuje. Wydaje się, iż funkcjonariusze policji nie są nawet pouczeni o niedopuszczalności tych praktyk.

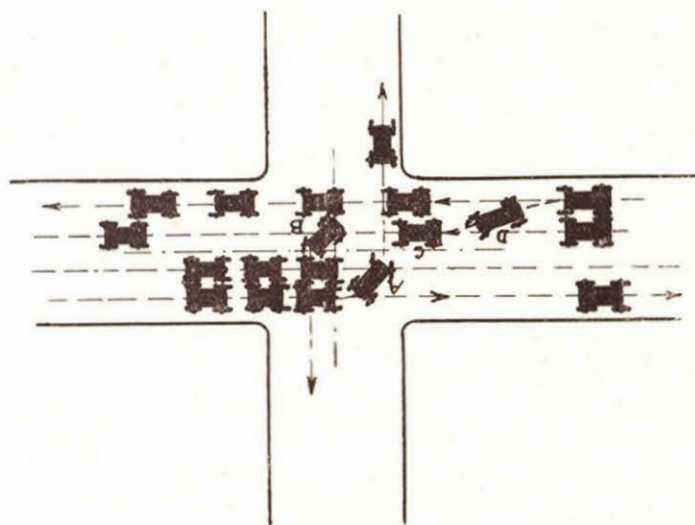
3) *Jazda tylko w celu dojechania do określonego punktu,* a nigdy w celu zastąpienia postoju. Włóczenie się wolnem tempem pustych pojazdów zarobkowych w celu znalezienia pasażera winno być jaknajsurowiej tępione, gdyż za zasadę przyjąć trzeba, że jezdnie ulic, poza miejscami wyznaczonymi dla postoju, są arterjami komunikacyjnymi, a nie miejscem wypoczynkowem. Usuwanie z ulic wszystkich włóczących się pustych pojazdów, zmniejszyłoby w olbrzymim stopniu przeładowanie jezdni.

4) *Stopniowe zjeżdżanie ku środkowi jezdni pojazdów, które mają zamiar skręcić na skrzyżowaniu na lewo.* Przecinanie bowiem sznura posuwających się w tym samym kierunku pojazdów, choćby poprzedzone było sygnałem kierunkowym, wywołuje zawsze znaczne zamieszanie w punktach w których właśnie chodzi o jaknajszybsze przepuszczanie pojazdów (Rys. 1).

5) *Pozostawianie pomiędzy posuwającymi się pojazdami, zwłaszcza powolnymi, pewnych przerw.* Zasada ta winna być bezwarunkowo przestrzegana, w stosunku zwłaszcza do poruszających się wolno furmanek, wozów ciężarowych i t. p. Dotąd funkcjonariusze policji nie są chyba pouczeni, iż niedopuszczalne są na ulicach wielkiego miasta jakiegokolwiek karawany, to jest sznur jednakowych wozów, trzymających się jeden za drugim, bez takich przerw, pomiędzy którymi mógłby przecisnąć się inny szybszy pojazd. Przystosowanie się do, powyżej wygłoszonej, zasady stanowi wielkie utrudnienie w ruchu ulicznym, zwłaszcza na skrzyżowaniach ulic i zwyczaj furmanów trzymania się bezpośrednio jeden za drugim powinien być tępiony, tembardziej, iż obecnie wobec olbrzymiego wzrostu ruchu budowlanego i związanego z nim przewozu materiałów budowlanych, nieprzerwane sznury furmanek stale zagradzają najruchliwsze arterje.

6) *Ładowanie pojazdów ciężarowych do takiej tylko wysokości, przy jakiej pojazd ten jest w stanie poruszać się swobodnie we wszelkim spotykanym po drodze terenie i przy wszelkich warunkach atmosferycznych.* I ten przepis, zupełnie zasadniczy dla swobody ruchu wielkomiejskiego, jest zbyt pobłażliwie i miękko w życie wprowadzany. Policja u nas interwenjuje wtedy tylko, kiedy pojazd już ostatecznie utknął i zakorkował ruch na ulicy, gdy tymczasem powinna ona interwenjować zawczasu, gdy zauważy tylko, iż pojazd ten porusza się z trudnością. Wchodzą tu w grę również i uczucia humanitarne, ponieważ zwykle tyczy się to furmanek konnych. Rzecz ta musi być jednakże traktowaną odpowiednio elastycznie, gdyż dozwolony ładunek zależy w wielkiej mierze od warunków atmosferycznych. Jest wszak niedopuszczalnem,

aby podczas smęzycy czy gołoledzi pojazdy ciężarowe były ładowane tak samo jak podczas suchej pogody, i aby wtedy ruch uliczny narażony był na niesłychane z tego powodu zamieszanie.



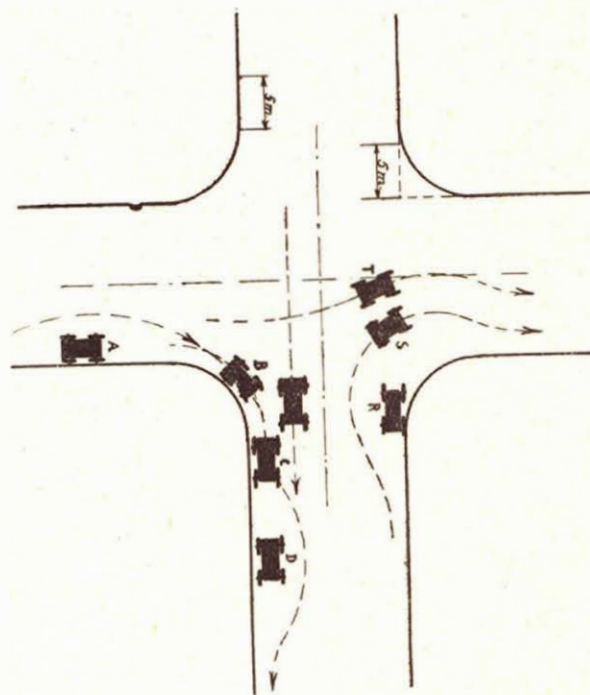
Rys. 1. Pojazd A chce skrócić na lewo, wyjeżdżając z szeregu, który jechał bliżej chodnika. Ponieważ pojazd C i inne, jadące w przeciwnym kierunku nie zatrzymały się dla przepuszczenia poj. A, ten ostatni musi stanąć w poprzek dwurzędowego strumienia pojazdów i zatrzymuje tem samym całkowity ruch na prawej połowie jezdni. Jednocześnie pojazdy B, C i D, jadące w przeciwnym kierunku, prawidłowo zjeżdżają ku środkowi jezdni przed zakrętem na lewo i choć i one muszą się zatrzymać, aby doczekać się przerwy w strumieniu jadących w przeciwnym kierunku, pojazdów, to ruchu prawego rzędu nie kępują i tem samym nie zatrzymują go na swojej połowie jezdni.

7) Posuwanie się pojazdów o jednakowej szybkości zawsze jeden za drugim, a nie równoległe frontem. — Zasada ta dotyczy arterji o szerokości jezdni nie pozwalającej na równoległe posuwanie się 6 rzędów pojazdów, lub przy ruchu jednokierunkowym 3 rzędów. Zasada ta wypływa z założenia, iż zawsze powinno się pozostawiać ku środkowi jezdni wolny szlak dla wymijania się pojazdów, ponieważ szlak najbliższy chodnika może być zajęty miejscami przez pojazdy na postoju. Od zasady tej można odstępować tylko na bardzo szerokich jezdniach, ale takich jezdni, które mieściłyby więcej niż 6 rzędów pojazdów w Polsce nigdzie nie mamy.

8) Na ulicach o intensywnym ruchu możliwie najszybsze, w dozwolonych przepisami granicach, tempo jazdy, do jakiego tylko zdolny jest dany pojazd. Zrozumieć należy, iż zasada ta nie jest równoznaczna z tolerowaniem wybryków przeciwko bezpieczeństwu. Ma ona na celu powiększenie debitu ulicy przez nadanie prądowi pojazdów szybkiego tempa. Jednym z większych wykroczeń przeciwko prawidłom ruchu wielkomiejskiego jest wolna jazda pojazdu, który, mogąc rozwinać większą, w granicach przepisów, szybkość i mając wolną przed sobą drogę, swym żółtym tempem wstrzymuje za sobą inne pojazdy. Zasada ta łączy się z zasadami 3 i 6.

9) Przystawanie pojazdów przy chodniku w takim oddaleniu od rogu przy skrzyżowaniu ulic, aby inne pojazdy skręcające mogły robić jaknajmniejszy

łuk. Obecnie według przepisów, do których notabene nikt się nie stosuje, nie wolno przystawać bliżej, niż na 5 m. przed rogiem. Takie określenie odległości nie jest prawidłowe, gdyż nie określa ono właściwie punktu od którego należy liczyć te 5 metrów. Jeżeli to od punktu skrzyżowania przedłużenia linii chodników, to określenie to byłoby nieprawidłowe, gdyż odległość tę winien regulować łuk jaki na danem skrzyżowaniu nadano chodnikowi. Przy większym łuku odległość ta wtedy byłaby niewystarczającą. Jeżeliby odległość ta natomiast miała być liczoną od punktu, w którym łuk chodnika przechodzi w prostą, to 5 m. byłoby może odległością przesadzoną. Za zasadę przyjąć należy, iż żadnemu pojazdowi nie wolno stać bliżej od rogu, niż na takiej odległości, przy której pojazdy skręcające w prawo mogą brać krzywiznę prawidłowym łukiem bez potrzeby wykonywania innych manewrów dla omińnięcia w tym punkcie stojących pojazdów. Samo przez się rozumie się, iż wszystkie pojazdy skręcające na prawo winny skręt brać łukiem jaknajmniejszym, to jest trzymając się przy



Rys. 2. Pojazdy A i D stanęły prawidłowo daleko od łuku narożnika. Pojazd B wyminał A i bierze zakręt na prawo prawidłowym małym łukiem, jednakże pojazd C stoi nieprawidłowo za blisko rogu i wskutek tego wywołuje zator. Pojazd R stoi nieprawidłowo za blisko rogu; pojazd S wymijając go nie może wziąć zakrętu małym łukiem i wyjeżdża na środek jezdni co zmusza pojazd T do wysunięcia się również więcej na środek. Wskutek tego wytworzy się ścisk i zamieszanie. Na lewo u dołu prawidłowy sposób obliczania przepisowych 5 m. u góry nieprawidłowy.

samym chodniku, a ponieważ przystawanie i wymijanie się pojazdów na tym łuku jest wzbronione, przeto strumień pojazdów na rogach zostaje ściśnięty do jednego szeregu, — a dzięki temu pojazdy wyjeżdżające z bocznic nie dezorganizują ruchu na ulicy, na którą wjeżdżają. (Rys. 2).

10) Wymijanie pojazdów tylko z ich lewej strony. Zasada ta, jak wiadomo jest kardynalną. W całej roz-

ciągłości może być ona wprowadzona jedynie pod warunkiem, że pojazdy wolno jadące będą bezwzględnie zmuszane do jazdy przy chodniku. — Obecnie, przy dzikiej samowoli furmanów wozów frachtowych, którzy stale jeżdżą po szynach tramwajowych, zachodzi nieraz konieczność wymijania ich z prawej strony. W takich wypadkach obecnie wymijający z prawej strony jest karany, gdy karę bezwzględnie winien ponosić ten, kto nie pozostawia z lewej swej strony na jezdni miejsca do wymijania pojazdowi szybszemu. W myśl zasady, wyrażonej przezemnie w p. 8, o możliwie najszybszym tempie pojazdów, wymijający w takich wypadkach z prawej strony powolny pojazd jadący pośrodku jezdni, dopuszcza się z punktu widzenia debitu ulicznego mniejszego wykroczenia, niż, gdyby jechał w tempie nieodpowiadającym jego sprawności.

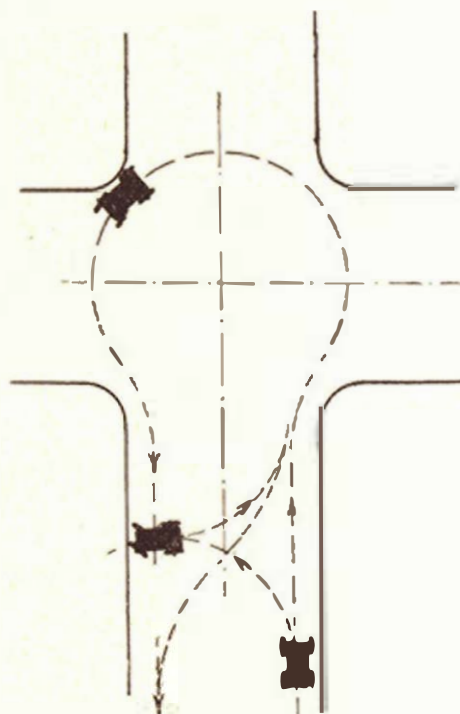
11) *Zawracanie pojazdów tylko przy skrzyżowaniu ulic, to jest w punktach, gdzie pojazd ten przy zawracaniu wpada w strumień innych, jednakowo manewrujących pojazdów.* Zasada ta początkowo była surowo w życie wprowadzoną i przyznać trzeba, początkowo się do niej ogólnie już stosować. Obecnie, niewiadomo z jakiego powodu, policja nie zwraca już uwagi na zawracające w każdym punkcie pojazdy i często widuje się pojazdy, zakręcające na najruchliwszych ulicach w punkcie najintensywniejszego ruchu co nieraz, będąc połączone z cofaniem się pojazdu, wprowadza dzikie zamieszanie na jezdni. Trzeba zrozumieć, iż zawracanie tylko na skrzyżowaniach, oprócz tego, że kanalizuje pojazd w pewne prawidłowe strumienie, daje możliwość samochodom, które, nie są w stanie zakreślać bardzo małych łuków, korzystać z szerszej przestrzeni, jaką przedstawia jezdni na skrzyżowaniu. (Rys. 3).

12) *Pierwszeństwo drogi dla pojazdu jadącego arterją główną, względnie dla nadjeżdżającego z prawej strony.* Do zasady tej stosują się, jak dotąd, wyłącznie samochody. Furmani pojazdów konnych zasadę tę zupełnie ignorują, co więcej — stale złośliwie drogę na skrzyżowaniach zajeżdżają, starając się popędzaniem koni w tych punktach uprzedzić nadjeżdżający pojazd, zwłaszcza, gdy jest to samochód. Z drugiej strony kierowcy nie powinni trzymać się litery przepisów w wypadku, gdy krzyżować się mają z ciężko naładowanym wozem konnym, i dawać mu bezwzględnie zawsze pierwszeństwo, gdyż zatrzymanie się takiego wozu pociąga za sobą mozolne ruszanie z miejsca, t. j. przyczynia zmęczenia koniom i powoduje jednocześnie marnotrawienie tego wozu na jezdni.

13) *Bezwzględne natychmiastowe i dobrowolne stosowanie się do sygnałów policji względnie automatów sygnałowych.* Jak dotąd jedynie kierowcy samochodów stosują się do nich spontanicznie i bez przymusu. Furmani pojazdów konnych najczęściej ignorują sygnały policji, względnie stosują się do nich każdorazowo

na skutek indywidualnej interwencji posterunkowych, co wprowadza, jak mówiłem, zawsze ogromne zamieszanie, przez odrywanie policjanta od obserwacji całości ruchu i od roli jego czysto sygnalizacyjnej.

14) *Wreszcie jedna ogólna kardynalna zasada.* Zachowywanie się na jezdni w taki sposób, aby swoim pojazdem zajmować najkrajniejszą miejsca i żeby wszystkim innym pojazdom ułatwiać swobodne poruszanie się. Dzisiaj ogólnie jest stosowaną zasada wręcz przeciwna. Przepychanie się samemu bez



Rys. 3. Pojazd nie może zakręcić na szerokości jezdni; musi więc manewrować — cofać się i w tym czasie zatrzymuje ruch innych pojazdów. Na skrzyżowaniu pojazd ten tymże samym łukiem z łatwością zakręca.

względem na całość ruchu i utrudnianie złośliwie wszystkim innym pojazdom korzystania z jezdni. Zwłaszcza jaskrawym jest to u furmanów pojazdów konnych, którzy są bezwarunkowo najniższą pod względem kulturalnym stojącą klasą społeczeństwa. Złośliwość ich przechodzi wszelkie granice i dlatego w stosunku do nich rygory policyjne powinny być jak najsurowiej stosowane. Zamiast tego jednak widzimy codziennie dobrotliwe tolerowanie przez policję dzikich ich wybryków, co tembardziej rozzuchwala tę złośliwą gromadę.

Oto więc kardynalne zasady ruchu na ulicach miasta. Zatrzymałem się na nich dość długo — gdyż pomimo, iż zasady te są wszystkim znane, jednak nie są one właściwie rozumiane i komentowane. Jeżeli są one w życiu stosowane, co niezawsze, jak wskazałem, ma miejsce, to najczęściej tylko w sposób mechaniczny, powierzchowny, bez zrozumienia celowości, a wątpliwości nie ulega, iż gdyby do zasad tych stosowali się wszyscy i zawsze, a nie jedynie w bliskości funkcjonariuszów policji, to ruch uliczny

w naszych miastach bez innych środków doznałyby bardzo znacznej poprawy.

Niestety w miastach naszych kierowcy samochodów niezawsze jeszcze do zasad tych się stosują, furmani zaś i dorożkarze prawie nigdy. Pierwszym zadaniem organów regulujących ruch powinno być, jak mówię, przyuczenie wszystkich do stosowania się do tych przepisów, ale dlatego wszyscy funkcjonariusze policji zasady te powinni znać nie tylko z treści ale i z ducha. Przytem nie powinno tu być żadnej pobłażliwości i żadnej tolerancji. Karami i surowym nadzorem powinno się dążyć do kompletnego wpojenia tej dyscypliny we wszystkich którzy mają kierować pojazdami po ulicach miast. Innej drogi niema, gdyż najracjonalniejsze przepisy porządkowe nie wydadzą żadnego rezultatu, o ile nie będą oparte w pierwszym rzędzie na dyscyplinie jazdy.

Przechodząc teraz do przepisów porządkowych, którymi nazywam lokalne przepisy jazdy i ograniczenia wyływające ze specjalnych miejscowych warunków, jako to konfiguracji i architektury miasta, rodzaju środków komunikacyjnych, systemu nawierzchni i t. p. to te musiałyby być opracowane dla każdego miasta oddzielnie. Istnieje jednakże szereg środków bardziej ogólnych, charakteru regulacyjnego stosowanych we wszystkich większych miastach, a temi są:

1) *Ruch jednokierunkowy na niektórych wąskich, a równoległych ulicach.* Ruch ten wprowadzono już na niektórych ulicach Warszawy, ale z pewnymi błędami.

a) Ruch ten musi obowiązywać wszystkie pojazdy zarówno samochody, wozy, furmanki jak i tramwaje, autobusy i cyklistów. Żadnych wyjątków tu być nie może. Tolerowanie dwukierunkowego ruchu dla pewnej kategorii pojazdów na ulicach, na których wprowadzono ruch jednokierunkowy jest grubym błędem, który do czasu jedynie gładko uchodzi. Przy zwiększeniu się jeszcze bardziej intensywności ruchu doprowadzi to bezwzględnie do największego zamieszania i niebezpieczeństwa.

b) Przy ruchu jednokierunkowym każda ulica winna mieć swój odpowiednik, również jednokierunkowy, czyli że ulice te muszą być dobierane zawsze parami, w przeciwnym bowiem razie powiększa się sztucznie tłok na równoległych ulicach dwukierunkowych — (vide ul. Mazowiecka jednokierunkowa i Jasna dwukierunkowa).

c) Ruch jednokierunkowy nie może być stosowany szablonowo i w sposób sztywnie biurokratyczny. Znaczy to, że o ile chwilowo zmieniają się w danym punkcie warunki komunikacyjne, środek ten powinien być odpowiednio zmodyfikowany. Jeżeli więc arterje równoległe do ulicy jednokierunkowej są zagrodzone, np. dla robót brukarskich, to ruch jednokierunkowy powinien być na ten czas znoszony, w

przeciwnym bowiem razie wytwarza się chaos i zamieszanie na innych równoległych arterjach, otwartych dla ruchu dwukierunkowego. Przykład jaskrawy takiego biurokratycznego uporu mieliśmy w Warszawie tego lata, gdy na ul. Mazowieckiej utrzymany był ruch jednokierunkowy przez cały czas zamknięcia ul. Jasnej na całej szerokości, i zagrodzenia na pół szerokości ul. Marszałkowskiej i Krakowskiego Przedmieścia, z jednoczesnym przekopaniem pół jezdni na ul. Czackiego. Otwarcie dla ruchu dwukierunkowego ul. Mazowieckiej byłoby wtedy w ogromnym stopniu ulżyło przeładowaniu wąskich szlaków na ul. Marszałkowskiej i Krakowskim Przedmieściu, a trudności ruchu na Mazowieckiej byłyby wtedy mniejsze, niż szkody jakie poniósł całokształt ruchu między południową a północną połową miasta.

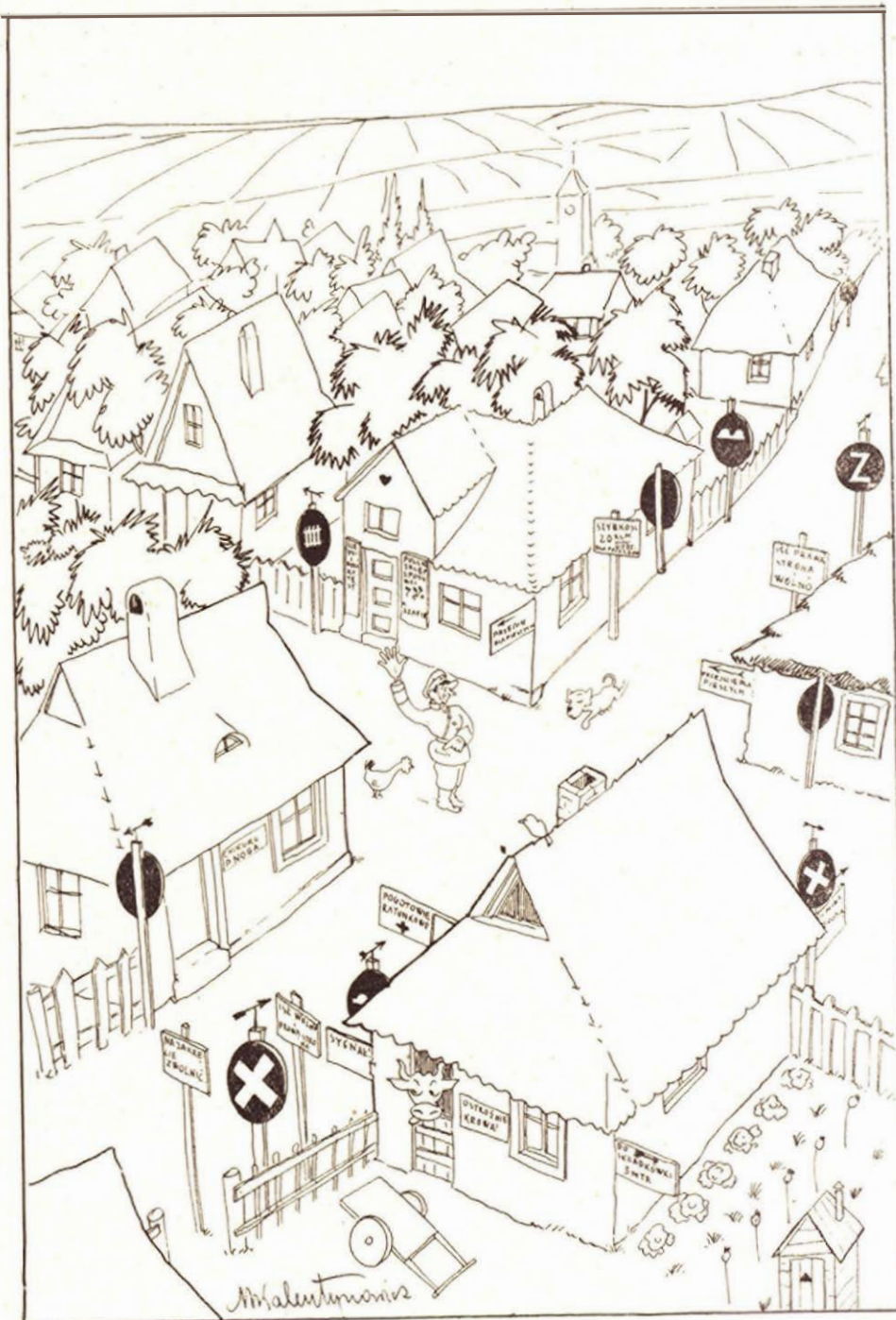
2. *Ruch okrężny na placach.* Ruch ten wprowadzono w stolicy w kilku punktach z różnym skutkiem. Na foremnych placach okrągłych, gdzie wszystkie pojazdy z tramwajami włącznie podciągnięte są pod ten system, rezultaty są doskonałe. Na placach nieforemnych, o ostrych skrętach i gdzie tramwaje lub autobusy są z ruchu tego wyłączone, rezultaty były nieszczęśliwe (vide plac 3 Krzyży, a obecnie plac Saski, o którym pisaliśmy już kilkakrotnie na tem miejscu). Przy wprowadzeniu ruchu okrężnego dążyć trzeba przede wszystkim do tego, aby pojazdy krążyły po łagodnych, wygodnych i naturalnych łukach, dlatego — o ile ruch ten ma być wprowadzony na placach nieforemnych, zachodzi konieczność ich regulacji, lub przynajmniej regulacji jezdni i chodników, z usunięciem wszelkich ostrych skrętów i załamań. Samo przez się rozumie się, iż w ruchu okrężnym muszą uczestniczyć wszystkie, bez wyjątku, pojazdy i dlatego na placach bardzo dużych niezawsze jest korzystnie wprowadzać ruch okrężny, co dla pojazdów transportu zbiorowego przedłuża kursy. Błędy te w całej pełni popełniono na Placu Saskim. (Porównaj Place de la Concorde w Paryżu i tamtejszy ruch po przekątniach).

3. *Zamknięcie niektórych arteryj w pewnych godzinach dla pojazdów ciężarowych, wolno się poruszających.* Środek ten jest doskonały, powinien on być jednak znacznie jeszcze rozszerzony. Obecnie pozostawia się w śródmieściu wozom ciężarowym kilka arteryj, na których wskutek tego panuje niebywałe zamieszanie (vide ul. Zgoda i Bracka). Wszystkie wozy ładowne zmuszone przejeżdżać przez śródmieście zjeżdżają się i koncentrują na tych wąskich ulicach, na których w godzinach południowych panuje istne piekło. Zasadniczo całe śródmieście, bez żadnych wyjątków, powinno być zamknięte dla wozów ciężarowych, wolno się posuwających (konnych i ręcznych), w godzinach dziennych np. od 10 rano do 10 wieczór. Województwo Grodzkie powin-

noby dążyć, w porozumieniu oczywiście z Ministerstwem Pracy i Dyrekcją Kolejową do przeniesienia wolnego ruchu ciężarowego w śródmieściu na godziny nocne i wczesne ranne. Pojęcie śródmieścia w tym znaczeniu powinno być rozszerzone nie tylko na wszystkie ulice dzielnicy reprezentacyjnej, ale i na ruchliwe arterie dzielnicy handlowej. Ograniczenie to przyspieszy bezwzględnie proces zanikania archaicznych wolnych pojazdów frachtowych i zastąpienia ich przez samochody ciężarowe, które żadnym ograniczeniom jużby nie podlegały.

4. *Ograniczenie do minimum prawa korzystania z jezdni przez organizacje i zrzeszenia dla pochodów i manifestacji.* Obecnie organizacje, a nawet i poszczególne osoby urządzają przy łada okazji pochody, na które wszyscy otrzymują pozwolenie z nadmierną zawsze łatwością. Same władze nieraz przerywają ruch uliczny dla niedostatecznie ważnych powodów. Młodzież szkolna ze specjalnym upodobaniem defiluje grupami po jezdni, nie pytając nikogo o pozwolenie i utrudniając, pod okiem wychowawców, z prawdziwie dziecinną bez troską, ruch uliczny. Wszelkie tego rodzaju manifestacje społeczne, polityczne, religijne czy sportowe, wybierają z reguły arterie główne, najruchliwsze, często kilka arterii jednocześnie i dezorganizują tam na długie godziny ruch uliczny. Zapominać nie należy, iż ruch uliczny jest jednym z przejawów życia ekonomicznego i że wszelkie w nim perturbacje odbijają się w sposób dotkliwy na ogólnym bilansie gospodarczym. Straty, wynikające z tego powodu, mogą być określone nieraz na setki tysięcy złotych. O ile więc pewne manifestacje i obchody uliczne nie mogą być unikane, to byłoby wskazane kierowanie ich przez powołane władze w arterie najmniej ruchliwe, o mniejszym znaczeniu komunikacyjnym. To samo powinno być jaknajrychlej wprowadzone w stosunku do konduktów pogrzebowych, które w pewnych godzinach nieprzerwanym sznurem ciągną głównymi arterjami.

5. *Sygnalizacja ręczna i automatyczna na skrzyżowaniach i w niektórych ruchliwych punktach.* Na-



Mało przesadzony obraz rodzimej gorliwości w regulowaniu ruchu ulicznego.

Kliska „Naokoło Świata”.

Rys. M. Walentynowicz.

razie ten środek jest u nas najlepiej stosowany, bez wielkiego jednak, jak widzimy, rezultatu.

Wszystkie tu przytoczone środki porządkowe, a może ich być jeszcze więcej, są doskonałe, pod warunkiem, że jeżdżący ulicami znają ogólne przepisy ruchu i do nich się stosują. W przeciwnym razie, a tak jest jeszcze w Warszawie, środki te w słabym zaledwo stopniu usunąć mogą nieporządek, a niektóre z nich potęgują go jeszcze. W regulaminie ruchu wielkiego miasta, tak jak i w każdej zresztą rzeczy zaczynać należy od początku. Początkiem tu jest zmuszanie wszystkich prowadzących pojazdy do stosowania się do dyscypliny jazdy. To jest pierwszym krokiem w regulacji ruchu ulicznego. Zarządzenia porządkowe są dopiero dalszym etapem w regulacji

ruchu, a jeżeli nie są one poprzedzone wprowadzeniem, ogólnie obowiązującej dyscypliny, to skuteczność ich jest najczęściej problematyczną. Wprowadzenie ich w naszych warunkach nie jest zawsze usprawiedliwione istotną potrzebą, a nieraz są one jedynie tylko błyskotliwym efektem. Skuteczniej i radykalniej od nich poskutkowałyby zmuszenie wszystkich do dyscypliny. Nie mówię, że i zarządzenia porządkowe nie okażą się w przyszłości konieczne. Przeciwnie — przewiduję, że w niedługim czasie ogólna dyscyplina jazdy będzie już niewystarczającą, i że wobec ciasnoty ulic naszych miast i niemożności regulacji ruchu na drodze architektonicznego przystosowania ich do nowych warunków, jaknajdalej idące środki porządkowe okażą się konieczne. Narazie jednak nie

jesteśmy jeszcze w tem położeniu. Ruch uliczny wprawdzie wzrasta u nas w bardzo szybkim tempie, ale przeładowania jezdni, w dosłownem znaczeniu właściwie jeszcze niema. Dziś dyscyplina narzucona bezwzględnie, byłaby jeszcze zupełnie wystarczającym środkiem dla uporządkowania dzikiego i niesfornego ruchu ulicznego, a tembardziej jest ona potrzebną, iż gdy nastąpi prawdziwe przeładowanie ulic, to bez ogólnie już przyjętej dyscypliny. Środki porządkowe, jak mówię, okażą się niewystarczające. I dlatego, mam wrażenie, iż zamiast instalować semafony świetlne, w dzisiejszych warunkach skuteczniejsze byłoby nabycie kilku jeszcze motocykli dla wypuszczenia na miasto większej ilości lotnych patroli policyjnych. *Inż. R. Morsztyn.*

P. Nadkomisarz Karol Fuchs.

Z dniem 1-yim października r. b. przeznaczony został na stanowisko nadkomisarza inspekcyjnego P. P.



P. Nadkomisarz Karol Fuchs.

m. st. Warszawy, p. nadkomisarz Karol Fuchs, długoletni i zasłużony organizator ruchu ulicznego w Warszawie. Jako komendantowi rezerwy policji m. st. Warszawy, w r. 1926 zostały mu powierzone sprawy ruchu ulicznego, do których przystąpił z wielkim zapałem, energią i inicjatywą. — Pamiętamy jeszcze wszyscy te czasy, gdy ulica warszawska przedstawiała obraz oszalałej anarchji, w której jednakże w krótkim czasie p. nadkomisarz Fuchs zdołał wprowadzić pewien ład i porządek. Nie ulega wątpliwości, że gdyby nie jego energia, to dzisiaj nie byłibyśmy już w stanie zupełnie poruszać się po ulicach stolicy. Rozumiejąc, że rozwiązanie problemu ruchu ulicznego leży w rękach policji, p. nadkomisarz Fuchs zwraca przede wszystkim baczną uwagę na wyszkolenie jej. Z jego to inicjatywy zorganizowano kursy dla posterunkowych, przeszkolenie oficerów policji i wreszcie policji ruchu. Nowoczesne środki regulacji ruchu ulicznego znajdują w nim gorącego zwolennika. Wprowadzenie ich odciążało wiele zduszonych już punktów i zapewniło większe bezpieczeństwo na jezdniach. Niestrudzony — zawsze na posterunku zajęty służbowych — p. nadkomisarz Fuchs znajdował czas dla udziału we wszelkich pracach, w zakresie regulacji ruchu, automobilizmu i reglementacji środków komunikacyjnych. Mamy jednak nadzieję, że obecnie, odchodząc na nowe stanowisko, p. nadkomisarz Fuchs nie zerwie kontaktu z dawniejszymi swymi pracami i że w niejednym jeszcze nowoczesnym zarządzeniu, zmierzającym do uregulowania ruchu, znajdziemy piętno jego światłej rady.

„ŚWIAT”

POD NACZELNEM KIEROWNICTWEM
STEFANA
KRZYWOSZEWSKIEGO
ROZPOCZYNA
Z DNIEM 1 STYCZNIA 1929 ROKU

DWUDZIESTY CZWARTY ROK ISTNIENIA

Ś

będzie coraz częściej wprowadzał do swych zeszytów ilustracje
wkłosedrukowe i barwne.

W

będzie stale powiększał swą objętość. Od 1 Stycznia „ŚWIAT”
wprowadza specjalny dział **automobilowy**, który będzie za-
wierał praktyczne wskazówki techniczne dla właścicieli samo-
chodów i turystów. Wprowadzone w roku ubiegłym stałe rub-
ryki: sportowe i radjowe będą rozszerzone. Zorganizowany
będzie dział cotygodniowych rozrywek (szachy, bridge, rebusy,
szarady — z nagrodami).

I

ofiaruje swym prenumeratorom premie książkowe i artystyczne
znacznej wartości.

pod względem doboru treści, żywotności i pomysłowości nie
da wyprzedzić się nikomu.

A

daje utwory i artykuły najcenniejszych pisarzy polskich.

w dodatku „Powieść i Nowela” daje wyborowe powieści i no-
wele. Z dniem 1 Stycznia rozpoczniemy druk najnowszej, nie-
zmiernie interesującej powieści Kessla, autora „Słopoty Władców”

p.t. „ATAMAN MACHNO I JEGO ŻYDÓWKA”.

nie przestanie być najpopularniejszym i najbardziej rozpowszech-
nionym w Polsce tygodnikiem.

T

W ROKU 1929 daje swym prenumeratorom, jako

PREMIUM BEZPŁATNE

(jedynie za zwrotem kosztów przesyłki)

12 TOMÓW BIBLIOTEKI PODRÓŻY EGZOTYCZNYCH

Biblioteka ta, poświęcona podrójom do krajów egzotycznych, zawierać bę-
dzie dzieła: F. Ossendowskiego, J. Makarczyka, Salińskiego, Lepeckiego,
Rostafińskiego, d'Esme's'a etc. Co miesiąc wychodzić będzie jeden tom,
z oryginalnymi ilustracjami.

BIBLIOTEKA PODRÓŻNICZA będzie dodawana wszystkim prenumeratorom
„ŚWIATA” bezpłatnie, jedynie za zwrotem kosztów pocztowych i odno-
szenia (60 groszy).

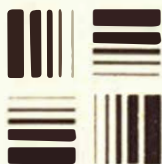
Arcydzieła Malarstwa Polskiego Wydawnictwo
J. Mortkowi-
cza. Rocznie 12 zeszytów. Każdy zeszyt zawiera 3 barwne reprodukcje.
Teksty znanych krytyków polskich. Cena normalna zeszytu — 9 złotych.
Dla prenumeratorów „ŚWIATA” za pół ceny, t. j. za 4¹/₂ zł. (wraz z przesyłką).

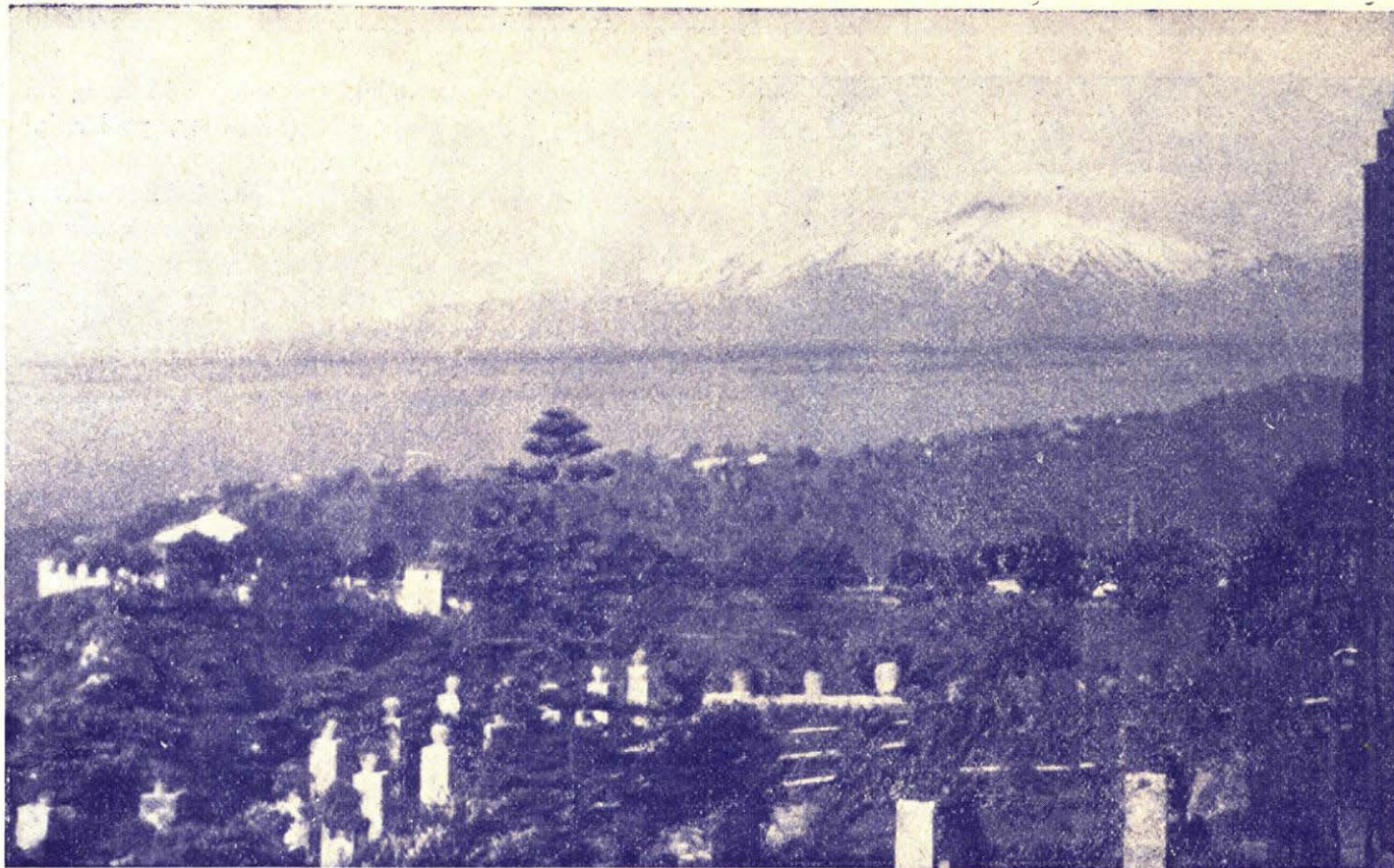
Prenumerata „Świata” łącznie z Biblioteką Podróży Egzotycznych wynosi:

W Warszawie, miesięcznie odbiór na miejscu	Zł. 5.00	Na prowincji, miesięcznie	Zł. 6.60
„ „ z odnośzeniem do domu „ 6.00		Za granicą, miesięcznie	„ 8.60

CENA NUMERU POJEDYŃCZEGO Zł. 1.40

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szpitalna 12. Konto P. M. O. 3.755.





... pełny profil Etny w połowie śniegiem pokryty ...

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion” Warszawa, Marszałkowska 796.

Obrazki z podróży samochodem po Włoszech

Szkicował i fotografował JANUSZ REGULSKI

III.

Odjazd z Taorminy odkładamy z dnia na dzień. Pomimo, że jeszcze wielki szlak drogi dzieli nas od Warszawy, szlak pełen rzeczy pięknych, a nieznanych, wśród których śnieżne przełęcze Alpejskie rysują się w fantazji bodajże najmocniejszymi linjami, to jednak strasznie przykro opuszczać Sycylię, ten bajecznie słoneczny kraj, który tylko w części poznaliśmy.

Szczególniej fascynowała nas Etna. Mimo woli wzrok coraz to biegł w jej stronę. Czarne chmury otulały ją stale, rzadko kiedy podnosząc się ponad linję śniegu.

Raz tylko jeden w przeddzień odjazdu, zazdrośne chmury na krótko rozwiały się, ukazując nam pełny profil Etny w połowie śniegiem pokryty, zakończony cienkim, wijącym się pasemkiem dymu. Ten mały dymek napawał troską stałych mieszkańców tych stron. Mówili nam, że brak dymu to nie-dobry znak. Tak bywa przed każdym wybuchem, czy trzęsieniem ziemi.

Dziś, kiedy czytam pełne grozy opisy ostatniego wybuchu Etny, widzę jak dobrze znane są jej przyzwyczajenia ludności sycylijskiej. Zresztą ten tajemniczy kolos, będący jednym z najpotężniejszych wulkanów świata, nie pozwala o sobie zapomnieć. Wy-

buch listopadowy jest już siódmym z kolei w XX wieku, a od czasów historycznych naliczono ich przeszło 80. Wcale niezła żywotność!!

Brak czasu nie pozwolił nam odbyć wycieczki na szczyt Etny. Wycieczka ta, choć nie wymaga zbyt-niego wysiłku, jak mówi przewodnik, to jednak zajmuje 3 — 4 dni i to przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Wędrówka ta odbywana przeważnie na grzbietach mułów, przez lawę i przepaściste szczeliny, a potem przez niezliczone kratery, podzielone na ok. 200 grup, stanowi podobno pod względem ilości i potęgi wrażeń, największą atrakcję Włoch.

Wreszcie jednakże wyruszyliśmy w drogę. Dla odmiany wrażeń, pomimo posiadania powrotnych kart okrętowych, zdecydowaliśmy się nie wracać do Neapolu morzem przez Palermo, lecz wędrować lądem przez Messynę i dziką Kalabrię. Wprawdzie straszono nas trochę złym stanem dróg w górach kalabrijskich, jednakże powiedzieliśmy sobie, jakoś to będzie, a w każdym razie zobaczymy nowy ciekawy kraj. I nie żałowaliśmy tego, bo drogi okazały się naogół zupełnie dobre; Polska nas przecież pod tym względem zbyt nie psuje, no a co do wrażeń, to odcinek ten był jednym z najciekawszych z całej naszej podróży.



W objęciach kaktusów.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Taormina—Messyna, 60 kilometrów brzegiem morza, prawie bez przerwy przez wsie i miasteczka. Jechać trzeba wolno i uważnie, bo drogę przecinają, coś koło 200 razy, głębokie, kamieniami wyłożone łożyska górskich strumieni. Znakomita okazja do połamania resorów.

Messyna ukazała nam się w swych nowych szatach. Szerokie bulwary, nowożytny gmachy i pałace. Wrażenie nieco przygnębiające. Błado, cicho i spokojnie, jakoś nie po włosku to wygląda. Ostatnie, straszne trzęsienie ziemi z przed lat dwudziestu, pozostawiło niezatarte ślady w pamięci mieszkańców. Mówiąc o tem, mimowoli twarze im poważnieją, pochmurnieją.

Jakiś młody student opowiada nam te straszne swe wspomnienie z lat dziecięcych.

Niespodziewanie morze, ze strasznym rykiem wystąpiło z brzegów, a ziemia z większą częścią miasta w ciągu kilku sekund zapadła się pod spienione fale.

Palcem pokazuje nam część spokojnie falującej zatoki — dawne miasto. Straszne podziemne siły, żywioł niepojęty, zdmuchnęły je niby piórko.



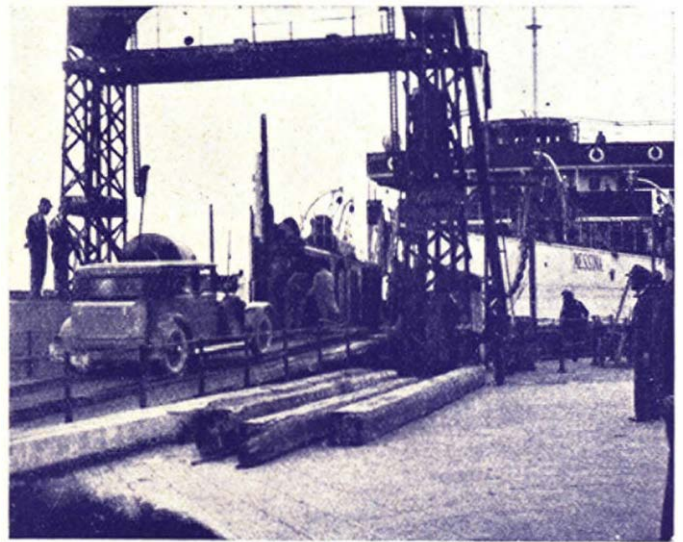
... na szosę ... osunęła się cała góra.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Ziemia w około zmieniła swą powierzchnię. Ze wzgórz potworzyły się doliny i wąwozy, pochłaniając ludzi i ich mienie.

W oka mgnieniu z ogólnej liczby 170,000 mieszkańców zginęło około 100,000. Dziś jest ich znów 125,000. Lekkomysłność, przyzwyczajenie, czy nieświadomość sobie grozy położenia? Niepojęte dla naszej umysłowości. Przecież to nie po raz pierwszy. 125 lat temu Messyna była też zniszczona trzęsieniem ziemi i to jeszcze dokładniej, jeszcze okropniej niż teraz.

Na promie parowym, wraz z dwoma 40 wagonowymi pociągami, przepławiamy się na stały ląd do Villa St. Giovanni. W największym miejscu przesmyk



Na promie ... z Messyny na stały ląd.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

wodny mierzy zaledwie 8 kilometrów. Z pokładu zdałam uchwycić na jednej fotografii oba brzegi — sycylijski i kalabryjski

Z Villa St. Giovanni, po przejechaniu kilku kilometrów zawitej drogi, trafiamy pod skały Scilli. Wiry wodne, które dały początek legendzie o Scilli i Charybdzie, pochłaniającej marynarzy, istnieją do dzisiejszego dnia. Naturalnie straciły już swą dawną żarłoczność. Pomagał im w tem niewątpliwie kiedyś zamek z czasów greckich, którego piękne ruiny, pokryte mchami i krzewami, zlewają się w jedną całość z fantastycznie poszarpanymi skałami.

Cały ten brzeg od Scilli aż do Reggio di Calabria, jednocześnie z Messyną w 1908 roku uległ trzęsieniu ziemi, z powierzchni której zniknęły wszystkie wsie i miasteczka. Dziś znów je odbudowano.

Nieco dalej natykamy się na szosę, na którą miesiąc temu ni stąd ni zowąd osunęła się cała góra. Takie drobiazgi na miejscową ludność naturalnie nie robią żadnego wrażenia. Jakiś tam wóz z paroma ludźmi zasypało, jeden czy drugi domek się rozleciał, to głupstwo. Trzęsienie ziemi, o którym się mówi zaczyna się dopiero od ofiar liczonych na setki.

Naturalnie na nas ta atmosfera trzęsąco-wybuchowa działała mniej uspokajająco. Szczególnie nieswojo czuła się moja żona. Bo co by było, gdyby naraz na drodze otworzyła się wielka szczelina lub też ziemia zafalowała. Uspokajałem ją, że nam nic nie grozi, gdyż ADR jest cudownie zresorowany i trzęsienia pod kołami wcale się nie obawia.



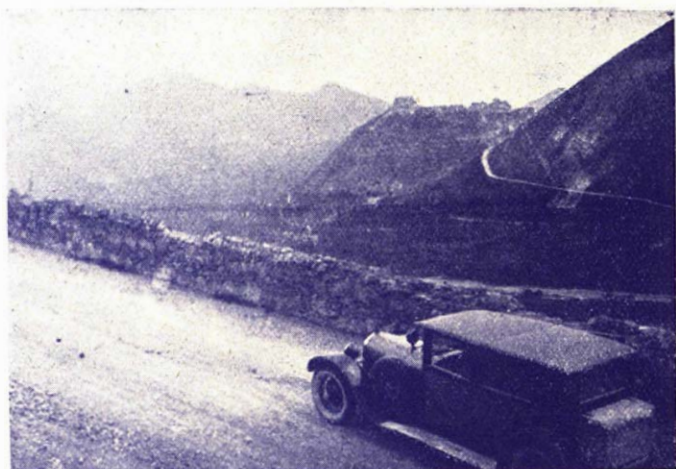
W dzikich górach Kalabrii

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

gactw dzikiej natury, kamienistych a wąskich dróg, wijących się po urwistych zboczach gór, to znów wprost przez ich szczyty, setek prastarych osiedli i miasteczek, poprzylepianych wysoko do skłonów, oblanych słońcem, gór.

Od poziomu morza, które od czasu do czasu to od wschodniej, to znów od zachodniej strony na krótką chwilę ukazuje się, raptowne wzniesienia wyprowadzają samochód na gołe kamieniste szczyty, oblepione leniwie ciągnącymi się wilgotnymi chmurami.

Po przenocowaniu w dużym, jak na tutejsze stosunki bo 20,000-em mieście Casenza, pamiętając jeszcze początki państwa rzymskiego, ruszyliśmy następnego dnia dalej w stronę Neapolu przez Castro-

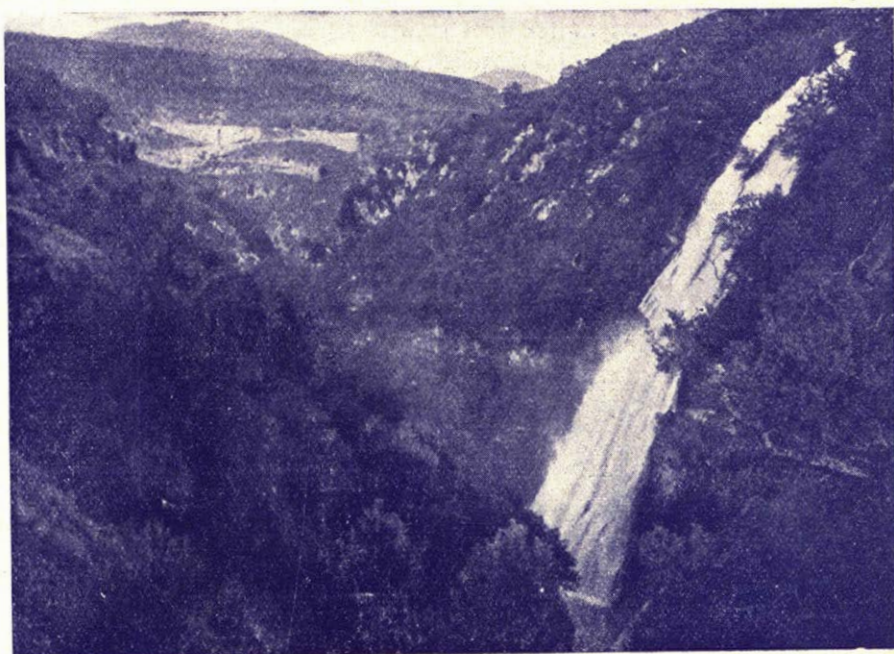


Le Teste, przełęcz o gwałtownym wzniesieniu.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Od Taorminy do Casenzy, dystans 280 kilometrów przejechaliśmy jednego dnia. Nie wydaje się to dużo, jeśli jednak wziąć pod uwagę, że w tem mieści się przejazd przez cieśninę Messyńską, a potem jedzie się drogami wprawdzie niezłemi, ale wąskimi, zupełnie nieprzystosowanymi do komunikacji automobilowej, o gwałtownych wzniesieniach i spadkach, o skrętach niespodziewanych, a chwilami tak ostrych, że dużą maszyną bez manewrowania w tył i naprzód nie można przejechać, że wreszcie wspaniała i dzika natura coraz to przedstawia oczom tak tentujące niespodzianki, że nie sposób nie zatrzymać się, to jednak okaże się, że na jeden dzień to bardzo duży dystans.

Trudno tu zmieścić bardziej szczegółowy opis coraz to spotykanych bo-



Pod Pertoza — wodospad, w głębi zjazd zygzakowaty...

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

villari, przełęcz 1000 mtr. n. p. m. o gwałtownym wzniesieniu — le Teste, dalej Lagonegro. Droga tak kręta, że samochód, wpadając z wirażu w wiraż kiwa się i pochyla, niczem okręt na morzu.

Jedziemy wolno, coraz to przystając, ażeby utrwalić sobie w pamięci coraz to nowy, coraz to inny krajobraz.

W pewnym momencie wjechaliśmy w zakręt tak ostry i wąski, że pomimo pełnego skrętu kierownicy, przednimi kołami stanąłem na wprost kamiennego muru, biegnącego po drugiej stronie drogi. Trzy razy naprzód i tyle w tył, dopiero zdążyłem wykręcić. Gwałtowny spadek i po kilkudziesięciu metrach taki sam wiraż, potem trzeci, czwarty, piąty i nie wiem już który.

Oстрыm zygazkiem schodziła, a raczej spadała w dolinę droga, conajwyżej 3 metrowej szerokości, przylepiona do strcmeego zbocza starą kamienną podmurówką.

To przełęcz pod Petroza. Patrząc z dołu na ten zygzak muru uczepony do urwistej góry, lekkie ciarki przechodzą przez serce automobilisty. Lepiej nie naciskać przodem maszyny na ten kruchy murek, bo wtedy tego skoku resory napewno nie wytrzymają.

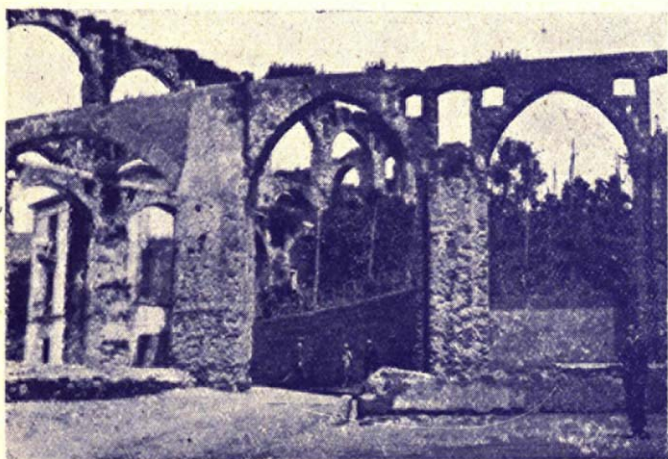
W chwilę potem uwagę naszą zwrócił przeciągły szum, szybko potężniejący w miarę posuwania się naprzód. Naraz ujrzeliśmy wytryskający ze szczytu góry słup wody, z niesłychanym hukiem i siłą padający w dolinę, leżącą o kilkaset metrów niżej. Stałiśmy długo wpatrując się w ten niesamowity obraz.

Zdjęcie, na którym utrwalony jest ten wodospad, oraz w głębi rysuje się ciekawy zjazd zygakowaty wyżej opisany, stanowi dla nas jedno z najmiłszych z całego naszego zbioru.

Przy zachodzie słońca wjechaliśmy do Salerno. Przejechaliśmy znów około 300 kilometrów.

* * *

W programie naszym leżał wprawdzie nocleg w Neapolu, jednakże nie mogliśmy opuścić okazji obejrzenia ciekawych zabytków w Salerno.



... resztki murów maurytańskich...

Zdjęcia wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

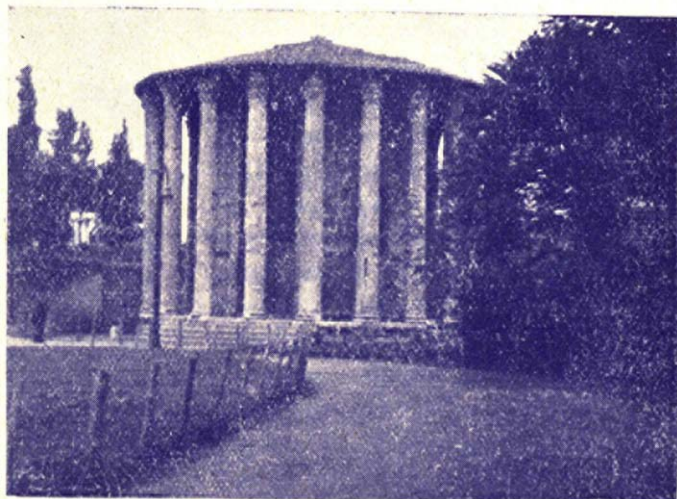


Salerno. Ponad piękną galerją . . . ruiny.

Zdjęcia wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Składają się na nie przedewszystkiem katedra z IX wieku a następnie resztki murów maurytańskich, o wspaniałych ażurowych łukach.

Przed wejściem do katedry podziwialiśmy wspaniałe atrium czyli podwórzec, okolony galerją cudownych kolumn jońskich, przeniesionych ze starożytnej świątyni pogańskiej z Paestrum. Pod nimi w szeregu piękne sarkofagi, jako pogańskie, pomieszczone tu na zewnątrz katedry.



Rzym. Świątynia Vesty.



Colosseum.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

W katedrze niedawno zrobiono ciekawe odkrycie. Wewnątrz potężnych filarów znaleziono przepięknej roboty kolumny z Paestrum, zamurowane w średniowieczu, jako pogańskiego pochodzenia. Dziś mają być znów oswobodzone z brutalnego uścisku wapna i cegły.

Ponad spokojną i piękną galerią atrium, rysują się na wysokiej górze ruiny starożytnego Castello.

*

* *

Przed południem ruszyliśmy do Neapolu. Te 33 kilometry, ciągnące się prawie bez przerwy ulicami, połączonych ze sobą przeróżnych miasteczek, ulicami o nawierzchni tak niesłychanie dziurawej, to czarna plama w naszej pięknej podróży.

Dla wznowienia i utrwalenia wrażeń, zatoczyliśmy koło przez cudny Neapel, a potem przez Capuę do Rzymu, tym razem dla odmiany inną drogą, a mianowicie przez Frosinone, Valmontone.

Wyjeżdżając z Neapolu ujrzeliśmy widok, który nie przyczynił się do poprawy mej opinii o narodowej potrawie włoskiej — macaroni.

Nad rynsztokiem ulicznym, młody, kędzierzawy obywatel, ręłoma czarnymi, prawdopodobnie z opalenia, rozwieszał na długich drągach pasma świeżego makaronu. Sechł on w słońcu i kurzu ulicznym, nabierając właściwego koloru, no i smaku.

Z Neapolu skierowano nas tym razem na właściwą drogę, świeżo zbudowaną znakomitą autostradę, ciągnącą się aż do Caserty. Stamtąd do bremsi drogami przelecieliśmy 200 ki-

lometrów i przed wieczorem wjechaliśmy w mury wiecznego miasta.

*

* *

Nie będę tu opisywać rzeczy widzianych i słyszanych w Rzymie. Znają je nie tylko ci, którzy przyjeżdżają tam samochodami.

Natomiast system jaki zastosowaliśmy przy zwiedzaniu tej masy wspinałości, związany jest niewątpliwie z posiadaniem samochodu.

Otóż posadziłem przewodnika do maszyny obok siebie i w ciągu pełnych dwu dni, wędrując od kościoła do kościoła, od muzeum do muzeum, zatrzymując się koło wszystkich ciekawszych budynków i pomników, zwiedziliśmy prawie cały Rzym, nie wyłączając wnętrza Watykanu i Katakumb.

Niczem w kinematografie.

Samochód to wielka potęga.

*

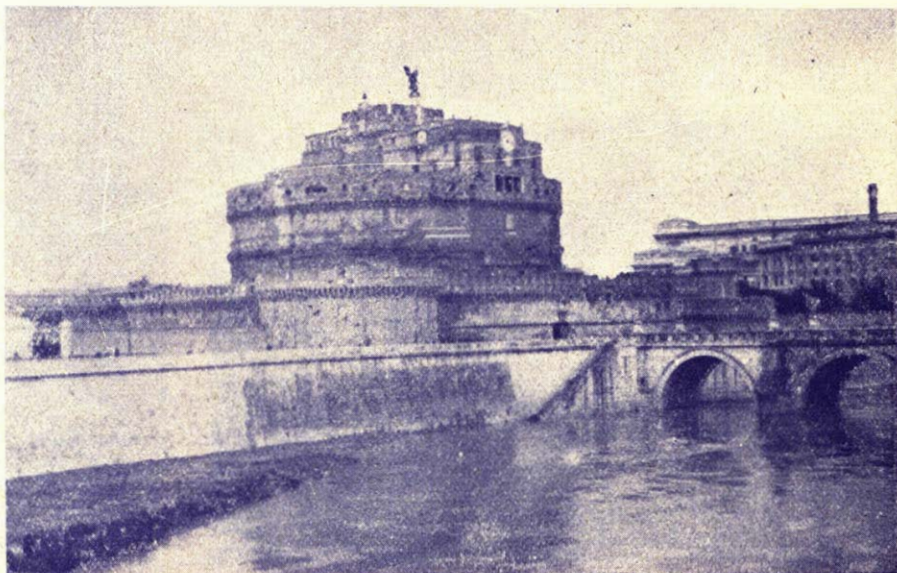
* *

Z Rzymu wyruszyliśmy dalej na północ, znaną już mym cierpliwym czytelnikom, drogą przez Sienę, Florencję do Bolonji.

Znów przebyliśmy przełęcz Radicofani, tylko w odwrotnym kierunku, rozkoszując się jej kilkudziesięcioprocentowymi wzniesieniami, jej zawilami pętłami.

Z taką przełęczą to tak jak z operą. Czem lepiej ją się poznaje, tem więcej odkrywa się w niej momentów ciekawych.

A dalej też znane Apeniny, z interesującymi przełęczami della Futa, Raticosa i innymi pomniejszemi, stanowiącemi razem dla prawdziwego amatora kierowcy tak ciekawe pole studjów i wrażeń jazdy automobilowej.



Castel St. Angelo.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Z Bolonji skręcamy na zachód, drogą prostą jak strzała i równą jak tafla wodna przez Modenę, Parmę do Medjolanu.

Szalona wichura coraz to próbująca zepchnąć nas do rowu, towarzyszyła nam prawie bez prze-



Mojżesz dłuta Michała Anioła.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammazion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

ryw, wywracając słupy telegraficzne w naszych oczach, ale szczęśliwie nie na ADR-a. Ostatnie 60 kilometrów to już prawdziwa autostrada, mająca w przyszłości połączyć Medjolan z Wenecją.

Pędzimy po niej smagani wichrem i deszczem. Jeszcze raz mamy sposobność dziękować naszej maszynie, że jest karetą. Gdyby nie to, stracilibyśmy cały dzień, siedząc za mokremi szybami jakiegoś hotelu, zamiast jechać w stronę fascynujących śnieżnych Alp szwajcarskich.

*
* * *

Medjolan to dla turysty przede wszystkim marmurowe koronki wspaniałej katedry, a pozatem to największe i najbardziej uprzemysłowione miasto włoskie, nie różni się wiele od innych miast europejskich.

Zaciągam języka co do stanu przełęczy alpejskich. Informacje mało pocieszające. Główne prze-



Autostradą do Como.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammazion”, Warszawa, Marszałkowska 96.



Bazylika Św. Piotra.

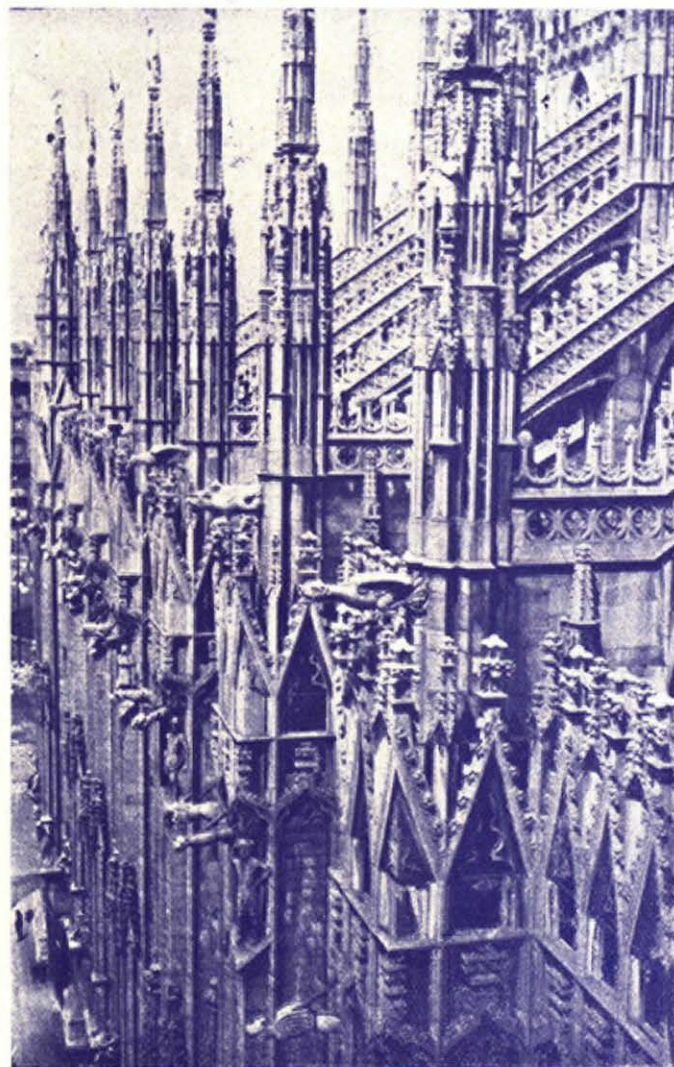
Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammazion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

łęcze Bernina, Stelvio, napewno zamknięte. Maloia niepewna.

A no zobaczymy, zrobimy co się da.

Autostradą 41 kilometrów do Como. Wpuszczają nas za okratowaną bramę, płacimy kilkanaście lirów za prawo jazdy i mkniemy, bo tu wszyscy mkną, zarzynając swe motory.

Po obu bokach drogi, naturalnie doskonałej, płoty z siatki drucianej i masy reklam krzyczących.



... marmurowe koronki katedry medjolańskiej.



Nad jeziorem Como.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Inne drogi przechodzą pod nami, lub też nad nami na betonowych mostach. Odcięci jesteśmy od świata, ani domu, ani człowieka, czasami przeleci jakieś auto i znów martwa cisza.

Nie zbudował mnie ten wynalazek włoski.

Współczesna droga komunikacyjna, to nie jest tylko równa i twarda, ale martwa nawierzchnia, odcięta od okalającego ją życia. Droga współczesna, właśnie dzięki samochodowi, to żywa pulsująca arterja, niosąca zarobki ludności prowincji, wzmagająca jej tempo i skalę życia, a tem samem i dobrobyt kraju.



... pierwszy śnieg ... walka.



... A D R prze nicze:n tan.k ...

Zdjęcia wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Należy się Włochom podziw i uznanie za zrealizowanie tego śmiałego i wielkiego eksperymentu, jednakże wydaje mi się, że te 100 milionów lirów, wydane na zbudowanie zaledwie kilkudziesięciu kilometrów autostrady, przyniosłyby bez porównania



... mijamy malowniczą wioskę szwajcarską.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

wiekszy skutek i pożytek, gdyby użyto je na udoskonalenie istniejącej, żywej sieci dróg.

*
* *

Wjeżdżamy do Como, pozostawiając za sobą słoneczną, upalną dolinę włoską. Przed nami inny świat, świat alpejskich olbrzymów granitowych, fantastycznie poszarpanych, przybranych bielą śniegu, o szczytach w chmurach ginących.

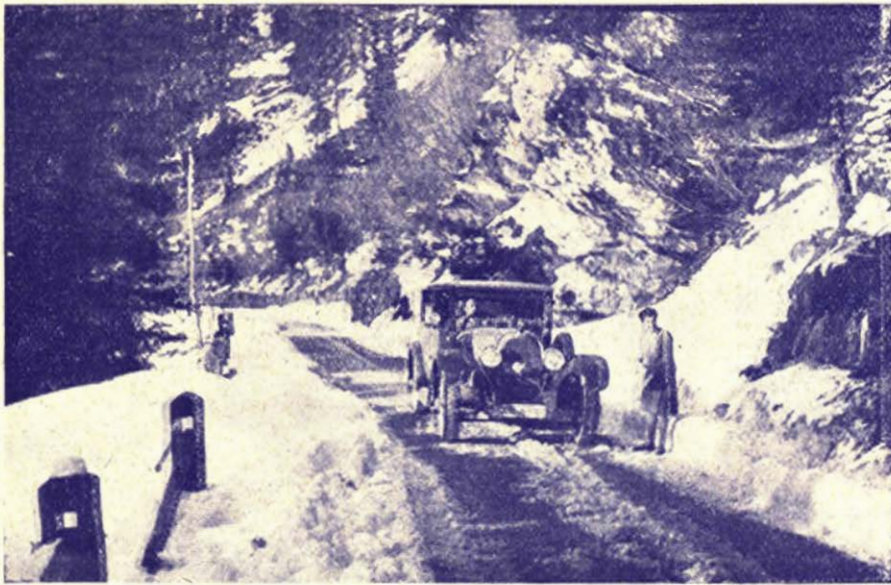
Rysują się one przed nami daleko jeszcze — w drugim końcu długiego korytarza górskiego, wytworzonego przez piękne i spokojne jezioro Como.

Jedziemy jego zachodnim brzegiem, rozkoszując się odbiciem gór w cichej, lekko przymarszczonej tafli wód, szeregiem przemiłych willi i pałacyków otoczonych ogródkami, pełnymi cyprysów, palm, glicynii i kwiatów.

Droga asfaltowana nietylko gładka, lecz i wąska jak stół, wciska się z trudem pomiędzy granitowe ska-



Na szczycie . . Hotel Maloja Kulm.



... na rozjeżdżonym mokrym śniegu ...

ty i rzędy willi, kręci się, obchodzi w koło bardziej uparte występy skalne, wreszcie nie mając już wyjścia coraz to przebija się tunelami przez zwaly granitów.

Śniadanie jemy w jakiejś maleńkiej i czystej restauracyjce. Z tarasu, zwieszającego się nad niesłychanie przezroczystą tonią jeziora, obserwujemy harce milionów maleńkich rybek, również oczekujących na pożywienie.



... na ostrych wirażach ...

Ładna perspektywa, ale to nic, jedziemy, tkliwie i serdecznie wpatrując i wsłuchując się w ADR-a, niczem jeździec w niebezpieczeństwie, w swego konia.

Na 1500 metrach pierwszy śnieg na drodze, zrazu szary i mokry, potem coraz bielszy. Żlebami sąsiednich gór, masy śnieżne spływają w dolinę. Z upałów włoskich, w ciągu trzech godzin, znaleźliśmy się w pełni zimowego krajobrazu.

Ostre powietrze rozszerza płuca, podnosi radosny nastrój i krewkość, które znalazły wyładowanie naturalnie w walce kulami śnieżnymi. Zaczyna się serpentyzna. Na rozjeżdżonym mokrym śniegu, na ostrych wirażach, tył maszyny zaczyna chodzić.

Na prostych, pnących się stromo w górę, przednie koła z trudem rzną twardego śnieg.

Pomimo obawy, że może być trudno ruszyć z miejsca, zatrzymujemy się, by nasycić wzrok widokami jak z bajki.

Czem wyżej tem gorzej i trudniej. Jednakże ADR prze naprzód bez zawodu z nosem wzniesionym w górę niczem tank. Na trudnych skretach



Wieczne lody Morteratsch.

Zdjęcia wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

lekki niepokój i oczekiwanie, co z tego wyjdzie. Drugi bieg, mały poślizg, gaz, trzeci bieg i walimy ostro w górę, rozrzucając na boki płaty śniegu

Wreszcie las niknie i wyjeżdżamy na szczyt Maloi 1850 mtr. n. p. m. Przed nami miły, czyściutki i wylakierowany Hotel Maloia — Kulm.

Nie możemy oprzeć się pokusie, ażeby tu resztę dnia spędzić w otoczeniu przepięknych ogromów śnieżnych, przyróżowionych słońcem zachodzącym.

W nocy mieliśmy 8 stopni mrozu. Na szczęście wieczorem spuściliśmy wodę z chłodnicy. Pomimo to jednak ADR tak przeziął w drewnianej szopie, że rano ruszać mu się wcale nie chciało

Smutno było rozstawać się z tym cudnym krajobrazem, dopiero też koło południa ruszyliśmy dalej na północ.

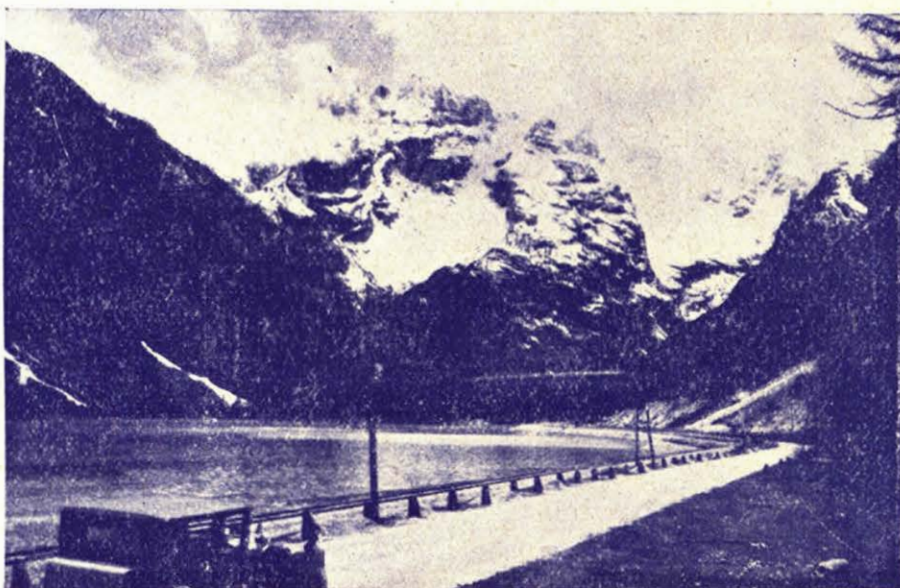
Po śniadaniu w St. Moritz, w tej porze, to jest w drugiej połowie maja, napoly zamkniętym, skręcamy w stronę Berniny. Nie mieliśmy żadnej nadziei przedostania się przez tę przełęcz, leżącą na 2350 metrów, ale spró-



... w ci murach ... Passo di Maurio.



Olbrzymy z granitu, inkrustowane bielą śniegu.



Dolomity. Monte Cristallo.

Zdjęcie wykonane aparatem nabytym w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

bować można, pojedziemy tak daleko, jak się da.

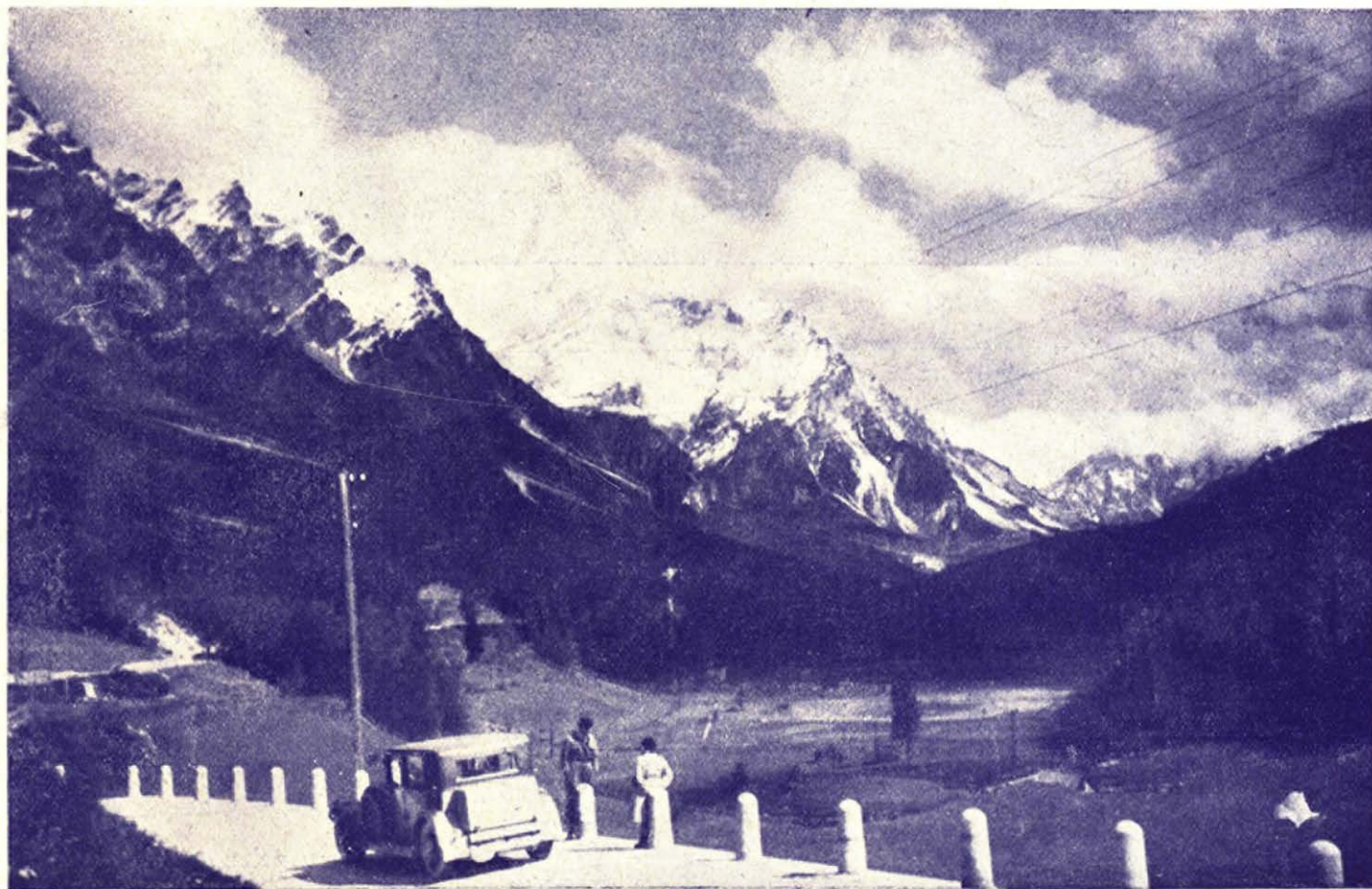
Ciężkie to były chwile. Zrazu szło dobrze. Na drodze, w tej porze roku zamkniętej jeszcze dla ruchu kołowego, zmarzły śnieg. Przez pierwszą zaspę przebiliśmy się bez wielkiego trudu. Z następną poszło już oporniej, wreszcie w trzecią samochód zarył się i stanął. Ponieważ miało to miejsce na

skręcie, kiedy ruszył w tył, samochód zsunął się w stronę zewnętrznej barjery żelaznej. Niema rady, trzeba więc iść naprzód: znów utknęliśmy i prawe tylne skrzydło dostało się pod barjerę. W zimnym powietrzu, poty nam wystąpiły na czoła. W braku jakiegokolwiek większego narzędzia, rękoma odgrzebujemy lodowaty śnieg z pod przednich kół.

Niech się dzieje wola Boża. Barjera żelazna wygląda mocno, powinna wytrzymać napór maszyny. Jedyne skrzydło wydaje się być skazane na zagładę.

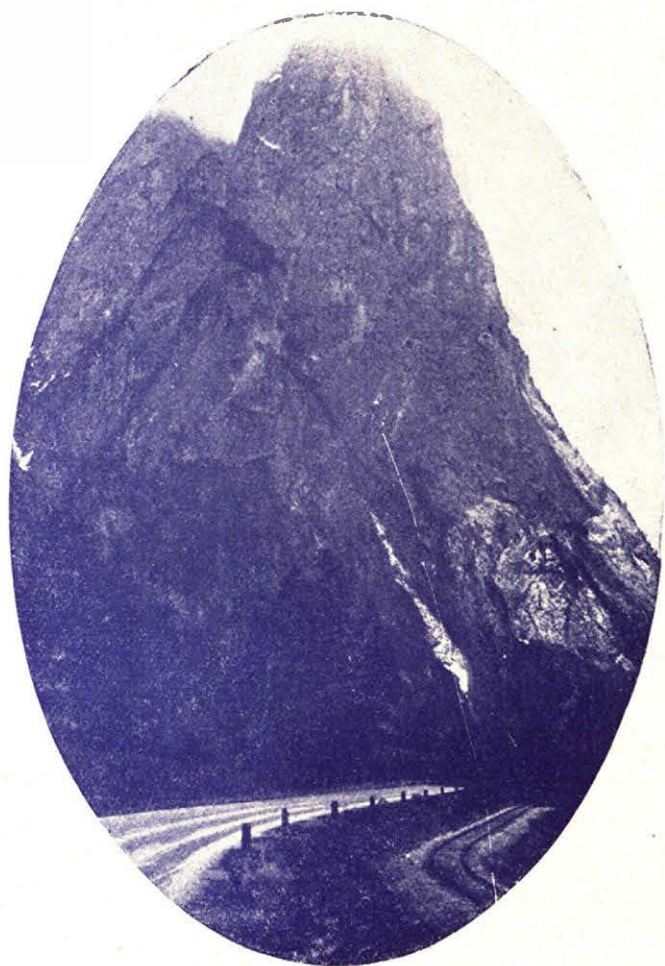
Z miejsca pełen gaz, szarpnęło, maszyna skoczyła naprzód, chwila zmagania ze śniegiem — przebiliśmy się. Mało tego, skrzydło ledwie musnęło

DOLOMITY



Dwa widoki Monte Antelao.

Zdjęcia wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarjon”, Warszawa, Marszałkowska 96.



Dolomity. Jeden z kolosów fantastycznych.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.

podporę barjery, bez żadnej krzywdy dla siebie. Odetchnęliśmy.

Dalej jednak lepiej nie próbować. Na najbliższym rozszerzeniu drogi, umożliwiającej zawrócenie, skwapliwie uczyniliśmy to, choć nie bez długotrwałych i zmuśnych manewrów.

Po krótkiej naradzie zamknęliśmy maszynę i poszliśmy piechotą obejrzeć wspaniałe wieczne lodowce Morteratsch.

Potem znów naprzód, cudowną doliną Engadinu, słusznie tak lubianą przez turystów.

Pod Nauders przejeżdżamy na chwilę granicę austriacką, ażeby przedostać się do Meranu. Jeszcze raz mocno spracowany tego dnia ADR musiał przezwyciężyć kilkuset metrową różnicę poziomów, ażeby łamaną linią drogi, pnącej się do nieba, wynieść nas na górę, na której cicho i spokojnie żyje sobie małe miasteczko tyrolskie — Nauders.

Następnego dnia wróciliśmy znów do Włoch, by ładną, ale wiecznie rozpląkaną doliną przedostać się do Meranu.

Jakże łagodnym i bez wyrazu wy-

dał się nam ten odcinek, po mocnych wrażeniach dni poprzednich.

Dalej Bolsano, a za nim zapowiedź wspaniałych Dolomitów. Bez nadziei przedostania się przez Passo di Sella i Passo di Pordoi, skręcamy jednak w wiodącą w ich kierunku Valea Gardena, znaną nie tylko ze swej piękności, ale i z tego, że jest siedliskiem ludności, pochodzącej bezpośrednio od starych rzymian i używającej do dziś języka romańskiego.

Mrzący deszczyk utrudnia nam swobodną obserwację wspaniałego w swej dzikości krajobrazu. Pomimo to jednak towarzysze moi decydują, że jest to jedno z tych najpiękniejszych miejsc, do którego trzeba kiedyś wybrać się na dłużej.

Takie decyzje zresztą zapadły już kilkakrotnie i przedtem i potem.

Nie dojeżdżając do Passo de Sella, zmuszeni jesteśmy zawrócić i ruszamy wkoło doliną Isarco, przez Bressanone, La Fortezza, a potem, po prznocowaniu w jakimś skromnym ale czystym gasthauzie, gdzie podano nam cudowne pstrągi, przez Brunico dojeżdżamy do Dobbiaco. Stąd skręcamy na południe i w stronę Cortina d'Ampezzo.

Wjeżdżamy w środek, w samo serce Dolomitów. Piękno tych kamiennych, o fantastycznych profilach kolosów, wyrastających z płaskowzgórza, leżącego na 1200 mtr. nad poziomem morza, a mierzących ponadto jeszcze do 2500 mtr. wysokości, nie da się opisać, ani też przy pomocy fotografii odtworzyć.

Jadąc drogą biegnącą równo i łagodną linią, automobilista nie walczy już z naturą, a tylko nią się zachwyca.

Błogosławione słońce, skorośmy tylko wjechali w tę czarowną krainę, rozdarło chmury i opromieniło przed nami olbrzymy z granitu czerwonego, inkrustowane w przedziwny sposób, bielą śniegu.



Passo di Maurio. Droga — szczyt techniki.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammarion”, Warszawa, Marszałkowska 96.



Passo della Morte — wspaniała galerja nad przepaścią.

Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammariot”, Warszawa, Marszałkowska 96.

Mijamy Cortina d'Ampezzo, potem Pieve di Cadore. Coraz to stajemy wpatrując się w pozostające poza nami wspaniałe Dolomity.

I tutaj też postanowione zostało przyjechać na czas dłuższy.

*
* * *

Kilkanaście kilometrów za Pieve di Cadore stajemy. Przed nami, pośrodku rozległej doliny, kipiącej bujną zielonością, malowniczo rozrzucone miasteczko Lozzo. Dalej na widnokręgu wyrasta pasmo olbrzymich gór, spowitych w chmury.

— To Passo di Maurio — mówią do nas jakaś sympatyczna włoszka — tamtędy idzie droga.

Przez lornetkę obserwujemy tą nową interesującą przeszkodę.

Wysoko u szczytu rysuje się cienką, przerywaną linią droga, którą za chwilę mamy zdobywać. Chmury rozwlekłymi pasmami snują się poniżej.

U dołu barometr nasz wskazywał wysokość 700, na szczycie 1300, czyli różnica poziomu 600 metrów na przestrzeni 10 kilometrów. co wykazuje przeciętnie wzniesienie 6‰.

Dystans ten przejechaliśmy bez żadnego wysiłku w tempie turystycznym, w ciągu 17 minut, czyli z szybkością przeciętną 35 klm/godz.

Cyfry te są wynikiem nietylko siły naszej maszyny, ale przede wszystkim znakomitego opracowania technicznego samej drogi.

Wiraże szeroko zatoczone, lekko podwyższone, oparte na potężnym podmurowaniu, szosa idealnie gładka

10 metrowej szerokości. To ideał górskiej drogi.

Nieco dalej tuż za Forni di Sotto widzimy nową monumentalną budowlę, dowodzącą znów o kulturze, no i sile finansowej dzisiejszych Włoch.

To Passo della Morte, wspaniała galerja przyczepiona nad przepaścią do ściany granitowej. Stanowi ona nietylko wygodny przejazd przez tak niebezpieczne miejsce, ale zarazem i imponujący pomnik, wystawiony, jak głosi wmurowana u wjazdu tablica, w pięćdziesiątą rocznicę wielkiej bitwy z austriakami, którzy z tej skały strzelali wtedy z 1000 armat. Pomnik w tej pięknej i pożytecznej formie, to dowód wielkiej kultury i mądrości.

Za Tolmezzo wjeżdż: my na drogę wiodącą do Tarvisio, którą żeśmy miesiąc temu zdążyli w głąb Włoch.

W ten sposób zamknęliśmy wielkie koło, a właściwie ósemkę mierzącą 6000 kilometrów, biegnących przez najpiękniejszy kraj świata.

* * *

Jak wtedy, powracając znajomą drogą do kraju, z przykrością pozostawialiśmy za sobą te rozkoszne dni, tak dzisiaj ja z żalem kładę pióro, kończąc opowieść, co wskrzesiła w pamięci te cudowne obrazy.

Nie byłbym sprawiedliwym, jeśli bym nie poświęcił ostatnich słów pełnych uwielbienia samochodowi, temu genialnemu wyczynowi umysłu ludzkiego.

Ten idealny instrument dalekiej turystyki dał człowiekowi współczesnemu wielki: atut życiowy, dał mu swobodę indywidualnego ruchu, nieograniczonego ani co do czasu, ani co do kierunku, osiągając pod tym względem nad kolejną żelazną wyższość nieodcignioną.



Powrót do domu.

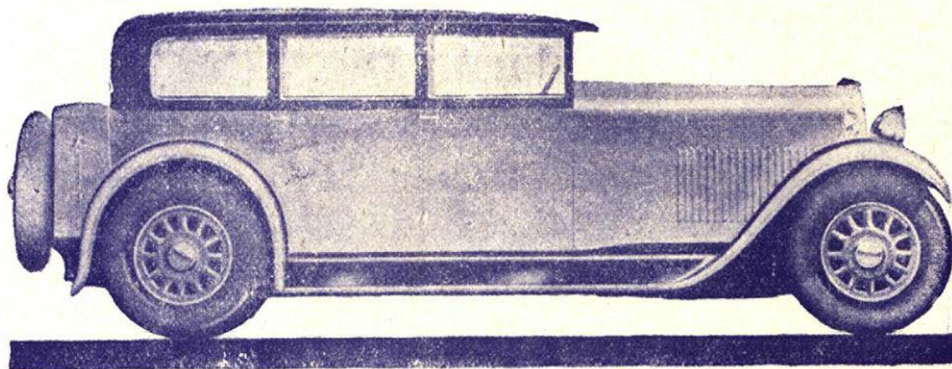
Zdjęcie wykonane aparatami nabytymi w firmie „Flammariot”, Warszawa, Marszałkowska 96.



S A M O C H O D Y

CHENARD & WALCKER

Gennevilliers (Seine)



GENERALNA REPREZENTACJA
na Polskę i w. m. Gdańsk

T-WO „AUTO-SKŁAD”

W. Kruszewski, H. Kochan i S-ka

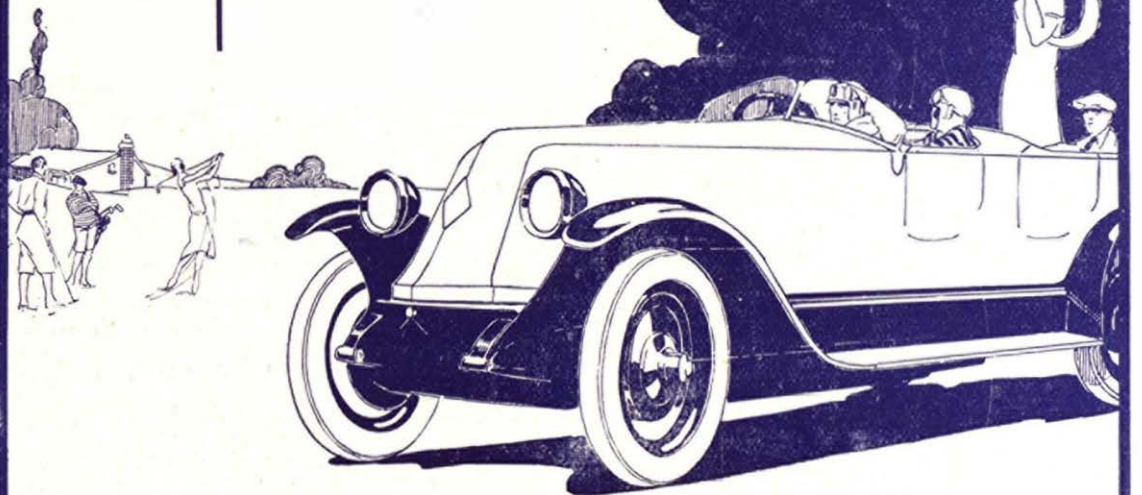
WARSZAWA ————— AL. JEROZOLIMSKIE 32

TEL. 265-07, 258-03, 258-53.

RENAULT

E N A U L T

Samochody:
 Turystyczne
 Sportowe
 Użytkowe
 Ciężarowe
 Komunalne
 i t. d.



„VIVASIX“

15/50 KM

SZEŚĆ CYLINDRÓW

Torpedo 5 os. Zł. 21.000

Kareta „ „ Zł. 24.000

„ „ „ Zł. 25.500

CZĘŚCI ZAMIENNE STAŁE NA SKŁADZIE

T-wo ESPER

KRAKÓW

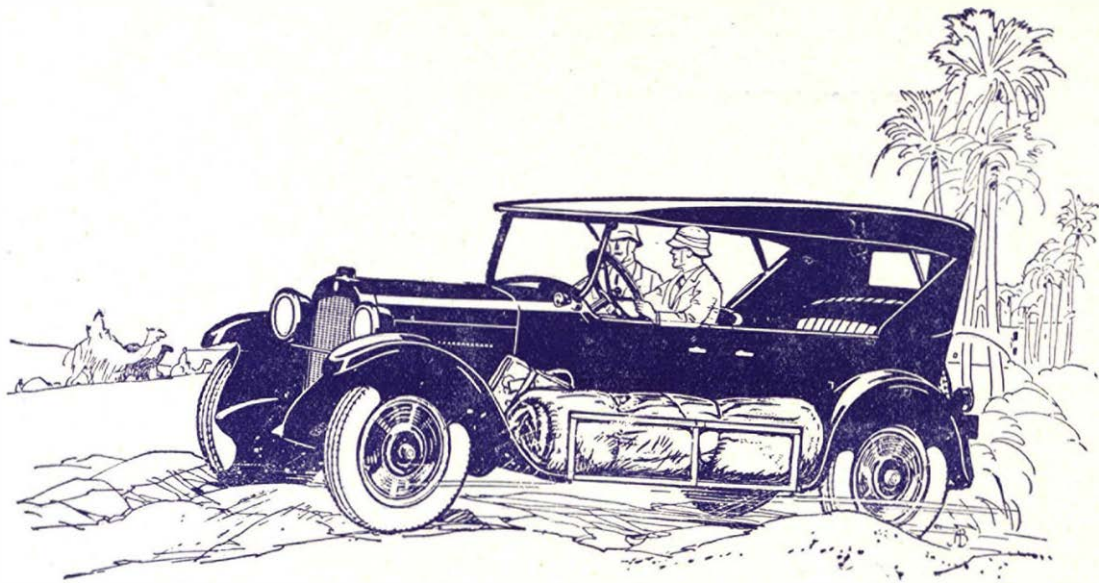
ul. Karmelicka 9, tel. 498

WARSZAWA

ul. Marszałkowska 153, tel. 21-64

KATOWICE

Rynek 2, telefon 5-85



Dr. med. ALEKSANDER FREYD.

Garść wrażeń z Amazonji Brazylijskiej i Peruańskiej¹⁾

Podróż Polskiej Ekspedycji Badawczej do Peru¹⁾ na całej omal swej trasie, liczącej około 35,000 km. obfitowała w niezwykle, niecodzienne przeżycia i przygody.

Pierwszy wielki etap podróży — z Le Havre do Manaus, odbyty na angielskim okręcie transatlantycznym, był banalny i względnie nieciekawym.

Za to już w kilka dni po wyjeździe z Manaus cudem się ratujemy z tonącego i płonącego statku przeżywając dwie doby pełne dramatycznego napięcia. Drogę do Iquitos kończymy na niemieckim statku towarowym.

Rzekę Ucayali przepływamy wzdłuż na peruańskim monitorze wojennym, zaś tajemniczą Tambo i jej dopływy w łodzi indyjskiej. Przygody i katastrofy stają się chlebem powszednim. Dosłownie każdy dzień staje się wielkim rozdziałem jakiejś bajecznej epopei podróżniczej.

W poniższym artykule spróbuję dać Szanownym

¹⁾ Artykuł niniejszy, w znacznej swojej części jest streszczeniem odczytu, wygłoszonego w Polskim Radjo 14 X.1928.

²⁾ Polska Ekspedycja Badawcza, w skład której wchodziło pp. inż. F. Gadomski, K. Warchałowski, red. M. Pankiewicz, kpt. M. B. Lepecki, por. Ap. Zarychta i dr. Al. Freyd, wysłana była przez Rząd celem stwierdzenia, czy tereny koncesyjne w Peru nadają się do kolonizacji polskiej.

Czytelniczkom i Czytelnikom „Auta” pobieżny szkic paru scen, dających przybliżone pojęcie o charakterze Amazonji.

Człowiek Amazonję zamieszkujący jest piękny, jak dżungla, w której bytuje,

Należy do rozmaitych plemion i szczepów indyjskich, różniących się między sobą mową, strojem i obyczajami.

Przywędrować musiał przed wiekami z dalekiej Azji; mówią o tem rysy twarzy, wykrój oczu, słowo żywe (bo pisanego nie znają). Jest dzielny, szlachetny, i gościnny.

Pamiętam, jakby to dziś było, — majowe popołudnie nad rzeką Tambo; już od dwóch dni nie widzimy twarzy ludzkiej, gdy nagle wylaniają się za krętem rzeki olbrzymie liście drzew bananowych, które zwiastują

zawsze, prawie że nieomylnie, obecność ludzi. Uzbrojeni, jak zwykle od stóp do głów, udajemy się ścieżką w kierunku sadyb.

Nie zastajemy ani jednego dorosłego mężczyzny. Wszyscy bawią od paru dni na wielkim polowaniu. Pierwsza indjanka, która nas dostrzegła, wstaje od



Siesta w wiosce indyjskiej.



Mapka Amazonji

jakiejs domowej roboty, nikt nie w szalasi, aby za chwilę wrócić, niby bogini obfitości, podając nam prosto, a dostojnie i z wdziękiem niesłychanym, tancę, plecioną z włókien roślinnych, pełną najlepszych i najdojrzalszych owoców z okolicy.

Jak się później okazało, byliśmy wogóle pierwszymi białymi w tej wiosce indyjskiej; tem piękniejszy i szlachetniejszy wydał się nam gest dzikiej w naszych pojęciach, kobiety.

• • •

Wielokroć spotykaliśmy wojowników, uzbrojonych w łuki i mordercze strzały. Z reguły wystarczał uśmiech i przy-

jacielski gest ręką, aby wojownik odwracał strzały ostrzami w dół, co znaczy w symbolicznym języku indjan — jesteś mi przyjacielem, bratem, zaś broń moja użyta będzie wyłącznie w twojej obronie, nigdy przeciw tobie.

Indjanie są specjalnie czuli na uśmiech ludzki. Bez żadnej przesady rzecz można, że każdy przejdzie wzdłuż i wszerz Amazonję, wszędzie przez indjan dobrze przyjmowany, aby się tylko mu usta nie zapominały do uśmiechu układać przy każdym spotkaniu z obcym.

• • •

Słownictwo dzikich indjan jest uboższe od przeciętnego języka europejskiego o szereg wyrazów u nas powszechnie używanych, jak np. — kłamstwo, kradzież, oszustwo etc. etc.

Indjanie wyrazów tych nie znają, bo są im poprostu niepotrzebne. Rzecz prosta, że mówię tu wciąż o plemionach, które nie obcują jeszcze z białym człowiekiem.

Wymowny przykład dla ilustracji...

W czerwcu r. b. wraz z kapitanem Lepeckim i por. Zarychtą byliśmy u kresu naszej podróży badawczej — w Puerto Ocopa, pierwszej osadzie białych ludzi, położonej nad rzeką Pangoa.

Odesłaliśmy naszych dzielnych pięciu wiosłarzy-indjan wraz z ich łodzią, gdyż dalszą drogę poprzez Kordyljery Wschodnie mieliśmy odbyć na mulach drożyną leśną, a potem górską.

Drożyna leśna istniała napewno, górską — najprawdopodobniej też; Kordyljery stały na swoim miejscu, jak zwykle groźne a piękne, tylko... mulów nie było.



Tanec weselny plemienia Witotas.

Bagaż mieliśmy przeogromny, — około 30-u waliz, skrzyń, kufrów, pak, worków, wszystko rzeczy potrzebne — ubrania europejskie, amunicja, instrumenty naukowe, zbiory przyrodnicze, materiał badawczy etc. etc.

Jedenaście dni czekaliśmy na muły; jedyną rozrywką naszą były szachy, wystrugane z trzciny, jedynym tematem rozmów — beznadziejność sytuacji.

Wreszcie muły przyszły, ale tylko dwa. Mulnik zapewniał, że resztę będzie można wynająć o dwa dni drogi.

Odbyliśmy krótką naradę wojenną. Dwaj z nas — chorzy dostali po mule, trzeci — zdrowy, miał maszerować piechotą, a przeniesienie bagażu mieliśmy zaproponować indjanom z plemienia Kampa, żyjącym w wiosce o parę godzin drogi.

Posłaliśmy po indjan. Przyszli w kilkudziesięciu ze swym kuraką, czyli wodzem na czele.

Omawianie warunków było dość krótkie. Kapitan Lepecki ustawił ich w szeregu, wynotował ich imiona (rzecz prosta indyjskie) i każdego z nich pytał, za pośrednictwem kuraki, mówiącego łamaną hiszpańszczyzną, o wysokość wynagrodzenia.

Warunki były nieskomplikowane: — siekiera, nóż do wycinania drogi w lesie (t. zw. maczeta), koszuła wzorzysta, para ineksprymabli.

Płaciliśmy z góry; każdy z indjan schował swój skarb do torby, zawieszanej z boku, poczem każdy



Córka króla plemienia Ticunas w świątecznym stroju.



Dwie indjanki z nad rzeki Ucayali.

przygotował sobie ze specjalnego gatunku trawy siatkę, do której kładł dopiero pakunek.

Objęci indjanie wyciągnęli się w długi sznur, kolumnę zamykał kuraka.

Po chwili zniknęli w ciemnej czeluści leśnej.

Wyruszyliśmy w kilka godzin po nich.

A teraz proszę sobie wyobrazić sytuację. Cały, dość znaczny dobytek rządowy i prywatny powierzamy w obcym kraju ludziom obcym, zmieniającym często miejsce zamieszkania, nie dającym żadnych gwarancji, opłaconym z góry, znającym świetnie wszystkie tajniki okolicznych lasów i... puszczamy ich naprzód bez żadnego dozoru.

W dwa dni potem w osiedlu Bella-Vista znaleźliśmy już upragnione muły, na które załadowaliśmy, przybyłe bez żadnego szwanku bagaże.

Nie brakowało ani jednego rzemyczka...

Indjanie po spełnieniu swojej powinności, żegnali nas dobrem słowem, pogodni, uśmiechnięci, słoneczni.

Nie darmo nazywają siebie Synami Słońca.

Miejscowi koloniści biali wykorzystują w nieczy sposób uczciwość indjan; wmawiają im jakieś urojone długi i zmuszają tem szlachetnych Synów Słońca do odrabiania ich swą pracą przez długi szereg lat.

Gdy jednak miara krzywd się wypełni, gdy niesprawiedliwość zbyt już jest jaskrawą, — zjawia się, niby duch zemsty, jakiś wielki kuraka, czyli wielki wódz, na czele nieustraszonego zastępu wojowników i biada wtedy białym!

Nie wyjdzie nikt żywy.

Ostatnim razem działo się to przed 13 laty. W r. 1915 wielki kuraka — Tasulinczi zeszedł na czele 800 wojowników do doliny Ucayali i wyrznął całą ludność białą.

Traf chciał, żeśmy przy zbiegu rzek Cheni i Tambo spotkali się oko w oko z owym Tasulinczim.

Sytuacja była poprostu groźna. Nas trzech, uzbrojonych coprawda w Winchestery, Nagany i Smith-Wetsony, ale przeciwko nam tłum trzystu wojowników z ostrzami strzał bynajmniej do ziemi nie opuszczonemi.

Jeden z nas instynktownie się zorientował w sytuacji i zapewnił go, że jesteśmy nie peruanie, a polacy.

Tasulinczi rozchmurzył się.

— A gdzie mieszkają Pelacos — spytał w łamanym języku hiszpańskim.

— Daleko, daleko — w Polsce, — odpowiedziliśmy.

— A ta Polonia, to musi być bardzo daleko chyba za Boliwią, — rzekł po namyśle Tasulinczi.

— A czy tam wszyscy są tacy dobrzy i mili jak wy, i nie krzywdzą indjan — spytał jeszcze.

Zapewniliśmy go, że tak jest w istocie. Tasulinczi ucieszył się bardzo, mówił coś długo i kwiecicie o swoim sercu, o nas, o Polsce, o tem, że traktować będzie przyszłych imigrantów polskich jak braci.

Długo będę pamiętał jego krępą postać w długiej szacie bawełnianej, jego oczy mocne, męskie nieustraszone, a jednak mimo wszystko dobre oczy leśnego, wolnego człowieka.



Sztandar polski nad rzeką Tambo. Przy sztandarze stoją dr. Freyd i kpt. Lepecki w otoczeniu indjan z plemienia Kampa.



Para nowożeńców z plemienia Piro. (obok nich autor artykułu).

Panuj długie lata rycerski kurako swym dzielnym Kampom i niech Ci złe białe twarze nie zmacą pogody Twego życia!

Indjanin na piękno we wszystkich jego przejawach jest niesłychanie wrażliwy.

Pamiętam doskonale, jak podczas naszej podróży pirogą po rzece Tambo, jeden z dzikich wiosłarzy kilkakrotnie zwracał naszą uwagę na rzeczy-

wiście niezziemskie piękno pejzażu. Podkreślić należy, że był to przecież człowiek, który nigdy nie widział beznadziejnej brzydoty europejskiego miasta, lub Pomnika Wdzięczności Ameryce, wykluczone więc było t. zw. kojarzenie przez przeciwieństwo.

Każdy przedmiot domowego użytku, jak warsztat tkacki, garnek, miedzadło, łyżka, fajka — wszystko to jest pokryte ozdobami, co najdziwniejsze, przypominającymi staro-greckie wzory.

Tak samo ubranie.

Wszystkie np. plemiona zamieszkujące dorzecze Ucayali, noszą szaty utkane z półdziko rosnącej bawełny, ozdo-

bione równie pięknymi, jak prostymi wzorami; szaty te krojem swym do złudzenia przypominają tuniki greckie, a na leśnym człowieku układają się w przedziwne wdzięczne i harmonijne fałdy.

Głowę wojownika zdobi opaska z plecionych włókien, w którą wpięte jest z tyłu półmetrowe, szkarłatne najczęściej pióro papuzie.

Bardzo artystycznie wykonane są najrozmaitsze bransolety i naszyjniki, przyczem wszystkie bransolety na ręce i stopy są w ten sposób skonstruowane, że, w razie ukąszenia przez żmiją, dają się błyskawicznie zacisnąć, nie dopuszczając w ten sposób jadu do krwiobiegu.

Garniarstwo stoi u indjan b. wysoko. Szczególnie wazy plemienia Kaszibo radują oko zarówno kształtem, jak ozdobnymi malunkami, wytwornymi w swojej prostocie.

Wreszcie muzyka.

Człowiek o słuchu tak nie ludzko czułym, jak indjanin, przy wrodzonym poczuciu piękna nie może być obojętnym na muzykę.

Instrumentarium ma coprawda nieskomplikowane. Piszczalki i fujarki rozmaitego kształtu i wymiaru, poza tem t. zw. „fletnie satyra” o 5-u, 6-u, albo 13-u piszczałkach, odpowiadających najczęściej naszej gamie DO i bębenki z wydrążonego pnia, pokrytego skórą.

W plemienu Piro fujarki często robią z długich kości czaplich.

Pamiętam pewien wieczór nad historyczną dla nas już rzeką Tambo.

Od kilku dni mieszkamy pod gościnnym dachem królika indyjskiego, wybierając odpowiednie miejsce na przyszłe pierwsze osiedle polskie.



Łódź indyjska, płynąca pod polską flagą na rzece Tambo.



Stoją od lewej: Dr. Freyd, Tasulinczi, jego zastępca, jego żona z synem i kpt. Lepecki.

Po wieczerzy wczesniej spożytej wódz zaprasza nas do swego ogniska.

Rozmawiamy, kalecząc niemiłosiernie piękną mowę Cervantesa, — o Polsce, o Europie, o naszych zwyczajach; — na prośbę gospodarza uczymy go paru słów polskich, które z nabożeństwem powtarza.

Rozmowa się urywa.

Pan domu sięga po fujarkę, kładzie się na macie, otaczają go żony i córki, wpatrzone w niego, jak w tęczę.

Daje się słyszeć melodia, smutna, a w rytmie mocna, niczem nasza nieśmiertelna pieśń wesełna, o tym Jaśku, co to w lesie zabył złoty róg..

Gra długo, melodia przechodzi w jakąś dziwną monotonię, nie nużącą.

Dziwaczne wizje zmieniają się jedna po drugiej.

Dżungla śpiewa, niezmordowana w swem wtórowaniu.

Indjanin przestał grać i spojrzał na jedną ze swych córek o twarzy Buddy i o ruchach markizy.

Zrozumiała. Zaczęła śpiewać.

Głos, nie zepsuty żadną szkołą, dziki, jak las, w którym się rozlegał; kapryśny, metaliczny w brzmieniu, o niezwykle wielkiej skali.

Aksamitne tony kontraltowe przechodziły na zmianę w najwyższe sopranowe staccata. Przytem ani jednego gościa, ani jednego grymasu na nieruchomej twarzy.

Dzika kapłanka Dżungli śpiewała dla niej i dla siebie...

Kordyljery Wschodnie, jak już zaznaczyłem wyżej, przebyliśmy piechotą i na grzbiecie muła, zaś Kordyljery Centralne najwyższą w świecie drogą automobilową (przeszło 4500 m. nad poziom morza).



Grupa indjan z plemienia Kompa w swych tunikach bawełnianych.

Droga ta istniejąca zaledwie od kwietnia r. b. została wybudowana przez miejscowych górali, pracujących pod kierunkiem Polaka — inż. Bujalskiego.

Do miejscowości Bellena (końcowa stacja komunikacji samochodowej), przybyliśmy poprostu w strasznym stanie.

Przez nieporozumienie i niedopatrzenie mulników, muły, które dźwigały nasze koce, ciepły przyodziewek i żywność — wyprzedziły nas o dzień drogi. Byliśmy więc wiecznie głodni i zmarznięci. Zimno odczuwaliśmy tem jeszcze dotkliwiej, że przez prawie pół roku pociliśmy się pod równikiem w niemożliwy sposób.

Na dobitkę cierpieliśmy bardzo na górską chorobę, która w Kordyljerach z niezbadanych bliżej przyczyn ma specjalnie ciężki przebieg.

To też w Bellenie po odesłaniu mułów z niesłychaną niecierpliwością czekaliśmy na legendarne autcmobile.

Dzień był chłodny choć słoneczny (17 czerwiec), oddychać było nam nieco łatwiej, bo Bellena leży na wysokości „zaledwie” 2.700 m.

Koło godziny 2 pp. usłyszeliśmy z oddali dobrze znany, choć już bardzo dawno niesłyszany, rytm motoru, a w takt tego rytmu i nam serca ze wzruszenia prędeż zaczęły bić: wreszcie ukazały się obydwie maszyny. Były to półciężarówki Graham Brothers, na specjalnych wzmocnionych podwoziach, pokryte czemś w rodzaju budy ze stalowej sieci. Jak nas później objaśniono, sieć miała służyć do tego, żebyśmy z auta nie powylatywali przy ewentualnem staczaniu się w przepaść (autentyczne!).

W okamgnieniu załadowaliśmy cały nasz dobytek na pierwszy samochód, sami zaś ulokowaliśmy się w drugim.

W oczekiwaniu na odjazd przyglądaliśmy się ciekawie kierowcy i jego pomocnikowi; obydwaj typowi indjanie kordyljerscy, t. zw. keczuanie, nie wzbudzający swym wyglądem zbytniego zaufania.



Autor artykułu na chwilę przed odlotem do trędowniska nad Amazonką. Stoją od lewej: por. Cornejo (pilot), Komandor Carrillo (dowódca floty amazońskiej), i dr. Freyd.



Pierwszy ślad cywilizacji w Kordyljerach wschodnich — most wiszący.

Nie bez pewnej obawy uświadomiamy sobie, że przecież powierzamy im w zupełności nasze drogie bagaże no i nas samych.

Już po kilku minutach jazdy widzimy, żeśmy się w sądach naszych pomylili.

Indjanin okazał się conajmniej równy największym asom europejskich i amerykańskich torów.

Niesłychane opanowanie nerwów, zimna krew, spostrzegawczość i szybkość decyzji nie opuszczały go ani na chwilę.

A droga była zaiste piekielna. Zaledwie o kilkadziesiąt centymetrów szersza od podwozia, jakby przylepiona do maleńkiego gzymsika, ciągnącego się nad przepaściami, dochodzącymi do 1000 m., składająca się z kroci ostrych zakrętów i serpentyn, w dodatku nieogrodzona od strony przepaści żadną barierką.

To też na każdym zakręcie musieliśmy pamiętać o pochylaniu się w odpowiednią stronę, żeby choć w ten sposób zapewnić maszynie równowagę.

Bardzo często braliśmy silne wzniesienia „na raty”. Kierowca, nie ufając widocznie swym hamulcom, dawał niedostrzegalny znak swemu pomocnikowi, zaś ten ostatni, siedzący stale w tyle wozu z przygotowanym kilkunastokilogramowym kamieniem, zeskakiwał, podkładał kamień pod tylne koło, aby po chwili wraz ze swym ciężarem wskoczyć z powrotem do wozu.

Na wysokości około 4300 m. spotykaliśmy wieczne śniegi, stada lam i piękne jeziora.

Wieczne śniegi dawały się najwięcej we znaki naszym biednym małpkom (z których dwie dowiozłem do Warszawy); lamy, najdorodniejsze pannie Kordyljerów, przyglądały się nam nieufnie najpiękniejszymi w świecie oczyma; zaś zamarte jeziora wysokogórskie dziwnie mi na pamięć przywodziły pejzaże z jakiejś Jule-Verne'owskiej podróży do środka ziemi. Otaczające nas fragmenty Kordyljerów były chwilami tak piękne w swej potędze i grozie, że zapominaliśmy o głodzie, chłodzie, o górskiej chorobie, wpatrzeni bez ruchu z zapartym tchem...

Okolo godziny 6-ej zaczęła zapadać szybko noc. Kierowca zapalił potężne reflektory, które oświetliły jednak tylko małeńki odcinek drogi. Dookoła pano-

wała najczarniejsza ciemność, maskująca przepaści. Jeden nieostrożny, gwałtowniejszy ruch na zakręcie i... lepiej nie myśleć coby było.

Przez cały czas drogi i w dzień i w nocy nie zwalnialiśmy szybkości ani na chwilę, robiąc stale przeszło 20 km/g. Biorąc pod uwagę warunki jazdy była to szybkość poprostu niesłychana.

Z uczuciem prawdziwej ulgi powitaliśmy światła miasteczka Santa Rosa de Ocopa, gdzie czekał na nas nocleg w gościnnych murach klasztornych i odpoczynek dla skołotanych nerwów.

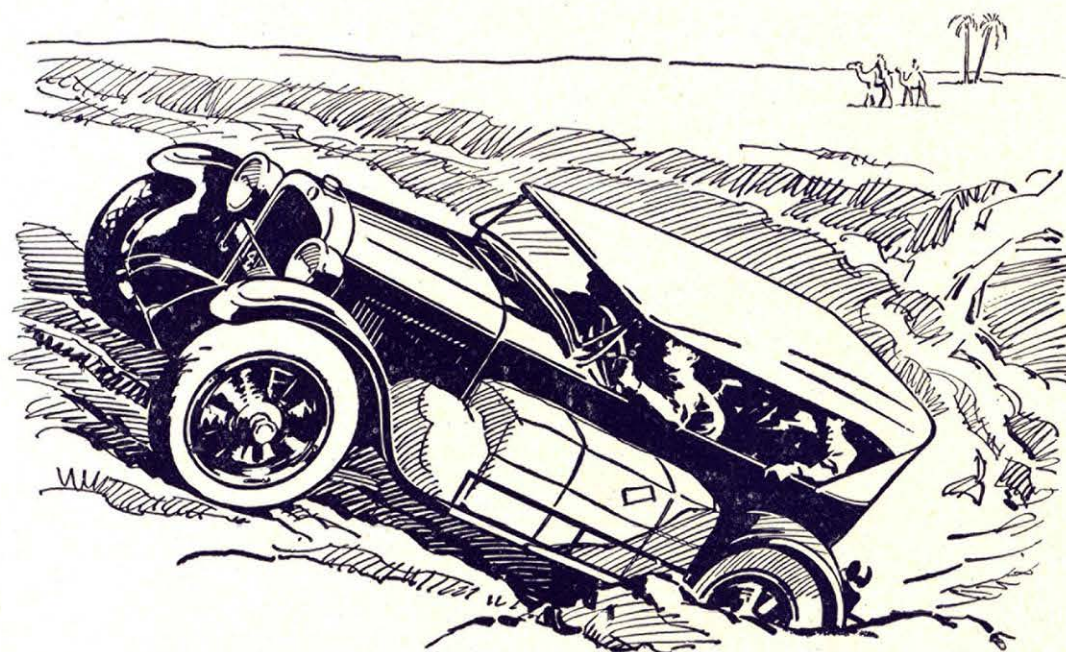
Następnego dnia o świcie wsiedliśmy do najwyższej w świecie kolei żelaznej (nie zębatej!),

zbudowanej również przez polaka—inż. Malinowskiego.

O 9-ej wieczorem wjeżdżaliśmy na rzesiście oświetlony peron stolicy Inków-Limy.



Dwie indjanki w tradycyjnych strojach.





Wrażenia z wycieczki motocyklem na Polesie.

Trzy tygodnie urlopu w lipcu tego roku postanowiliśmy z żoną spędzić „na motorze”, i to zarówno dosłownie jak w przenośni. Miałem zresztą dość obrodu przemysłowego, z jego kominami, dymem i gorączką codziennego życia. Pragnąłem wypoczynku gdzieś na wielkich przestrzeniach — gdzie czas nie ma wielkiej ceny, a parę dni mniej czy więcej — nie gra roli. Wybór padł na Polesie. Są to zresztą moje strony rodzinne, którym od paru lat należała się ode mnie dłuższa wizyta — pozatem żona знаła je tylko z krótkich, przelotnych podróży, a pragnęła poznać lepiej.

Krótkie wybory do podróży i oto my oboje i nasza „Krzywa” 500 cc O. H. V.—B. S. A. jesteśmy kompletnie gotowi do drogi.

Pierwszy etap z Bielska do Warszawy mija bez wrażeń. Parę dni pobytu w Warszawie i oto pewnego pięknego lipcowego poranka wyruszamy w kierunku na Brześć n. B. Dość dużo słyszałem o fatal-

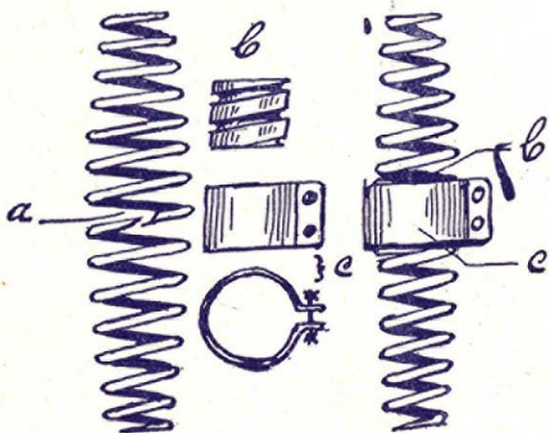
nych brukach stolicy, to jednak na co trafiłem, tuż za Mostem Poniatowskiego — przeszło moje oczekiwania. Takich „kocich łbów” mógłby pozazdrościć nawet — Sosnowiec. To też uroczyście i pomału, jakże 10 km. na godzinę, wędrujemy przez całą Pragę aż het za Wawer. Biedna maszyna w konwulsjach i podskokach posuwa się naprzód — klnąc zapewne w duchu kraje — gdzie w XX wieku, wieku kostki, asfaltu i betonu, — stolice brukują swe arterje — kocimi łbami. Co do mnie, nie powiem żeby „kocie łby” pozbawione były całkowicie uroku. Owszem — przypominają one dawne czasy, kopulaste cerkwie, galopujące trójki, sympatycznych, wypchanych słomą „jamszczyków” i „szeroką naturę”. Lube wspomnienia!

Wróćmy jednak do „kocich łbów”. Jako urodzony Poleszok, nie biorę rzeczy zbyt tragicznie, rzecz wszelka na świecie ma swój koniec — więc i haniebny bruk stołeczny skończy się przecież może już nawet przed Siedlcami. W rzeczywistości kończy się szczęśliwie kilka kilometrów za Warszawą, aby w sposób najmniej spodziewany przejść w świeżą walcówkę. Doskonale, szosa pusta, tempo 80 — i w chwilę potem wpadamy w doły i wyboje nic nie nozostawiające do życzenia. Wogóle szosa do Siedlec składa się z krótkich przeważnie doskonałych kawałków, to znów z wyboi i dziur — ani rusz wziąć jakiegось ludzkiego tempa, a 35 km. na godzinę wyduszone jest z trudem i poważnem niebezpieczeństwem dla własnych wnętrzności.

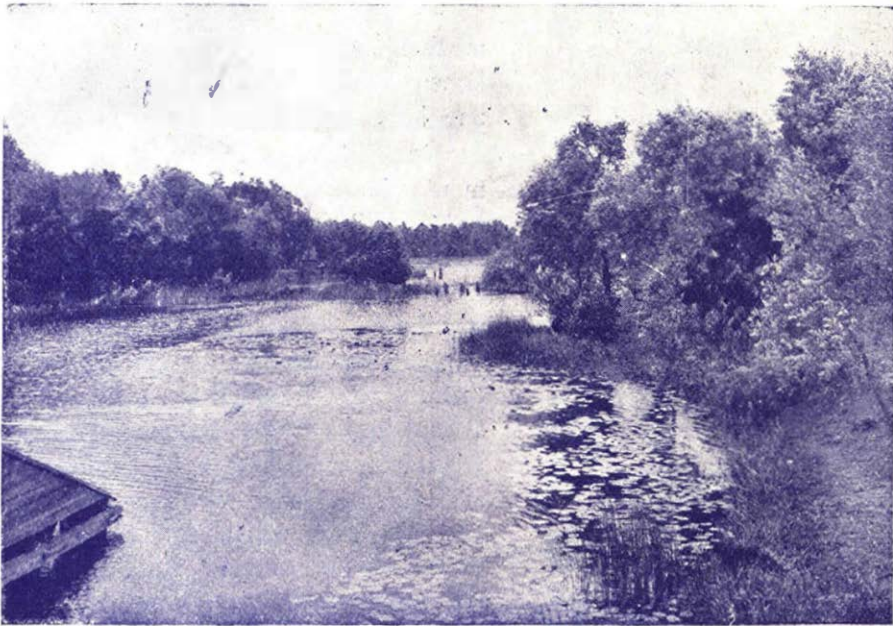
Po dobrych trzech godzinach docieramy do Siedlec, jemy obiad, nieco odpoczywamy.

Dalej droga lepsza: 50 — 60 km./godz. tu i owdzie możliwe. Tak do Międzyrzecza. Krótki postój, przy sposobności naturalnie zbiegowisko autochtonów i co prędzej dalej: Do Białej wcale nieźle. W Białej kocie łby i dziury okropne. Wpadamy w jedną z nich tak, że maszyna omal nie jękała ludzkim głosem. Na rynku mijamy masę autobusów — ale jakich — pozał się Boże! Widziałem wiele pozostawiających do życzenia.

Jak naprawić pękniętą sprężynę motorową:



*a. Miejsce pęknięcia
b. Kotek z twardego drewna
c. Opaska z 3mm. blachy stalowej*



Stary Bug w Brześciu.

stałości „wielkiej wojny” — ale równie nędznych maszyn — nigdy. Brudne i obdarte do niemożliwości, powiązane i podrutowane — pogięte i pokrzywione, przypominały szereg chabeł, chudych z opuszczonymi łbami — z komiczną obojętnością oczekujących swego losu. Mijamy to cmentarzysko żywych trupów i ruszamy dalej, biorąc dyrekcję na Brześć. Musiał jednak ktoś spojrzeć na nas złem okiem lub poprostu skutek wpadnięcia w dziurę na rynku — gdyż na 6-ym kilometrze pęka nam sprężyna przy przednich widłach. Marny widok. Skąd wziąć drugą — do Gdańska daleko. Wiązę to jakoś paskami i pozostałe 24 km. do Brześcia piłujemy jedynką trzęsąc się niemiłosiernie.

Noc w Brześciu minęła niewesoło. Jechać dalej niepodobna — czekać na nową sprężynę można i dwa tygodnie. Rankiem udaję się do twierdzy, gdzie w elektrowni ma być jakiś sprytny mechanik. Istotnie, naprawia mi pękniętą sprężynę tak skutecznie, iż po dziś dzień jeżdżę na niej, mimo, że oddawna mam nową w zapasie. Ilustracja zamieszczona obok, wskazuje w jak prosty a dowcipny sposób prymitywnymi środkami została reperacja dokonana.

Po południu ruszamy dalej w kierunku na Kobryń. Szosa dobra i w wielu miejscach na dużych przestrzeniach naprawiona. Tu już jestem u siebie. Mijamy znane mi wsie i dwory. Zwalniam tempo. Krajobraz staje się szeroki i pusty. W ciszy słonecznego lipcowego popołudnia rozlewa się niczem niezmacony spokój. Zdaje się, że za czasów Światowida było tu tak samo, tak jest dziś, i tak zapewne będzie długo. Po polach snu-

je się zaduma i cisza. I oto stoimy u wrót kraju — gdzie czas niema wielkiego znaczenia — gdzie są zakątki tak zapadłe i odległe, iż jako fakt opisuje jeden z naszych historyków, iż w roku Pańskim 1876 zabrnął w tak zabita deskami od świata miejscowość na Polesiu, dokąd nie dotarła noga żandarma rosyjskiego, i gdzie go z całym spokojem spytano: „A jak też miewa się miłościwie nam panujący Stanisław August?”

Ale oto Kobryń, z którym związane są moje wspomnienia z najwcześniejszego dzieciństwa. Nie zatrzymujemy się wcale i za chwilę jesteśmy na szosie do Baranowicz. Tu nawierzchnia doskonała. W 7 minutach przebywamy 10 klm., zjeżdżamy na polną drogę i po kwadransie wpadamy w objęcia mojej bliższej i dalszej rodziny pod dachem starego dworu wuja w O. Parę dni wypoczynku na łonie rodziny i przy przedziwnej obfitości darów Bożych — mijają jak jedna chwila, i oto znów wczesnym rankiem wyjeżdżamy na szosę. Cel podróży: Grodno przez Prużanę, Puszcę Białowieską i Białystok — razem 258 km. Droga doskonała — co za jazda! Mijamy w pędzie wsie i folwarki, tak mi dobrze znane. Ileż to razy konno, bryczką czy poprostu piechotą przemierzałem te drogi. Dziś przebywane na grzbiecie stalowego rumaka — jakże wielkie mi się wydają. Jesteśmy na szosie do Prużany, po chwili skręcamy w bok, paręset metrów jedziemy wążutką dróżką leśną, smagani po twarzach gałęziami, rosnącej po obu stronach drogi olszyny, aż wreszcie wyjeżdżamy na obszerną polanę, porośniętą brzoźami, a pod niemi



W szlacheckim zaścianku.



W puszczy Białowieckiej.

mały pochylony, porośnięty mchem strzechą nakryty—stary jak świat — domek mojej matki.

Po krótkim postoju ruszamy dalej. Droga do Prużany bardzo dobra, zwłaszcza ostatnie 12 km. od Linówki, to też w małe pół godziny jesteśmy na miejscu. Prużana, powiatowe miasto woj. poleskiego, niczem nie różni się od innych miast tutejszych. Z przyjemnością stwierdzam, że pod rządami polskimi bardzo wyszlachetniała, jest czysta i bardziej europejska, a o ile zdołałem dostrzec w przelocie, wcale przyzwoicie zabrukowana. Od Prużany do Puszczy 28 km. Charakter drogi się zmienia: traci sakramentalną prostoliniowość i staje się bardziej malownicza. Poza to teren z płaskiego przechodzi w coraz bardziej falisty. Na drodze pustka, nie spotykamy na całej przestrzeni żywej duszy, dopiero przed samą Puszczą spotykamy wóz w nędzną szkapinę zaprzężony. Mijam go ostrożnie i z respektem, łatwo bowiem o niespodzianki w tym kraju, gdzie konie tak mało są przyzwyczajone do aut, a jeszcze mniej do motocykli.

Pamiętam parę lat temu na tej samej szosie spotykam furę. Koń nie zwraca najmniejszej uwagi na zbliżający się motor. Na wozie chłop — typowy Poleszok. Mijam dość śmiało. Naraz koń staje dęba i tyle tylko zdołałem zobaczyć, że wszystko w rowie. Zatrzymuję maszynę, odwracam się i widzę, że koń galopuje het po zagonach, a z pod wywróconych półkoszków gramoli się mój Poleszok. Robię mu bolesne wyrzuty na temat nieuwagi i niedbalstwa. Chłop skrobie się w skołtunioną głowę, przyczem wywiązuje się charakterystyczny dialog. Na moje żale odpowiada:

— A chtëż joho wiedał, panoczku, że jon skoczyć.

— Jakto, przecież wiecie, że się boi, trzeba było ściągnąć lejce, zleźć z wozu, lub dać znak.

— Wiedać wiedał — ale myślał, może nie skoczyć, a taki skoczył, ch... Dobry koń! — dodaje po chwili z uznaniem.

Co tu gadać wobec takiej argumentacji... Przedewszystkiem ostrożność. Widziałem niejednokrotnie, że spłoszony koń skacze nie do rowu, lecz na środek szosy i to wprost pod koła.

Jesteśmy jednak już w Puszczy-Ślicznie tu. Droga idzie zbitym wysokopiennym lasem. Puszcza, aczkolwiek przetrzebiona przez Niemców, nie straciła wiele na swym majestacie. Jedziemy wolno, aby dłużej napawać się jej urokiem. Mimo to dziwnie szybko mija 48 kilometrów, i oto jesteśmy w sercu Puszczy — w Białowieży. Tu zatrzymujemy się parę



Mieszkańcy Puszczy.

godzin. Zwiedzamy muzeum puszczańskie w Zamczku Myśliwskim, oraz udajemy się do „Rezerwatu”, czyli części Puszczy, pozostawionej w stanie pierwotnym. Nie ma niestety już największej atrakcji Puszczy — Żubrów. Wyginęły pod kulami „kulturträgerów”.

W Puszczy warto pozostać dni trzy—cztery, aby móc ją poznać z jej wszystkimi osobliwościami, charakterystyczną florą i fauną. Poza to niezmiernie ciekawe są osady ludzkie, na polanach w głębi Puszczy porozrzucane.

28 km. z Białowieży do położonej na jej skraju Hajnówki przebywamy w jakie pół godziny, a po zwiedzeniu w Hajnówce Szkoły Przemysłu drzewnego i zakupieniu paru pamiątek ruszamy dalej i wkrótce trzęsiemy się po bruku Bielska Podlaskiego, kierując się na Białystok. Od Bielska droga wiele gorsza zato z przyjemnością widzimy, że na wielu kilometrach jest w przebudowie, i to gruntownej. Poza to widzimy, roboty przy drogach zupełnie nowych. Widać, że czynniki miarodajne, nie szcędzą trudu, aby stan dróg postawić na odpowiednim poziomie.

Mijamy Białystok, Sokółkę i Kuźnicę i wreszcie z odległości 16 km. z wyniosłego wzgórza widzimy cel naszej podróży, Grodno — a raczej w mgłę oddalenia, widne w blasku już kłoniącego się ku zachodowi słońca, wieże jego kościołów oraz masywy zabudowań. A jest na co patrzeć. Grodno oglądane z daleka ma swą własną, niezmiernie charakterystyczną sylwetkę — której, raz widzianej, nie zapomina się tak łatwo.

Za minut 20 winniśmy być na miejscu. Okazuje się jednak, że nie jest to taka prosta historia. Najpierw z górą kilometr długa objazdka po wykrotach części szosy, będącej w przebudowie. U końca jej pytam stojącego na drodze dozorca:

— A jakaż tam dalej droga?

— Droga, jak droga — wiadomo kiepskowata — brzmi odpowiedź.

Określenie „kiepskowaty” może oznaczać bardzo wiele. Droga może być całkiem znośna, albo też zupełnie zła. „Kiepskowata” okazała się niestety — wręcz okropną. Górna warstwa zmyta doszczętnie, a z pod niej szczyrzy się warstwa dolna, ułożona z głazów wielkości bochenka chleba razowego. 6 kilometrów „tego” przebywamy w dobrej godzinie, aż zmęczeni i strzęsieni z zadowoleniem zatrzymujemy się przed zamkniętym przejazdem na torze kolejowym do Suwałk. Pociągu jeszcze nie widać, więc rozglądam się. Obok nas stoi wcale przywoity wózek, w niezłego konia zaprzężony, a w nim dwie wcale niczego jejmościanki z wyglądu szlachcianki zaściankowe. Na wozie ponadto wielka zielona



Niemen pod Grodnem.

skrzynia, malowana w nader kolorowe kwiaty. Przyglądamy się sobie z zainteresowaniem. Po kilku chwilach wszczynam rozmowę, mimo woli zaciągając lokalnym akcentem:

— Ot kiedyż wielka skrzynia — pewnie dobra wiele w środku!

— Wiadomo: na wesele jedziem!

Na wesele — dobry znak — będzie nam się droga słała. Istotnie pozostałe 9 km. — doskonała świeża walcówka. Mkniemy jak wicher i oto jesteśmy na

przedmieściu Grodna. Stromy zjazd do Niemna, most na pontonach, stromy po haniebnym wprost bruku wyjazd na drugi brzeg — i jesteśmy na miejscu.

W Grodnie zatrzymaliśmy się dni kilka. Jest to bowiem miasto bardzo ciekawe i jest w nim co zwiedzać. Mało jest miast w Polsce tak zrosłych z Jej historją, jak Grodno. Oto wyniosły Farny kościół, dawniej po-jezuicki, wzniesiony na kilku kondygnacjach lochów rozległych, pełnych kości i trumien, ramionami sięgających innych kościołów i zamku, a jak legenda głosi, po pod Niemnem biegnących, aż do kościoła Franciszkanów na przedmieściu. Oto na urwistym brzegu Niemna Stary Zamek wzniesiony przez Witolda na starem grodzisku obronnym, które odpierało ongiś napady Krzyżaków i Rusi. Na resztkach tego zamku obecny gmach główny, zbudowany przez Batorego — świadek potęgi, upadku i zmartwychpowstania Rzeczypospolitej — dziś zruca obce naleciałości, aby w święto 10-lecia Jej wskrzeszenia zajaśnieć dawnym splendorem. Oto zamek Stanisławowski, niemy świadek tragedji Sejmu niemego i Ostatniego Rozbioru. Dziś jeszcze można oglądać salę owalną — uwiecznioną w „Rejtanie” Matejki. Oto miejsce obok drzwi, gdzie leżał Rejtan. Oto łoża, z której Dwór i dostojnicy przyglądali się rozgrywającej się przed ich oczami tragedji. Sceny z Trylogji Reymonta, jak żywe przesuwają się przed zadumanemi oczami wędrowca zabłąkanego wśród tych ścian, wspomnieniami brzemiennych.

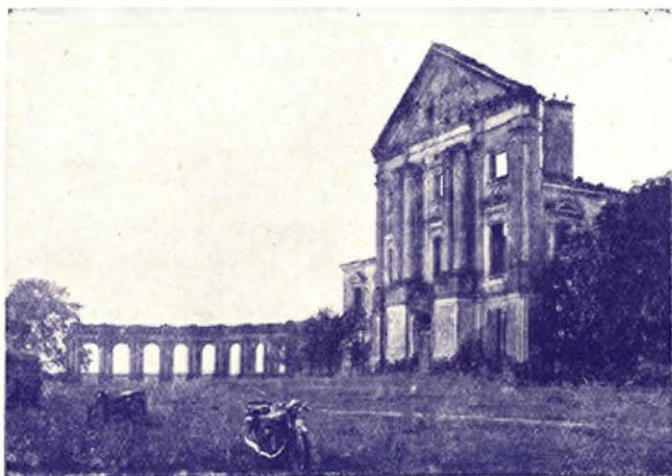
Warto też zwiedzić muzeum miejskie, zbierane umiejętną i mrówczą pracą kustosza Pana J.

Przy sposobności zwiedzamy okolice Grodna. Więc spacer motorem do Skidla, małej mięściny ks. Czetwertyńskich, oraz cały dzień spędzony w gronie mojej rodziny nad brzegami malowniczej, porośniętej olszyną meandrami wijącej się Kotry. Więc zwiedzenie Poniemunia gdzie Pani Słupść nie żabba — przyjmowała czy też witała Napoleona. Wreszcie uroczę wędrowki po brzegach Niemna. Motor oddaje nieocenione usługi.

Ostatniego dnia jedziemy do Druskienik 25 km. możliwej szosy do Jezior, potem drogą gruntową



Zamek Batorego w Grodnie.



Ruiny pałacu Sapiehów w Rozanie.



W Puszczy Rożańskiej.

18 km. do Porzecza, a stamtąd 18 km. b. dobrej szosy i oto jesteśmy w Perle Północnej Polski. Jeśli się odrzuci brzydotę architektury — pełnej motywów wschodnich i zamknie oczy na ludność tubylczą, rażącą niechlujnością i czarnotą, niespotykanego nigdzie w Europie stroju — to Druskieniki są śliczne i zeuropeizowane — nie będą w niczem ustępowały wielu sławnym stacjom klimatycznym na Zachodzie. Z tarasu Niemen wygląda majestatycznie i potężnie, a jest zarazem dziwnie swój „Niemen, domowa m ja rzeko!” woła Mickiewicz — i zaprawdę trudno chyba o stosowniejsze dlań określenie.

Drugi brzeg — to Litwa Kowieńska.

Czas upływa, a artykuł ciągnie się w nieskończoność. Spieszmy więc.

Następnego ranka wyruszamy w podróż powrotną do Kobrynia. Tym razem w tempie nader powolnym przez Wołkowysk, Słonim i Różanę, zmierzamy do celu odległego o 282 km. Drogi doskonałe — zatrzymujemy się tylko w Słonimiu na obiad, a w Różanie zbaczamy nieco, aby zwiedzić ruiny pałacu Sapiehów, poczem przez Puszczy Różańską — zupełnie odmienną charakterem od Białowieskiej, docieramy do Prużany, skąd już w niespełną godzinę zajeżdżamy przed ganek dworu wujostwa, gdzie zapadamy na tygodniowy zaśluzony odpoczynek.

Oto i koniec opisu wycieczki — bo przecież nie warto opisywać powrotnej drogi do Bielska.

Wycieczka dała nam kompletne spełnienie pokładanych nadziei. Niezmiernie ciekawa krajoznawczo — znakomicie wypadła pod względem sportowym. Nigdzie bowiem nie użyłem w takiej pełni prawdziwej przyjemności i emocji pędu, co na Poleskich długich, prostych i przeważnie, jak na nasze stosunki doskonałych drogach.

W ogólności niezmiernie bym polecał wycieczki indywidualne i zbiorowe na motorach w te strony. Możliwość warjantur jest tu nader duża. Przecież opuściliśmy zupełnie Nieśwież i Nowogródek, Wilno i Wileńszczyznę, Troki i jezioro Trockie, Ponary, wreszcie Lidę, Baranowicze i całą tak ciekawą i charakterystyczną Pińszczyznę.

Oczywiście nie wszędzie da się dotrzeć motorem, ale wszędzie niemal można podjechać do jakiegoś określonego miejsca, skąd końmi, koleją — czy parowcem można zwiedzić wiele miejsc krajobrazowo pięknych, a historycznie ciekawych. Sieć dróg bitych jest tu stosunkowo rzadka — istniejące jednak drogi są przeważnie bardzo dobre, co w wysokiej mierze podnosi urok sportowej strony wycieczek tu kierowanych.

Bielsko, w październiku 1928 r.

Dr. Inż. Michał Affanasowicz





Lampy samochodowe
DUPLO i TRIPLO
PHILIPSA

nie oślepiają.

Silne, jednak nieoślepiające światło
nie męczy wzroku kierowcy, dzięki
czemu unika się katastrofy.

Polskie Zakłady Philipsa S. A.
Warszawa, Karolkowa 36-44.



MINERVA

marka światowej sławy
o ustalonej reputacji

VARSOVIE - AUTOMOBILE, S. A.
W WARSZAWIE, UL. KOPERNIKA 4/6.

Zaprasza na próbę,
zwycięskiej w tegorocznym wyścigu alpejskim, nowej
MINERVY.



Wiązankowy Podarunek

Pani Fifa obudziła się w strasznym humorze.

Przedewszystkiem w sypialni, roztrzepaniec-Kazia tak potwornie napaliła, że pani Fifa w ciągu nocy budziła się pewno z pięć razy. A potem te święta... To była największa i najdotkliwsza bolączka pani Fify. Bo niby wszystko się składało na to, że święta czarownie miną w Zakopanem trochę u Trzaski, trochę u Kasprowicza i trochę na... skocznicy, a tu jakby na złość wszystko prysnęło przez to, że Ludwik ma „kłopoty materjalne” i niestety w żaden uczciwy sposób nie może sobie pozwolić na wyjazd do Zakopanego.

I właściwie o czym mówić z takim człowiekiem, z takim embrionem męskości, który nie potrafi nawet tyle zarobić, żeby móc wysłać żonę na miesiąc do... Zakopanego. Już nie do Davos, nie do St. Moritz, ale do tego pocziwego kopciuszka-Zakopanego, gdzie przecież tylko w zimie, tylko podczas Bożego Narodzenia można spotkać trochę możliwych nie rażących specjalnie osób.



Naprzykład w ubiegłym roku poznała tam pani Fifa przemiłego młodzieńca. Pił alkohol jak wyaranzowany marynarz, jeździł na nartach jak urodzony alpinista, tańczył black-bottoma niczem bóstwo Terpsyhory, a pozatem baśniowo wiązał krawaty i był niemowlęco, rozkosznie głupi.

Spędzała z nim pani Fifa całe dni, jakby wcale męża nie było. Jakby pani Fifa nie była żoną dyrektora Departamentu ministerstwa N., a... a poprostu kochaną, przemiłą panną na wydaniu.

Trochę się pan Ludwik krzywił, że żonę widuje tylko przez parę minut dziennie, ale cóż było robić...

Potem trzeba było Zakopane opuszczać, bo i... urlop się skończył i pieniądze także.

Pożegnanie było przepiękne, pani Fifa z trudem hamowała łzy. Pan Artur (tak się młodzian nazywał) przybiegł na dworzec z olbrzymią wiązką czerwonych storczyków, patrzył przytem w oczy pani Fify nader czule, jednocześnie szepcząc jej dyskretnie jakieś słówka, grupka odprowadzających znajomych uśmiechała się dyskretnie, mąż ponsowiał i zdradzał wyraźną ochotę wyrzucenia młodziana przez szerokie okno pullmana na dworcowy peron. Wreszcie lokomotywa fantazyjnie gwizdnęła, konduktorzy coś niemiłego wrzasnęli i... Tak się rok temu rozstała pani Fifa z panem Arturem.

Przez ten rok dużo rzeczy zmieniło się, bodaj pod pięknymi, zawsze lśniącymi źrenicami pani Fify ukazał się cień... „kurzych łapek”, małżonek-dyrektor otrzymał prawie sto złotych renumeracji. Przez rok chadzało się do „wytwornych” kawiarni, z głębi duszy zazdrościło się kobietom, które mają bogatych mężczyzn, nocami śniło się o maleńkiem, eleganckim aucie, ale przedewszystkiem przez okrągły rok marzyło się i we śnie i na jawie o... panu Arturze, który był taki uroczy, tak bajkowo ciekawy, a który niestety przepadł niczem kropla wody w morzu. Nic się o nim nie można było dowiedzieć, mimo niezwykłych wysiłków pani dyrektorowej.

I dzisiaj właśnie, pani Fifa obudziwszy się dość późno leżała rozmyślając o... uroczym młodzieńcu.

Koło południa pani Fifa wyszła na miasto. Znać było nadchodzące święta. Na ulicach tłumy, w sklepach tłumy. Ludzie podnieceni, zaferowani, gwar, ruch, wszystko jakby na złość pani Fifie.

Wróciła do domu zdenerwowana.

Mąż już także był.

— Kupowałaś co?

Pani Fifa udała zdumienie.

— Ja???

Mąż zerknął niepewnie.

— Przecież... jutro... wigilja... coś trzeba zrobić, przyszykować, może kto przyjdzie...

Pani Fifa obojętnie wzruszyła ramionami.

— A niech przychodzi kto chce, zaraz Kazi powiem, żeby wszystkich zawiadamiała, że niema nas w domu.

— No... tak... ale już zapowiedział swą wizytę vice-minister, przecież tak nie można kochanie, chyba rozumiesz, że...

— Nic nie rozumiem i nie chcę rozumieć. Niko- go przyjmować nie będę!

Pan Ludwik zerknął na żonę raz, drugi, potarł nerwowo czoło i skierował się ku drzwiom. Nagle przy samem wyjściu zatrzymał się.

— Prawda, zapomniałbym, dzwonił do mnie ten wiesz... ten z Zakopanego, pan Artur.

W oczach pani Fify zawirowały zielono-purpurowe spirale, a serce zaczęło tłuc się niczem opętane.

— Kto???

— No pan Artur, przecież chyba przypominasz go sobie. Ten, z którym tyle tańczyłaś w Zakopanem.

— No i czego on chciał? — indagowała dalej pani Fifa, starając się opanować drżenie głosu.

Dyrektor usiadł wygodnie w fotelu i zapalił papierosa.

— Nie wiem dokładnie, bo nie chciał mi przez telefon powiedzieć. Mówił tylko, że ma jakiś dość ważny interes do mnie i że chce się ze mną koniecznie zobaczyć. Proponowałem żeby jeszcze dzisiaj przyszedł do ministerstwa, ale niemógł, będzie jutro przed południem. To wszystko, a prawda... pozdrowienia dla ciebie!

Pani Fifa osunęła się bezwolnie na tapczan. Przed oczami radowała się słoneczna wiosna, po plecach poważnie to znów frywolnie wędrowały bataljony rozkosznie lehcących mrówek, a serce...

— To jutro przyjdzie do ciebie?

Zapytała z niby obojętną miną.

— Tak. Jutro. Jestem z tego bardzo niezadowolony, bo jutro wigilja więc urzędujemy tylko do południa, a jak przyjdzie i zacznie gadać...

Buzia pani Fify przyoblekła się już w spokojną, zimnie obojętną maskę.

— A może zaprosiłbyś go na kolację wigilijną?...

Cisza...

Gra była odważna, szaleńcza, ale... czego się nie robi dla kochanego człowieka, dla człowieka, którego się nie widziało aż rok, a który tak świetnie tańczy, tak....

Dyrektor nerwowo przecierał okulary.

— Jeżeli uważasz kochanie, że dobrze będziemy się czuli w jego towarzystwie — bardzo chętnie, chociaż....

Ale pani Fifa już nie ustępowała, już czuła swą przewagę.

— Tak, tak, poproś koniecznie.

Cała noc minęła bez snu. Całą noc migąca pod powiekami zamkniętych oczu pani Fify twarz... Artura. Snuła się piękna nitka wspomnień, rodziły się obrazy czarownej przyszłości. W rezultacie pani Fifa wstała o godzinie 8-ej rano, co było wypadkiem zdecydowanie niezwykłym, z bolącą głową, z nerwami rozstrzęsionymi do ostatecznych granic.

Mąż pojechał do biura, a złe godziny dłużyły się coraz bardziej, jak gdyby właśnie dzisiaj, namyślnie, na złość!

Wyszła na miasto. Toczył się przez gwarne ulice pusty, świąteczny hałas. Ludzie śmieli się, cieszyli, niewiadomo z czego i dlaczego. Pani Fifie także było radośnie, upojnie, słonecznie. Nie przygnębiała jej ani cementowa, ponura szarzyzna zimowego przedpołudnia, ani mroźny, złośliwie pod nurki wkradający się wicher, ani nic, nic....

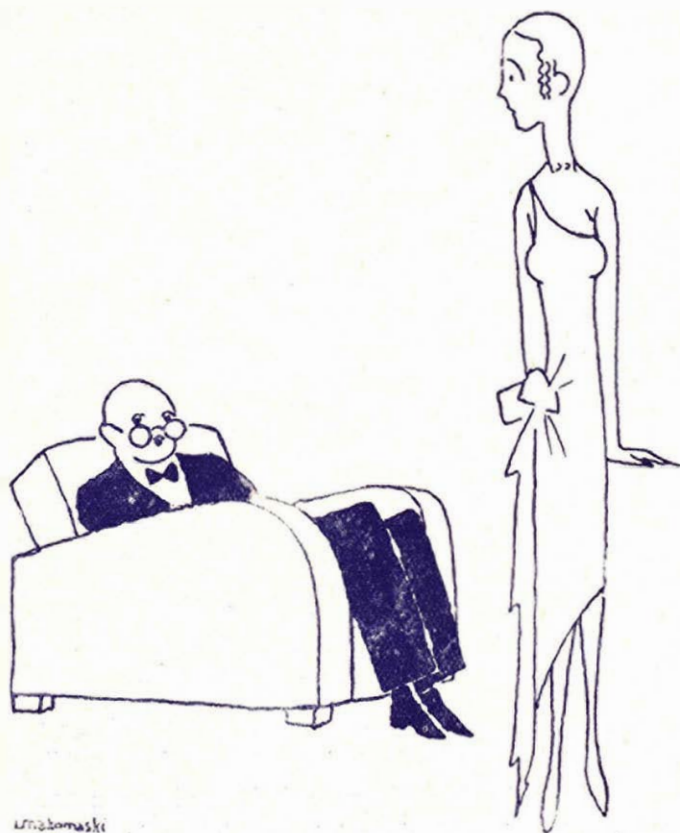
O godzinie 12-ej pani Fifa nie miała już ani grosza z przeznaczonej na świąteczne wydatki sumy, ale zato w kuchni i w stołowym, w saloniku i w gabinecie piętrzyły się całe stosy przeróżnych sprawunków, przeróżnych świątecznych doskonałości.

Zadzwoiła do męża.

— Tak, to ja... Właśnie przyszedł?... może poprosisz go do telefonu, chciałabym sama go zaprosić,... no więc dobrze, czekam.... Dzień dobry panie Arturze.... przepraszam, to pan jest wstrętny i wogóle potworny... tyle czasu... przecież okrągły rok... no, no... wy zawsze macie ten niezwykły talent... jak z nut... zresztą wytłumaczy się pan osobiście, proszę przyjść do nas na t. zw. „wigilijną ucztę”, zupełnie szczerze i poważnie,... będę strasznie zadowolona, powtarzam „s t r a s z n i e”. Do zobaczenia.

Słuchawka nie upadła, a wprost — spłynęła na widełki aparatu. A serce łomotało coraz głośniejsze, coraz radośniej.

O godzinie 5-ej wszystko już było przyszykowane do wigilijnej wieczerzy, nawet pod obrusem nakrywającym stół leżała odrobinka... siana. Bo tak radosnej wigilji pani Fifa już dawno nie przypomi-



nała sobie. Pewno od jakichś dwunastu lat... Od dąty zamążpójścia.

Teraz rozpoczął się najgorszy okres — wyczekiwania.

Pani dyrektorowa w aksamitnym poemacie, z pażowską główką wprost przyłgnęła do szyby. A na dworze już rozlał się atrament nocy, już rozrzażyły się anemiczną światłością dwurzędę łukowych latarni, a litościwy Pan Bóg jakgdyby na przypomnienie ludziom, że jednak jest Boże Narodzenie, zima, etc. synął gdzieś z czerni śniegowemi płatkami.

W stołowym zegar tykał miarowo, nudnie, z kuchni dobiegał przytłumiony gwar smażenia, pieczenia, gotowania, szcęk talerzy, stukot naczyń, cała przedwigilijna symfonia. Ale serce biło głośniejsze. Serce biło jak hejnał radosny, zdawało się, że wyskoczy z piersi i zaleje cały pokój jasnością rozplamionej, młodzieńczej krwi. Ta krew w pani Fifie pędziła

warjackimi strumieniami, jak burza, jak spieniony potok górski.

Już zaraz, niedługo, wejdzie, stanie tam... w ramie tych drzwi... młody, zgrabny, smukły, kochany..

A potem?... Potem będzie tak, jak on zechce....

Przed domem zatrzymała się „urzędowa” limuzyna męża. Pani Fifa odskoczyła od okna. Jeszcze mógłby zauważyć i zbyt nioby... przeszła do saloniku i usiadła przy pianinie.

Zaraz powinni tu być. Drugie piętro.

Mimowoli zaczęła brzdąkać nerwowo jakąś melodję.

Dzwonek!!!

Kazia otwiera drzwi. Cisza, teraz widocznie rozbierają się. Pani Fifa ze zdumieniem spostrzegła, że ręce jej oparte o klawisze pianina trzęsą się niczym w febrze.

W jadalni słycać ciężkie, posuwiste kroki męża... ale On! Pewno jeszcze nie zdjął futra.

W saloniku rozbłysnął wielki żyrandol.

W drzwiach stał pan Ludwik.

— Ale piękna dzisiaj jesteś Fifuchno — konstataował z uśmiechem — spóźniłem się trochę, bo byliśmy na „rybce”, no ale teraz możemy już siadać do kolacji....

Serce pani Fify przycichło.

— Aaa... pan Artur?

Mąż zachnął się gniewnie.

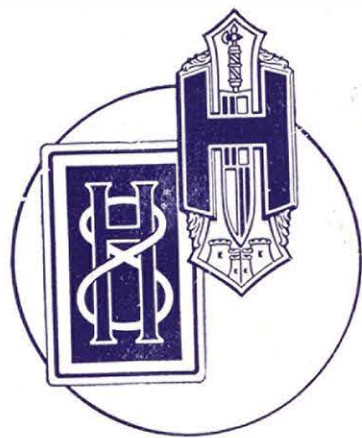
— Lepiej nie pytaj. Ten typek przyszedł do mnie tylko poto, żeby mu jako dyrektor departamentu dopomógł do przemycenia bez cła 50 nowych samochodów. Okazuje się, że to jakiś agent. Jak mu odmówiłem, to powiedział, że dziękuje za kolację u nas, boby się zanadto nudził w twojem i moim towarzystwie. Kazałem Franciszkowi spuścić go ze schodów. To przecież zwyczajny hohstapler. Oj małeńka, małeńka z ludźmi trzeba dzisiaj ostrożnie.... Ale, siadajmy do kolacji, prawda to twój podarunek gwiazdkowy.

Wyjął z kieszeni płaskie, pudełeczko safianowe.

Ale pani Fifa nic nie widziała, bo w oczach zebrało się tyle łez i... wogóle jakiś czort strasznie się awanturował i szydził....

W. Wirch Popławski.



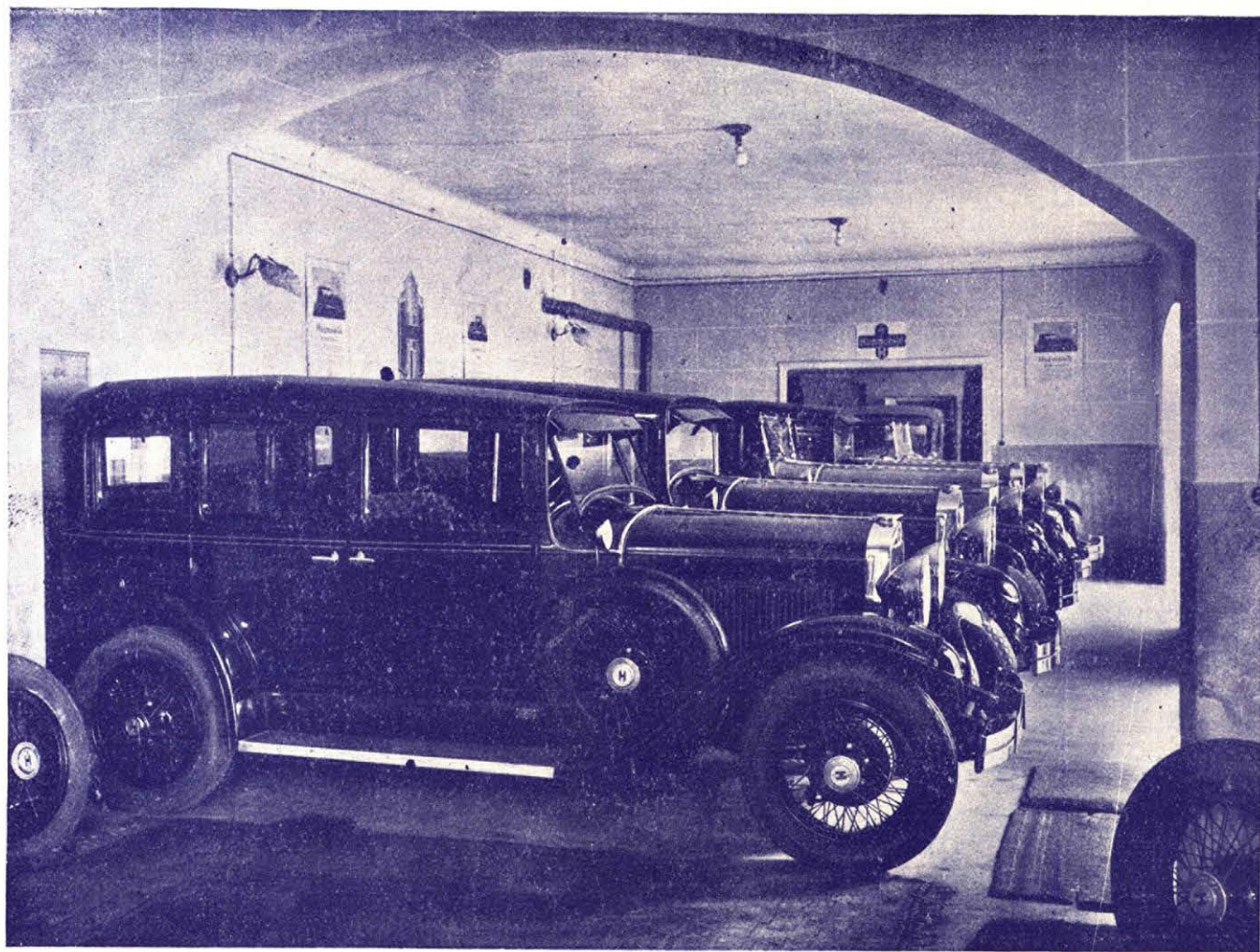


NOWE MODELE

1 9 2 9

r o k u

HUPMOBILE



SALON WYSTAWOWY: WARSZAWA, FOKSAL 12, TEL. 91-55.

Jeneralna Reprezentacja na Polskę i w. m. Gdańsk

Towarzystwo Importu Samochodów Amerykańskich

„HUPMOBILE“ Sp. z ogr. odp.

Adres telegr.: „HUPMOBILE — WARSZAWA“.

Wszystkie części zamienne stale na składzie.

KIEROWCZYNIÉ POLSKIE W KARYKATURZE.



2



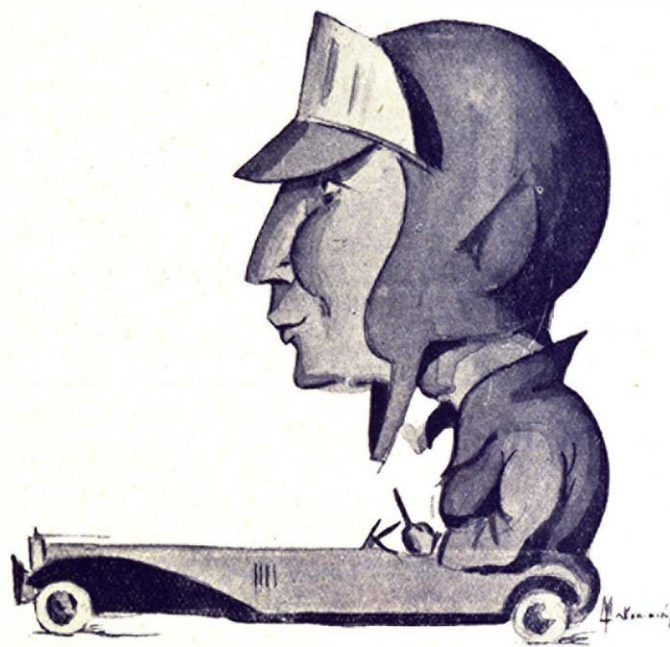
1



3

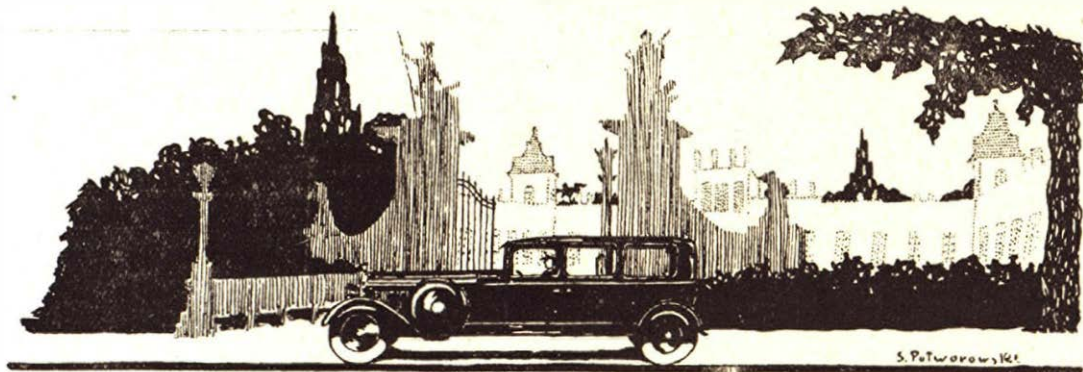


4



5

1. Pani Emilia Jędrzejewiczowa. 2. Dr. Zofja Sadowska. 3. Pani Marja Koźmianowa. 4. Pani Anna Podhorońska. 5. Pani Helena Hallerowa.



T a k s ó w k a

Jak wszystkie znakomite pomysły tak i ten urodził się niespodziewanie, jakgdyby z powietrza. Dwaj nierozłączni przyjaciele panowie Jan Broński i Kazimierz Szczurka szli na spacer w stronę Parku Skaryszewskiego. Panowie Broński i Szczurka znali się ze sobą przeszło pięćdziesiąt lat. Oczywiście, w ciągu tak długiego czasu koleje ich życia układały się rozmaicie. Bywały okresy, że się nie widywali i po kilka lat, a nawet ostatni najdłuższy rozciągnął się do okrągłego dziesięciolecia. Wojna zatrzymała pana Brońskiego w Rosji, a Szczurka przeżywał ją w Warszawie i spotkali się dopiero w 1924 roku w chwili, gdy sytuacja obu nadwyrężona przez wstrząsy wojenne, zaczęła się już poprawiać. Dzięki temu, powitanie obeszło się bez melancholji. I okazało się o.razu, że dziesięć lat rozłąki nie wywarło najmniejszego wpływu na ich psychikę. Byli tacy sami jak wówczas, kiedy się rozstawali. Żaden nie miał tego wrażenia, że drugi zbyt się postarzał. Nie wdając się w rozwlekłe opowiadania przeżyć, któreby wymagały mnóstwa wyjaśnień, przeszli od razu do tematów, jakie nasuwała im rzeczywistość. Obcowanie duchowe wtedy dopiero jest rozkoszne, gdy obie strony mówią jedno i to samo. Panowie Broński i Szczurka różnymi słowami mówili jedno i to samo i dzięki temu mogli godzinami z przyjemnością ze sobą rozmawiać.

Obaj byli urzędnikami i obaj posiadali pewne zasoby pieniężne, które im pozwalały nie zależeć od posad. Broński owdowiał jeszcze przed wojną a Szczurka był starym kawalerem. Stosunkiem ich kierowały pewne prawa, które po pięćdziesięcioletnim doświadczeniu okazały się bardzo korzystnymi dla utrwalenia przyjaźni. Przedewszystkiem, nigdy nic nie wymagali od siebie nawzajem, następnie, z chwilą gdy się nie widywali, przestawali od razu o sobie myśleć i wreszcie we wzajemnych rozmowach byli niesłychanie dyskretni. Nie poruszali nigdy swego stosunku do kobiet.

To nawet przybrało już pewną formę obłudy. Zdarzało im się nieraz przyglądać jednej i tej samej kobiecie, ale nie było wypadku, żeby któryś w takim razie powiedział, że ją uważa za ładną, albo ponętą. Tak upłynęły im dwa lata, aż do niewyróżniającego się niczem napozór dnia, w którym tajemnicze przeznaczenie zaprowadziło ich na wiadukt mostu Poniatowskiego. Był to zresztą dość częsty kierunek ich spacerów. I ponieważ zazwyczaj, albo jeden albo drugi gdy się znajdowali mniej więcej w połowie wiaduktu, wszczynał niezmiennie rozmowę na temat, jak to będzie wyglądało, gdy po obu stronach staną szeregi wielkich, zwartych kamienic, więc w końcu zagrozili sobie, że pierwszy, który ten temat jeszcze raz poruszy płaci karę. Wskutek tego, na wysokości ulicy Czerwonego Krzyża obaj umilkli. I co było dziwniejsze, obaj doświadczyli uczucia pustki w mózgu. Nie wiedzieli, o czym mówić. Uszli tak kilka kroków i nagle Broński odezwał się niespodziewanie:



... taksówka to dobry interes.

— Wiesz ty, że taksówka, to dobry interes.

— Ja już nieraz o tem myślałem — odparł Szczurka.

— Myślałeś? — ucieszył się Broński.

— Nietylko myślałem, ale i liczyłem. Można mieć kilkaset złotych miesięcznie.

— Dobry procent!

— Niezawodny. Interesy oparte na ruchu są zawsze znakomite.

— No więc, co tu długo gadać. Kupmy do spółki taksówkę.

— Kupmy!

Wspólność zaciekawień i myśli obu przyjaciół wyszła na jaw dopiero wieczorem, gdy zasiedli przy biurku, celem rozpatrzenia całej sprawy. Okazało się, że i jeden i drugi mieli wszystkie jaknajdokładniejsze informacje i co ważniejsze podobno poglądy na różne marki samochodów. Nazajutrz, od samego rana można już było przystąpić do realizacji projektu.

Los poparł zamierzenia panów Brońskiego i Szczurka zsyłając im doskonałą okazję w postaci nowiuteńkiego samochodu, który mogli nabyć za stosunkowo niską cenę. Była to również taksówka. Właściciele pozbywali się jej, gdyż liczba ich sięgająca szesnastu osób, wśród których znajdowały się małe sieroty, wymagała tak skomplikowanej księgowości, że to pochłaniało dochody. W kilkanaście dni po powzięciu decyzji panowie Broński i Szczurka mogli dokonać w samo południe uroczystego aktu wypuszczenia swojej taksówki na miasto. Powierzali ją nieznanemu szoferowi, ale nale-

ży oddać tę sprawiedliwość losowi, że jeśli chce komuś okazać usługę, to już nie wyświadczy jej połowicznie. Poza okazją więc taksówki nowi przedsiębiorcy znaleźli okazję dodatkową w osobie szofera. Był to młody człowiek posiadający znakomite świadectwa i nad wyraz sympatyczny. Jeden z głośnych filozofów amerykańskich twierdził, iż dla właściciela domu daleko ważniejszą rzeczą jest znać przekonania religijne lokatora, niż stopień jego zamożności. Tej samej zasady trzymali się panowie Broński i Szczurka. Nie dobre świadectwa były tak przekonujące, tylko osobiste wrażenie z rozmów, jakie prowadzili z panem Witoldem Zalesińskim, poddając go pewnego rodzaju moralnemu egzaminowi. Otwarty, szczerzy, prosty, inteligentny, Zalesiński zdobył sobie ich najzupełniejsze uznanie i zaufanie. Co prawda, Szczurka miał jedno zastrzeżenie.

— Za przystojny.

Gdy je wypowiedział jednak, Broński wzruszył ramionami.

— Trudno na szofera wybierać pokrakę.

— Wolałbym żonatego.

— Żeby się do domu śpieszył — roześmiał się ironicznie Broński.

— A ten może dziewczyny zadarmo wozić po mieście.

Broński machnął ręką, wyrażając tym gestem, że ze Szczurką nikt nie dojdzie do ładu. Zresztą, umowę zawarli i zapóźno było na zastrzeżenia.

Pierwsze dni przeszły ich najśmielsze oczekiwania. Taksówka wykazywała nadspodziewane dochody. Pan Szczurka obliczał już, że jeżeli tak pójdzie dalej, a nie było powodu do przypuszczenia, żeby nie szło, to wyłożony przez nich kapitał wróci się o trzy miesiące wcześniej, niż przypuszczali. Ponadto osobiście pan Szczurka do zysków musiał doliczać i pewne drobne oszczędności, które sięgały jednak kilkunastu złotych miesięcznie, a pomnożone przez dwanaście równały się już kilku dolarówkom. Bo pan Szczurka sam przestał zupełnie jeździć taksówkami. Jeździć własną i płacić samemu sobie, nie miało sensu, a jeżdżenie innemu stawało się popieraniem konkurencji. Pilnował się więc, żeby się nigdy nie śpieszyć i chodził zawsze piechotą. Ale zarazem wyrabiała się w nim konkurencyjna zawiść. W świąteczne i dzyste dni, gdy obszedłszy kilkanaście ulic, nie widywał na stacjach taksówek, irytował go ten nadmierny ruch. Prawdziwą przyjemność by mu sprawiło, gdyby tylko jeden jedyny ich samochód krążył po mieście. Kształtna maszyna zbudziła w jego starokawalerskiej



Rozmaicie bywa. Czasami ludzie jeżdżą więcej czasem mniej.

duszy instynkty ojcowskie. Zaczynał się do niej przywiązywać jak do córki.

I oto nagle, pewnej przygodnej niedzieli, gdy już się zaczynały spacerować podmiejskie, szczęśliwa taksówka, która powinna była tego dnia przynieść niebywałe jakieś sumy, przyniosła dochód tak mizerny, że dla rozmiłowanego w niej pana Szczurki stało się to już przykrością uczuciową. Następnej niedzieli powtórzyło się to samo zjawisko. Potem gwałtowny spadek zaznaczył się w jednym z powszednich dni, w środku tygodnia. Broński, któremu Szczurka zwrócił uwagę na to dziwne zjawisko, zbagatelizował je z niezrozumiałą obojętnością.

— Rozmaicie bywa. Czasami ludzie jeżdżą więcej, czasem mniej.

Szczurce to nie wystarczyło. Z doświadczenia już wiedział, że bywały dni gorsze i lepsze, w każdym jednak razie najłabsze nawet dni normalne nie wykazywały tak gwałtownych różnic. Zrodziło się w nim przykre podejrzenie, że się pomylili co do uczciwości szofera. Postanowił go sprytnie wy badać. Przyjaciela w to nie wtajemniczał, gdyż go uważał za zbyt miękkiego człowieka, który zawsze starał się wszystkie zatargi łagodzić.

Badanie nie było trudne. Pan Zalesiński od razu opowiedział prawdę. I ta prawda była w cynizmie swoim tak ohydna, że Szczurka w jednej chwili stracił wiarę w uczciwość ludzką. Broński, sześćdziesięcioletni, z którym się znali od wstępnej klasy i w którego kryształowy charakter przez pięćdziesiąt lat nie wątpił, miał jakąś dziewczynę i woził ją za miasto ich taksówką z wyłączonym licznikiem. Zalesiński sam był tem zgorzsony. Zauważył nawet ironicznie, że gdy się panu Brońskiemu kobiet chciało, mógł sobie bardziej odpowiedniejszej wieki i młodszej poszukać. Bo ta była młoda, najwyżej dwudziestoletnia dziewczyna. Pracowała u fryzjera, bo już nieraz wystawał przed sklepem. Gwałtownym wstrząśnieniem moralnym towarzyszył zawsze u pana Szczurka silny rozstrój żołądka. Dwa dni ciężko przechorował, ale to go uchroniło od jakiegokolwiek fantastycznej awantury z Brońskim. Gdyby przyjaciel nawinął mu się przed oczy bezpośrednio po rewelacjach szofera, Szczurka byłby go conajmniej spoliczkował. Nie chodziło tu o kilkadziesiąt złotych. Dla Szczurki nadużycie rozkładało się na całe pięćdziesiąt lat, w ciągu których uważał Brońskiego za nieskazitelnie uczciwego człowieka. I darować mu nie mógł dwudziestoletniej dziewczyny. Nie dlatego, żeby był sam przesadnie cnotliwy, albo wystygły ze wszystkich pożądań. Żył w nim zmysły i pewną głęboką przyjemność, z którą się z nikim nie dzielił sprawiało mu stwierdzenie faktu, że siły nie zawodziły go jeszcze. Ale pociągały go tylko kobiety dojrzałe. Lubowanie się w podlotkach uważał teoretycznie za zwyrodnienie. Wprawdzie panna od paznokci nie była bezwzględnie pod-

lotkiem, w stosunku do Brońskiego, jednak można ją było za podlotka uważać. Więc linja upadku przyjaciela przedstawiała się panu Szczurce jasno. Od rozpusty — do nieuczciwości.

Po dwóch dniach choroby czuł się tak osłabiony, że nie miał siły na prowadzenie przykrych rozmów. Dowiedział się natomiast, że Broński znów przez całe jedno popołudnie obwoził swoją panienkę po podmiejskich letniskach. Najgorsze było to, że ochłonawszy z pierwszego oburzenia pan Szczurka wyczuwał ze wstydem w duszy pewien lęk przed rozprawą z przyjacielem. Z natury był łagodny i nieśmiały i nieraz w życiu rezygnował ze swoich praw i pretensyj, aby tylko uniknąć niemiłych zatargów. Zdawał sobie jednak sprawę, że pomijać milczeniem tak jaskrawego wybuchu nie mógł. Pod wpływem wewnętrznej rozterki duchowej tak stracił wiarę we wszystko, że i opowiadanie szofera zaczęło budzić w nim wątpliwość. A może kłamał i wymyślił całą tę historję, żeby pokryć własne nadużycia? Zastanawiając się nad tem, doszedł do wniosku, że na zasadzie oskarżenia szofera nie mógł jeszcze wszczynać awantury z przyjacielem. Postanowił zbadać rzecz własnymi oczami i przedewszystkiem zacząć od kazania tej jakiejś pannie, która jakoby pchała Brońskiego do zguby. Myśli tej chwycił się z przyjemnością, ponieważ pozwalała mu na odłożenie przykrych rozmów. I tego samego dnia jeszcze wybrał się pod wskazanym adresem do fryzjera. Pracowała tam rzeczywiście panna, której wygląd ściśle się zgadzał z opowiedzianym mu przez Zalesińskiego rysopisem. Ale wywarła ona na nim wrażenie istoty tak dziecinnej, jeszcze i skromnej, że pogład jego na pchanie do zgu-



Poraz pierwszy w życiu zajął się pielęgnowaniem paznokci.



... wyszła zamąż za szofera ...

by musiał ulec zasadniczej zmianie. Już jeżeli kogoś, to właśnie stary rozpustnik Broński mógł do zguby pchać to dziecko. I pan Szczurka postanowił przeciwdziałać. Poraz pierwszy w życiu zajął się pielęgnowaniem paznokci. Ale zato jakgdyby chcąc całą przeszłość odrobić poddawał się tym zabiegom coraz częściej. W pierwszym tygodniu dwa razy, w drugim trzy, w trzecim cztery i wreszcie stał się co-

dziennym gościem we fryzjerni. Panna Halina udawała już tylko oczywście, że mu obcina i lakieruje paznokcie, bo gdyby chciała to wykonywać z normalną sumiennością, to pan Szczurka wogóle już by pałców nie miał, ale dzięki tym codziennym wizytom znajomość z panną Haliną mogła się przenieść poza fryzjernię. Wreszcie, pewnego dnia pan Szczurka trochę zmieszany i zawstydzony zwrócił się do Zalesińskiego z prośbą o zachowanie tajemnicy w pewnej sprawie, zwłaszcza przed Brońskim. I gdy szofer mu przyrzekł milczeć jak grób pojechali na spacer z panną Haliną, oczywiście nie włączając licznika. Rozkoszne te spacerki trwały kilka miesięcy. Panna Halina musiała rzucić posadę u fryzjera, bo mogła prowadzić życie podwójne, ale na potrójne już jej brakło czasu. Przysięgła panu Szczurce, że już dawno zerwała wszelkie stosunki z Brońskim. Dla pana Szczurki była to wiadomość wielce radosna, którą psuła jednak coraz głębsza melancholija Haliny. Wciąż robiła Szczurce wyrzuty, że ją sprowadził z drogi pracy i złamał jej życie. Pan Szczurka czuł się w głębi duszy wobec niej winnym i dał jej z resztek swych kapitałów parę tysięcy złotych na wynagrodzenie krzywdy. Mniej więcej w tym samym czasie zrobił to i Broński. Wtedy Halina wręczyła pieniądze Brońskiemu, a Szczurki Brońskiemu i kupiwszy rozklekotaną taksówkę wyszła zamąż za szofera Zalesińskiego.

Włodzimierz Perzyński.

DERMATOIDY do samochodów

WYJĄTKOWEJ JAKOŚCI

Bogaty dobór kolorów i deseni

FRANK REDDAWAY, Warszawa, Królewska 39. Telefon 17-90.



„ARGO” OPONY i TAKSOMETRY

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA, CHMIELNA 116, TELEFON 416-12

Adres telegraficzny: „TAKSOMETR”.

Wylączna sprzedaż:

Liczników-taksometrów „ARGO”,
Aparatów kontrolujących „AUTOGRAPH”,
Liczników bilardowych

Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe

WARSZTATY REPERACYJNE LICZNIKÓW. MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI,
WULKANIZACJA OPON I DĘTEK NAJNOWSZYM SYSTEMEM





TEL 111-71

**Pierwszorzędny materiał
2-4-6 cyl. osobowe**

**Patentowane resorowanie
(ruchome osie)
4-6 tonn cięż. Autobusy**

CENTRALA:
TATRAAUTO, WARSZAWA,
AL. JEROZOLIMSKIE 14, TEL. 409-22
i 213-69, ODDZIAŁY: TATRAAUTO POZNAŃ, UL.
KANTAKA 7, TEL. 40-24, KAROL KÜSTER I S-WIE, ŁÓDŹ,
PIOTRKOWSKA 165, TEL. 7-22, INŻ. WOLSKI I CZERWIŃSKI, LUB-
LIN, UL. KAWIA 12, TEL. 8-86, J. CICHY, CIESZYN, UL. RÓŻANA 1, TEL. 136.
AUTOMOTOR, KRAKÓW, UL. SMOLEŃSKA 33, TEL. 153. AUTOMOTOR, LWÓW,
ULICA BATOREGO 34, AUTOTECHNIK: ALEKSY JESIPOW ŁUCK, JAGIELLOŃSKA.



Uroczystość zamiany znaku drogowego na szosie w Jabłonie.

Nowe ostrzegawcze znaki drogowe.

Przed kilku miesiącami Automobilklub Polski zawarł z Ministerstwem Robót Publicznych umowę, w której zobowiązał się zamienić wszystkie znaki drogowe w całej Polsce na znaki nowego typu, ustalonego przez Międzynarodową Konwencję Drogową, podpisaną w Paryżu w kwietniu 1926 r. W zamian za to Automobilklub Polski uzyskał od Ministerstwa R. P. wyłączne prawo umieszczania ogłoszeń i reklam na tych samych słupach, na których wiszą znaki drogowe.

Dla wykonania powyższej umowy Automobilklub Polski powołał do życia specjalny Wydział Drogowy, który, po niedługim stosunkowo okresie prac wstępnych i organizacyjnych przystąpił ostatecznie do właściwego swego zadania, to jest do wymiany znaków drogowych.

W niedzielę 2 grudnia odbyła się w Jabłonie symboliczna uroczystość zamiany znaku drogowego, w obecności przedstawicieli Ministerstwa Robót Publicznych i Automobilklubu Polski. Obecni byli: p. nacz. Rappe, jako przedstawiciel Ministerstwa, prezes A. P. p. hr. Raczyński, prezes Komisji Sportowej A. P. p. Regulski, Wice-prezes A. P. p. Fuchs, sekretarz generalny A. P. p. Sznarbachowski, kierownik Wydziału Drogowego A. P. p. Brykalski, delegaci okręgowej dyrekcji Robót Publicznych oraz członkowie A. P.

Załączone zdjęcia przedstawiają moment zdejmowania starego znaku drogowego oraz uczestników uroczystości, zgrupowanych obok nowego znaku.

Lutowanie żelaza w automobilizmie

Pęknięcia i złamania części motorów samochodowych zdarzają się dość często — powodując bardzo przykre dla automobilistów konsekwencje, — a często niebezpieczeństwo zdrowia i życia. Wskazaniem by tedy było, zastanowić się nad sposobem szybkiego i praktycznego łączenia złamanych części motorów.

Jedyną metodą spajania, — jakiej można użyć na prowincji i w podróży — jest lutowanie. O ile zastosowanie sposobu tego do części z miedzi, cynku, mosiądzu, etc. — jest łatwe, — o tyle lutowanie części żeliwnych przedstawia pewne trudności — gdyż zlutowanie zapomocą zwykłego lutu twardego — nie daje trwałego połączenia, — dopiero przy użyciu pa-

sty „lutoninu“ (produkowanej w Warszawie) można uzyskać trwałe i silne połączenie.

„Lutonin“ — jestto pasta wazelinowa, złożona z proszków chemicznie czystych metali, — następnie tlenków metali, oraz ciał redukujących, — czyli odbierających tlen. W temperaturze topienia lutu twardego t. j. 750 — 800° C. zachodzi pomiędzy „lutoninem“ i lutem, — reakcja chemiczna, — wynikiem której jest silne spojenie obu złamanych części. Na dobro tego sposobu lutowania, należy jeszcze zapisać to, iż wobec tego, iż samo żeliwo (żelazo lane) nie bierze udziału w reakcji (jak np. przy samorodnym spawaniu) — zostają cząstki żeliwa w spokoju — wobec czego t. zw. napięcia drobinowe nie powstają, na-

stępstwem czego, spojenie jest bardzo silne, a w złamanem i zlutowanym miejscu, powtórny przełom jest niemożliwy. Próbowano np. rozbić zlutowane koło zębate (jak rycina) przez wbijanie klina drewnianego w środek koła. Otóż przełom utworzył się w innym miejscu, a miejsce zlutowane nie rozluźniło się.



Rys. 1.

Rys. 1. Imadło zlutowane przy pomocy „luttoninu“ dłuższy czas w użyciu po zlutowaniu. Rys. 2. Koło zębate zlutowane w kilku miejscach przy pomocy „luttoninu“.



Rys. 2.

Użycie „luttoninu“ jest tak proste, iż każdy kierowca samochodowy, wzgl. właściciel samochodu, o ile sam kieruje, może łatwo lutować, mając do dyspozycji, ognisko kowalskie.

Obie powierzchnie przełomu, trzeba najpierw mechanicznie oczyścić zapomocą drucianej szczotki, potem zaś oczyścić je kwasami od ewent. utlenionej warstwy, a po zmyciu i osuszeniu, posmarować obie powierzchnie, cienką warstwą „luttoninu“. Następnie należy obie części złożyć tak ściśle, by szczelina utworzona przez przełom, była jak najmniejsza. Przedmiot należy związać silnie drutem, by przy lutowaniu w wyższej temperaturze, obie powierzchnie nie rozluźniły się, wskutek czego zlutowanie mogłoby być wadliwe. Po związaniu, smarujemy jeszcze raz wzdłuż całej szczeliny przełomu „luttoninem“, a posypawszy sproszkowanym i suchym boraxsem, oraz lutem twardym, wkładamy do ognia kowalskiego z węgla drzewnego. Ognisko daje temperaturę 750 — 800° C. przy której to temperaturze lut topni się, i przenika do środka szczeliny, reagując w opisany wyżej sposób z „luttoninem“.

Załączone ryciny wyobrażają imadło, oraz koło zębate zlutowane przy pomocy „luttoninu“.

Inżynier Tadeusz Ingwer.

K R O N I K A

Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Janusz Regulski po powrocie z zagranicy wygłosił w Automobilklubie Polski dwa odczyty, tematem których było omówienie Salonów samochodowych w Paryżu i Berlinie oraz przebiegu i uchwał dorocznego zjazdu Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych.

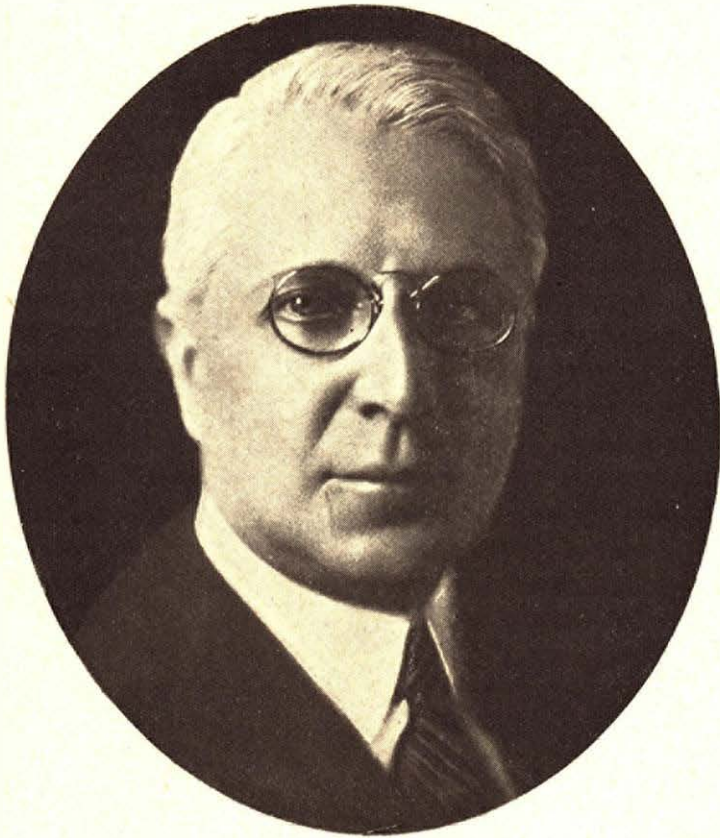
Nagroda „Zawieszenia Broni“. W dniu 11 listopada Francuski Klub Motocyklowy zorganizował konkurs regularności dla samochodów i motocykli o nagrodę „Zawieszenia Broni“. Startowało 114 współzawodników. Nagrodę zdobył zespół trzech motocykli marki O. S. A. Liberty. Bez punktów karnych doszło do celu 28 konkurentów.

Międzynarodowy Salon Automobilowy w New Yorku odbędzie się między 5 a 12 stycznia 1929 r. w Wielkim Pałacu Centralnym.

Ile samochodów posiada Danja? Według ostatniej statystyki, ogłoszonej pod datą 30 września, Danja posiada 88.898 samochodów, 19.073 motocykli, 24.815 motocykli z wózkami i 171 samochodów specjalnych. Z liczby blisko 89.000 samochodów, 55.000 przypada na wozy turystyczne, 8.000 na taksówki, 1000 na autobusy i 25.000 na wozy ciężarowe. W roku 1927 Danja posiadała tylko 75.594 pojazdów mechanicznych. Przyrost tegoroczny przypada głównie na samochody, gdyż liczba motocykli powiększyła się bardzo nieznacznie.

Nowa fabryka Forda w Europie. Ponieważ amerykańskie fabryki Forda poświęcić się muszą wyłącznie produkcji na użytek rynku wewnętrznego, wielki przemysłowiec postanowił wybudować nową fabrykę swych wozów w Anglii, w miejscowości Dagenham koło Londynu. Fabryka ta, której fasada mierzyć będzie blisko kilometr, kosztować ma około 5 milionów funtów szterl. Będzie to największa fabryka samochodowa w Europie. Ponadto Ford przenosi do miasta Cork w Irlandji całkowitą produkcję swych traktorów rolniczych Fordson.





John N. Willys, Prezes Overland Crossley Inc.

Spotkanie przedstawicieli europejskich z prezesem J. N. Willys'em. Przeszło 120 przedstawicieli europejskich fabryki Willys Overland Crossley Ltd. zebrało się na dorocznym obiedzie w Hotelu Ritz dnia 6.X. r. b. Prawie wszystkie państwa starego kontynentu były reprezentowane.

P. John N. Willys prezes Overland Crossley Inc. w Ameryce był gościem honorowym, zaś Sir William Letts dyrektor zarządzający centrali europejskiej w Londynie, a koncentrującej interesy Willys Overland Crossley Ltd., Willys Overland, Willys Knight i Overland Whippet — sprawował honory domu.

Zebranie to miało charakter nie tylko towarzyski lecz dało pole do szerokiej dyskusji, przyczem prezes Willys zaznaczył, że zarówno on jak i cały koncern pilnie śledzą wszelkie żądania przedstawicieli; między innymi zaznaczył, że inżynierowie fabryczni są w stałym kontakcie ze sztabem europejskim w sprawach udoskonalenia wozów, tak aby każde żądanie Europy — osiągało całkowitą satysfakcję.

Sir William Letts pokłada specjalne nadzieje w przyszłorocznej sprzedaży w Europie samochodów produkcji Willys Overland i wierząc, że rok 1929 będzie jednym z najpotężniejszych w zagranicznej historii firmy, żąda od reprezentantów aby zwracali się z wszelkimi żądaniami do centrali europejskiej która jest w ten sposób zaopatrzona, że jest w stanie zaspokoić najdalej idące wymogi.

Oprócz wspomnianych wyżej zabierali głos Tho-

mas A. Russel, prezes Kanadyjskiego Tow. Overland, Harry Tilletson, viceprezes amerykańskiego tow. Willys Overland, i D. M. Eller dyrektor generalny na Francję, Holandję, Szwajcarię i Belgię.

Polskę reprezentowali — dyr. Emil Hupert, M. Ajzenberg, S. Ajzenberg, S. Hubicki i P. Bitschan.

Automobilizm we Francji. W roku bieżącym liczba zarejestrowanych samochodów wzrosła we Francji do 1.000.000, tak że obecnie 1 samochód przypada na 41 mieszkańców. Francuski przemysł samochodowy zajmuje 7-me miejsce w przemyśle krajowym. Eksportowano w tym roku 52.053 wozów, czyli 27% ogólnej produkcji.

Liczba pracowników zatrudnionych w przemyśle samochodowym wynosi 200.000. Długość dróg bitych wynosi 624.000 klm., czyli 15 razy więcej niż linii kolejowych.

Pod względem ilości kilometrów dróg bitych na 1 klm. kwadratowy, Francja zajmuje pierwsze miejsce. Paryż posiada 103.307 samochodów, czyli 1 samochód na 28 mieszkańców. W Nancy i Nicei wypadła 1 samochód na 13 mieszkańców.

Z przemysłu amerykańskiego. W ciągu września r. b. fabryki amerykańskie wyprodukowały następujące ilości samochodów: Chevrolet 61.594, Ford 61.031 Buick 17.731, Pontiac 13.125, Whippet 12.777, Nash 11.926, Essex 11.570, Dodge 9.522 etc. Jeżeli brać pod uwagę koncerny, to General Motors wypuściło 104.971 podwozi, Ford 61.475, a Chrysler 21.182.

Produkcja montażowni General Motors w Polsce. Od dnia 1 lipca r. b. to jest od chwili uruchomienia fabryki, do dnia 1 grudnia włącznie, montażowa fabryka General Motors w Polsce wyprodukowała 1698 samochodów osobowych i ciężarowych. Produkcja w poszczególnych miesiącach przedstawiała się następująco: lipiec 198 wozów, sierpień 267, wrzesień 430, październik 330 i listopad 473 wozy.

Sześciocylindrowy Chevrolet. General Motors wypuszcza w najbliższym czasie na rynek sześciocylindrowy samochód Chevrolet. Wóz ten będzie miał wymiary cylindrów 84 × 95 mm. litraż 3160 cm³ i moc 46 koni przy 2200 obr. na min. W karburatorze zaprowadzone będzie urządzenie zwiększające akcelerację, tak iż z 10 na 40 klm/g samochód przechodzić będzie w ciągu 9 sekund. Kompletnie wyekwipowany nowy Chevrolet Six kosztować ma w Ameryce zaledwie 595 dolarów.

ERNEST NEUMANN, Sp. z o. o.

WARSZAWA. TEL. 54-96 MAZOWIECKA 6.

KAŻDY MOŻE FOTOGRAFOWAĆ!

Aparaty od zł. 31.
Cenniki i objaśnienia na żądanie.

Wywoływanie i kopjowanie klisz

Solidność i fachowość, które stworzyły
dobre mię naszej firmy, egzystującej już od
czwartej wieku, dają rękojmię dobrego kupna.



DLA FABRYK KAROSERJI

KORYTKA gumowe do szyb

WEŻE do pomp

CHODNIKI gumowe

GRUSZKI do sygnałów

PŁYTY uszczelniające gumowe

KLINGERYT, MOONIT etc.

i wszelkie wyroby gumowe poleca

B. BOY i S-ka

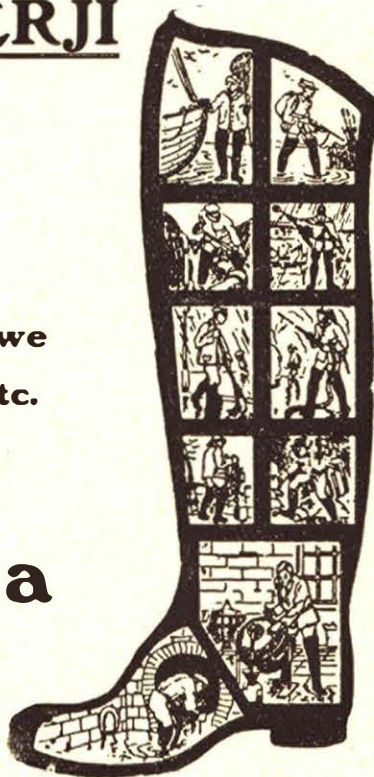
składy fabryczne wyrobów gumowych

Warszawa, Senatorska 31 tel. 505-54 i 209-32

przy Kościele św. Antoniego.

HURT

DETAL



buty służą do mycia samochodów

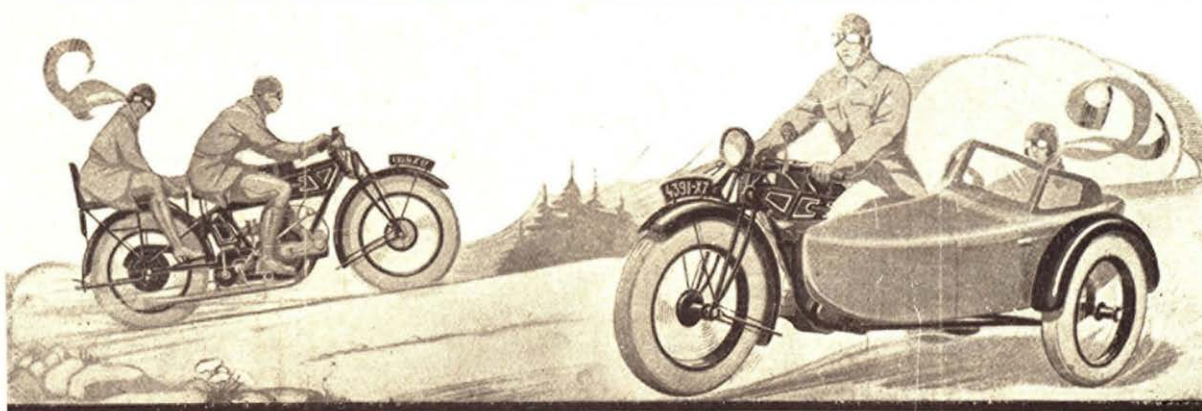


**HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI**

ORAZ REPREZENTACJE

ZYGMUNT JAROCKI i S-ka
WARSZAWA

SENATORSKA Nr. 11. -- TEL. 48-94 i 244-38.



MOTOCYCLE GNOME & RHONE



Motocykle E 2.,	250 cmc	Trwale mocne ekonomiczne tanie
„ D 3.,	500 cmc	
„ D 4.,	500sport	

Generalne przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk

SAINT-DIDIER

WARSZAWA, MAZOWIECKA 9, tel. 328-81, 328-84, 328-87, 335-84.



Englebert

**TO OPONA
BEZ KONKURENCJI NA
CZAS SŁOTY I ŚNIEGU**

ZE WZGLĘDU NA SWÓJ WSPANIAŁY PRZECIWI-
ŚLIZGOWY PROTEKTOR!

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE MARKI

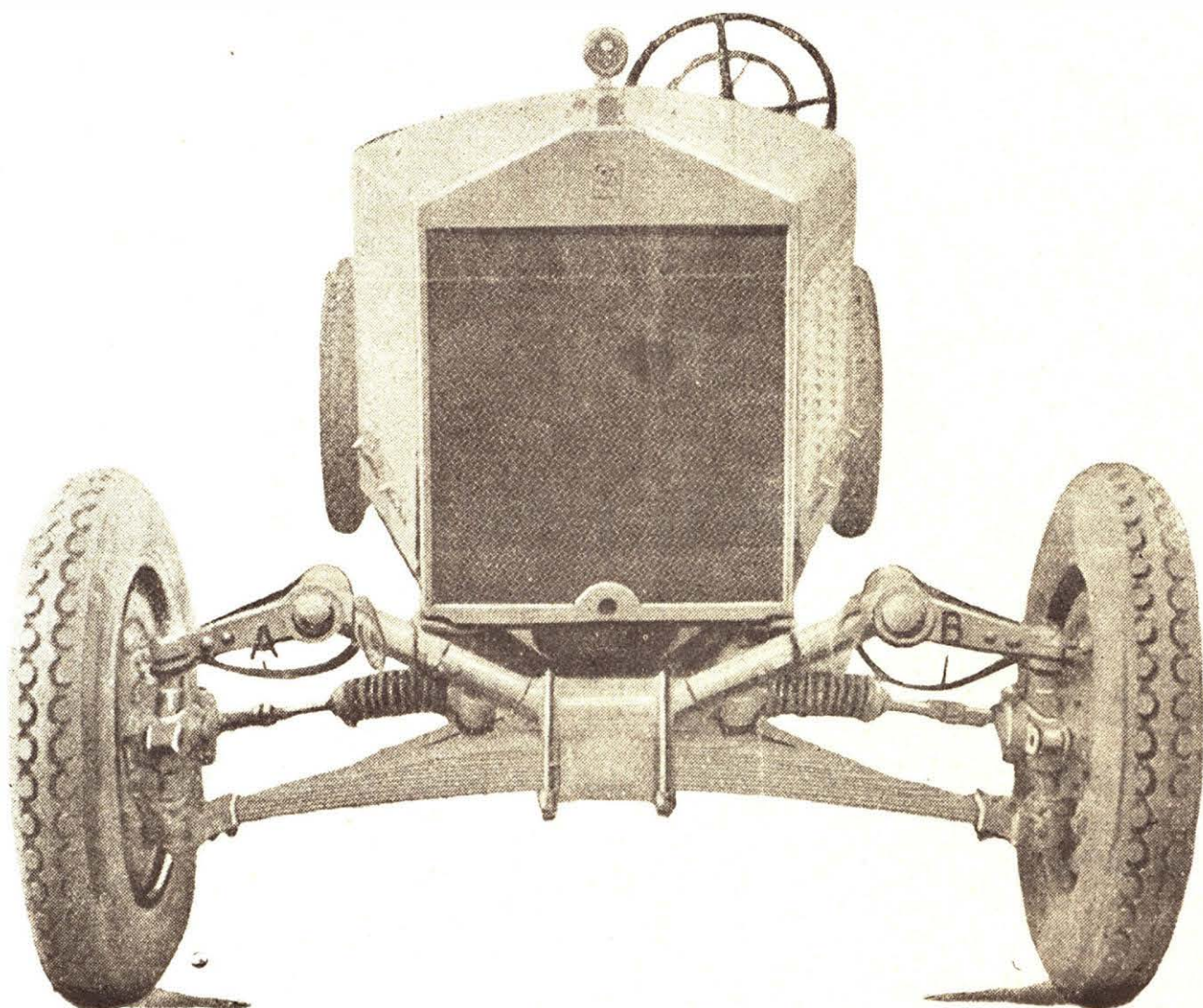
Englebert

SIZAIRE SIX

NIWELUJE DROGĘ



ODBYŁ DROGĘ DOKOŁA FRANCJI
4.900 KILM.
BEZ ZMIANY BIEGÓW



GENERALNA REPREZENTACJA NAJ POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

„SAINT-DIDIER”

WARSZAWA, UL. MAZOWIECKA 9, TEL.: 328-81, 328-84, 328-87, 335-84.

ABRIKOID

Wyrobu E. I. du Pont de Nemours & Company
NEWBOURGH U. S. A.

jest najtrwalszą

najwytworniejszą

najbogatszą w Kolory i wzory

marką skór sztucznych na:

Obicia wewnętrzne samochodów i siedzenia

Karoserje Weymannowskie

Meble. Oprawy. Artykuły podróżne

Galanterję skórzoną

Dekorację wnętrz

PONTOP PONTEX PŁÓTNA GUMOWANE

„Du Pont de Nemours“

Na dachy i budy samochodowe

Marka „DU PONT“ jest najpewniejszą gwarancją

dobroci towaru

Oferty i wzory przesyła na życzenia firma Dr. E. PAULIN.

Warszawa, Królewska 29 a, telefon 32-17

SCINTILLA



SCINTILLA

MAGNETA

DYNAMA

STARTERY

REFLEKTORY

TABLICE ROZDZIELCZE i t.d.

PROLABOR

Warszawa, Marszałkowska 40, tel. 73-15.

KURTKI SKORZANE

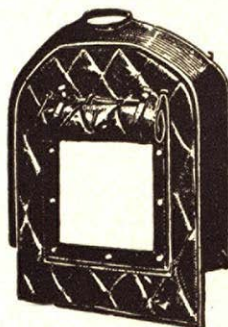
PLASZCZE NIEPRZEMAKALNE • BURBUERRY • PELERYNY DLA DOROSŁYCH
i DZIECI • KOMBINEZONY DLA MOTOCYKLISTÓW i LOTNIKÓW • PLASZCZE DLA SŁUŻBY

FABRYKA ODZIEŻY /SPORTOWEJ
"VARSOVIENNE"
WARZAWA

Marszałkowska 104. (wprost Dworca Główny)

PALTA WELUROWE • KURTKI i KAMIŻEJKI MYŚLIWSKIE • PLEDY •
GARNITURY SPORTOWE • BONJOURKI • SZLAFROKI • SERDAKI •

BURKI SŁAWUCKIE



POKROWCE
NA
CHŁODNICE
i MASKI

do wszystkich samochodów
fabrykuje i dostarcza po
cenach ściśle fabrycznych

HVRT DETAL

VARSOVIENNE

WARZAWA · MARSZAŁKOWSKA 104
WPROST DWORCA GŁÓWNEGO.



Poleca
wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY
(typy normalne,
Bosch'a, Fiata,
Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświetla-
nia, starteru, zapa-
lania etc.

Pojemność i trwałość
gwarantowana.

Przy zakupach
powołujcie się na
ogłoszenia w „Aucie“.



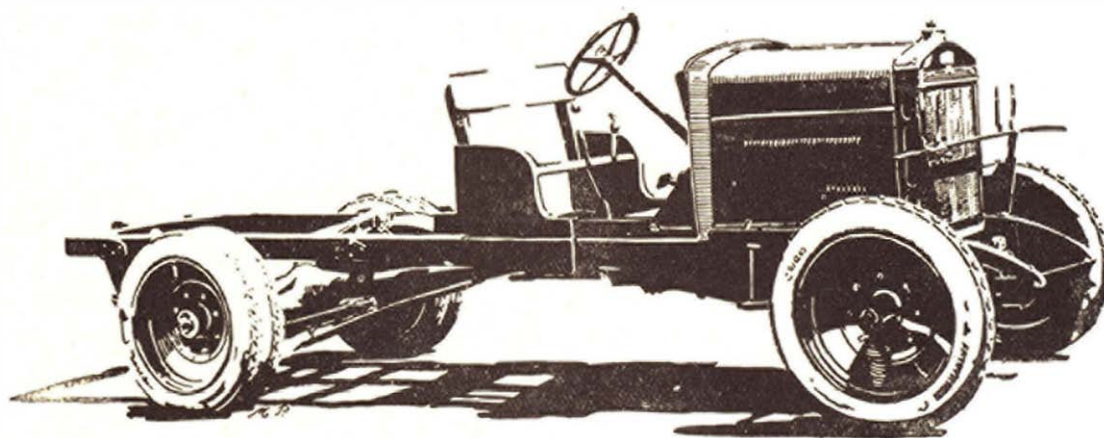
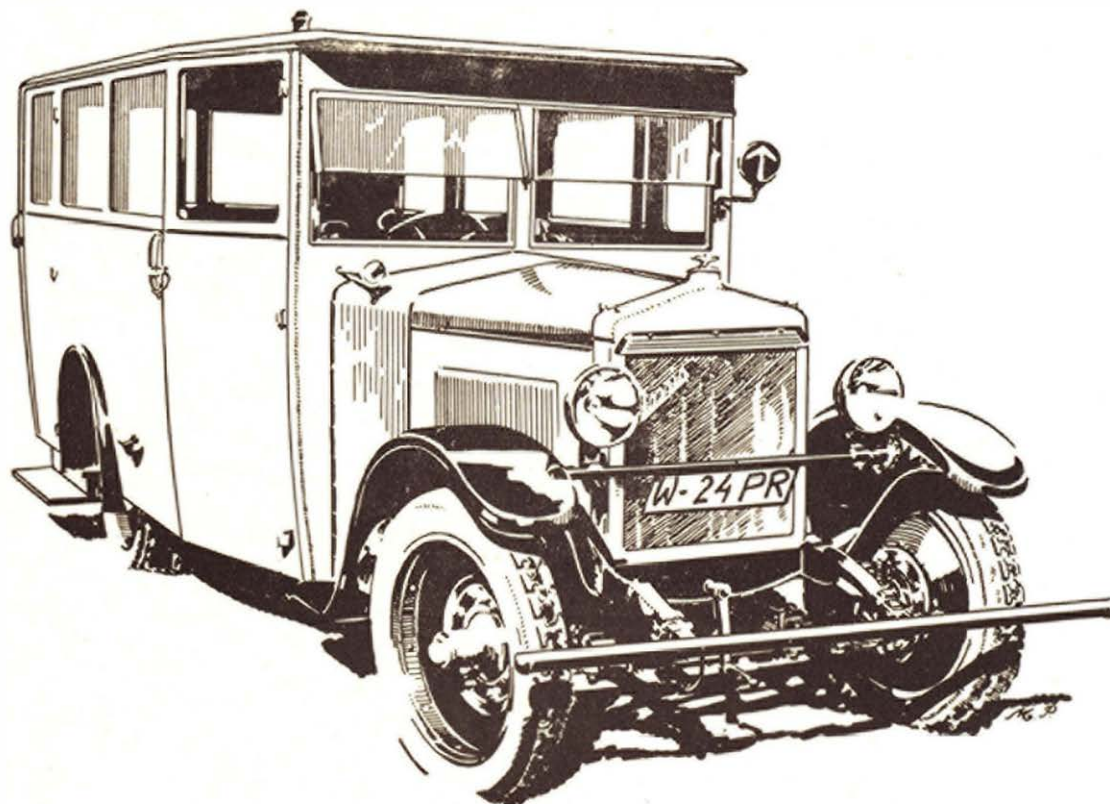
SAMOCHODY PRODUKCJI ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUS”, 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 TRWAŁE
PRZYSTĘPNE W CENIE DOGODNE WARUNKI SPŁATY

KOSZTORYSY wysyłamy na żądanie.

Uniwersalny środek
do mycia i czyszczenia
samochodowych podwozi,
chłodnic, karoserji, części
składowych etc. etc.

HOBBY
REGD

poleca

**Hobby Cleanser
Ltd. Londyn**

GENERALNE PRZESTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

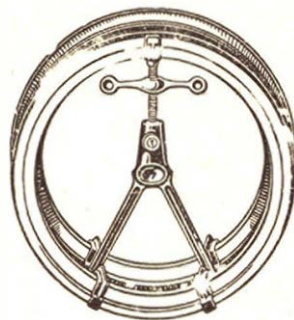
PH „WESTENAT“

Sp. z ogr. odpow.

WARSZAWA, ul. WARECKA 5, TEL. 72-08.

Szczegółowe dane na żądanie.

**Musicie zarobić
TU!**



**ELQUA aparat do
trzymania opon**

Nadaje się prawie do wszystkich samochodów amerykańskich. Służy jako ochraniacz przed złodziejami, jako aparat do trzymania opon i jako ściągacz obręczy przy montowaniu opon.

Doskonały interes.

Zadowoleni klienci.

Żądajcie prospektów!

Dostawca: **E. L. QUARLES** Hamburg 1.

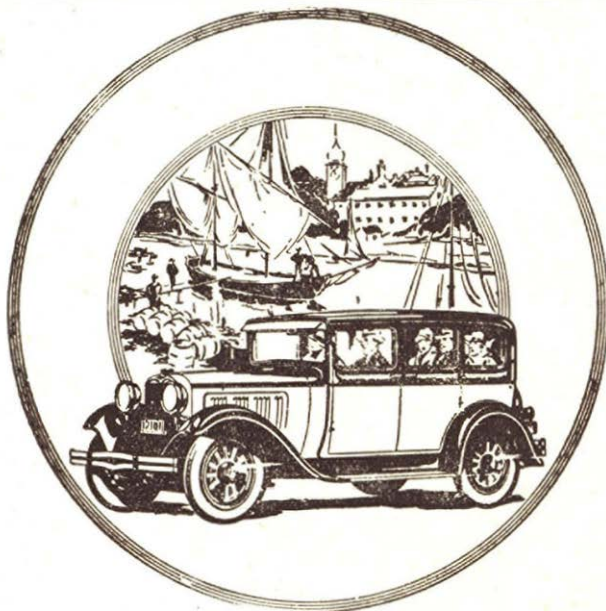
NAJSKUTECZNIEJSZY
ŚRODEK LECZĄCY
ODCISKI

SALWATOR

APTEKI

W. BOROWSKIEGO

ALEJE JEROZOLIMSKIE 59



Najznakomitsi rysownicy świata miesiącami pracowali nad tem, aby samochód „DODGE VICTORY SIX” stał się tak piękny, jak jest obecnie.

A jednak nic w nim nie jest przesadnem, ani cena kupna, ani koszt utrzymania.

Ten piękny samochód podtrzymuje godnie najlepsze tradycje oddawna w Polsce cenionej marki „DODGE”.

Przedstawiciele w większych miastach Rzeczypospolitej

DODGE BROTHERS CORP.

Detroit U. S. A.



JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I W M. GDAŃSK

Czesław Łączny i S.ka

Warszawa, ul. Nowy-Świat 21, tel.: 307-54, 7 40 i 420-20

Własne Warsztaty i Garaże, ul. Solec 103, tel. 427-37.