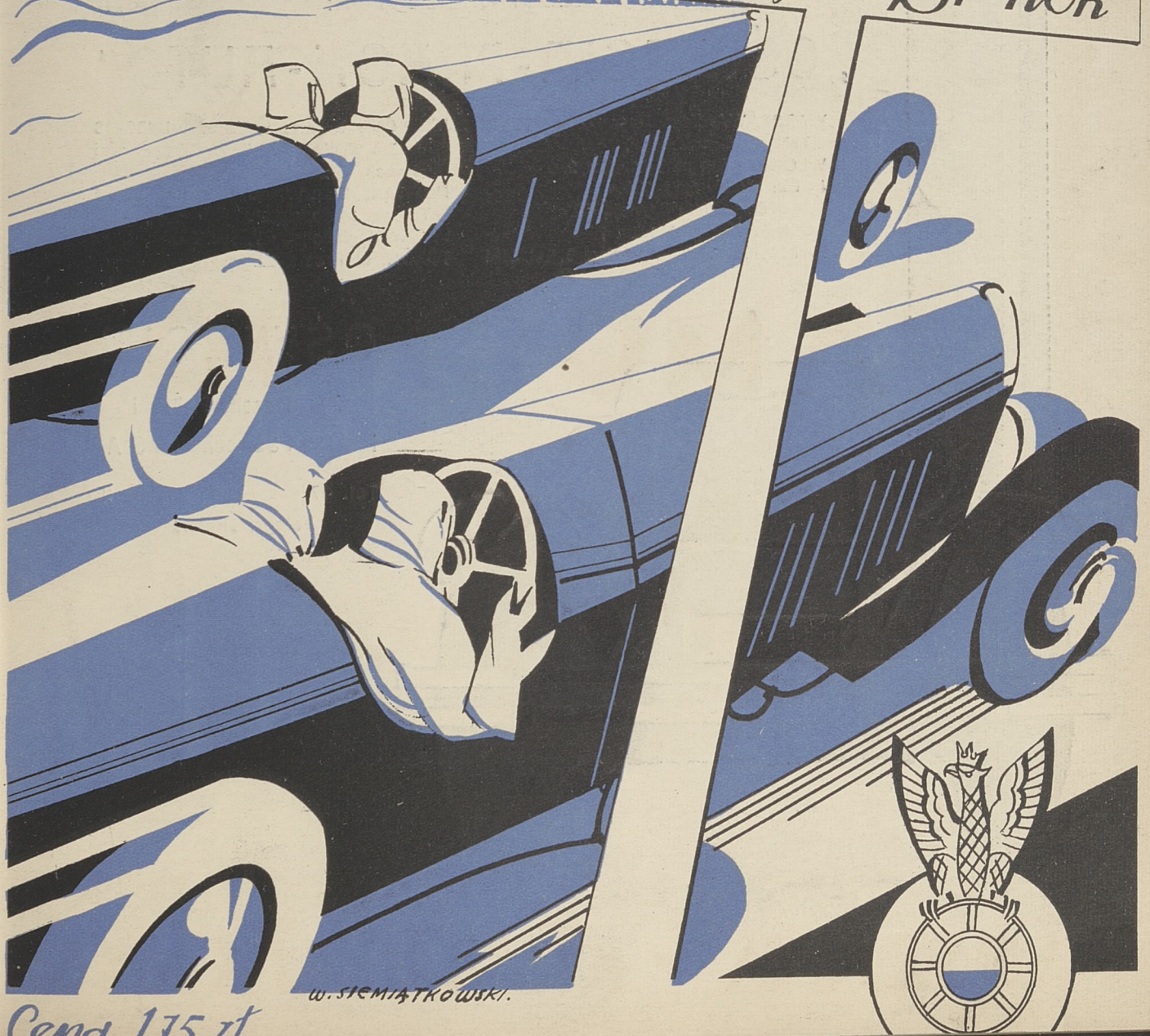


auto

Z

Luty

1931 Rok



W. SIEMIĄTKOWSKI.

Cena 1,35 zł.

SAMOCCHODY

OSOBOWE

CIĘŻAROWE

AUTOBUSY

Oświęcim Praga

O ŚWIĘCIM-PRAGA

Znaczna zniżka cen
wobec częściowego
wyrobu w kraju

Centralne zakłady naprawy
i składy części zapasowych
w Oświęcimiu

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO“

WARSZAWA: Kredytowa 4, tel. 291-34.
Telegr. „Centropług“.

WŁOCŁAWEK; ul. Toruńska 2.

ŁÓDŹ: Wólczańska 188.

CZĘSTOCHOWA: II. Aleja 42.

SOSNOWIEC: Dęblińska 7.

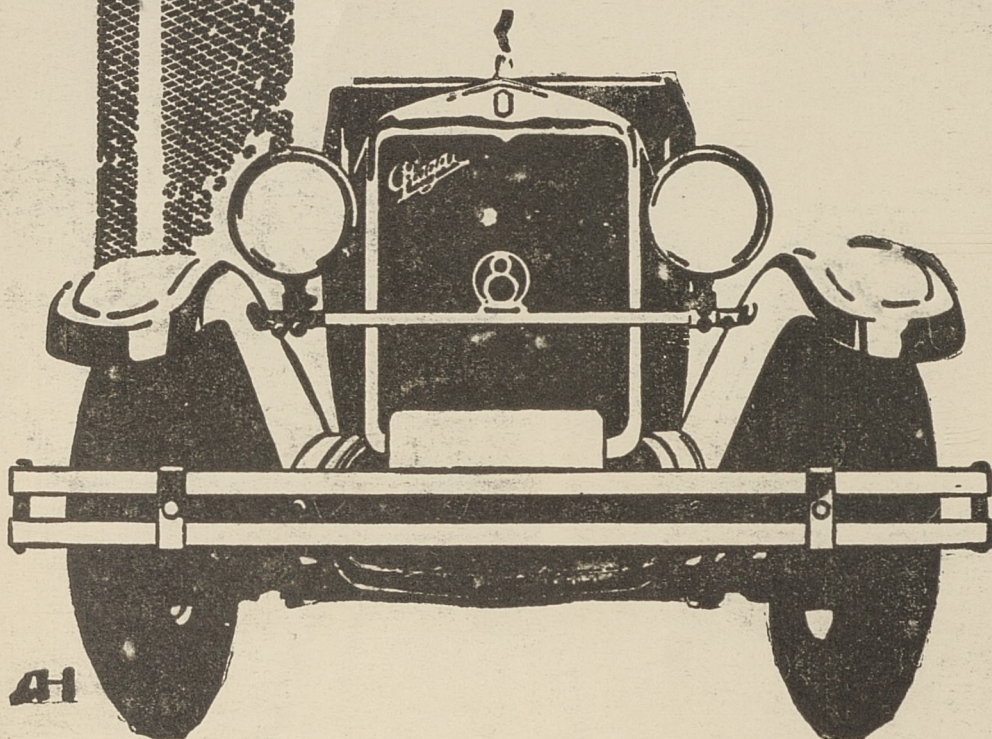
KATOWICE: Plac Wolności 9, tel. 31-4

KRAKÓW: Kremerowska 6, tel. 156-16
salon wystawowy Plac Szczepański
(Gmach Starego Teatru).

POZNAŃ: Plac Wolności 11, tel. 55-33
Telegr. „Autopraga“.

LWÓW: Jagiellońska 7, Tel. 3-05.

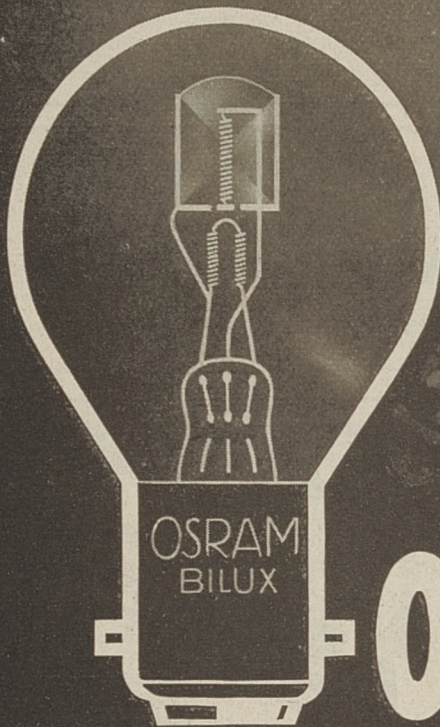
TORUŃ: ul. Prosta 22.



OŚWIĘCIM

Zjednoczone Fabryki
Maszyn i Samochodów S. A.

Tel. 47 Oświęcim II
Telegr. „Famis“



OSRAMÓWKI

reflektorowe do motocykli

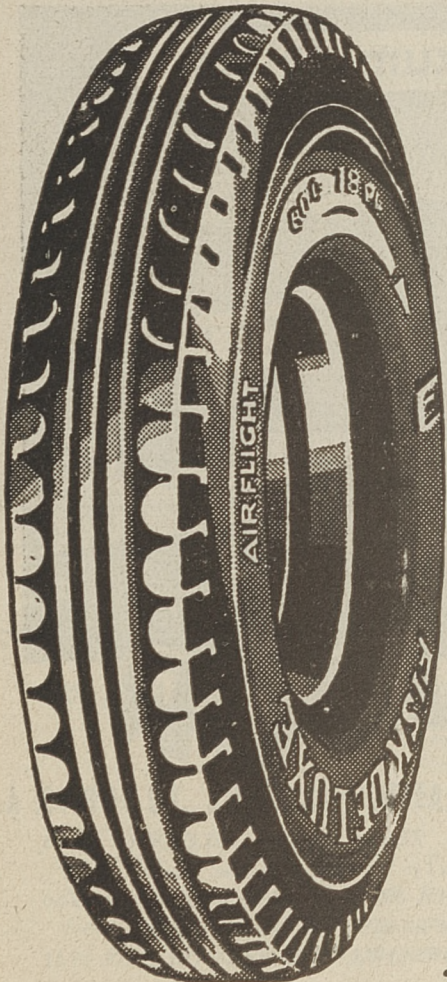
IDEALNA OPONA

NA

ZŁE DROGI

FISK

AIR-FLIGHT



„VESTA”

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu
rok założenia 1873.

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

KWAS

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

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, KREDYTOWA 16, TEL. 426-16.



NAPRAWA I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

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

M. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka 31
Telefon 409-15



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

ISTNIEJE TYLKO JEDNA ASPIRINA!

CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY OD POŻARU

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC

„KNOCK OUT” TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT” TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

akumulatory



SYST. TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.

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

Oddziały: Bydgoszcz, Lwów, Poznań

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

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

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



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 2 L u t y 1931

SPIS RZECZY

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

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

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

WARUNKI PRENUMERATY

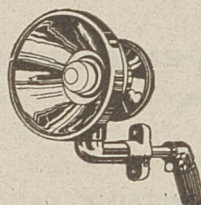
	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wplacać do P. K. O. na konto
Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie
wplataowym: „Prenumerata Auto“.



Dla zamkniętego samochodu

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



ZEISS

Reflektor ruchomy Zeissa
kierowany z wewnątrz

niezbędny reflektor pomocniczy dla samochodów zamkniętych

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

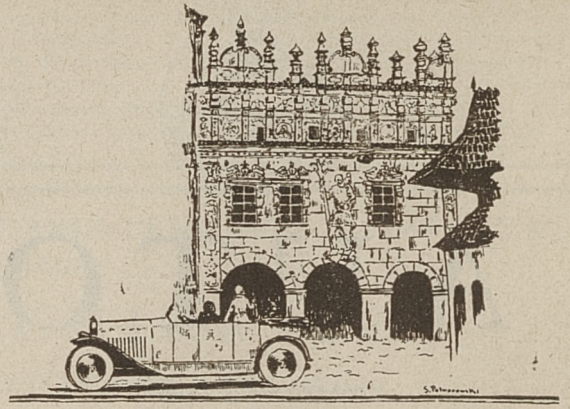
Telef.: 657-54 i 657-55. Adres telegr. „Segwicz — Warszawa“

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



Wybierasz się w podróż
samochodem?

WSZELKICH NIEZBĘDNYCH
INFORMACYJ MAP I PRZE-
WODNIKÓW DOSTARCZY CI



BIURO TURYSTYCZNE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

w WARSZAWIE, AL. SZUCHA 10.

AKUMULATORY



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.

BIELSKO, ŚLĄSK

Telefon 2043
Telegr.: PETEA

AKUMULATORY

*
RADJOWE
SAMOCHODOWE
TELEFONICZNE
KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

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

AKUMULATORY



CITROËN

CZĘŚCI ZAMIENNE

STAŁE NA SKŁADZIE

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, KREDYTOWA 16, TEL. 426-16

PROSIMY O ODNOWIENIE PRENUMERATY
NA ROK 1931.



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

MIĘDZYKLUBOWY ZJAZD AUTOMOBILOWY

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

ELITA POLSKICH JEŹDZCÓW AUTOMOBILOWYCH

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

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

Obrady nad statutem Elity to-
czyły się przez czas dłuższy. Usta-
lono, że aby być przyjętym do
Elity kandydat musi
zdobyć wysoki cenzus
sportowy, a więc między
innymi pięciokrotnie
zająć jedno z pierwszych
pięciu miejsc, w ogólnej
klasyfikacji w oficjalnych
polskich otwartych zawo-
dach automobilowych, dwu-
krotnie także miejsce w
zawodach międzynarod., oraz

uzyskać oficjalnie szybkość 110 klm./g. Poza tem człon-
kami Elity mogą zostać również automobiliści, którzy
odznaczyli się w zawodach samochodowych, urzędza-
nych przed 1905 rokiem.

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

Na ostatnim posiedzeniu Międzyklubowej Komisji
Automobilowej do Elity wszedł, jako ósmy jej członek,
pan Maurycy
hr. Potocki,
Mistrz Pol.
na rok
1930.

CZŁONKOWIE ELITY

U góry:

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

U dołu:

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



Dlaczego?

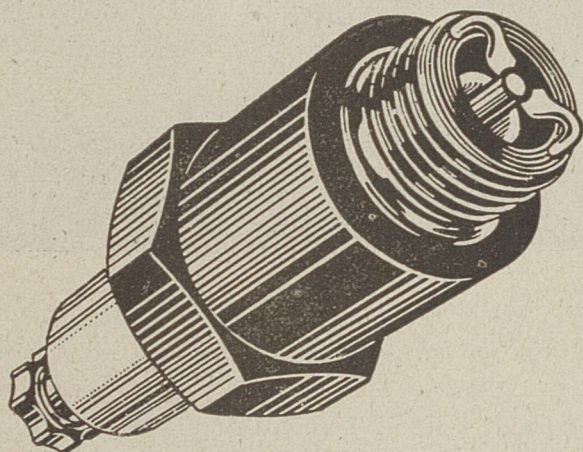
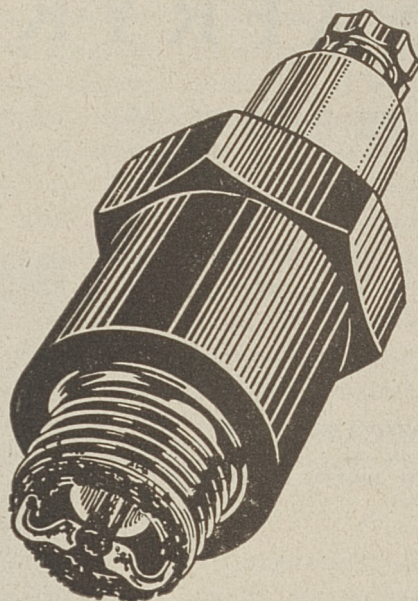
Dlaczego świece są zaolejone i zakopcone?

Dlaczego zapłon jest niepewny?

Dlaczego rozruch jest utrudniony?

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

Dlaczego?



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

Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE-WARSZAWA

WYCIECZKA DO AFRYKI

JANUSZ REGULSKI

CARCASSONNE

Fragment murów obronnych



II.

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

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

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

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

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

* * *

Z Genewy jeden skok i już jesteśmy we Francji.

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

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

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

W tym miejscu Rodan przebił się przez łańcuch gór Jura, wyłożył przepastną dolinę, stanowiącą jakby bramę pomiędzy Szwajcarią i Francją.

Groźny ongiś fort stał na jej straży.

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

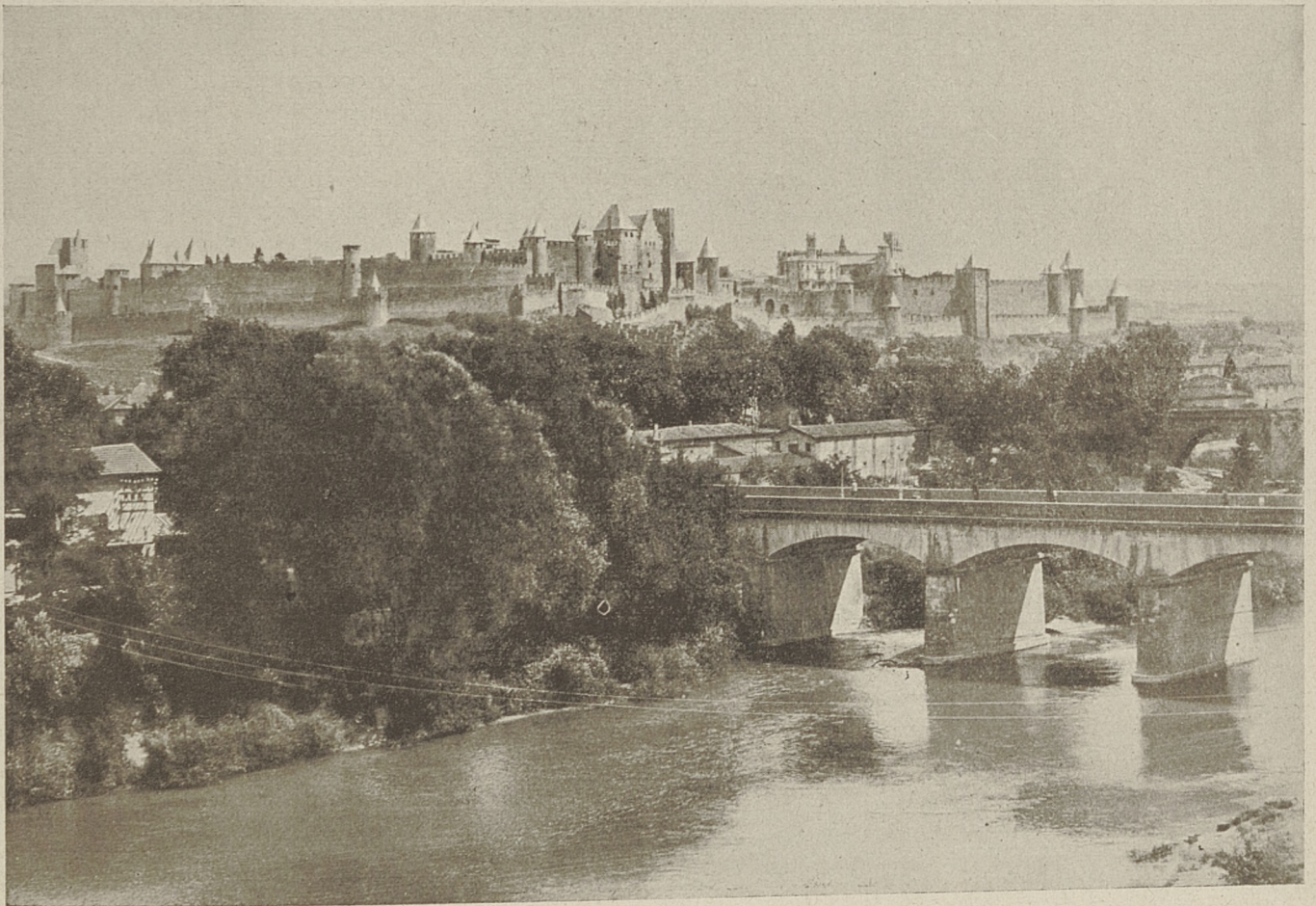
gryzać, coraz to nowym falom ludzkim, nadpływającym z przeróżnych stron. Bywali tu Rzymianie, Wandalowie, Wizygoci, Saraceni, ba nawet zajrzeli na krótko Arabowie.

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

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

* * *

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



Średniowieczne miasto Carcassonne.

się turyście ciągle kłody pod nogi rzucają.

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

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

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

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

winnych pól, mkniemy kilkadzie-
siąt kilometrów, by poznać tę perłę.

* * *

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

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

Zjawia, czy też jakaś olbrzymia dekoracja teatralna?

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

a z nich kilkadziesiąt wieżyc prze-
różnej formy wychyla się ku niebu.

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

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

Stajemy na placyku przed hotelem „de la Cité”.

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

* * *

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

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

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

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



Starożytna studnia w Carcassonne.

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

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

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

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



Przed nami Pireneje spowite w czarne chmury.

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

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

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

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

Południe Francji znane było z sekiarstwa. Posłużyło to powodem do ogłoszenia przeciwko niemu krucjaty, a właściwie pretekstem dla baronów północnych do owładnięcia jego bogactwami.

Ogromna armja pielgrzymów, sformowana w Lyonie, ruszyła na



W hiszpańskiem miasteczku.



Wspaniałe wodotryski w Barcelonie.

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

Pod murami dumnego Carcassonne fala zatrzymała się.

Historja notuje straszne sceny z tego pamiętnego oblężenia.

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

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

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

Carcassonne poddało się.

Z chwilą upadku tego puklerza całego południa najeźdźcy, bez większego trudu, owdągnęli całym krajem.

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

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

ojcowizny przy pomocy miejscowej ludności, pamiętającej dawne dobre czasy.

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

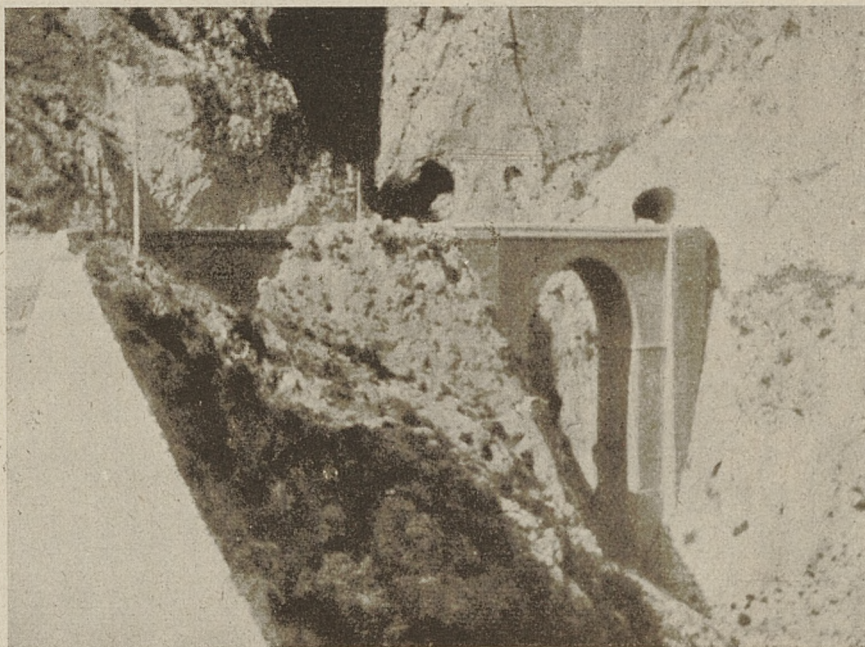
Równocześnie św. Ludwik rozpoczął rozbudowę na ogromną skalę fortyfikacji istniejących Górnego Miasta. Sprowadzeni z północy inżynierowie, nadali im formę gotyku francuskiego, nieznanego i obcego krajom południowym. Powstały nowe mury, nowe wieżycy. Całość taka jaką widzimy dzisiaj, była na owe czasy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

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

ności. Dalej zaczyna się już powolne zamieranie.

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

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



W skalistych górach Hiszpanji.



Olbrzymie kaktusy.

we wspaniałej oprawie średniowiecznej.

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

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

* * *

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

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

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

* * *

La Junquera — granica. Przed nami prawdziwi Hiszpanie.



Po wodę.

— Tu nas jeszcze nie widzieli — wykrzykuje moja żona.

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

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

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

— Polonia — wołam.

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

Kiedyż my dotrzemy do tej Barcelony?

* * *

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

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

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

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

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

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

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

* * *

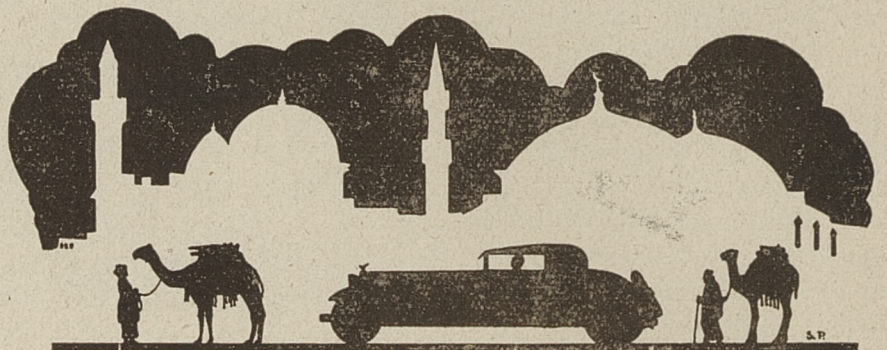
Barcelona — stolica Katalonji — największe miasto i największy port Hiszpanji. Miasto współczesne a właściwie ultra-współczesne. Jeśli spojrzeć się na plan, to z wyjątkiem malutkiej starej dzielnicy, jest ono pokryte równiutkimi kwadracikami, niezem wielka szachownica.

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

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

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

(d. c. n.)

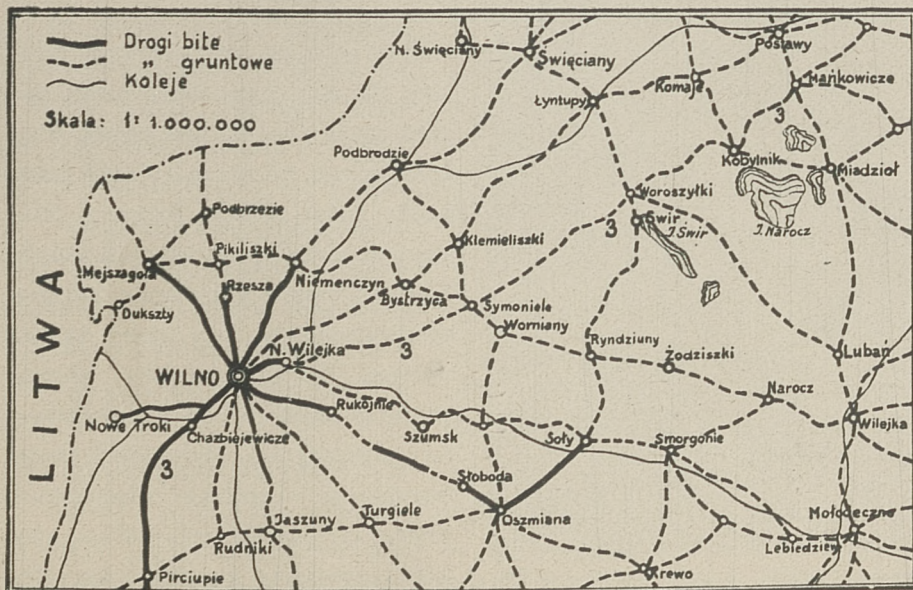




for. J. Bułhak

TURYSTYKA PO POLSCE

JEZIORO NAROCZ



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

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

obłoczki. Co za czarujący widok!

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

Jedziemy dalej północnym brzegiem, tworzącym rozległe wzgórza

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

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

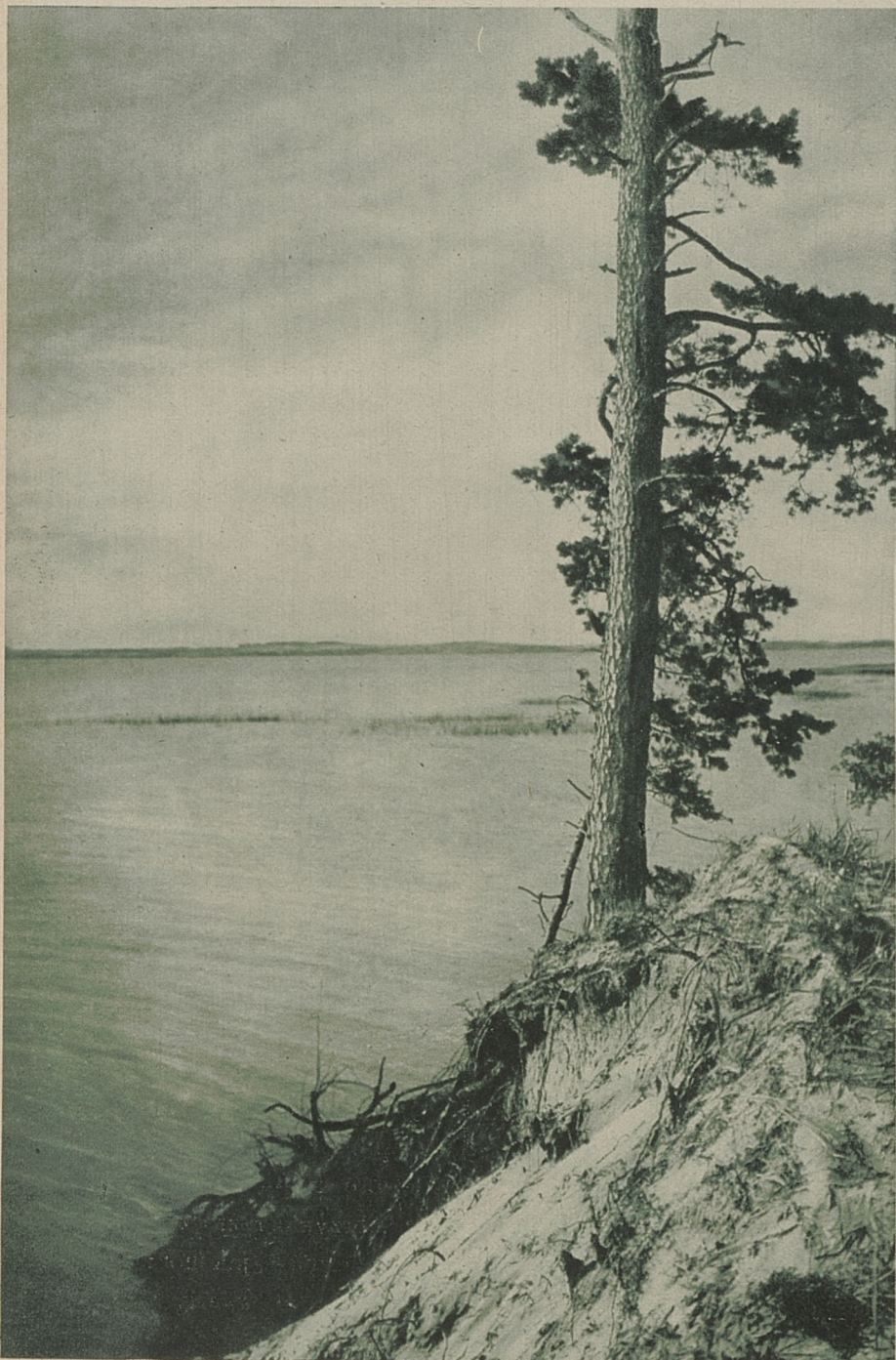
cowych. Droga zbacza trochę na prawo i znowu wspina się w górę. Jezioro uśmiecha się do nas po raz ostatni, lśniąc jak przepyszny klejnot oprawny w malachitową zielenią łąk i lasów. Niebawem znika nam zupełnie z oczu.

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

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

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

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



Sosna nad brzegiem.

fol. J. Bulhak



Suszenie sieci.

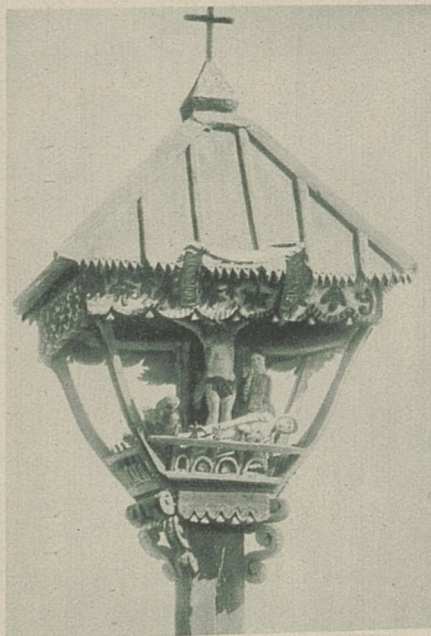
fol. J. Bułhak

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

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

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

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



fol. J. Bułhak

Kapliczka z nad jeziora Narocz.

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

Wnioskując z pomyślnych wy-



Wycieczka samochodowa nad Naroczem.

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

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

To też propagując turystykę po Polsce, Redakcja poświęca jeden

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

Z. Klaczyńska.



fol. J. Bułhak

AUTOMOBILIZM WIELKOPOLSKI w 1930 r.

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

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

Imprezy sportowe.

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

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

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



P. Stanisław hr. Łącki,
Prezes Automobilklubu Wielkopolski.

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

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

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

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

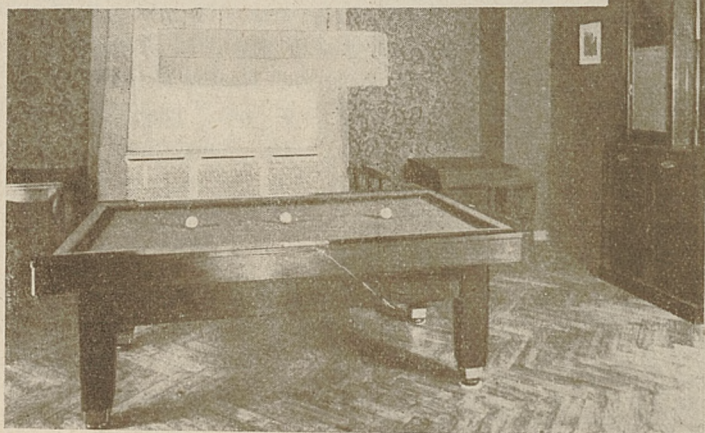
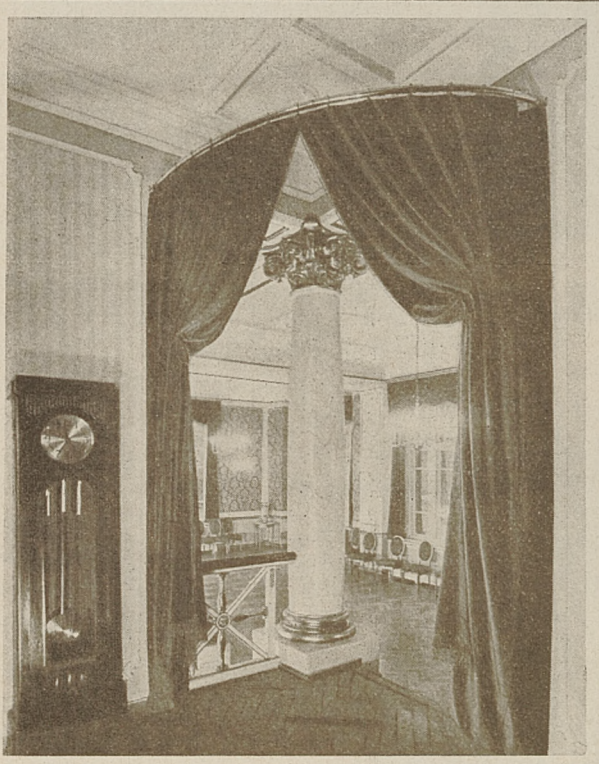
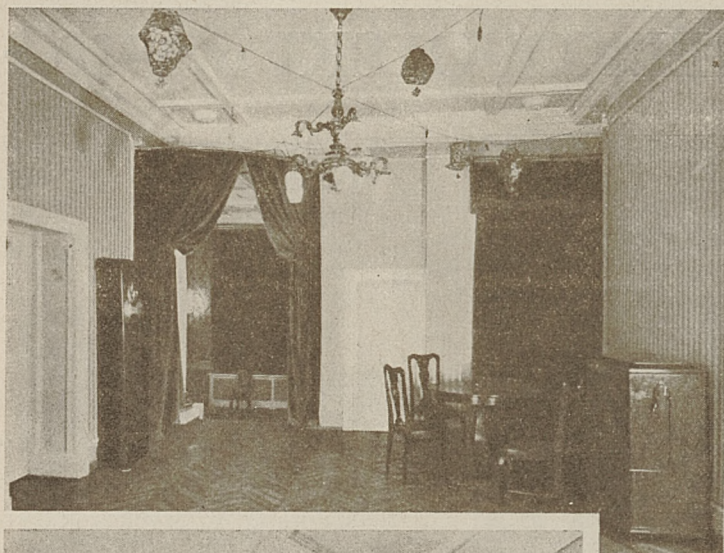
26 października „Pościg za lisem”. Uczestników 20. Nagrody: I. p. Aleksandra Duszyńska (Tatra), II. p. Bronisław Szymczak (Whippet), III. p. Henryk Linke (Stoewer).

Imprezy turystyczne.

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

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

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



NOWY LOKAL AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI. ▣

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

Życie towarzyskie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Alfred Chrzanowski



W Brazylii

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

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

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

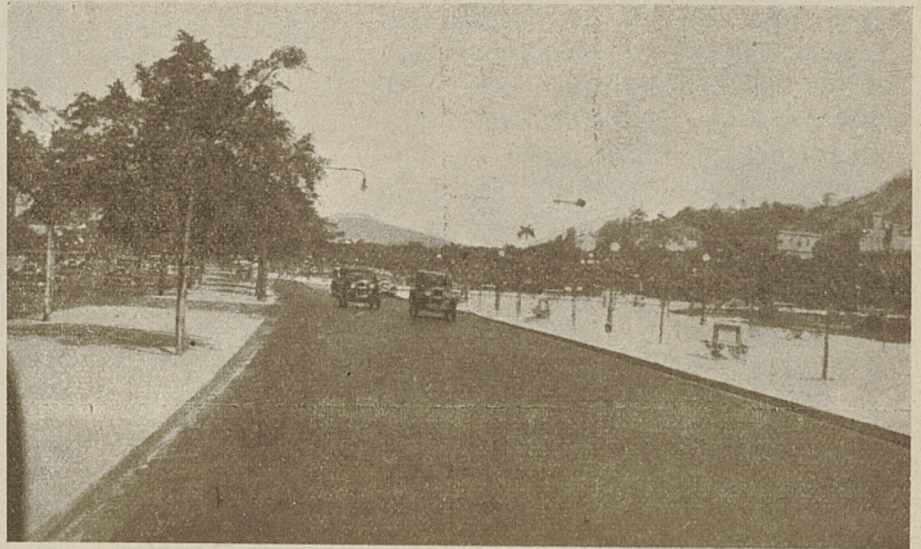
Każdy chcący podróżować w głąb Brazylii do tak zwanego interjoru napotyka na cały szereg trudności nam, Europejczykom nieznanym i przytem narażony jest stale na duże niebezpieczeństwa, grożące mu ze strony najprzeróżniejszych owadów, zwierząt dzikich a nawet półdzikich ludzi.

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

U góry: Aleja Palmowa w Rio de Janeiro. —

Obok: Ulica nad brzegiem morza. — U dołu:

Typowa droga brazylijska.



Inż. ANTONI ROŚCISZEWSKI

Przyrządy wtryskowe do szybkobieżnych silników Diesela

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

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

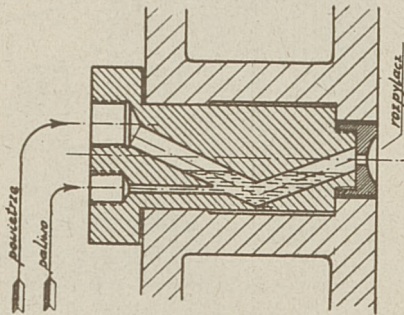
Doświadczenie zdobyte przy budowie łodzi podwodnych, kosztem dużego nakładu pracy i środków materialnych stało się punktem oparcia przy rozwijaniu nowego zadania, jakie postawił konstruktorom przemysł samochodowy. Od silnika stacyjnego, jakim mimo wszystko nie przestał być silnik z łodzi podwodnych,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

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

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

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

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



Rys. 1. Wtryskiwacz otwarty do silnika sprężarkowego

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

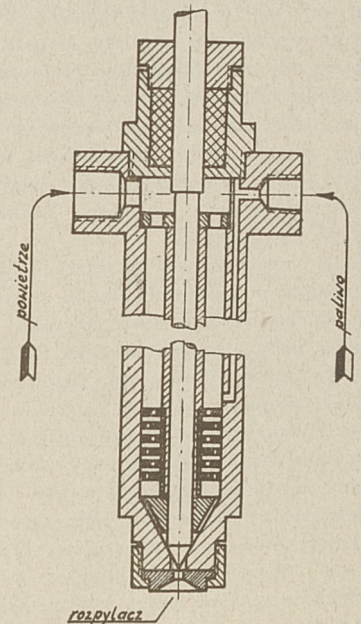
Gdybyśmy tak małą ilość paliwa chcieli doprowadzić do wtryskiwacza przy pomocy pomki, któraby miała średnicę cylindra równą grubości zwykłego ołówka, to tłoczek tej pompki musiałby wykonać skok wynoszący zaledwie 1 m./m., a przy małym obciążeniu silnika skok ten musiałby być jeszcze mniejszy.

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

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

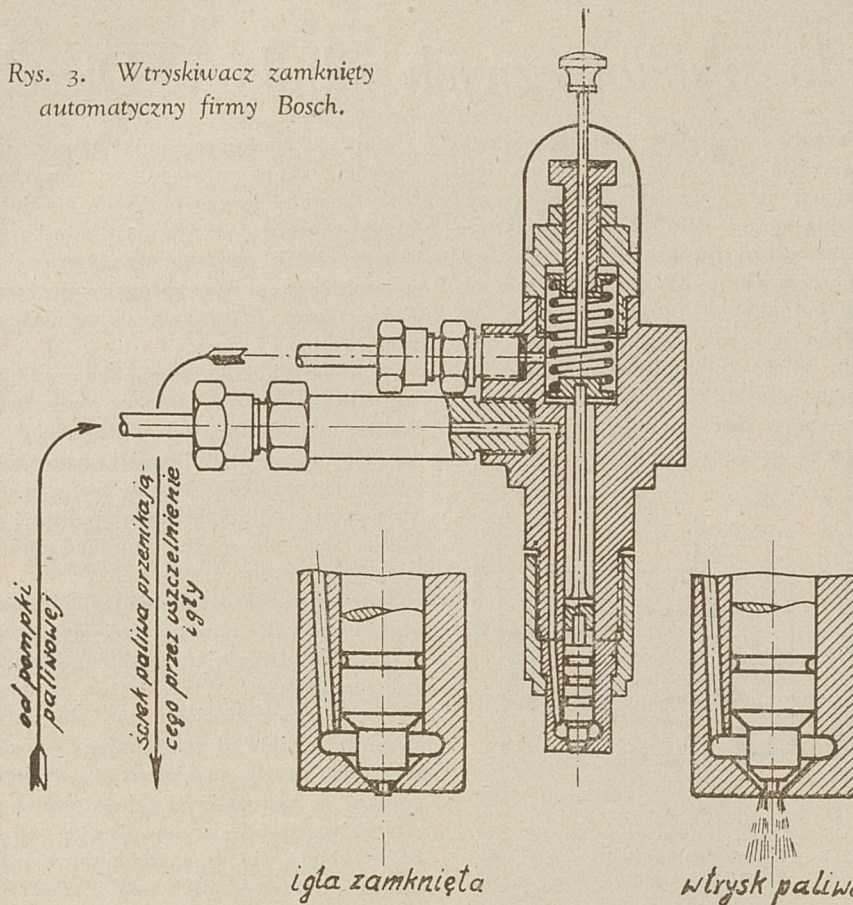
W konstrukcjach samochodowych ciężar silnika i brak miejsca odgrywają wielką rolę, dlatego też najczęściej spotkać się można z silnikami bezsprężarkowymi, ze względu jednak na wypadki stosowania wdmuchiwanie paliwa, systemu tego nie można pominąć mileżeniem.

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



Rys. 2. Płytkowy wtryskiwacz zamknięty do silnika sprężarkowego

Rys. 3. Wtryskiwacz zamknięty automatyczny firmy Bosch.

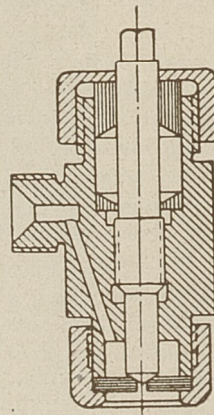


żone powietrze wyrzuca paliwo do cylindra, mieszając się z nim i rozpylając je. Naturalnie sprężarka musi dawać dość duże ciśnienie do pokonania prężności gazów w cylindrze. Zawór zwrotny na przewodzie paliwowym chroni pompę przed przenikaniem gazów spalinowych z cylindra silnika. Wtryskiwacz tego rodzaju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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

ODBIORNIK DLA NAJWYBREDNIEJSZYCH

ELEKTRYCZNY ODBIORNIK PHILIPSA 2511

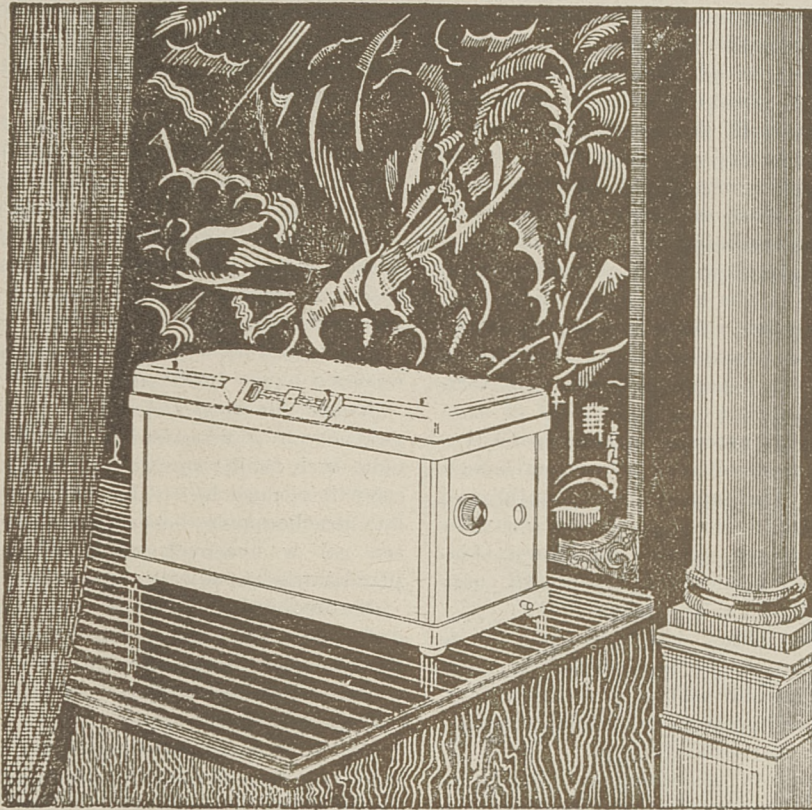
ZDOBYWCA PIERWSZYCH NAGRÓD
W WILNIE, LONDYNIE, BARCELONIE,
SEWILLI, PRADZE CZESKIEJ,
W ANTWERPJI I LEODJUM
ZAOPATRZONY W SŁYNNE LAMPY
ZŁOTEJ SERJI PHILIPSA
NIEZWYKŁA PROSTOTA STROJENIA
PRZY POMOCY JEDNEJ TYLKO GAŁKI
SILNY, CZYSTY, WIERNY ODBIÓR
MNÓSTWA STACJY EUROPEJSKICH

Cena złotych 1750.—

Żądajcie broszur i prospektów od
Waszych dostawców lub pod adresem:

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

Produkujemy słynne żarówki
PHILIPS - ARGENTA



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

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

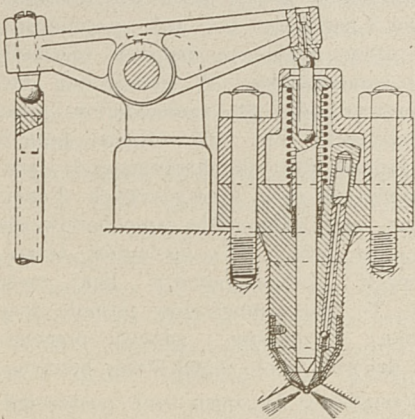
W silnikach bezsprężarkowych tak samo jak w sprężarkowych igła wtry-

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

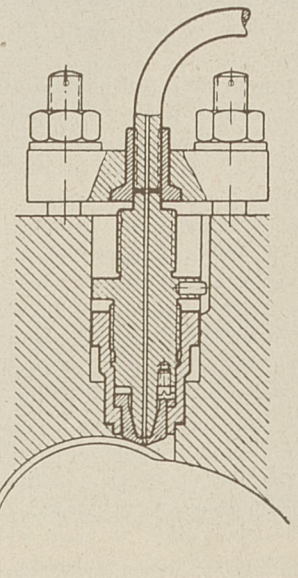
Jeżeli porównamy ze sobą różne typy wtryskiwaczy, to okaże się że jedne z nich a mianowicie wtryskiwacze zamknięte z igłą otwieraną przy pomocy mechanizmu, nie tylko rozpylają ale także odmierzają dawki paliwa, rola zaś pozostałych ogranicza się jedynie do wtrys-

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

(d. c. n.)



Rys. 5. Wtryskiwacz zamknięty z igłą sterowaną



Rys. 6. Otwarty wtryskiwacz w silniku MAN

ZNAKI DROGOWE

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

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

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

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

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

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

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

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

nie jest w stanie upilnować tego i sprawy uchodzą bezkarnie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SAMOCHÓD NA USŁUGACH PRAWA I ZBRODNI W LONDYNIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

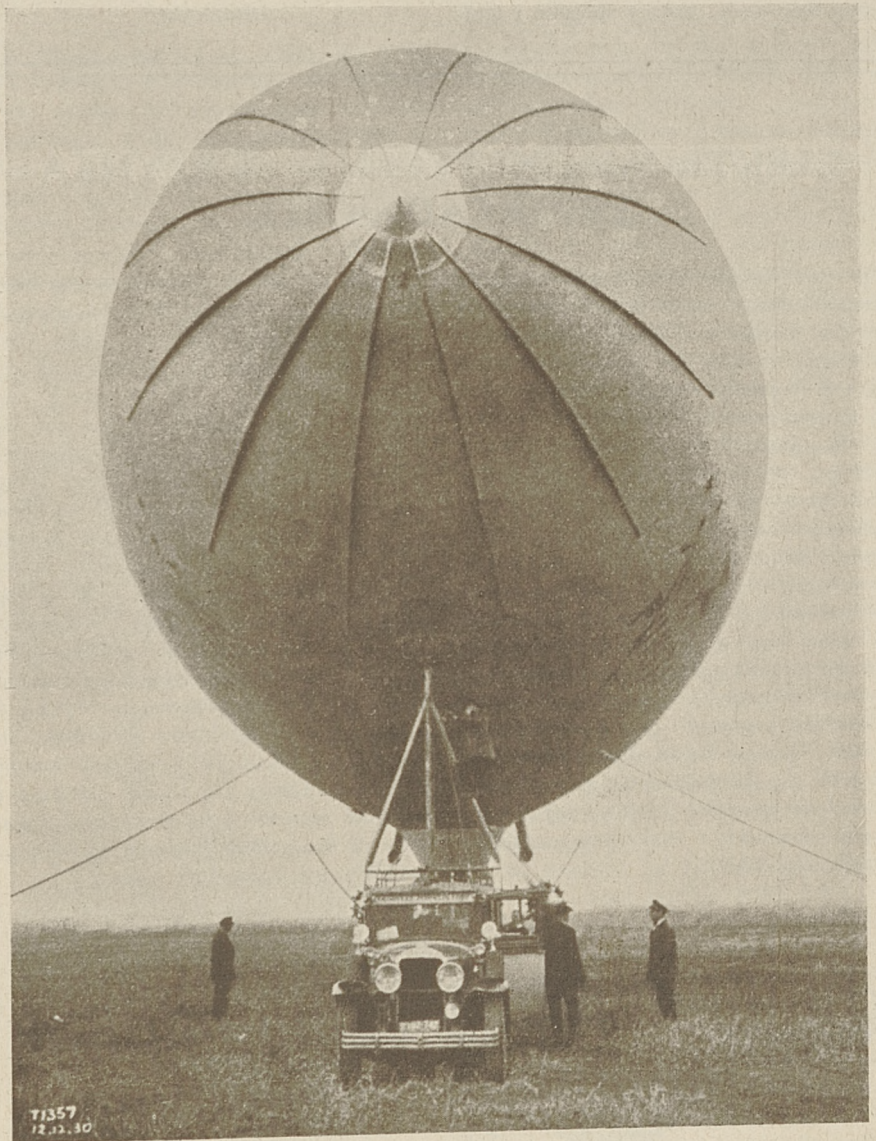
Jest to kosztowny, ale pewny sposób dla zatarcia śladów, praktykowany niejednokrotnie.

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

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

Najwięcej usług oddaje policja automobilowa w wypadkach kradzieży samochodów prywatnych.

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



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

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

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

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

Londyńskim złodziejom nie brak jednak pomysowości i humoru.

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

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

nie wykombinowali, że cała policja za-
jęta będzie „grą wojenną”.

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

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

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

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

MICHAŁ GODLEWSKI.

Warszawski korespondent Paryskiego „Detective’a.”

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

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

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

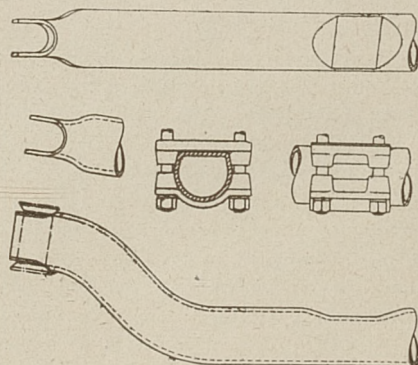
ELEKTROMAGNETYCZNA SKRZYŃKA PRZEKŁADNIOWA

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

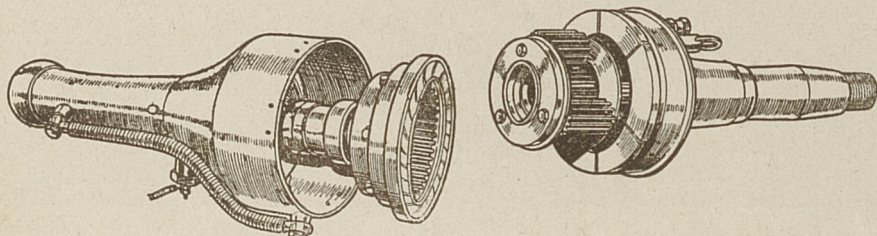
Urządzenie takie nie byłoby czemś nowem, bowiem bywa dość często stosowane na samochodach terenowych, gdyby nie specjalna budowa tej dodatkowej skrzynki i elektromagnetyczny sposób włączania.

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

Nowy typ przedniej osi



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



Elektromagnetyczna skrzynka przekładniowa Voisina.

PATRIA

POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE I REASEKURACYJNE

SPÓŁKA AKCYJNA — WARSZAWA, JASNA 4.

Centrala telefoniczna: 556-60.

UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia, kradzieży, —
właścicieli samochodów od odpowiedzialności cywilnej, —
pasażerów i szoferów od następstw nieszczęśliwych wypadków

ZAPOCZĄTKOWANIE ORGANIZACJI AKCJI RATOWNICZEJ NA DROGACH PUBLICZNYCH W POLSCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

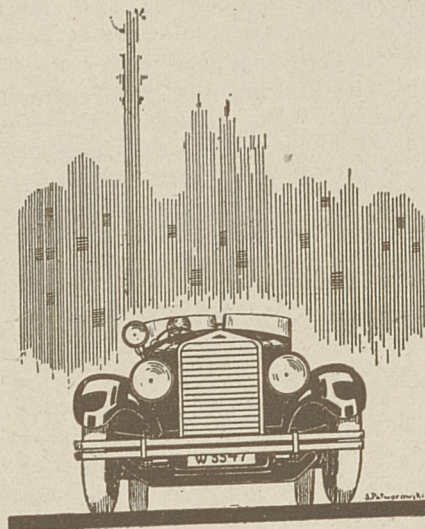
W wyniku tego Ministerstwo Robót Publicznych wydało dnia 1 sierpnia r. ub. rozporządzenie do wszystkich urzędów podległych (Dyrekcji Robót Publicznych przy Urzędach Wojewódzkich)

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

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

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

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



OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION

UDENLANDSK AKTIESELSKAB

COPENHAGEN BRANCH

Head Office:
1775, Broadway New York

HØVEDVEJ, FRIHAVNEN,
COPENHAGEN



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

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

DELCO REMY
NORTH EAST
GUIDE LAMP

LOVEJOY (AMORTYZATORY, CZĘŚCI ZAMIENNE)

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

A C (SPEEDOMETRY, POMPKI BENZ.)

powierzyliśmy firmie:

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

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

Z poważaniem

OVERSEAS MOTOR SERVICE CORPORATION

COPENHAGEN BRANCH

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

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

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

Postulaty Automobilklubu Polski — by prawo do kierowania samochodami użyteczności publicznej było wydawane

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

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

tych kursach i będzie wkrótce ustalona.

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

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

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

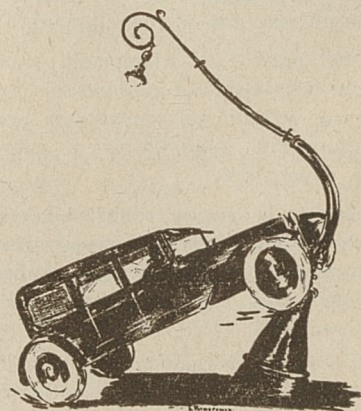
Ale na tem co zostało zrobione nie możemy się zatrzymać; mamy dopiero apteczki i punkty opatrunkowe. Z kolei teraz koniecznym jest zorganizowanie odpowiedniego drogowego pogotowia ratowniczego przez utworzenie sieci posterunków drogowych ratowniczych na wzór takich istniejących zagranicą.

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

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

Nie wątpimy, że tak będzie.

Zofja Klaczyńska.



Sport

Imprezy zimowe w Polsce.

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

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

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

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

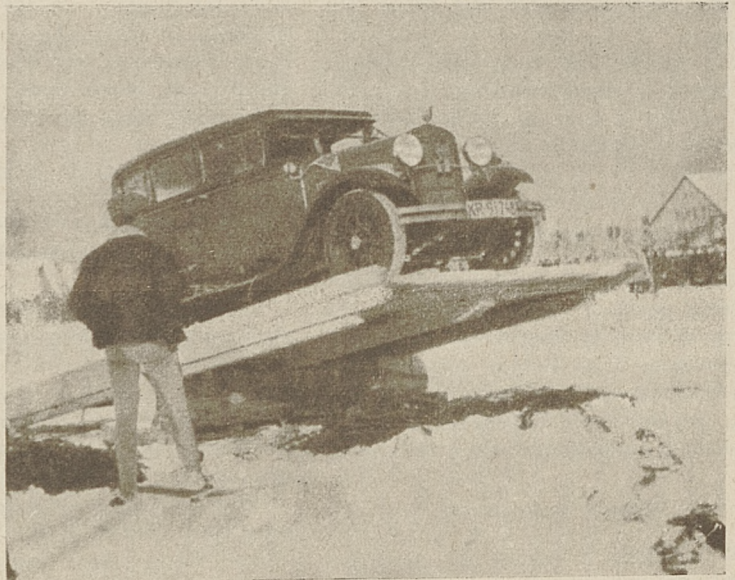
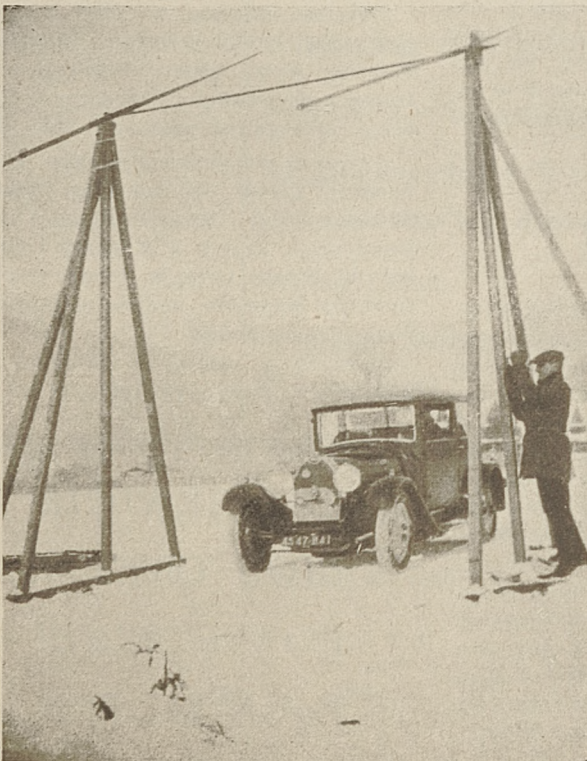
W kategorii amatorów: 1. Rudnicki (Tatra) 1 m. 31,8 s.; 2. Reim—K. K. A. (Lancia) 1 m. 32,4 s.; 3. Karwowski (Essex) 2 m. 22,2 s.; 4. Broniowski—K. K. A. (Tatra) 2 m. 26,4 s.; 5. Galica (Fiat) 2 m. 31 sek.; 6. Siemianowski—

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

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

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

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



Z gymkhany samochodowej w Zakopanem.

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

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

Miljon franków nagrody.

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

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

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

Świetny wyczyn kobiety.

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

Nowy autodrom.

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

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

Grand Prix Szwecji.

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

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

Raid dla samochodów i samolotów.

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

Co słycać w zespołach wyścigowych?

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

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

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

Wyniki X Zjazdu Gwiazdzystego do Monte Carlo

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

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

Kategoria samochodów do 1100 ccm.: 1. Leverett (Riley) 236,30 p.; 2. Lavallette (Peugeot) 235,80 p.; 3. pani Jeanne (Rosengart) 234,35 p. etc.

Kategoria samochodów pow. 1100 ccm.: 1. Healey (Invicta) 255,25 p.; 2. Wilmille (Lorraine) 255,24 p.; 3. Schell (Bugatti) 253,26 p. etc.

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

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

Szczegółowe omówienie zawodów zamieścimy w następnym numerze.

POPIERAJCIE
LIGĘ OBRONY
POWIETRZNEJ
PAŃSTWA

Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9.

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

KRAJOWY KALENDARZ SPORTOWY NA ROK 1931

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

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

NOWOŚCI KONSTRUKCYJNE

Mały Stoewer

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

Morris za 100 funtów

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

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

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

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

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

Renault „Primaquatre“

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

Nowy Chevrolet

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

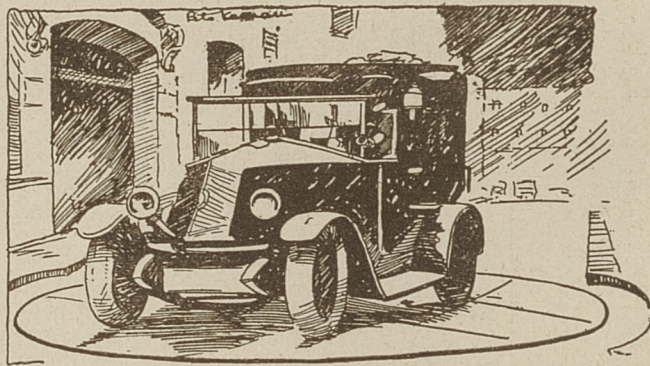
W porównaniu do poprzedniego modelu nowy wóz będzie nieco dłuższy, będzie miał mocniejszą ramę i nieco inaczej rozwiązane umieszczenie dźwigni do zmiany przekładni. W wyglądzie zewnętrznym nastąpi zasadnicza zmiana, szczególnie przód samochodu będzie miał inną fizjognomję dzięki nowej dłuższej chłodnicy.

Międzynarodowa Wystawa Samochodowa w Berlinie

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

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

„AU PRENUMERUJ CIE TO”
MIESIĘCZNIK



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



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 845-13.

PROTOKUŁY

z Międzyklubowego Zjazdu Automobilowego odbytego w Warszawie w dniu 11 stycznia 1931 r.

1. Otwarcie Zjazdu.

a) Sprawozdanie z ub. sezonu sportowego oraz z prac na terenie międzynarod.

Powitał delegatów przybyłych na Zjazd krótkim przemówieniem Prezes A. P., p. Karol hr. Raczyński, poczem oddał przewodnictwo obrad Prezesowi Komisji Sportowej A. P., p. Januszowi Regulskiemu, który, omawiając działalność sportową A. P. i klubów afiliowanych za r. 1930, podał w kilkunastu cyfrach bilans tej działalności oraz scharakteryzował każdą z odbytych imprez.

Następnie p. Prezes Regulski zakomunikował zebrany terminy imprez międzynarodowych, organizowanych przez kluby polskie na r. 1931 t.j.

7 czerwiec 1931. Międzynarodowy Wyścig Okrężny we Lwowie — M. K. A.

21-28 czerwiec 1931. Międzynarodowy Raid — A. P.

16 sierpień 1931. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański — K. K. A.,

oraz poinformował o treści obrad Międzynarodowej Komisji Sportowej, odbytych w październiku ub. r. w Paryżu.

Na posiedzeniu tem dyskutowano między innymi nad Championnat'em Górskim Europy, podziałem maszyn na kategorie, ustaleniem typu dominującego samochodu, który, jako seryjny, wszedłby do oddzielnej kategorii oraz nad zmianami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

2. Posiedzenie M. K. Aut.

a) Przyznanie tytułu Mistrza Polski za r. 1930

P. Prezes Regulski zakomunikował zebrany, że według regulaminu klasyfikacja do „Mistrzostwa Polski“ za r. 1930, odbyła się na podstawie 5 ciu imprez t. j. Wyścigu Płaskiego w Łodzi, Międzynarodowego Raidu A. P., Wyścigu pod Ojcowem, Wyścigu Tatrzańskiego oraz Międzynarodowego Wyścigu Szosowego we Lwowie. Kandydowało 4-ch jeźdźców: pp. Maurycy hr. Potocki, Liefeldt, Ripper i Adam hr. Potocki. Najmniejszą regulaminową ilość punktów uzyskał Maurycy hr. Potocki i jemu przypada Mistrzostwo za r. 1930. P. Prezes Regulski stawia wniosek o przyznanie Mistrzostwa p. Maurycemu hr. Potockiemu.

Powyższe zostało przyjęte przez aklamację.

b) Ustalenie regulaminu Mistrzostwa Polski na 1931 r.

Następnie omówiono regulamin Mistrzostwa Polski na 1931 r., w którym żadnych zmian nie przeprowadzono. W skład Mistrzostwa zaliczone będą następujące imprezy:

1. Wyścig Płaski w Łodzi 10 maj org. Ł. A. K.

2. Międzynarodowy Wyścig Okrężny we Lwowie 7 czerwiec org. M. K. A.

3. Międzynarodowy Raid A. P. 21-28 czerwiec org. A. P.

4. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański 16 sierpień org. K. K. A.

5. Wyścig Płaski na Śląsku 6 wrzesień org. ŚL. K. A.

Propozycja p. Bukowieckiego co do ustalenia vice-mistrzostwa nie została zaakceptowana.

c) Wybór dalszych kandydatów do E. P. J. A.

Jedynym kandydatem przedstawionym do ELITY POLSKICH JEŹDZCÓW AUTOMOBILOWYCH, był kandydat A. P. — p. Maurycy hr. Potocki posiadający przepisany regulaminem cenzus.

P. Maurycy hr. Potocki został jednogłośnie do E. P. J. A. przyjęty.

d) Omówienie kalendarza sport. na r. 1931.

Przed omówieniem kalendarza sportowego p. Prezes Regulski zwrócił się do delegatów z apelem, aby zawody tegoroczne odbyły się pod hasłem oszczędności, należy zatem ilość imprez zmniejszyć, aby nie rozpraszać sił, nie osłabiać znaczenia samych imprez i nie pociągać ciężarów finansowych oraz trudności organizacyjnych.

Następnie p. Prezes odczytał projekt kalendarza, zestawiony na podstawie propozycji poszczególnych Klubów.

Nad sprawą zjazdów gwiazdzistych powstała ożywiona dyskusja, w wyniku której uznano, że jakkolwiek imprezy te są ogromną propagandą automobilizmu, należy bezwzględnie ograniczyć szybkości, zrezygnować z premjowania jeźdźców indywidualnych, a wprowadzić nagradzanie zespołów, rozsegregować zjazdy na: jeden ogólnopolski i kilka mniejszych o charakterze turystycznym. Ze względu na to, że nie wszyscy delegaci przygotowani byli na dyskusję w tej sprawie, p. Prezes Regulski zaproponował, aby w najbliższym czterotygodniowym okresie kluby nadesłały do A. P. wnioski konkretne w tej sprawie.

Powyższa propozycja została zaakceptowana.

W sprawie Wyścigu Okrężnego we Lwowie zabrał głos delegat M. K. A. p. Orzechowski, informując zebranych o trudnościach finansowych, związanych z tą imprezą i prosząc wszystkie kluby o współdziałanie, celem zebrania odpowiedniego funduszu na nagrody pieniężne. Po obszerniej dyskusji, w czasie której omawiano również finansowanie imprez, wchodzących w skład Mistrzostwa Polski, postanowiono wyłonić Podkomisję, która na specjalnym posiedzeniu popołudniowym omówiłaby całokształt tej sprawy i powzięłaby decyzję co do ew. znalezienia źródeł na finansowanie najważniejszych zawodów polskich.

Podkomisja została wybrana w osobach pp. Seńkowski — A. P., Dygat — K. K. A., Orzechowski — M. K. A., Gawrych — Śl. K. A., Kauczyński — Ł. A. K., Głowiński — A. Wiel., Koszko — Pom. AK.

Omówiono również szczegółowo imprezy: Zjazd Zespołów Klubowych — Ł. A. K., Zjazd Gw. do Wisły — Śl. K. A. oraz Jazda Zimowa do Zakopanego — K. K. A., w rezultacie czego postanowiono imprezy te połączyć i oddać organizację klubom: Krakowskiemu, Łódzkiemu i Śląskiemu.

e) Ustalenie KALENDARZA SPORTOWEGO na r. 1931.

W wyniku dyskusji nad poprzednim punktem porządku dziennego, zatwierdzono następujący KALENDARZ SPORTOWY na r. 1931:

20 luty — Zjazd Zespołów Klubowych do Krakowa — K. K. A., Ł. A. K., Śl. K. A.

21 luty — Zjazd Gw. do Zakopanego — K.K.A.

22 luty — Wyścig Torowy w Zakopanem — K. K. A.

kwiecień — Pokaz i Konkurs Piękności Samochodów — A. P. (dokładna data ustalona będzie przez A. P.)

9 maj — Zjazd Gw. do Łodzi — Ł. A. K.

10 maj — Wyścig Płaski w Łodzi — Ł. A. K.

17 maj — Pomiary szybkości i rekordy polskie — A. P.

23 maj — Zjazd Gw. do Krakowa — K. K. A.

24 maj — Gymkhana — K. K. A.

25 maj — Jazda Pętlicowa — K. K. A.

29 — 31 maj — II Wołyński Raid Samochodowy — Wol. K. A.

6 czerwiec — V Polski Zjazd Gwiazdzisty — M.K.A.

7 czerwiec — Międzynar. Wyścig Okrężny we Lwowie — M. K. A.

14 czerwiec — Wyścig Górski — Śl. K. A.

21 — 28 czerwiec — Międzynar. Raid — A. P.

1 sierpień — Zjazd na regaty do Bydgoszczy — Pom. A. K.

16 sierpień — Międzyn. Wyścig Tatrzański — K. K. A.

6 wrzesień — Wyścig Płaski na Śląsku — Śl. K.A.

18 — 20 wrzesień — Raid Pań — A. P.

f) Wolne wnioski.

Wniosek Ł. A. K. w sprawie ubezpieczeń samochodów przekazano na posiedzenie Komisji Turystycznych.

Sprawę MIĘDZYKL. ODZNAKI SPORTOWEJ odłożono na następne posiedzenie M. K. AUT.

Na powyższem wyczerpano porządek dzienny obrad, wobec czego p. Prezes Regulski ogłosił przerwę, zapraszając obecnych na wspólne śniadanie.

Na posiedzeniu Podkomisji, pod przewodnictwem Vice-Prezesa Komisji Sportowej A. P., p. A. Seńkowskiego, zapadły rezolucje co do:

a) skasowania nagród pieniężnych na wyścigach,

b) wyłonienia Podkom. Gospodarczej, złożonej z delegatów Klubów, która starałaby się o wynalezienie źródeł celem zwiększenia korzyści dla automobilistów w postaci koncesji, bonifikat i t. p.

c) utworzenia funduszu sportowego, którego statut i źródła omówione będą na następnym posiedzeniu M. K. AUT.

3. Sprawy turystyczne

Posiedzenie zagałł Prezes Komisji Turystycznej Automobilklubu Polski p. inż. Mieczysław Rappe stwierdzając, iż na porządku dziennym znajdują się następujące sprawy:

I. Sprawozdanie z działalności w dziedzinie turystyki za rok ubiegły.

II. Wnioski Łódzkiego Automobil-Klubu

III. Komunikaty

IV. Wolne wnioski.

I. Przystępując do punktu I. porządku dziennego, p. Rappe podał w ogólnych zarysach działalność Komisji i Biura Turystycznego A. P. za ubiegły sezon.

II. W wykonaniu punktu II porządku dziennego zostają zebrany przedłożone i przedyskutowane następujące sprawy, stanowiące treść wniosków złożonych przez Łódzki Automobil-Klub.

1. Sprawa interwencji u władz celem przeprowadzenia naprawy dróg wokoło Łodzi i Warszawy. Po stwierdzeniu, iż budżet drogowy obecnie nie pozwala na przeprowadzenie tych prac, postanowiono chwilowo interwencję tę wstrzymać.

2. Sprawa tablic informacyjnych przy wjazdach do miast. Rozpatrywanie tej sprawy postanowiono dokonać łącznie z dyskusją nad całokształtem spraw tablic drogowych.

3. Sprawa skasowania opłat rogatkowych. P. Rappe wyjaśnia, iż sprawa ta zostanie załatwiona automatycznie przy wejściu w życie Państwowego Funduszu Drogowego, projekt którego będzie przez niego referowany w punkcie III porządku dziennego.

4. Sprawa ubezpieczenia przejazdów kolejowych. P. Rappe zawiadamia, iż przy budowie nowych linii kolejowych wszystkie przejazdy będą wykonywane w dwóch poziomach, co całkowicie rozwiązuje sprawę. Przebudowa zaś w tym sensie przejazdów istniejących jest ze względu na trudności finansowe chwilowo nierealna. Natomiast w toku jest wprowadzenie jak najdalej idących ubezpieczeń skrzyżowań dróg z kolejami, leżących w jednym poziomie.

5. Sprawa zastosowania w tramwajach strzałek wskazujących kierunek skrętu oraz przymusu przyémiewania światła latarni tramwajowych przy skrzyżowaniu się z innymi pojazdami. Po przeprowadzeniu dyskusji oraz stwierdzeniu użyteczności tych innowacji, postanowiono wystosować w tej sprawie odpowiedni memoriał do władz.

6. Sprawa polecających tarcz hotelowych. Referent wniosku p. Prezes K. Poznanski komunikuje, iż Łódzki Automobil Klub zamierza wprowadzić na swoim terenie własne tarcze polecające, przed zrealizowaniem jednak tego projektu pragnąłby zasięgnąć w tej mierze opinii M. K. Aut.

Po przeprowadzeniu dyskusji, skonstatowano szkodliwość wprowadzania na terenie kraju tarcz polecających kilku odmiennych typów. Celem jednak uwidocznienia działalności Afiljowanych Klubów Automobilowych, Automobilklub Polski przyznaje tym Klubom prawo do dodawania pod tarczami A. P., udzielonemi hotelom znajdującym się na ich terenach, tabliczek ze swoją nazwą o typie opracowanym przez A. P., a to niezależnie od kategorii tarczy, która została danemu hotelowi udzielona. Wzajemnie za to Kluby Afiljowane podejmą się przeprowadzania w sprawie tarcz pertraktacji ze znajdującymi się na ich terenach, a zasługującymi na to hotelami.

7. Uregulowanie spraw, związanych z ubezpieczeniami samochodów. Po wyczerpującej dyskusji ustalono, iż w sprawie tej A. P. przeprowadzi z Klubami Afiljowanymi odpowiednią korespondencję oraz ewentualnie zwoła ściśle konferencję prawników poszczególnych Klubów, a to celem ustalenia wytycznych dla wspólnej w tym kierunku akcji.

III. Przechodząc do punktu III porządku dziennego p. Rappe referuje następujące projekty ustaw, zmierzających do ułatwienia turystyki automobilowej w kraju.

1. Ustawa o państwowym Funduszu Drogowym. Ustawa ta stwarza osobę prawną pod nazwą Państwowego Funduszu Drogowego, niezależną od budżetu ogólnego państwowego i mającą prawo pobierania specjalnych opłat i zaciągania pożyczek. Osiągnięte z tego tytułu sumy będą całkowicie zużywane na budowę i konserwację dróg. Omawiane opłaty będą pobierane od samochodów, biletów autobusowych, reklam przydrożnych oraz od zarobkowych zaprzęgów konnych, przewożących towary. Z chwilą wejścia w życie Ustawy o Funduszu Drogowym wszelkie inne podatki i opłaty pobierane dotychczas, bądź z tytułu posiadania samochodu, bądź też z tytułu użytkowania dróg publicznych (a więc i t. zw. opłaty rejestracyjne, specjalne, rogatkowe i kopytkowe) zostaną skasowane. Projekt Ustawy zostanie w najbliższym czasie poddany pod obrady sejmowe.

2. Ustawa o zarobkowym przewozie pojazdami mechanicznymi. Ustawa ta, projekt której wkrótce ma stać się tematem

obrad sejmowych, zmierza do roztoczenia kontroli nad przewozami autobusowymi. Jest ona oparta o zasady koncesyjne. Koncesje będą wydawane przez specjalnie na ten cel stworzone Wojewódzkie Komisje Przewozowe, oraz przez Główną Komisję Przewozową przy Ministrze Robót Publicznych.

3. Ustawa o popieraniu turystyki. Projekt tej ustawy opracowuje Związek Polskich Towarzystw Turystycznych i zostanie on przedstawiony Sejmowi po przyjęciu dwóch poprzednich ustaw. Ustawa ta zmierza do stworzenia funduszu dla celów rozwoju turystyki w kraju, a to za pomocą obciążenia przedsiębiorstw przemysłowych, czerpiących dochody z turystyki, pewnymi specjalnymi opłatami.

IV. P. Rappe komunikuje o krokach zmierzających do wprowadzenia beztryptkowego ruchu samochodowego na terenach Polski i Czechosłowacji, objętych umową turystyczną, zawartą pomiędzy temi dwoma Państwami. W związku z tem p. Bukowiecki, imieniem Krakowskiego Klubu Automobilowego, prosi o poczynienie starań, by wydawanie przepustek upoważniających do swobodnego poruszania się w granicach omawianego pasa turystycznego, było po stronie polskiej

powierzone jego Klubowi, jako mającemu siedzibę w bezpośrednim sąsiedztwie wyżej wymienionych terenów.

2. W związku z coraz częściej zdarzającymi się ostatnio wypadkami nieprzestrzegania przez automobilistów przepisów ruchu, a w szczególności jazdy po mieście z otwartym wydmuchem, p. Bukowiecki wykazuje pożytek, jaki mógłby wyniknąć ze wznowienia instytucji Klubowych Kontrolerów Ruchu Kołowego. W tej sprawie postanowiono prosić K. K. A. o opracowanie i nadesłanie do A. P. odpowiedniego wniosku.

3. Na wniosek Delegata Wołyńskiego Klubu Automobilowego p. S. Załęskiego, postanowiono prosić A. P. o zwrócenie International Sporting Clubowi w Monte Carlo uwagi na błędne podanie granic Rzeczypospolitej Polskiej w szematycznej mapie umieszczonej w regulaminie X Rallye Automobile Monte Carlo.

Na tem obrady nad sprawami turystycznymi ukończono.

Prezes Komisji Turystycznej

(—) *M. Rappe*

4. Sprawy administracyjne i ogólne.

Międzynar. świadectwa samochodowe.

Przewodniczy Vice Prezes J. Regulski

Delegaci Klubów zapoznali się na wstępie z formą i treścią Międzynarodowych Świadectw Samochodowych oraz Międzynarodowych Pozwoleń na prowadzenie, których wydawanie rozpoczyna A. P., jak również z wysokością opłat, pobieranych za te dokumenty.

Opłaty za tryptyki.

Następnie podane zostały do wiadomości obecnych obowiązujące z dniem 1 lutego 1931 r. opłaty (łącznie z asekuracją) za tryptyki i książeczki z przepustkami granicznymi na samochody i motocykle. Opłaty te w porównaniu z dotychczasowymi zostały obniżone.

Wniosek A. P. o pobieraniu kaucji od tryptyków.

Wobec konieczności zabezpieczenia terminowego zwrotu wydanych tryptyków i książeczek, A. P. wystąpił z wnioskiem o pobieranie kaucji gotówką lub wekslem, w wysokości zł. 100 (sto), która by w razie niezwrócenia odnośnego dokumentu

w przewidzianym terminie przechodziła w połowie na własność A. P. i w połowie na własność Klubu Afiljowanego.

Delegaci Automobilklubu Wielkopolski i Śląskiego Klubu Automobilowego poczynili w tej sprawie szereg zastrzeżeń, wyrażając życzenie, aby mogła ona być traktowana przez Kluby indywidualnie. Po wyczerpujących wyjaśnieniach Vice-Prezesa Regulskiego, który oświadczył, że A. P. chętnie pozostawia Klubom wolną rękę, co do pobierania zabezpieczenia kucyjnego w tej czy innej formie wniosek A.P. dotyczący pobierania kaucji został przyjęty.

Wniosek Ł. A. K. w sprawie przyjmowania członków.

W dalszym ciągu posiedzenia odczytano wniosek Ł. A. K. wyrażający życzenie, aby każdy Klub Afiljowany otrzymał rejon swej działalności, w związku z czem kandydat na członka z innego rejonu mógłby być przyjęty tylko w tym wypadku, o ileby należał do swego Klubu regionalnego. Wniosek ten został obszernie umotywowany, oraz poparty przez delegata Śl. K. A., jednak po dłuższej dyskusji nie znalazł większości wśród zebranych.

Sprawa umów Afiljacyjnych.

Delegat A. W. zareklamował niewstawienie na porządek dzienny obrad Międzyklubowej Komisji Automobilowej sprawy umów afiljacyjnych, w celu uzgodnienia treści tych umów z dezyderatami poszczególnych Klubów. W odpowiedzi Vice-prezes Regulski przypomniał, że projekt umowy afil-

jacyjnej został w swoim czasie rozesłany Klubom zainteresowanym do zaakceptowania wzgl. wypowiedzenia się i umowa została ostatecznie zredugowana dopiero po rozpatrzeniu wszelkich wniosków i uwag. Ponadto niektóre zakwestjonowane lub niedość jasne punkty umowy mogłyby być wyjaśnione przez wymianę listów.

Na powyższem posiedzeniu zakończono.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 23-86. Godziny Sekretarjatu: od 10—2 i od 5—7

REGULAMIN

II Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Krakowa w dniu 20 lutego 1931 r.

§ 1. Nazwa i data.

Krakowski Klub Automobilowy, Łódzki Automobilklub i Śląski Klub Automobilowy z upoważnienia Automobilklubu Polski, na wniosek Międzyklubowej Komisji Automobilowej i w porozumieniu z innymi Klubami afiljowanymi urządzają w dniu 20-ym lutego 1931 r. imprezę sportową krajową zamkniętą dla Członków Polskich Klubów Automobilowych pod nazwą „II ZIMOWY ZJAZD ZESPOŁÓW KLUBOWYCH DO KRAKOWA“.

2. Niniejszy regulamin zgodny jest z przepisami kodeksu sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.)

§ 2. Warunki Zjazdu.

Zjazd Zespołów polega na tem, że Klub wystawia zespół, składający się z trzech samochodów, bez względu na marki i moc silników tychże.

Każdy Klub może wystawić kilka zespołów.

Każdy zespół tworzy jednostkę ubiegającą się o nagrody.

Zawodnicy jednego zespołu nie są związani kolejnością startu, muszą jednak przybyć na punkt kontrolny lub finish w odstępach nie większych jak 5 minut, w czasie podanym przez Władze Zjazdu. W razie przybycia części zespołu w oznaczonym czasie i spóźnienia przez resztę — zespół będzie klasyfikowany, lecz spóźnieni zawodnicy otrzymują dodatkową karę w postaci 1 pkt. za każdą minutę, licząc od chwili zamknięcia parku.

Dopuszczalne jest tylko opóźnienie 60-cio minutowe.

Za każdą różnicę więcej niż 5 minut, otrzymuje zawodnik jeden punkt karny, który liczony będzie dla zespołu.

Dopuszczalne jest jednoczesne przybycie 2 ch wozów, ale ostatni musi przybyć w ciągu 5-ciu minut później.

§ 3. Zawodnicy i kierowcy.

1. Zawodnikiem może być każdy członek jednego z polskich Klubów Automob. posiadający licencję sportową dla zawodnika.

Kierowca musi być również zaopatrzony w licencję sportową dla kierowcy, ponadto muszą kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne. Obsada samochodu winna przebyć całą trasę.

§ 4. Zgłoszenia, wpisowe, termin zgłoszeń.

1. Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy kierować do Krakowskiego Klubu Automobilowego, Kraków ul. św. Jana L. 11.

2. Wpisowe wynosi Zł. 90 — od zespołu i musi być wpłacone równocześnie ze zgłoszeniem, gotówką do K. K. A. lub na konto czekowe w P. K. O. Kraków Nr. 406.840.

3. Niedokładnie wypełnione formularze zgłoszeń oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowego powodują nieprzyjęcie zgłoszenia. Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgło-

szenia lub gdyby K. K. A. konkursu zaniechał ewentualnie termin jego odłożył.

4. Termin zgłoszeń upływa dnia 15-go lutego 1931 r. o godz. 18-tej. W wyjątkowych wypadkach przyjmować się będzie późniejsze zgłoszenia za podwójną opłatą wpisowego do dnia 17-go lutego 1931 do godz. 18-tej, kiedy to listę zgłoszeń zamyka się definitywnie.

§ 5. Kwatery.

1. Krakowski Klub Automobilowy może zapewnić pomieszczenie tylko tym uczestnikom, którzy zgłoszą swoje zapotrzebowanie do dnia 13-go lutego 1931 r. w Sekretarjacie K. K. A. Kraków ul. św. Jana L. 11.

§ 6. Szlaki.

1. Komisja Sportowa każdego Klubu Automobilowego obiera dla każdego zespołu dowolną drogę z miejsca startu do Krakowa i podaje ją do dnia 10-go lutego 1931 r. Komisji Sportowej K. K. A. celem przeprowadzenia pertraktacji z władzami w sprawie oczyszczenia dróg w razie większych opadów. K. K. A. prosi o wybieranie możliwie głównych szos państwowych.

2. Ilość przebytych km. będzie liczona na podstawie najkrótszej drogi z miejsca startu do Krakowa, i obliczana według mapy Trzaska Evert i Michalski. W wypadku gdy zespół zechce obrać sobie dłuższą marszrutę z miejsca startu do Krakowa, może to uczynić, przyczem droga ta musi wieść przez miejscowości uwzględnione na mapie „Trzaska Evert i Michalski“. W poszczególnych punktach odnośnej drogi winien uzyskać zawodnik wizy przejazdowe u Władz niżej wyszczególnionych z podaniem godziny i minuty przejazdu. Jako droga między poszczególnymi punktami kontrolnymi, będzie zaliczona najkrótsza droga według mapy „Trzaska Evert i Michalski“. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony. W wyjątkowych wypadkach na przebycie powtórnie krótkich odcinków trasy mogą udzielić zezwolenia władze Zjazdu.

Startować i wizy przejazdowych udzielać mogą:

1. Władze Klubowe
2. Komisarjaty policyjne
3. Urzędy pocztowe
4. Urzędy kolejowe
5. Urzędy celne
6. Inne wiarygodne instytucje publiczne i prywatne (o wiarygodności rozstrzyga bezapelacyjnie Jury).

§ 7. Start i meta.

1. Start zespołów przeprowadzają poszczególne Kluby względnie władze wymienione w ustępie 2-gim § 6-go upoważnione do tego przez Klub.

Start zespołów nie może nastąpić wcześniej jak w dniu 20-go lutego 1931 r. o godz. 8-mej rano.

Zgłoszone zespoły samochodowe winny się stawić na starcie równocześnie, przyczem sygnał startera oznacza czas odjazdu dla całego zespołu.

Meta znajdować się będzie przed siedzibą Krakowskiego Klubu Automobilowego w Krakowie przy ul. św. Jana L. 11. Przyjazd na metę może nastąpić najwcześniej o godz. 15-tej, najpóźniej zaś o godz. 17-tej w dniu 20-go lutego 1931 r. Przyjazd należy zgłosić w Sekretarjacie Klubu.

2. Czasem obowiązującym jest czas podany przez radjostację w Warszawie.

§ 8. Książki drogowe.

1. Krakowski Klub Automobilowy wyśle za pośrednictwem Klubów zawodnikom listem poleconym książkę kontrolną zawierającą oprócz dat konieczne rubryki dla adnotacji punktów kontrolnych startu i przejazdu. Książka kontrolna jest poza papierami legitymacyjnymi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne z podaniem czasu przejazdu i uwagi muszą być w niej notowane. Zgubienie książki kontrolnej powoduje automatyczne wykluczenie z imprezy.

§ 9. Przepisy drogowe.

1. Współzawodnicy są obowiązani stosować się ściśle do wszystkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy.

2. Przy wyprzedzaniu winni mieć kierowcy jak najwięcej względów jedni dla drugich. W razie zatarasowania drogi przez samochód jednego z zawodników następny samochód ma przeczekać 10 minut, poczem będzie miał prawo zażądać, aby pierwszy samochód wycofał się i sam będzie się starał przebić przez zaspę. Obsada wycofanego samochodu musi pracować przy uprzątnięciu drogi i przepchaniu samochodu. W razie, gdyby i ten samochód nie mógł się przebić, ustępuje w ten sam sposób następnemu samochodowi i t. d.

§ 10. Oznaczenie zespołów.

Każdy samochód biorący udział w Z. Z. Z. K. winien posiadać napis czerwony na białym płótnie o wymiarach 70x40 umieszczony w widocznym miejscu na tyle samochodu. Litery wysokości 25 cm. oznaczać winny inicjały Klubu, do którego zespół należy oraz numer zespołu n. p.:

A. P.	K. K. A.	
1.	3.	i t. d.

§ 11. Pasażerowie.

1. Zawodnik obowiązany jest podać Klubowi startującemu do wpisania do karty kontrolnej nazwiska pasażerów zobowiązanych odbyć całą

podróż. Zmiana pasażerów nie jest dozwolona. Ilość pasażerów nie może być większą niż ilość miejsc w samochodzie. Tylne siedzenie samochodu uważane będzie jako dwusiedzeniowe. O ile nazwiska pasażerów nie będą podane na karcie kontrolnej, przyjmuje się za podstawę klasyfikacji obciążenie przez jedną osobę. Waga pasażera musi wynosić wraz z ekwipunkiem osobistym najm. niej 60 kg. W razie ubytku pasażera w drodze liczy się tę ilość pasażerów z jaką zawodnik przybędzie do parku.

Minimalna ilość pasażerów wynosi przy samochodach do 1500 cm³ dwóch, ponad 1500 cm³ pojemności silnika czterech pasażerów. W razie braku przepisanej ilości pasażerów za każdego brakującego pasażera zaliczone będzie 5 pkt. karnych.

§ 12. Materjały pędne.

1. Dopuszczalne jest używanie wszelkich normalnych materjałów pędnych oraz mieszanek przeciwmrozowych.

§ 13. Wyekwipowanie.

1. Koła zapasowe ze zmontowanymi oponami winny się znajdować nazewnątrz miejsca przeznaczonego na obsadę. Koła mogą być zaopatrzone w łańcuchy dowolnej konstrukcji.

2. Narzędzia i przybory potrzebne do usuwania śniegu mogą być przewożone w środku samochodu.

§ 14. Przeciętna szybkość.

Średnia szybkość każdego samochodu nie może wynosić mniej jak 20 km/g., ani też więcej jak 40 km/g. Przekroczenie szybkości minimalnej lub maksymalnej przez jeden lub więcej samochodów względnie cały zespół, pociąga za sobą dyskwalifikację poszczególnych samochodów względnie całego zespołu. Za każdy km. szybkości przeciętnej otrzymuje zespół jeden punkt. Średnia szybkość oblicza się jako średnia matematyczna szybkości 3 wozów.

§ 15. Współczynnik odległości.

1. Do sumy punktów uzyskanych przez zespół w myśl § 14 otrzymuje zespół dalsze punkty dodatnie za odległość a mianowicie: 0,1 punkta za każdy przebyty kilometr.

§ 16. Władze Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Krakowa.

1. Z ramienia Krakowskiego Klubu Automobilowego prowadzi Zjazd Komandor i Vicekomandor jako jego zastępca.

2. Gremium Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora, Vicekomandora, delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym delegacie

z każdego z Klubów afiliowanych. W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiliowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat K. K. A.

§ 17. Klasyfikacja.

1. Klasyfikacja będzie przeprowadzona na podstawie arytmetycznych wyników uzyskanych w myśl §§ 2, 11, 14 i 15.

2. W razie uzyskania przez kilka zespołów wyników jednakowych — rozstrzyga mniejsza przeciętna pojemność cylindrów danych zespołów, a w razie równej pojemności cylindrów dwóch zespołów, większa waga jednego zespołu.

§ 18. Pomoc załogi.

Każdy uczestnik winien przebyć całą trasę. W czasie jazdy obsada zespołów uprawniona jest wziąć udział w pracach związanych z uruchomieniem swojego zespołu i okazać wszelką wzajemną pomoc.

§ 19. Dyskwalifikacja.

1. Zawodnicy będą wykluczeni ze Zjazdu ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w ogólnym kodeksie sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych.

b) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcyj.

c) za umyślne wprowadzenie w błąd Władz Zjazdu (fałszywe dane i t. p.).

2. Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Władz Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 20. Nagrody.

1. Klub, którego zespół uzyskał najlepszy wynik otrzyma nagrodę K. K. A.

2. Klub, którego zespół uzyskał drugi z kolei najlepszy wynik, a nie uzyskał nagrody ad 1, otrzyma nagrodę Ł. A. K.

3. Klub, którego zespół uzyskał trzeci z kolei najlepszy wynik, a nie otrzymał nagrody ad 1, i ad 2, otrzyma nagrodę Śl. K. A.

Członkowie zespołów klasyfikowanych jak wyżej, otrzymują srebrne plakiety.

Wszyscy inni zawodnicy, którzy ukończyli Zjazd Zespołów Klubowych, otrzymają plakiety brązowe.

§ 21. Reklama.

1. Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie

podanych do wiadomości przez Władze Zjazdu i to w dosłownem brzmieniu.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. pkt. 126.

§ 22. Protesty i zażalenia.

1. Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Zjazdu. Zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremium Komisarzy Sportowych zgodnie z postanowieniami ogólnego regulaminu sportowego A. I. A.

2. Protesty odnoszące się do ważności zapisów, kwalifikacji zawodników lub kierowców, należy kierować pisemnie do Sekretarjatu Krakowskiego Klubu Automobilowego.

3. Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 18 go lutego 1931 r. do godz. 12-ej (§ 211 ogóln. Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.) Protesty odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania jazdy, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po ukończeniu Zjazdu. W godzinę po ogłoszeniu wyników Zjazdu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

4. Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść do Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

5. Do każdego protestu lub zażalenia należy załączyć wadium w wysokości zł. 100.— które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostanie uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

6. W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych,

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy niebiorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.)

c) z powodu zatrzymania przez organy polic.,

d) z powodu nieuznania wiarygodności wizy przejazdowej udzielonej według § 6 p. 6.

§ 23. Ubezpieczenie samochodów.

1. Zaleca się zawodnikom ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej. Klub organizujący Zjazd odpowiedzialności za jakiegokolwiek wypadki nie ponosi.

§ 24. Obowiązki uczestników.

1. Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcyj dodatkowych i rozporządzeń Władz Zjazdu oraz nie dochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu. Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z konkursem (np. materiały pędne, kwatery i t. p.)

§ 25. Uzupełnienie przepisów.

1. Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego zastrzega sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu.

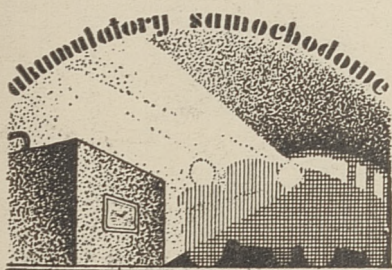
2. Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.



PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

ŹRÓDŁA ZAKUPÓW, HOTELE, GARAŻE, RESTAURACJE

Firma i adres	RABATY DLA CZŁONKÓW A. P. I KLUBÓW AFILJOWANYCH, UDZIELANE ZA OKAZANIEM LEGITYMACJI CZŁONKOWSKIEJ NA ROK BIEŻĄCY
„MAGNET” Warszawa, Hoża 33	10% od cennika na robotach i materiałach (akumulatory)
SCINTILLA Warszawa, Bagatela 15	10% od aparatów i części
START SKŁADNICA SPORTOWA Warszawa, Chmielna 26.	5% od cennika
„WULKAN” ZAKŁAD WULKANIZACYJNY F. Mazurkiewicz — Warszawa, Hoża 33	15% od cennika
GARAŻ PARAGON Bicskei-utca 3, Budapeszt	20% rabatu za garażowanie i 10% rabatu od cennika napraw



ERGS

Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 193-59, 110-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9.

ODDZIAŁY:

w Poznaniu w Krakowie
Bydgoszczy Łodzi
Katowicach Kielcach
Lwowie Lublinie

MEDAL SREBRNY na wystawie Wynalazków w Warszawie 1926 r.



PIERWSZA KRAJOWA
WYTWÓRNIA SPRĘŻYN
I WYROBÓW Z DRUTU

„SPIRAL”

WARSZAWA - ŻYTMIA 20. TEL 36-39.

MEDAL BRONZOWY na P.W.K. w Poznaniu 1929 r.

C.W.S.-URSUS-SAURER

WYRÓB
KRAJOWY



SAMOCZODY

OSOBOWE
CIĘŻAROWE
KAROSERJE

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI
WARSZAWA — KRÓLEWSKA 18