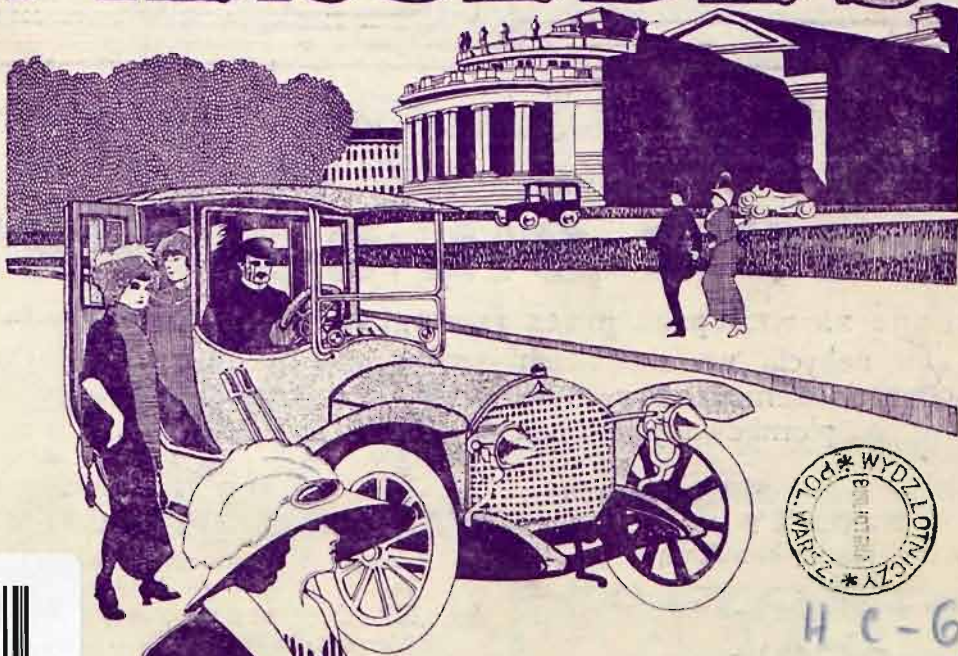


LOTNIK i AUTOMOBILISTA



MERCEDES



HC-63

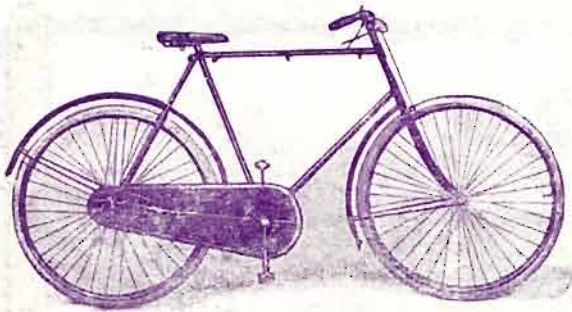
MEIL - czasopiema



50610000003840

BRACIA RACZYNSCY

INŻYNIEROWIE DYPLOMOWANI
SAMOCHODY-PNEUMATYKI-CZĘŚCI ZAPASOWE-WARSZATY-GARAŻ-BOKSY
POZNAŃ - WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 25. TEL. 18-72. - KIJÓW



Motocykl Terrot

z motorem dwukonnym Terrot-Zedel.

Jest to przyrząd idealny do każdego użytku, nadzwyczaj wykończony, posiada wszelkie przybory pożyteczne, lekkie i pewne, nie zna żadnych katastrof, wszystko wykończone solidnie i poręcznie.

Zmiana szybkości progresywna, elastyczna

Zakład Terrot zbudował bicykлеты wszelkich systemów, z zastosowaniem szybkości bezpośredniej, zwrotnej fabryka o 1. 2. 3. 4. 6. 8 i 10 szybkościach.

Jest to jedyna, która wygrała wszystkie wyścigi wytrzymałości „Touring Club de France”.

Żądajcie katalogu

Terrot & Co. Dijon. Francya.

DRUKARNIA A. ZIĘCKOWSKI i S^{KA}

WARSZAWA, WIDOK 3.

== TELEFON 135-10. ==

Przyjmuje wszelkie roboty w zakres drukarstwa wchodzące po cenach przystępnych.

□□□□□□□□

SPECJALNOŚĆ:

Roboty handlowe, bankowe. Katalogi, cenniki, broszury i t. p.



Oleje i Smary do Samochodów i Aeroplanów najwyższego gatunku

VACUUM OIL COMPANY

uznane za najlepsze przez powagi fachowe całego świata.

Są do nabycia we wszystkich znaczniejszych składach, fabrykach i garażach samochodowych w kraju i zagranicą w blaszankach plombowanych, wagi: 40, 20, 10, 5 i 3 funtów.

Przy kupnie naszych olejów i smarów prosimy zwracać uwagę na całość

PLOMBY

z naszą marką handlową

„Gargoyle“



Zameldowaną w Departamencie Przemysłu
za № 10533, d. 18 Czerwca 1906 r.

Wystrzegać się szkodliwych podrabiań i falsyfikatów!!

ROS. TOW. AKC.

VACUUM OIL COMPANY

Zarząd w Moskwie, Miasnicka № 20.
Telefony: № 26-49 i 124-86.

ODDZIAŁY:

WARSZAWA

Krakowskie-Przedmieście № 7. Telefon № 54-30.

PETERSBURG

Wasiliew. Ostr. 3 linja, № 18. Telefon № 424-53.

RYGA

Wielka Piaskowa № 26. Telefon № 34-46.

ODESSA

Ulica Skobelewa № 10. Telefon № 11-00.

N. NOWOGRÓD

Rozdestwieńska № 44. Telefon № 4-38.

Adres telegraficzny wszędzie „VACUUM“.



T-wo „PROWODNIK”



ul. Królewska № 16 Telefony № 11-64, 11-65.

Filja: Krak.-Przedm. 16/18. Telefon 28-74.

WSZELKIE WYROBY GUMOWE, AZBESTOWE, PAKUNKI, LINO-
LEUM, OBRĘCZE DO KÓŁ POWOZOWYCH, OPONY SAMOCHO-
DOWE I ROWEROWE.

NIEŚLIZGAJĄCE SIĘ OPONY „KOLUMB”

Za dobroć naszych wyrobów gwarantujemy.



T-wo FERRUM

ul. Królewska № 16.

Telefony: 11-64, 11-65.

Wszelkie techniczne artykuły,
wyroby szmerglowe, polerownicze
maszyny.

SAMOCHODY „BENZ”

luksusowe — ciężarowe — omnibusy. Akcesoria samochodowe.



The HAGEN C^o

WARSZAWA, Wierzbowa 8, tel. 72-60.
JENERALNA REPREZENTACJA

National Cash Register C^o

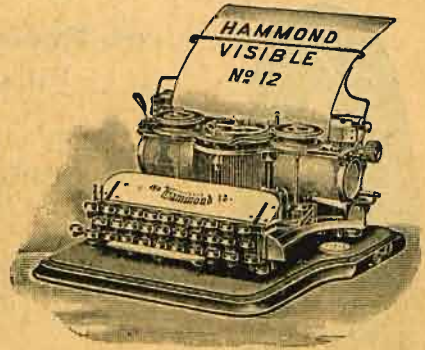
Dayton, Ohio U. S. A.

Wielotysięczne maszyny do pisania

HAMMOND i MERCEDES



Maszyny
do
Liczenia



DALTON i TRIUMPHATOR.

Bednarke blank. walcowaną
z hut. Zakładów Ostrowieckich, Puszkina,
Petersburskich Zakładów oraz B-ci Busch, Ryga
na dogodnych warunkach poleca:

DOM HANDLOWY

L. ROMANUS

Warszawa, ul. Graniczna No 6, TELEFONY No No 7-95 4-42.
SKRZYNIKA POCZT. 317.

!! CENY FABRYCZNE !!

DOSTAWA PUNKTUALNA!!

SAMOCHODY STOEWER

Turystyczne, bezwzględnie pewne, bardzo solidnej konstrukcji.

Wozy towarowe do celów wojskowych subwencjonowane przez Państwo. Daleko tańsze od konnych.

== CENY NAJNIŻSZE. ==

Export do wszystkich państw. Duży złoty medal.

Pierwszorządna referencja. Katalog na żądanie.

Gebrüder Stoewer. Stettin Deutschland.



„TYDZIEŃ”

pismo niezależne i demokratyczne

Zawierać będzie w każdym, bogatym w treść zeszyt o 32 stronach, następujące działy: I. Polityka. II. Kultura i sprawy społeczne. III. Artykuły ekonomiczne. IV. Filozofia. V. Nauka. VI. Felieton. VII. Krytyka literacka. VIII. Teatr. IX. Muzyka. X. Sztuki plastyczne. XI. Liryka i beletrystyka. XII. Przeglądy zawodowe: 1) Prawo i sądownictwo, 2) medycyna i higiena, 3) szkolnictwo i oświata, 4) technika i przemysł. XIII. Korespondencje i życie prowincji. XIV. Przegląd prasy.

Działy artykułów i wiadomości politycznych, społecznych, kulturalnych i ekonomicznych będą prowadzone przy współudziale: L. Belmonta, Z. Daszyńskiej-Golińskiej, J. Douglasa, L. Goreckiego, Jerzego Jankowskiego, A. Kurejusza, K. Kacperskiego, St. A. Kempnera, L. Kulczyckiego, J. Kurnatowskiego, J. M. Muszkowskiego, St. Patka, Z. Pietkiewicza, St. Pyrowicza, B. Rozstańskiego, H. Rygiera, J. Wasereuga i innych.

Dział literacko-artystyczny będzie ze szczególnym uwzględnieniem nowych prądów w literaturze, sztuce i teatrze; zasilają te działy wybitni krytycy: W. Bukowiński, L. Choromański, K. Daniłowicz-Strzelbiński, W. Grubiński, F. Jabłczyński, Cezary Jelenta, Jan Lorentowicz, Ignacy Matuszewski, H. Opieński, St. Piękowski, M. Sterling, K. Wroczyński, oraz szereg innych pisarzy.

Felieton. Dla felietonu pozyskaliśmy pióra pierwszorzędnych satyryków i poetów, między innymi: B. Gorczyńskiego, Benedykta Hertzka, Z. Kleszczyńskiego, St. Kiedrzyńskiego, A. Langego, Jana Le-mańskiego, K. Makuszyńskiego, A. N. Nowaczyńskiego, M. Poznańskiego (Fantasio), T. Ulanowskiego, Brunona Winawera. Przeglądy zawodowe objęli w „Tygodniu“ wykwalifikowani specjaliści. Dział naukowy będzie uposażony obficie w prace prof. S. Dicksteina, prof. W. Jezierskiego, dra M. Heilperna, dra St. Leśniewskiego, prof. Ignacego Radlińskiego, dra. J. Segata, prof. M. Sobieskiego, prof. Z. Weyberga i innych.

„TYDZIEŃ” posiada korespondentów we wszystkich większych miastach Królestwa, Galicji, Litwy i Rusi tudzież Cesarstwa, którzy oświetlać będą najważniejsze sprawy życia lokalnego.

Redaktor i wydawca: **Jerzy Jankowski.**

Warunki prenumeraty: w Warszawie: kwartalnie rb. 2, półrocznie rb. 4, rocznie rb. 8. Z przesyłką pocztową: kwartalnie rb. 2,50, półrocznie rb. 5, rocznie rb. 10.

Redakcja i Administracja. Warszawa, Żórawia 13. Telefon 287.20.

Pierwszy zeszyt „Tygodnia“ ukazał się w końcu listopada r. b.

WIEŚ ILUSTROWANA

Najpiękniejsza, najobfitsza, najozdobniej wydawana ilustracja polska,

Przedstawiająca Życie polskiej wsi we wszystkich dzielnicach polskiej ziemi

ZACZYNA 4-ty ROK ISTNIENIA.

Wychodzi w pierwszych dniach każdego miesiąca, drukowana w znanych zakładach firmy „B. Wierzbicki i S-ka“.

Każdy zeszyt w pięknej co miesiąc innej kolorowanej okładce zawiera **OKOŁO STU ILUSTRACJI I OKOŁO 4000 WERSZY TEKSTU** oprócz informacji i ogłoszeń.

Na treść składają się: Artykuły treści ogólnej i specjalnej; Monografie historyczne; Powieści i nowele znanych autorów; Utwory poetyckie piór pierwszorzędnych; Opowiadania, Impresje; Obrazki myśliwskie i sportowe; Dział krytyki literackiej; Dział sztuki; Sprawozdania z ruchu rolniczego i życia wiejskiego; Ilustrowane opisy typowych dworów polskich; Obszerny dział informacji rolniczych, wystaw, pokazów hodowli, przemysłu i handlu rolniczego; Dział życia kobiecego; Dział mody.

We wszystkich tych działach redakcja „**WSI ILUSTROWANEJ**” pozyskała sobie współpracownictwo najwybitniejszych polskich sił literackich, publicystycznych i fachowych i łaskawy współudział licznych ziemian ze wszystkich okolic kraju.

Po 3-ach latach istnienia i uznania w szerokich kołach ziemiańskich wprowadza wydawnictwo „**WSI ILUSTROWANEJ**” nowe ulepszenia:

Zwiększa treść, podnosi estetykę formy a mianowicie:

Dodaje co miesiąc **SPECJALNY DZIAŁ OGRODNICTWA** (sadł, ogród warzywny, hodowla nasion i sadzonek, kwietnictwo, ogrody parkowe) pod kierunk. głośniego i zasłuż. specjalisty p. **Edmunda Jankowskiego.**

Wprowadza **SPECJALNY DZIAŁ SZTUKI** w opracowaniu wybitnych artystów z dodatkiem

ARTYSTYCZNYCH WIELOBARWNYCH REPRODUKCJI.

Powiększa **DZIAŁ ARTYSTYCZNY** dając ilustrowane opisy wszystkich znanych w naszych dziejach miejscowości oraz drukując szereg wybitnych prac

Jak studja „**KRESOWE SZLAKI**” i „**KORONARZE**”.

Rozszerza **DZIAŁ MODY** (artystycznie ilustrowany) i **DZIAŁ ROLNICZY** wprowadzając duże stałe rubryki: a) wytyczne krajowej produkcji i b) rezultaty krajowej gospodarki rolniczej

NADTO wprowadzając najnowsze postępowe ulepszenia techniki graficznej od 1 Stycznia 1913 drukować się będzie „**WIEŚ ILUSTROWANA**” nowemi na specjalne zamówienie podług artystycznych rysunków odlanemi **ELZEWIROWSKIEMI CZCIONKAMI** przyczem dawać będzie barwiste kombinacje klisz w ilustracjach.

PRENUMERATĘ BEZ ZMIANY:

	w miejscu	na prowincji	zagranicą	w Ameryce
—	rocznie rb. 9.—	10.—	12.—	14.—
1/2	„ „ 4.50	5.—	6.—	7.—
1/4	„ „ 2.25	2.50	3.—	3.50

przyjmuje Administracja własna ul. Hoża № 47 (telefon 116-99) oraz wszystkie księgarnie i kantory prasowe w Warszawie, na prowincji i zagranicą.

== Najwytworniejsze, najobficiej ilustrowane i najbardziej aktualne czasopismo polskie ==

„Miesiąc Ilustrowany“

Numer listopadowy zawiera: Złotowłosa Dziewczynka K. Makuszyńskiego. Jak powstają perły (art. naukowy). Współczesne literatki francuskie, (z 30 portretami) K. Woźnickiego. Nasz ementarz, wiersz Ela. Czarnozlocista Kotara (now.). Skandal wszechświatowy. Pieśń pogrzebana (wiersz). Wojna na Bałkanach list z Konstantynopola D-ra Fruzińskiego-beja (20 ilustr. aktualnych. Z teatru wojny (22 akt. ilustr.). Salon awiacyjny (kor z Paryża). Z miesiąca (akt.). Miesiąc teatralny, sportowy, mody. Posel z Łodzi (satyra Krogulca Karykatyry).

Żądać w księgarniach, kioskach, na kolejach. Numer pojedynczy kop. 60, w prenumeracie kop. 50.

Redakcja i Administracja Wspólna № 45, telefon 187-43.

„MIESIĄC ILUSTROWANY“ zarówno pod względem treści jak i zewnętrznie dorównywa najlepszym wydawnictwom zagranicznym.

„PRAWDA“ Najstarszy polski tygodnik demokratyczny i postępowy

— Poświęcony sprawom polityki, życia społecznego, nauki, literatury i sztuki. —

„PRAWDA“ zgrupowała w roku bieżącym szereg następujących wybitnych pisarzy:

Avanti, L. Biegeleisen, L. Brunn, Z. Bujakowski, L. Choromański, dr. Z. Daszyńska-Golińska, K. Ehrenberg, W. Grubiński, F. Jabłczyński, Jerzy Jankowski, K. Irzykowski, L. Konopacki, S. Kiedrzyński, L. Kulczycki, S. Miłaszewski, K. Pawlikowski, S. Piętkowski, M. Sterling, A. Świętochowski, A. Szczęśny, L. Wasilewski, M. Ichaime-Walewska, B. Winawer.

W r. 1913-ym abonenci „PRAWDY“ w formie bezpłatnego dodatku otrzymają cenne europejskiej sławy dzieło znakomitego francuskiego uczonego S. Reinacha p. t.

== „Orfeusz, powszechne dzieje religji“. ==

Prenumerata „PRAWDY“: w Warszawie miesięcznie kop. 70, kwartalnie rb. 2, rocznie rb. 8 z odnośnikiem do domu. Z przesyłką pocztową do wszystkich miejsc Królestwa, Cesarstwa i zagranicę: kwartalnie rb. 2 kop. 50, rocznie, rb. 10.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Widok № 3, telefon 77-80.

Redaktor: Wincenty Rzymowski.

Kierownik literacki: Kazimierz Wroczyński.

ROK XXXVIII ISTNIENIA.

NAJTAŃSZA I NAJOBĘTSZA ILUSTRACJA TYGODNIOWA DLA RODZIN POLSKICH

BIESIADA LITERACKA

DAJE ZUPELNIE BEZPŁATNIE PREMIUM NADZWYKZAJNE:
12 DUŻYCH TOMÓW NAJCELNIEJSZYCH POWIEŚCI
i ROMANSÓW

znakomitych autorów polskich i obcych

Redaktor i Wydawca MICHAŁ SYNORADZKI.

BIESIADA LITERACKA obejmuje wszystkie rodzaje literatury pięknej, chwilę bieżącą wszechświatową i wiedzę gruntowną w formie popularnej, słowem wszystko, co stanowi nieodzowną potrzebę umysłu inteligentnego.

BIESIADA LITERACKA szczególnie uwzględni dzieje ojczyste, zwłaszcza poroźbirowe i pamiętki narodowe.

BIESIADA LITERACKA wszystkie artykuły obficie ilustruje.

BIESIADA LITERACKA rozpoczyna w r. 1913 druk pracy ilustrowanej p. t. GROBY POLSKIE, zawierającej życiorysy uczestników powstania 1863 r., poległych w boju, skazanych na wygnanie, straconych i t. p.

PREMIUM BEZPŁATNE 12 dużych tom. wyborowych powieści i romansów

otrzymują bezpłatnie wszyscy prenumeratorzy.

W roku 1913 damy w zupełności szereg znakomitych powieści oryginalnych, które ze względów cenzuralnych, były dotąd znane zaledwie w skróceniu: *Michała Czajkowskiego „Hetman Ukrainy“, Wernychóra: „Bolesławscy „Zagadki“, osnute na tle wypadków 1863 r. i inne; nadto powieści Synoradzkiego, Gwałcenca, Lama, Bykowski, Łoskiński, Kaczkowski, Przyhorowski, Wileziński, Wiktora Hugo, Dumas, Dickensa, Coopera, Feala, i arcydzieła innych autorów. Z tych dodawanych zupełnie bezpłatnie książek, szybko utworzy się doborowa biblioteka trwałej wartości, kształcąca serce i umysł.*

WARUNKI PRENUMERATY:

w Warszawie: rocznie rb. 6, półrocznie rb. 3, kwartalnie rb. 1 kop. 50 — na prowincyi: rocznie rb. 8, półrocznie rb. 4, kwartalnie rb. 2. Zagranicą rocznie rb. 10.

Oprawa wytworna ze złożonemi wyciskami na tle barwnem, dodawanych jako premium powieści: 3 tomów 50 kop., 6 tomów 1 rb., 12 tomów 2 rb.

Na żądanie administracja wysyła numer okazowy bezpłatnie.

Adres redakcji i administracji:

PLAC WARECKI 4, Telefon 78-26.

WYDAWNICTWA ST. WYSOCKIEGO

Berlin-Charlottenburg 5, Danckelmannstr. 29.

ROZNIK AKCYJNYCH BANKÓW ROSYJSKICH
(niemieckie i rosyjskie wydanie) cena rb. 1.50.

Rocznik rosyjskich instytucji hipotecznych
(niemieckie wydanie) cena rb. 2.50.

ROSYJSKIE TOWARZYSTWA AKCYJNE
(niemieckie wydanie).

Cena M. 40—za cztery kwartalniki;
M. 10—za każdy zeszyt.



T&GRAFJA

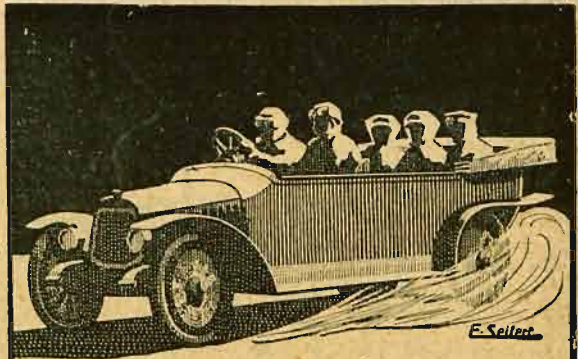
**MARJANA
FUJSA**

JEROZOLIMSKA 49.
RÓG MARSZAŁKOWSKIEJ
TEL 92-94.

**PORTRETY
OD 5RB.**

ZDJECIA PO ZŁ OBREBEM
ZAKŁADU

12 FOTOGRAFJI W
POZACH
RUBLI



E. Selter

APOLLO

A. RUPPE & SOHN A.G. APOLDA

JENERALNY PRZEDSTAWICIEL

inż. **Michał Łabendź** WARSZAWA,
5-to Jerska 11 tel. 202-72.
Skład części samochodowych i warsztaty reperacyjne telef. 256-76

Nagrodzona złotym medalem na międzynarodowej wystawie w Turynie w 1911 r.

UNTERBERG & HELMLE

DURLACH (Baden).

Fabryka aparatów
magnetycznych i świec

do

= SILNIKÓW =

Przedstawiciel i skład fabryczny

Herman Nach

Warszawa.

Tel. 172-64.

Złota 50.



Zupełnie zamknięte — Szczyt prostoty.

Pochlebna ocena

przez

MINISTERJUM WOJNY

obreczy samochodowych **„CONTINENTAL”**

jest dowodem

niedorównanych ich zalet

dzięki którym

W WOJENNYCH PRZEBIEGACH SAMOCHODOWYCH

jak w roku 1911,

tak i w roku 1912

obrecze **„CONTINENTAL”**

zostały **oficjalnie** uznane

za najlepsze.



TOWARZYSTWO AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO

Nr 1.

STYCZEŃ.

1913.

Przy licznych udziale członków odbyło się dnia 7 grudnia 1912 r. walne zebranie Tow. Automobilistów Król. Polskiego pod przewodnictwem p. Bronisława Szlubowskiego.

Na wstępie przyjęto 20 nowych członków, tak, że stale powiększająca się liczba członków klubowych wynosi 154.

Następnie uchwalono wysłać w odbitkach memorjał, złożony przez Zarząd T. A. K. P. Jeneral-gubernatorowi w sprawie obrony 280 wiorst szos w gub. Kaliskiej, zakwalifikowanych przez odnośnego gubernatora do skasowania, członkom T-wa jako materiał do obrony, w razie, gdyby w innych guberniach powstały podobne projekty zniesienia istniejących szos.

W sprawie mapy zaakceptowano pogląd Zarządu, ażeby opracowywana obecnie mapa dróg bitych Królestwa Polskiego zawierała: a) szosy ministerjalne, gubernialne, powiatowe, gminne i prywatne, jak również trakty pocztowe nie szosowane; b) granice guberni i powiatów; c) miasta gub. i powiatowe, wszystkie osady, jak i wsie dworskie, wzdłuż szos położone.

Co do tego punktu podał Zarząd zebrany do wiadomości, że zwrócił się do Jeneral-gubernatora z prośbą o wydanie gubernatorom w Królestwie polecenia, aby dostarczyli Klubowi dokładnych danych co do szos gubernialnych, powiatowych, gminnych i prywatnych, gdyż na wszystkich dotychczas wydanych mapach Królestwa Pol. szosy te w sposób bardzo niedokładny są oznaczone. Odnośne polecenie wydane zostało przez jeneral-gubernatora i do tej chwili większa część gubernatorów potrzebnych danych Klubowi dostarczyła, wobec czego mapa, przez Tow. A. K. P. wydana, zawierać będzie w sobie całokształt kompletny wszystkich szos rzeczonych. Mapa ta, w skali 12 wiorst w calu, jest już w robocie, a wydana będzie na jednym wielkim arkuszu oraz w kształcie książki, zawierającej pojedyncze plansze. Format książki zastosowany będzie do potrzeb automobilizmu, a wydanie ukończone zostanie w drugiej połowie lutego 1913 r.

Wniosek p. Bogusławskiego-Nakwaskiego co do nabycia na własność Klubu posesji w Aleji Róż przekazano komisji, do której powołano wnioskodawcę oraz p. Stanisława Chelmieckiego.

Wniosek p. Augusta Moësa w sprawie wydania pozwolenia ministerjum komunikacji na kursowanie po szosach ciężarowych wozów samochodowych wagi większej niż 350 pudów, przekazano Zarządowi do najszybszego załatwienia.

W końcu zakomunikował Zarząd, że niebawem ukaże się wydana przez Tow. Aut. K. P. książka pod tytułem: „Podręcznik dla automobilistów, wyjeżdżających zagranicę”, a zawierająca:

- a) Przepisy konwencji międzynarodowej paryskiej w sprawie ruchu samochodowego;
- b) przepisy policyjne, obowiązujące we wszystkich ważniejszych krajach europejskich w sprawie ruchu samochodowego;
- c) przepisy celne w tychże krajach;
- d) przepisy o tryptykach;
- e) pięć tablic z wyliczeniami technicznymi.

Wreszcie Zarząd zakomunikował zebrany, iż otrzymał od Jeneral-gubernatora warszawskiego reskrypt z d. 23 października r. b., zgodnie z którym ustanowione zostały następujące opłaty za przejazd samochodu przez mosty:

1. Od samochodów prywatnych, oraz dorożek samochodowych—po 2 kop. za przejazd przez mosty pierwszych trzech kategorii, a po 1 kop. za przejazd przez most czwartej kategorii.

2. Za przejazd autobusów i samochodów ciężarowych przez mosty pierwszych trzech kategorii—po 4 kop., zaś przez mosty czwartej kategorii po 2 kop.

Stosownie do dekretu Namiestnika Kr. Pol. z d. 5 sierpnia 1817 r.:

Do mostów 1-ej kategorii należą mosty mające więcej jak 500 łokci długości:
do mostów 2-ej kategorii—więcej jak 200 ł.
do „ 3-ej „ — „ „ 100 ł.
do „ 4-ej „ — „ „ 25 ł.

W tymże reskrypcie Jeneral-gubernator zawiadomił klub, że stosownie do jego prośby władze miejscowe otrzymały rozkaz ścisłego dopilnowania, ażeby dzierżawca mostu na Liwcu, na szosie Węgrów-Kaluszyn, trzymał się dokładnie powyższej taryfy i nie pozwalał sobie na dowolne jej podwyższanie, jak to dotychczas niejednokrotnie miało miejsce.

Lista Członków.

Członkowie-Założyciele.

Antoni **Borzewski**.
Adrian **Chelmicki**.
Kazimierz **Olszowski**.

Członkowie Zarządu.

Władysław ks. **Drucki-Lubecki**, Prezes.
Czesław ks. **Światopełk-Mirski** Wicepr.
Antoni **Borzewski** „
Kazimierz **Olszowski** „
Piotr **Lubicz-Strzeszewski**, Skarbnik.
Adrian **Chelmicki**.
Stefan **Dziewulski**.
Stanisław **Grodzki**.
August **Poptawski**.
Zygmunt hr. **Plater-Broel**.
Karol hr. **Raczyński**.
Oskar **Saenger**.
Aleksander marg. **Wielopolski**.
August hr. **Zamoyski**.

Komisja Rewizyjna.

Stanisław **Józefowicz**.
Konstanty hr. **Plater-Broel**.
Michał **Tabęcki**.

B.

Bogusławski-Nakwaski Jerzy,
Al, Róż 14.
Boniecki Stanisław,
Warszawa, Berga 6.
Bławdziewicz Gustaw,
Nowe-Miasto gub. Piotrkowska.
Borzewska Helena,
Ugoszcz p. Zbójno, gub. Płocka.
Borzewski Antoni,
Ugoszcz p. Zbójno, gub. Płocka.
Borman Ryszard,
Warszawa, Srebrna 12.

C.

Chelmicki Stanisław,
Warszawa.
Chelmicki Adrian,
Okalewo, p. Rypin, gub. Płocka.
Chelmicki Zygmunt,
Kalisz, hotel Europejski.
Cyprysiński August,
Dziegielewo, p. Bielsk.
Cyprysiński Kazimierz,
Pawłowo, p. Ciechanów, g. Płocka.
Cyprysiński Włodzimierz,
Szulmierz p. Ciechanów, g. Płocka.
Czartoryski książę Adam,
Warszawa, Erywańska 12.
Czetwertyński-Światopełk ks. Seweryn,
Warszawa, Jasna 28.

D.

Dachowski Tadeusz,
Leśkowiec, p. Monasterzyska, g. Kijów.
Warszawa, Wiejska 11.
Dernałowicz Stanisław,
Repki, p. Sokołów, g. Siedlecka.
Doruchowska Kazimiera,
Czepów, p. Dąbie, gub. Kaliska.
Drucka-Lubecka ks. Marja,
Teresin, p. Błonie, g. Warsz.
Warszawa, Plac Zielony 1.
Drucki-Lubecki książę Władysław,
Teresin, p. Błonie, g. Warszawska.
Warszawa, Plac Zielony Nr 1.
Dziewulski Stefan,
Warszawa, Al. Ujazdowska 23.

G.

Getlich Władysław,
Łódź, ul. Piotrkowska.
Geyer Robert,
Łódź, ul. Piotrkowska.
Godlewski Kazimierz,
Kołomija, p. Ostrowy, g. Warsz.
Goldstand Leon,
Warszawa, Moniuszki 1a.
Górski Stanisław,
Motkowice, p. Jędrzejów,
lub Mazowiecka 4.
Gramadzki Ludwik,
Szykszniewo, p. Kibarty, g. Suw.
Grodzki Stanisław,
Warszawa, Senatorska 33.
Gutowski Władysław,
Zwody, p. Wysokie-Litewskie,
g. Grodzieńska.

I.

Iwański Jan,
Lublin, Gubernatorska 4.

J.

Janasz Stanisław,
Danków, p. Błędów, g. Warszawska.
Janasz Gustaw,
Danków, p. Błędów, g. Warszawska.
Jackowska Jadwiga,
Gostomia, p. Nowe Miasto,
g. Piotrkowska.
Jaroszyński Franciszek,
Tywrów, p. Dzwonicha, g. Podol.
Jełowicki Wacław,
Warszawa, Chmielna 29.
Jeżewski August,
Skrwilno, p. Rypin, g. Płocka.
Józefowicz Stanisław,
Warszawa, Smolna 9.
Józefowiczowa Helena,
Warszawa, Smolna 9.
Jurjewicz Fryderyk,
Warszawa, Krak.-Przedm. 32.

K.

Karpiński Franciszek,
Warszawa, Elektoralna 33.
Karski Włodzimierz,
Górki, Klimontow., g. Radom.
Korybut-Daszkiwicz Ryszard,
Wojczyzna, p. Krynki, g. Grodzieńska.
Kosielski Karol,
Wońkowce, gub. Podolska.
Kozłowski Władysław,
Wola, p. Lipno, g. Płocka.
Krasicki hr. Aleksy,
Szabastówka, p. Monasterzyszcze,
g. Kijowska.
Krasicki hr. Józef,
Chrystynówka, gub. Kijowska.
Krasicki hr. Czesław,
Dzieciolowicze p. Wołpa.
Kraśniński hr. Marta,
Warszawa Włodzimierska 16,
Królikarnia.
Kretkowski Stefan,
Więslawice, p. Czerniewice,
gub. Warszawska.

L.

Libiszowski Stefan,
Mroczków, p. Opoczno g. Kiel.
Libiszowski Teodor,
Sosnowica, g. Siedlecka.

Lubomirski ks. Adam,
Równo, g. Wołyńska.
Lubomirski ks. Stanisław,
Warszawa, Moniuszki 2.
Lubomirski ks. Zdzisław,
Warszawa, Wiejska 10.
Lubomirska ks. Teresa,
Aleksandrya, p. Wołoszki, g. Woł.
Lutosławski Stanisław,
Drozdowo, p. Łomża.

Ł.

Łęski Włodzimierz,
Wilno, willa Łęski.
Łubieński hr. Stanisław,
Warszawa, Mazowiecka 5.

M.

Maciański Karol,
Kijów.
Milowicz Władysław,
Madryń, p. Hrubieszów, g. Lubel.
Moes Aleksander,
Pilica, g. Kielecka.
Moes August,
Choroszcz, p. Białystok.
Morstin hr. Alfred,
Swierszczów, p. Trawniki,
g. Lubelska.
Morzycki Lucjan,
Brzyszewo, p. Czerniewice,
g. Warszawska.

N.

Niemcewiczowa Ursyn Zofja,
Skoki, p. Brześć Litewski.
Warszawa, Piękna 17.
Niemcewicz Ursyn Jan,
Skoki, p. Brześć Litewski.
Warszawa, Piękna 17.
Niemojowska Marja,
Lubstów, p. Sompolno, g. Kaliska.
Niemojowski Wacław,
Marchwacz, p. Opatówek, g. Kaliska.

O.

Olszowski Kazimierz,
Warszawa, Długa 46.
Olszowska Stefania,
Warszawa, Długa 46.

P.

Pertowski Jan,
Warszawa, Al. Jeruzolimskie 49.
Pietraszkiewicz Stanisław,
Warszawa, Krak.-Przedm. 5.
Piwnicki Ignacy,
Sosnowo, p. Rypin, g. Płocka.
Piwnicka Wanda,
Sosnowo, p. Rypin, g. Płocka.
Plater-Broel hr. Józef,
Niekłań, g. Radomska.
Plater-Broel hr. Konstanty,
Chlewiska, p. Szydłowiec, g. Rad.
Plater-Broel hr. Zygmunt,
Białaczew, p. Opoczno, g. Radom.
Plater-Broel hr. Henryk,
Blizyn, p. Skarżyska, g. Radom.
Plater-Broel hr. Aleksander,
Wilkiany, p. Szwekrzna, g. Kow.
Podhorski Stefan,
Włodarka-Berezna, p. B.-Cerkiew,
g. Kijowska.
Poletyło hr. Franciszek,
Wojstawice, g. Lubelska.

Popławski August,
Struża, p. Trawniki, g. Lubelska.
Potocki hr. Jan,
Paryż, rue Mercedes 2.
Potocki hr. Józef,
Warszawa, Krak.-Przedm. 15.
Antoniny, p. Szepietówka, g. Woł.
Potocki hr. Franciszek,
Peczara, g. Podolska,
lub. Krak.-Przedm. 5.
Potocki hr. Tomasz,
Rzepichów, p. Rusimowicze,
g. Mińska.
Potocka hr. Janina,
Warszawa, Krak.-Przedm. 5.
Przeździecki hr. Stefan,
Warszawa, Foksal 6.
Pusłowski hr. Władysław,
Stonim, gub. Grodzieńska.
Pusłowska hr. Leontyna,
Warszawa, Hotel Europejski.
Pusłowski hr. Wojciech,
Zawiszczce, p. Juchnowicze
g. Mińska.

R.

Raczyński Czesław,
Warszawa, Hortensja 3.
Raczyński hr. Karol,
Złoty Potok, dr. żel. Kielce-Herby.
Radziwiłł książę Albrecht,
Nieśwież, Mińska gub.
Radziwiłł książę Franciszek,
Kraków, Kolejowa 9.
Radziwiłł książę Janusz,
Nieborów, p. Łowicz, g. Warsz.
Radziwiłł ks. Maciej,
Warszawa, Litewska 6.
Rembieliński Konstanty,
Krośniewice, gub. Warszawska.
de Rosenwerth Stanisław
Cieleśnica, p. Janów Siedl.
Rościszewski Oskar,
Warszawa, Służewska 4, m. 2.
Rotwand Andrzej,
Warszawa, Kotzebue 4.
Rutkowski Zdzisław,
Szpetal, p. Włocławek, g. Warsz.

S.

Saenger Oskar,
Warszawa, Jasna 32.
Sapieha książę Eustachy,
Spuha, p. Skidel, g. Grodzieńska.
Sapieżyna księżna Teresa,
Spuha, p. Skidel, g. Grodzieńska.
Siemiątkowski Zygmunt Józef,
Męskawola, p. Sieradz, g. Kaliska.
Siemiątkowski Jan,
Krępiec, p. Mińkowice, g. Lub.
Skarbek hr. Jerzy,
Warszawa, Zielna 45.
Skarbkowa hrabina Jerzowa,
Warszawa, Zielna 45.
Skarzyński Henryk
Węglin, p. Zaklinów, g. Lubelska.
Skórzewski hr. Stanisław,
Popowiczki, p. Włocławek, g. War.
Sobański hr. Władysław,
Przedziatka, p. Sokolów,
g. Siedleckiej.
Sobański hr. Michał,
Warszawa, Al. Ujazdowska 5.
Stadnicki hr. Cezary,
Bohuszówka, p. Zamiechów,
g. Podolska.
Strzeszewski Lubicz Piotr,
Warszawa, Ujazdowska 14.
Światopełk-Mirski książę Czesław,
Warszawa, Elektoralna 16.
Szłubowski Bronisław,
Raćzyń, g. Siedlecka.
Szwede Kazimierz,
Częstochowa.
Szwejcer Janusz,
Lask, g. Piotrkowska.
Szlenker Karol,
Warszawa, Jasna 32.

T.

Tabęcki Michał,
Warszawa, Królewska 10.
Targowski Józef,
Buczek, p. Zawichost, g. Radomska.
Trylski Ludwik,
Warszawa, Miodowa 4.
Tyszkiewicz hr. Stanisław,
Szapijówka, p. Skwira, g. Kijow.
Kijow, Nestorowska 40.

W.

Wielopolski margr. Aleksander,
Chroberz, p. Pinczów, g. Kielecka.
Warszawa, Marszałkowska 115.
Wielopolski hr. Albert,
Warszawa, Wiejska 7.
Wielopolska margr. Eliza,
Warszawa, Aleja Róż.
Wielowieyski Józef,
Warszawa, Świętokrzyska 34.
Witkowski Kazimierz,
Rusinowo, p. Rypin, g. Płocka.
Wodziński Kazimierz,
Ktery, p. Kutno, g. Warszawska.
Woyczyński Tadeusz,
Poryte Jabłoń, p. Zambrów,
g. Łomżyńska.
Woroniecki ks. Michał,
Warszawa, Al. Ujazdowska 39.
Woroniecki ks. Paweł,
Bielice, p. Sochaczew, g. Warsz.
Wydźga Józef Tomasz,
Woruczyn, p. Tyszowce,
g. Lubelska.

Z.

Zablocki Stefan,
Pracze, p. Hryców, g. Woł.
Zaleski Tadeusz,
Warszawa, Marszałkowska 60.
Załęski Adolf,
Hołownica, p. Korzec, g. Wolyń.
Zamoyski hr. August,
Różanka, p. Włodawa, g. Siedl.
Zamoyski hr. Maurycy,
Warszawa, Senatorska 31.
Zandbang Henryk,
Warszawa, Senatorska 10.
Zdziechowski Jerzy,
Suchowola, p. Zamość, g. Lubel.
Zieliński Karol,
Dąbrowa, p. Lipno.
Zieliński Konstanty,
Srebrna, p. Plock.
Ż.
Żółtowski hr. Józef,
Kock, g. Siedlecka.





LOTNIK: AUTOMOBILISTA

MIESIĘCZNIK TECHNICZNO-SPORTOWY, DODATKIEM WSZECHSPORT
ORGAN TOW. AUTOMOBILIŚTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO

POD REDAKCJĄ ZYGMUNTA DEKLERA

CENA ROCZNIE RB. 3 NA PROWINCJI 3.60. - WARSZAWA - NOWOGRODZKA 40. TEL. 116-10.

LOTNIK I AUTOMOBILISTA

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY.
POŚWIĘCONY LOTNICTWU I AUTOMOBILIZMOWI

Redakcja i Administracja: Nowogrodzka 40. Telefon 116-10.— Redaktor i wydawca ZYGMUNT DEKLER, przyjmuje od 2—4 p. p.

Nr 1.

STYCZEŃ • WARSZAWA

Rok III.



ORGAN TOWARZYSTWA AUTOMOBILISTÓW
KRÓLESTWA POLSKIEGO.

L'Aviateur et l'Automobiliste.
Revue mensuelle d'aviation et d'automobilisme.
Varsovie 40. rue Nowogrodzka 40.

Pilot und Automobilist.
Illustrierte Monatschrift für Flugtechnik und
Automobilismus. Warschau, Nowogrodzkastr. 40.

Z Nowym Rokiem.

Ukończywszy rok drugi naszej pracy, zachować chcemy dobry zwyczaj skreślenia krótkiego przeglądu dotychczasowej działalności „Lotnika i Automobilisty“ i zapoznania czytelników i przyjaciół naszych z zamiarami, z jakimi rozpoczynamy rok trzeci.

Czynimy to tem chętniej, że obok niezbędnych zawodów i przykrości, z zadowoleniem stwierdzamy stały wzrost i rozwój myśli i idei, które kładliśmy jako podwaliny pisma naszego przy jego narodzinach. Było to w czasie, gdy świeże wiatry, wiejące z zachodu, przyniosły nam wieść o fenomenalnym rozwoju lotnictwa, przyszłego idealnego środka komunikacji ludzkości. Równocześnie i sport automobilowy zaczął zjednywać sobie coraz liczniejszych przyjaciół, oraz zaczęła budzić się myśl, że samochód nie jest tylko sprzętem zbyt kownym, lecz bardzo poważnym czynnikiem w cywilizacji i rozwoju społeczeństwa.

Obu tym gałęziom najnowszym techniki i pomysłowości ludzkiej potrzeba było rzecznika i sprzymierzeńca, zwłaszcza, gdy coraz śmielej poczynali lotnicy zakreślać swe łuki powietrzne nad Warszawą i gdy samochód przestawał już być niezwykłym zjawiskiem na brukach i szosach Królestwa.

W pochodzie narodów ku coraz nowszym zdobycjom i ulepszeniom chcieliśmy i my prosto- wać drogi, pomagać i służyć naszym pionierom w zakresie lotnictwa i automobilizmu. Czytelnicy

nasi przyznają, że nie było to zadaniem łatwym. Były ideowe trudności i techniczne przeszkody. Grunt był zaledwie spulchniony, daleki jeszcze od tego, by siać i plony zbierać.

Do zadania naszego przystąpiliśmy z dobrą wolą i szczerem przekonaniem, że rzetelnej służymy sprawie, szukaliśmy wpierr współpracowników, otwieraliśmy lamy pisma naszego fachowcom i amatorom, zachęcaliśmy do działania naszych techników i zawodowców. I w miarę powodzenia na tem polu dążyliśmy do zjednania sobie kola czytelników, starając się ująć ich fachowcami, przystępnymi i urozmaiconymi artykułami.

Z zadowoleniem podnosimy, że starania nasze w jednym i drugim kierunku pomyslnym zostały uwieńczone skutkiem. Szczycimy się znacznym gronem stałych współpracowników, a pismo nasze z tego powodu cieszy się nietylko w kółkach zawodowych, lecz i sportowych znaczną wziętością. Powiększyły ich zastęp nasz stały dodatek „Wszechsport“ oraz nasze wydawnictwo „Samochód i Płatowiec“, które jako jedyne tego rodzaju polskie dzieło, spotkało się z życzliwą krytyką i oceną. Niemniej i rozpisana ankieta w sprawie potrzeby, treści i życzeń co do naszego pisma, dała nam wynik pomyslny, którym nie omieszka- my podzielić się z naszymi czytelnikami.

Tutaj nawiązujemy nasze zamysły i starania co do przyszłości „Lotnika i Automobilisty“. Ankieta, obudziwszy zainteresowanie pomiędzy przy-



jaciółmi naszego miesięcznika, cennym stała się przyczynkiem dla rozwoju pisma. Idąc za życzeniami naszych przyjaciół zjedналиśmy sobie na ten rok nowy naszej pracy dalsze pióra fachowe w zakresie automobilizmu i lotnictwa. Niemniej rozszerzamy znów ramy „Lotnika i Automobilisty“, który trzymając się zasadniczego swego programu, pogodzić z nim umiał zobrazowanie całego ruchu sportowego, tak w tym kierunku, jak i co do innych jeszcze działów.

Wychodząc bowiem z założenia, że ze sportem i ćwiczeniami fizycznymi związana jest harmonijnie estetyka ducha w myśl greckiej „kalokagatji“ i ciała, w odcinku naszym artystycznym zamieszczać będziemy sprawozdania i referaty z zakresu sztuki, uwzględniając przedewszystkiem te jej działy, które najbardziej do naszego zakresu ideowego są zbliżone. Tym sposobem umożliwimy też naszym czytelnikom, którym warunki utrudniają abonament znacznej liczby pism, orjentację i na tem polu.

Dalej celem urozmaicenia treści naszego miesięcznika wprowadzamy do niego stały felieton beletrystyczny na tle sportowem. Mamy nadzieję, że czytelnicy nasi nowość tę przywitają jako pożądaną rozrywkę.

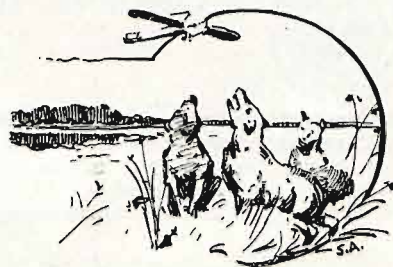
Chcąc dać czytelnikom naszym sposobność wypowiedzenia swego zdania w rozmaitych kwestiach, dotyczących automobilizmu i lotnictwa w szczególności, a spraw sportowych w ogólności, postanowiliśmy zaprowadzić osobny dział w naszym miesięczniku pod tytułem: „Forum liberum“. Redakcja, ofiarując tutaj gościnę wszystkim zwolennikom sportu, nie przyjmuje wzorem angielskich

pism sportowych odpowiedzialności za odnośne artykuły, zostawiając zupełną swobodę swym przyjaciołom poruszenia zajmujących ich kwestji. Wszystkie odnośne listy i artykuły prosimy zapatrzeć w nagłówek „dla forum liberum“.

Wreszcie położyliśmy większy nacisk na stronę techniczną naszego wydawnictwa, aby treść jego doborową podawać w wykwintnej formie.

Tym sposobem wchodzimy w nowy rok, a trzeci naszego istnienia, pod dobrym znakiem i wyrażamy nadzieję, że czytelnicy nasi zachowają nam dotychczasową życzliwość i poparcie. „Lotnik i Automobilista“ w zamian starać się będzie o wierne wykonywanie swego programu, łącząc się z dążnościami wszystkich ludzi dobrej woli do podniesienia naszego poziomu cywilizacyjnego i społecznego.

Redakcja.



Co przyniósł lotnictwu rok 1912.

Powszechne zainteresowanie, jakie budziły postępy lotnictwa w pierwszym okresie jego rozwoju, kiedy o każdym większym przelocie, o każdej setce metrów zapisywano całe lamy w pismach codziennych, kiedy imiona pierwszych tryumfatorów powietrza były na wszystkich ustach — minęło.

Jest to objaw całkiem naturalny, lotnictwo weszło obecnie w fazę bardziej powolnego, ale za to stałego rozwoju, stało się gałęzią techniki i przemysłu. Jesteśmy świadkami ewolucji, jaka swego czasu odbywała się w przemyśle samochodowym, gdy automobil, będący początkowo kosztowną i nietrwałą zabawką, służącą tylko do rozrywki nielicznych zapalnych sportowców, doskonaląc się stopniowo, zdobywał sobie coraz liczniejsze zastępy zwolenników, stając się coraz bardziej pożytecznym i popularnym wehikulem.

Rok 1912 nie minął bez śladu. Udoskonalenia, jakie w budowie płatowców poczyniono, są wcale znaczne. Należy jednak stwierdzić, że daleką jest jeszcze ta chwila, gdy można będzie mówić o istnieniu pewnego ustalonego typu maszyny lotniczej. Dotychczas bowiem w konstrukcji płatowców panuje olbrzymia różnorodność — nie

ustalił się jeszcze nawet wśród praktyków i teoretyków lotnictwa pogląd na drogi, po jakich iść należy, wciąż walczą jeszcze ze sobą zwolennicy dwóch odrębnych prądów. Pewna część lotników uważa, że jedyną rękojmnią bezpieczeństwa w powietrzu jest znaczna szybkość własna płatowca. Stosując się do tego poglądu, niektóre fabryki budują maszyny nadzwyczaj szybkie; do tych bolidów powietrznych zaliczyć należy w pierwszym rzędzie monoplany Deperdussin'a (specjalny wyścigowy typ t. zw. monocoque z motorem o sile 160 MK, umożliwił Vedrinesowi zdobycie pucharu Gordon-Beneta na rok bieżący). Znaczną też szybkość osiągnęły jednopłaty Nieuport'a, Henrieta'a, Morane'a i Zenss'a.

Inaczej na sprawę bezpieczeństwa zapatrują się konstruktorzy większości dwupłatów i niektórych jednopłatów, twierdzą oni, że zbyt wysoka szybkość, posiadając strony dodatnie, czyni jednak bardzo trudnym i niebezpiecznym lądowanie aparatu i wymagając stosowania silników o bardzo znacznej mocy, wpływa tem samem niekorzystnie na obciążenie płatowca, zmniejsza w znacznym stopniu jego nośność i podwyższa cenę, co niewątpliwie nie może się przyczynić do spo-



pularyzowania idei. Trudno orzec stanowczo, który z tych dwóch poglądów jest słuszny, zdaje się jednak, że maksyma Verdines'a „la vitesse n'est la securité“ nie jest racjonalna, prawda jak zwykle leży pośrodku i płatowiec, będąc z natury rzeczy środkiem szybkiej lokomocji, powinien posiadać, oprócz szybkości, jaknajwiększy stopień bezpieczeństwa i możliwie najwyższą nośność. Należy przyznać, że pod tym względem r. 1912 nie zaznaczył się znacząco postępami. W większości nowych płatowców znać dążenie do osiągnięcia maximum szybkości, do zredukowania oporu czołowego, natomiast stosunek ciężaru całej maszyny do ciężaru, jaki może być dźwignięty, nie przedstawia się zbyt korzystnie.

Pewien postęp uwidocznił się natomiast w kierunku budowania poszczególnych części płatowca z odpowiednim dla danej części współczynnikiem bezpieczeństwa. Tak np. skrzydła w ostatnich modelach budowane są znacznie mocniej, co po części tłumaczy się zwiększeniem nateżeń, jakim powierzchnie nośne przy dużych szybkościach podlegają, w niektórych jednak płatowcach, nie posiadających tak znacznej szybkości własnej, zostało zrobione, by osiągnąć większą pewność, gdyż były przykłady, że powierzchnia nośna nie wytrzymała nateżenia i łamała się w locie, powodując naturalnie katastrofę. Podwozia natomiast konstruowane są lżej niż poprzednio, co jest zupełnie racjonalne, jeżeli zauważymy, że najsilniejsze nawet podwozie nie wytrzyma gwałtownego zetknięcia się z ziemią. Wymowną ilustracją jest w tym wypadku płatowiec Bleriot'a, na którym Barros zdobył przed dwoma miesiącami rekord wysokości, wznosząc się na 5000 metrów. Podwozie tej maszyny składało się z dwóch zwyczajnych kół rowerowych, osadzonych na stalowych rurach bez żadnych sprężyn lub resorów, któreby pochłaniały wstrząśnienia przy lądowaniu.

Przyznać jednak należy, że tylko lotnik tej miary co Garros, może sobie pozwolić na coś podobnego, w rękach debiutanta podwozie przy pierwszym lądowaniu zostałoby strzaskane.

Jednym z najważniejszych zdarzeń w dziedzinie lotnictwa był konkurs wojskowy na płatowce dla armii angielskiej. W konkursie tym pierwsza nagroda dostała się angielskiemu konstruktorowi Cody'emu. Płatowiec Cody'ego jest dwupłatem, posiadającym chyl z przodu, a statecznik i stery kierunkowe z tyłu. Podwozie dość prostej budowy, zbliżone do podwozia Curtiss'a, skonstruowane jest z bambusu i rur stalowych. Typ konkursowy zaopatrzony jest w siedzenia dla lotnika i trzech pasażerów i posiada silnik mocy 120 MK austriackiej firmy Dajmlera. Wykonanie płatowca jest bardzo staranne, nośność dość znaczna, szybkość około 90 klm. na godzinę.

Druga nagroda przypadła w udziale jednopłatowi Deperdussin'a, który kierowany sprawną dłońią Prevest'a dopełnił w przeciągu czterech dni wszystkich warunków konkursu, na skutek którego pozostawiono konkurentom cały miesiąc. Na decyzję sędziów konkursowych wpłynął bezwzględnie fakt, że z jednopłatami zaszło parę wypadków pęknięcia powierzchni nośnych w locie.

Sądzić należy, że i przynależność Cody'ego do narodowości angielskiej nie pozostała bez znaczenia.

Jeżeli w budowie płatowców lądowych nie dokonano dalej idących udoskonaleń, to tego samego nie da się powiedzieć o wodnopłatowcach, które znacznie ulepszono. Konkurs wodnopłatowców, odbyty ubiegłego lata w St.-Mało, wykazał, że odpowiadają one w znacznym stopniu stawianym wymaganiom, wznosząc się swobodnie z powierzchni wody i opadając na morze nawet wtedy, gdy zatoka była dosyć silnie wzburzona. Paryżanie mieli sposobność w lipcu b. r. podziwiać na Sekwannie śmiałe wloty Beaumont'a na wodnopłatawcu Donnet-Leyeque. Wodnopłatawiec ten jest jedną z najlepiej opracowanych maszyn tego rodzaju, gdyż był pomyślany i zbudowany specjalnie do wznoszenia się z wody (patrz „Lotnik i Automobilista“ № 11, str. 8). Z innych wodnopłatawców wymienić należy konstrukcję Caudron'a oraz maszynę tow. „Astra“, za której Renaux zdobył w St.-Mało I-ą nagrodę.

Powodzenie, jakie zdobywały sobie wodnopłatawce, zachęciło wszystkie prawie fabryki do budowania tych maszyn. Rok 1913 przyniesie prawdopodobnie w tej dziedzinie nowe pomysły i udoskonalenia.

Na zakończenie wspomnieć jeszcze należy słów parę o nowych „królach powietrza“. Wśród lotników, którzy zdobyli sobie rozgłos w r. b., wymienić należy francuza Gobe i austriackiego oficera von Blaschke. Inni rekordmani, którzy dokonali w ostatnich czasach wlotów zasługujących na uwagę, znani są w świecie lotniczym już od dawna. Imiona Garros'a, Verdines'a, Legagneux'a i Hinehie komentarzy nie potrzebują.

Rok 1912 nie obszedł się, jak i jego poprzednicy, bez ofiar i wypadków. Lista żałobna jest jeszcze bardzo liczna, stwierdzić jednak z radością należy, że procentowa ilość wypadków jest znacznie niższa niż w latach poprzednich. Fakt ten dowodzi niezbicie, że niebezpieczeństwo, na jakie lotnik jest narażony, w miarę udoskonaleń w budowie coraz się zmniejsza. Dziwnym natomiast zbiegiem okoliczności zginęło, wskutek wypadków nic z lotnictwem wspólnego nie mających, trzech ludzi, których imiona pozostaną na zawsze bardzo głośnymi w historii lokomocji powietrznej; gorączka tyfusowa zabiła Wilbur'a Wright'a, Hubert Latham zginął na polowaniu w Afryce na bawoły, wreszcie w wypadku samochodowym stracił życie Voisin.

W. Rumbowicz.





Zawór czy suwak?

Przy politechnice berlińskiej istnieje od lat kilku laboratorium specjalne, poświęcone badaniom naukowym nad samojazdami wszelkich gatunków i kategorii. Kierownikiem tej instytucji jest profesor „Geheimrat“ A. Riedler, powszechnie znana i ceniona powaga naukowa w dziedzinie maszyn i silników; publikuje on stale wyniki badań laboratoryjnych w zeszytach pod ogólnym tytułem „Wissenschaftliche Automobilwertung“. Ostatnie sprawozdanie tego rodzaju zajmuje się specjalnie silnikami samojazdowymi o rozrządzie suwakowym. Wynikiem ostatecznym szczegółowych i sumiennych badań porównawczych jest dosadnie wypowiedziany wyrok, odmawiający kategorię racji bytu takim silnikom ¹⁾.

W mniej lub więcej fachowych pismach niemieckich pociągnęła owa broszura bardzo żywą dyskusję pro i contra za sobą; za fachowcami poszły pisma codzienne i cała sprawa nabrała charakteru aktualnej sensacji.

Zważywszy genezę pojawienia się i niesłychanego powodzenia silników suwakowych, nie można się dziwić, iż sprawa się zaostriżyła, tem bardziej, iż stoi tu po jednej stronie najpoważniejsza niemiecka firma samojazdowa, Daimler-Motoren-Gesellschaft, zwana krótko „Daimler-Mercedes“, a z drugiej powaga pierwszorzędną fachową i naukową, profesor Riedel. Bądź co bądź taki „kij w mrowisku“ nie codziennie się pojawia i rzecz warta jest, aby ją z różnych punktów widzenia dokładniej obejrzeć.

W roku 1908 miał w londyńskim Royal-Automobil-Clubie niejaki pan Knight prelekcję na temat nowo przez się zbudowanego silnika konstrukcji bardzo oryginalnej, którego rozrząd odbywa się za pomocą dwóch cylindrycznych spółśrodkowych suwaków, umieszczonych pomiędzy tłokiem i cylindrem. Prelegent zalecał swój silnik ze względu na absolutną szybkość chodu, osiągniętą wskutek ruchu bezwzględnie spętanego wszystkich ustrojów rozrządu. Jedna z największych miarodajnych fabryk angielskich, Daimler-Motor-C^o nabyła patenty Knighta i wypuściła nowy typ samojazdów, poprzedzony niezmiernie głośną i zręczną reklamą, sławiącą niezwykłą cichość chodu i najrozmaitsze, mniej lub więcej uzasadnione, ale bezwarunkowo aktualne ich własności. Powozy te, odznaczające się przedewszystkiem bardzo staranną konstrukcją, pierwszorzędnym precyzyjnym wykończeniem i niezwykle wysoką ceną, wypuszczone zostały pod etykietą „bezzaworowych“ (Sans-soupapes, Ventilless, Valveless) i miały od razu niesłychane powodzenie w kołach nietylko sportowych, ile zwykłych mniej lub więcej całkowitego świata londyńskiego, paryskiego i berlińskiego.

A więc powodzenie u dam. „Il est chic de rouler dans une sans-soupapes!“ Sapienci sat — powód był wystarczający, aby firmy pierwszorzędne, cieszące się względami tej uroczej i sztywnej klienteli, dla której cena samojazdu nie gra żadnej roli, czuły się do pewnego stopnia zniewolone do nabycia liencji Knighta i do budowania samojazdów bezzaworowych. Niedziw więc, iż we Francji — Pauhard et Levassor, w Belgii — Minerva, w Niemczech — Daimler-Mercedes były pierwszymi dostawcami „sans-soupapes'ów“. Dodać należy, iż angielski Daimler po długich i ciężkich cierpieniach na bolesny deficyt podreperował się znakomicie, dzięki bajecznemu powodzeniu i niebywałym cenom, jakie za swe nowe powozy osiągnąć potrafił. Powodzenie to zawdzięcza Daimler nietylko silnikom Knight'a, ale w części niemalej także innym cechom swego „suwakowego“ typu, jakoto: napęd ślimakowy (a zatem bezszumny) osi tylnej, bardzo staranne zawieszenie powozu na resorach niebywalej długości, kola zamienne o szprychach stalowych i t. d. Ulepszenia te, po części bardzo racjonalne, ale z silnikiem nic zgola wspólnego nie mające, pokryte zostały etykietą „sans-soupapes“. Tłómaczy to dobre imię, jakie sobie samojazdy suwakowe wyrobiły. Za przykładem wielkich firm poszło jednak dotychczas stosunkowo niewiele innych fabryk. Możliwe jest prawie na palcach policzyć; przeważną część wyczekuje i wiele bardzo fabryk, szczególnie w Niemczech, posiada nowe, od Knight'a niezależne, patentowane konstrukcje silników suwakowych, należycie wykończonych i wypróbowanych, które dotychczas są trzymane w rezerwie i naturalnie w tajemnicy.

We Francji jest kilka firm, jak Darræg, Côte, Cottereau i inne, które budują już od pewnego czasu własne konstrukcje samochodów. Większość jednak czeka, czy wymagania przeważnego rynku zbytu i szerokiej klienteli opowiedzą się po stronie zaworów czy suwaków.

Tak stoi kwestja, gdy naraz pojawia się broszura Riedlera, potępiająca bezwzględnie silniki suwakowe i odmawiająca im racji bytu. Dowodzenia zasłużonego profesora oparte są na niezmiernie ścisłych badaniach porównawczych naukowych i sprowadzają się do 22 kategorii prób, wykonanych na trzech suwakowych i dwóch zaworowych silnikach, wszystkie najpierwszorzędniejszych fabryk angielskich i niemieckich. Wyniki tych badań wykazują we wszystkich kategoriach przewagę, jeżeli nie równość silników zaworowych.

Począwszy od mocy silników, bada Riedler stopniowo straty siły na rozrząd, sprawność objętościową, ogólną i cieplikową, rozchód paliwa, stopień zagrzewania wody chłodzącej, parcie jednostkowe na tłok, jednostkowe straty siły, jednostkową moc silnika na litr objętości cylindra, podział i stopień zużycia energii cieplikowej, waha-

1) Riedel. Wissenschaftliche Automobil-Wertung^o. Bericht X: Stoffwechsel und Pathologie der Schiebermotore. Berlin 1912.



nia składu mieszanki w zależności od ilości obrotów, przekroje czynne otworów suwaków i zaworów w funkcji drogi tłoka, szybkość zapłonu i inne jeszcze zasadnicze własności silników.

Zestawiwszy bardzo systematycznie wszystkie wyniki badań w wykresy, wykazuje profesor Riedler na ich podstawie wyższość zaworów. Na zakończenie podaje on nieco subiektywne porównanie szmerów silnika Knight'a i silnika zaworowego, używszy do tego sposobu, opartego na zasadzie, podobnej do wymiarów fotometrycznych, t. j. na szacowaniu odległości, z której oba silniki jednakowo słychać. I to porównanie wypada, jeżeli nie na korzyść, to przynajmniej nie na niekorzyść zaworowego silnika najnowszej udoskonalonej konstrukcji.

Tyle profesor Riedler. Jak się spodziewać należało, takie „dictum acerbum“ wywołało niezliczone komentarze w pismach fachowych, sportowych, codziennych. Audiatur et altera pars; przypatrzmy się, co znaleziono do przeciwstawienia badaniom naukowym profesora Riedlera. W pierwszym rzędzie zanotować należy, iż jedyne poważne naukowo-techniczne pismo niemieckie samojazdowe „der Motorwagen“ kwestji dotychczas wcale nie podniosło. Pominąwszy repliki, w których mniej lub więcej anonimowo, ale zato bardzo niedwuznacznie pokazuje rogi „business“, wszystkie sprawozdania, a nawet replika oficjalna firmy „Mercedes“, zgadzają się na to, iż dociekania Riedlera są bez zarzutu pod względem naukowo-technicznym. Ale tylko jako nauka, czysto teoretyczna praca. No! a ponieważ „grau ist jede Theorie“, więc najczęściej spotykany zarzut jest ten, iż praktyka jakoby wykazała wyższość silników suwakowych. Charakterystycznym jest także, iż nawet firma „Daimler-Mercedes“ nie znajduje nic pozytywnego, opartego na sumiennie dowiedzionych faktach, do przeciwstawienia badaniom uczonego profesora. Lwią część zarzutów i dowodów stanowią po części bardzo wiarogodne anegdótki o doskonałości „Knight'ów“ i o bajecznych ilościach kilometrów przez nie polkniętych i strawionych.

Przesadne i mocno tendencyjne opowiadki o pękaniu zaworów i ich sprężyn, o częstem szlifowaniu tych pierwszych, przeciwstawione zostają domniemanym zaletom „Knight'ów“ — i powstaje bardzo kontrastowny obrazek o Rembrandtowskich światłocieniach, mający obalić dowodzenia Riedlera. Tylko bieda, że we wszystkich tych opowiadaniach, pominąwszy nawet kwestję ich wiarogodności, jedno pozostaje niezbitym faktem, — to jest, iż są to „opowiadania“, a zatem twierdzenia gołosłowne, podległe często bardzo subiektywnemu, a więc stronnemu zapatrywaniu się na rzeczy. Dlatego też nie nadają się one bynajmniej do przeciwstawienia faktom, popartym przez ściśle i systematyczne badania. Osobiście znam także bardzo wiele takich „opowiadań“, któreby można na niekorzyść Knight'a przytoczyć — a zatem o zacieraniu się i pękaniu suwaków, o bezmiernem rozgrzewaniu się silników, o silnem ich „dymieniu“ i t. d. Jeden z moich znajomych opowiadał mi o 4000 marek, które

wydał w przeciągu roku na reperacje silnika, inny znów o zamiarze zaabonowania się na kary policyjne za dymienie samojazdu u policji berlińskiej — ponieważ już tuzin takich protokołów zebrał od czasu jak jeździ na Knight'cie. Takie historyjki nic wspólnego z dowodzeniem naukowym nie mają i ani Riedlerowi, ani silnikom suwakowym nie zaszkodzą — ani nie pomogą. Jedno pozostaje faktem — to jest, że Knight'y rzeczywiście niezmiernie cicho i bezdźwięcznie chodzą, jak niemcy mówią: laufen auf Filzpantoffeln. To też kto wie, czy tu właśnie nie jest punkt słaby dowodzeń Riedlera i czy szanowny profesor nie niedocenia może wartości handlowej tej bezszumności Knight'ów — i idących z nią w parze wymagań mody. Bo poza wartością techniczną, wartość sprzedażna gra tutaj niezmiernie ważną rolę i w tem właśnie sęk — a w sęku — moda. Gdzie chodzi o przedmiot zbytku o zbytkownej cenie, jakim zawsze pozostanie samojazd szykowny, „voiture de ville“ — tam decyduje zwykle nie zdanie fachowców, nawet nie zdanie mniej lub więcej konsekwentnie myślących nabywców płci brzdziej, którzy płacą co im płacić każą, ale zdanie pań, które samojazd wybierają według tego, z czym im najbardziej do twarzy. No! a ponieważ z jednej strony wątpliwość, czy broszura Riedlera znajdzie wiele nadobnych czytelniczek, a z drugiej strony znów kwestję znawstwa dam na sprawności volumetrycznej, lub parciu jednostkowym na tłok silnika naprzykład — wolę pokryć nieprzemakalnym milczeniem — więc nic dziwnego, że taki cichy, dyskretny, szykowny silnik bezzaworowy może liczyć na popyt damskiej klienteli... Jak zaś taka ładna buzia zechce „sans soupapes'u“, to tak potrafi na nas spojrzeć, że nawet najzatwardziały fachowiec uzna bez zastrzeżeń jej rację i wyrzeknie się wszystkich mniej lub więcej bezdźwięcznych wentyli — wbrew najszczerzszemu przekonaniu o słuszności dowodzeń Riedlera.

Wobec tego trudno przewidzieć czy cios wymierzony z całą energią i celnością przez uczonego profesora, zaszkodzi lub wogóle wpłynie w jakikolwiek sposób na rozwój silników suwakowych. Jest to bowiem kwestja mody i na nią bardzo wrażliwych wymagań kombinacji handlowych. A że moda nie wspólnego z racjonalnością niema — to wiemy i dowodem tego mogłyby nam niejedne widoczne lub ukryte detale damskiej garderoby służyć, które najuczucijsi doktorzy potępiają od lat dziesiątków, a które pomimo to panują i panować będą niepodzielnie — dopóki ich moda na śmierć nie skarże. Czy się więc ta piękna, a grymaśna pani za suwakiem opowie, czy nie — to przewidzieć trudno.

Wystawa tegoroczna w Londynie nic nam w tym względzie nie powiedziała — zobaczymy co nam opowie Salon paryski.

Inż. dypl. *Adolf Loewe.*





Przypisek Redakcyi. Ze względu, że sprawa, którą tutaj omawia Szan. autor, przedstawia się nadzwyczaj interesująco, a może nawet rozstrzygająco dla przyszłej fabrykacji samochodów, pomieszczamy chętnie barwnie skreślony artykuł pana inż. Adolfa Loewe'go, pomimo, iż Redakcja nie w zupełności podziela te poglądy. Wobec tego byłoby też rzeczą bardzo pożądaną, ażeby czytelnicy nasi zechcieli zabrać głos w celu szerszego omówienia kwestyi: „zawór, czy suwak“.

Łamy pisma naszego otwieramy z całą skwapliwością dla wszelkich w tej materii głosów, nie wąpimy też, że zarówno sfery sportowe, jak właś-

ciciele garażów i warsztatów reparacyjnych skorzystają z tej sposobności, ażeby przyczynić się do wyjaśnienia zajmującej wszystkich specjalistów kwestyi.

Z p. N. R. 1913
Wszystkim współpracownikom, prenumeratom i przyjaciołom naszym zasyła najserdeczniejsze życzenia

DOSIEGO ROKU
Redakcyja „Lotnika i Automobilisty“.

RZUCANIE POCISKÓW Z PŁATOWCÓW.

W ostatnich czasach władze wojskowe we Francji, gdzie dziś jak wiadomo już jest najzupełniej sformowana prawdziwa Armja Państwowa, zwróciły uwagę w kierunku wyzyskania wszelkich maszyn powietrznych nie tylko do wywiadów (réconnaissance) podczas operacji wojennych, lecz i do szerzenia zniszczenia w szeregach nieprzyjacielskich przez wyrzucanie pocisków.

Wyznaczono specjalne nagrody przy próbach trafiania do celu z płatowców wyrzucaniem bombami (Konkurs Michelin, „Aero-Cible“) o czym pisaliśmy w swoim czasie w „Lotniku“ i naturalnie dało to impuls rozmaitym technikom do skontruowania przyrządów specjalnych, mających na celu ściśle określenie chwili, kiedy należy wyrzucić pocisk z płatowca, aby on trafił we wskazane miejsce.

Pierwsze przyrządy, dość proste w pomysle i konstrukcji, pomyslane przez oficerów-aeronautów, opisywaliśmy już poprzednio, obecnie chcemy zaznajomić czytelników naszego pisma z nowym porządkiem t. zw. Aéro-viseur pomysłu inżyniera-konstruktora Henryka Joanneton.

Przypuśćmy, że w danej chwili płatowiec znajduje się na wysokości 1250 metrów, mając pod sobą w linii prostopadłej punkt *V* i wyrzucamy wtedy z płatowca przedmiot mający znaczną określoną wagę. Przedmiot ten będzie potrzebował 16 sekund aby opaść na powierzchnię ziemi. Jeżeli płatowiec posuwa się horyzontalnie z szybkością 90 kilometrów na godzinę, czyli 25 metrów na sekundę, to wyrzucamy przedmiot, jakkolwiek będąc pod wpływem tylko prawa ciężenia jako pozostawiony sam sobie w przestrzeni, nie spadnie w punkt *V*, lecz o 400 metrów naprzód od tegoż punktu w kierunku, w jakim szy-

buje płatowiec. — Aby więc trafić w punkt *V* należy ściśle określić moment wyrzucenia przedmiotu z płatowca będącego w ruchu i cel ten osiąga przyrząd zwany Aéro-viseur.

Każdy przedmiot wazki, spadający na powierzchnię ziemi z wysokości, podlega działaniu dwóch sił: 1) poziomej, która w określonym czasie *t* pociąga tenże przedmiot z punktu *O* do *H* na zasadzie formułki

$$OH = V \times t = 25 \times 16 = 400 \text{ metrów}$$

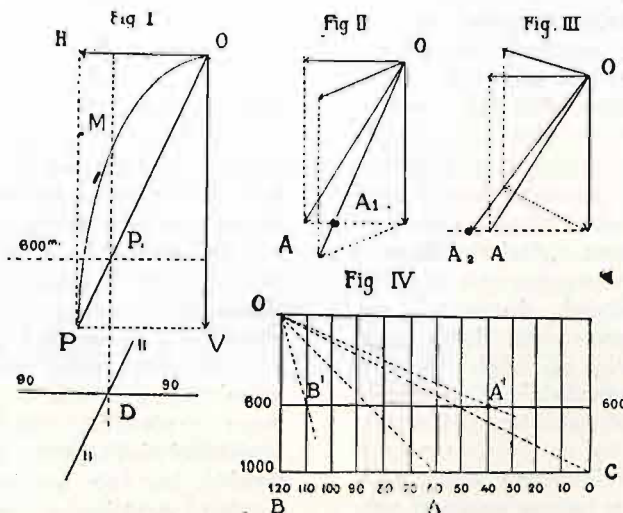
przyjmując, że w wypadku, o którym mowa powyżej, $V = 25 \text{ metr.}$, a $t = 16 \text{ sek.}$

W tymże samym czasie, na skutek prawa ciężenia, dany przedmiot podlega działaniu siły 2) prostopadłej, pociągającej go z *O* do *V* podług formułki

$$OV = \frac{1}{2} g t^2 = \frac{1}{2} \times 9.89 \times 16^2$$

Teoretycznie zatem dany przedmiot powinien by spadać po przeciętnej prostokąta, utworzonego z *OH* i *OV*, w istocie zaś spada po linii krzywej parabolicznej *PMP*, jak tego dowiodły specjalne przyrządy do graficznego wykreślenia linii przy spadku ciał stałych.

Przyrząd inżyniera Joanneton składa się z deszczulki metalowej formy mniej więcej prostokątnej, zawieszanej pionowo i swobodnie u płatowca tak, aby mogła być zawsze dobrze obserwowana przez towarzysza lotnika, który ma wyłącznie zajmować się wyrzucaniem pocisków. W deszczulce tej znajduje się szczelina, wykreślona jako ćwierć koła ze środkiem w *O* i w niej może się przesuwać ruchoma dioptra, mająca jeden stały punkt w *O*, przy pomocy specjalnego gwintu mogąca być momentalnie ustawiona w pozycji dowolnej. Tak się przedstawia prawa stro-
na przyrządu (fig. 5).



Z lewej zaś strony znajduje się ruchoma linijka metaliczna, mogąca być przesuwana naprzód lub wtył, lecz tylko zawsze równoległe do dłuższych ścian prostokątu. Podziałki regularne poziome, grubsze, znajdują się co 100 metrów, cieńsze zaś co 20 metrów na skali umieszczonej na lewej stronie przyrządu. Cyfry zaś na kolumnie z prawej strony te same skali wskazują przestrzenie, jakie przelatuje swobodnie spadający przedmiot w równych odstępach czasu od 1 do 16 sekund. — U dołu rzeczony skali i w stosunku 2 centymetrów na 100 metrów, znajdują się podziałki liniami czerwonymi oznaczone, wskazujące przy szybkościach 50 do 120 kilometrów przestrzenie przelatywane odnośnie do każdej z rzeczonych szybkości w ciągu 1 do 16 sekund.

Na zasadzie tych danych ustawia się poszczególne części przyrządu w stosunku do wysokości, na jakiej znajduje się płatowiec, a wskazanej przez wysokomierz (altimatre). Dajmy na to, że tenże wskazuje 600 metrów t. j. liczbę najbliższą do 593, — z drugiej zaś strony wiadomo, że płatowiec posuwa się z szybkością 90 kilometrów na godzinę, zatem podług skali potrzeba 11 sekund, aby pocisk spadł na ziemię. Przesuwamy zatem linijkę metaliczną w prawo do punktu przecięcia linii czerwonych 90 i 11, a wtedy taż linijka przetnie poziomą podziałkę odpowiadającą liczbie 600 w punkcie *P*. Sprowadzamy zatem dioptrę w kierunku *OP* i przytwierdzamy za pomocą gwintu tak, że nie może ona opaść poniżej punktu *P*, mając jednak ruch dowolny w górę tak, że można celować w miejsce obronne, gdzie ma upaść pocisk i w miarę zbliżenia się w tę stronę płatowca dioptra będzie się przesuwała w szczelinie ku dołowi aż do punktu *O*, przy którym się zatrzyma i wtedy należy momentalnie wyrzucić pocisk.

Cały więc system polega na utworzeniu szybko trójkątów, których podstawy są wiadome, bez obliczeń i tablic, poprostu mechanicznie, co przy posuwaniu linijki i dioptry zajmie najwyżej jakie 10 sekund przy wprawie i znajomości przyrządu.

Jeżeli powierzchnia, nad którą przelatuje płatowiec, jest na wysokości np. 200 metrów nad poziom, a barometr wskazuje 950 metrów, to do obliczenia wysokości należy przyjąć

$$950 - 200 = 750 \text{ metrów.}$$

W praktyce należy przyjąć pod uwagę pewne zboczenie pocisku pod wpływem wiatru,

który to czynnik jest zmienny zależnie od tego czy działa z przodu, z tyłu, lub z boku, lecz w stosunku do wagi pocisku przy względnie małej objętości, zboczenie to nie może być bardzo znaczne. Drugie zboczenie wynika z tego, że przedmiot spadający nie posiada jednakowo wartościowej szybkości po upływie 5, 10, 15 sekund z szybkością swą pierwotną przy opadaniu. Te małoznaczne poprawki należy przyjąć pod uwagę po próbach z przyrządem, wyniki praktyczne ich najlepiej same przez się zadecydują i przyjdą z pomocą wyliczeniom teoretycznym.

Jest też inny jeszcze czynnik, wpływający na zboczenie pocisku, a tym jest ruch ziemi dookoła swej osi. W szerokości geograficznej jednak środkowej Europy zboczenie to ku wschodowi przy wysokości niewiele więcej 1000 metrów nie powinno być większe nad 20 — 25 centymetrów.

Jeżeli płatowiec w chwili wyrzucenia bomby wznosi się w górę, to ta ostatnia spadnie na przód miejsca obranego do celu, zaś przy opadaniu płatowca w chwili rzucania bomby, spadnie w tył od miejsca obranego.

Szybkość, z jaką się porusza płatowiec, wskazuje specjalny po temu przyrząd, używany przez armję włoską podczas wojny w Trypolitanii. Składa się on z lunety z siatką wewnątrz i z lusterka pochylonego na 45°.

Podczas minuty obserwuje się ciągle jeden i ten sam punkt w miarę oddalania się płatowca i z tego wylicza się szybkość w kilometrach na godzinę.

Jednak zwykła luneta przy lusterku, dającym refleksy zależnie od swej grubości i odbicie przedmiotów wstak, nie zadowolniła inżyniera Joanneton, który zmodyfikował przyrząd w następujący sposób, a jaki nam objaśni fig. IV.

Przypuśćmy, że przy danej skali $BC = 2$ kilometrom, zatem jeżeli przedmiot przez nas obserwowany był początkowo w *C*, a później przy locie płatowca w *B* po upływie minuty, to znaczy, że poruszamy się z szybkością 2 kilometrów na minutę, czyli 120 kilometrów na godzinę. Dzieląc CB na 12 równych części, otrzymamy serję szybkości od 0 do 120 kilometrów i to przy wysokościach pomiędzy 0 do 2000 metrów, z podziałkami co 100 metrów, jak na skali na prawej stronie opisanego powyżej przyrządu. — Jeżeli zaczniemy obserwować przedmiot na wysokości 1000 metrów, ustawiamy dioptrę w kierunku OC . Ostrzegacz *T* (fig 6) uderza w dzwonek co 10 sekund aż do minuty i wtedy z przesuwania się dioptry w kierunku od *C* do *B* i przyjmując pod uwagę napotykaną tam cyfry, otrzymamy szybkość

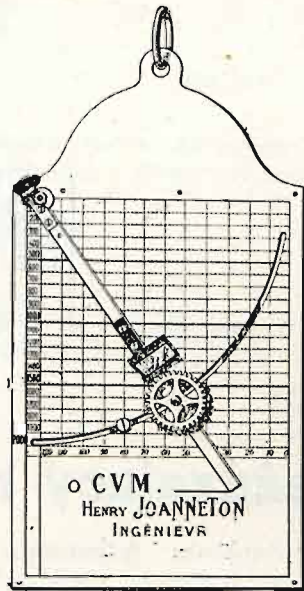


Fig. V.

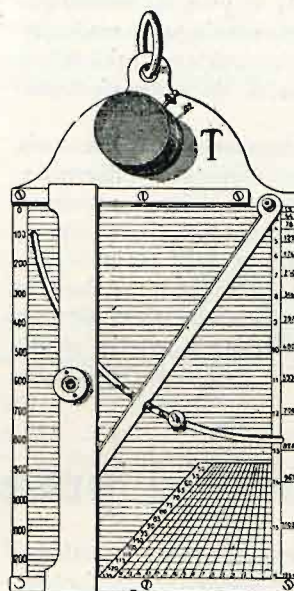


Fig. VI.



lotu płatowca. Jeżeli będziemy czekali na szóste wydzwonienie czyli minutę, to cyfra, na której wtedy się zatrzyma dioptra, wskaże wprost szybkość płatowca na godzinę, w przeciwnym razie przy zatrzymaniu się przy pierwszym, drugim etc. wydzwonieniu, należy wskazane przez dioptrę liczby pomnożyć przez 6, 5, 4.

Dajmy na to, że wyruszamy z jakiegokolwiek punktu A^1 , znajdując się na wysokości 600 metrów i że po minucie znajdujemy się w B^1 , a dioptra wskazuje 110, zatem szybkość będzie

$$110 - 40 = 70 \text{ kilometrów.}$$

Wysokość, na której się unosi i posuwa płatowiec, można zawsze znaleźć podług barometru, dioptra zaś, której się używa do obserwowania przedmiotów i do celowania, ma mały otwór w O na osi swej z wypukłym szkiełkiem siatkowym tak, jak u aparatów do zdjęć fotograficznych.

Teraz więc są już przyrządy do rzucania pocisków, dające możliwość ścisłego obliczenia, gdzie one spadną, a artylerja wojskowa zapewne niezadługo wynajdzie najodpowiedniejszą formę dla tychże pocisków i sposób, w jaki mają wybuchać. Forma bomb bardzo podłużna nie będzie zapewne sprzyjająca, gdyż przy wadze swej bomba zarywała by się bardzo w ziemię i wtedy efekt przy rozerwaniu od wybuchu byłby mniej szkod-

liwy. Należy też mieć na względzie i życie lotników przy używaniu masy wybuchowej, aby przy silnych wstrząśnieniach płatowców zarówno przy wznoszeniu się tychże, jak przy lądowaniu bomby, te same przez się nie wybuchaly, zniszczenie bowiem wtedy byłoby wielkich rozmiarów, a biedni lotnicy wojskowi znajdowaliby się zawsze na wulkanie.

A no! zobaczymy co nam przysła wojna w Europie w tym względzie nowego przyniesie i o ile zastosowanie płatowców będzie jednym z atutów w ręku silniejszego przeciwnika jako, dodatek najnowszy na polu sztuki wojennej. Może to już bardzo bliska przyszłość okaże.

K. W. Toporski.



Samochód przejeżdżający rzeki.

Ponieważ mosty w krajach mało cywilizowanych, po których mógłby przejechać samochód są rzadkością, więc budujące samochody dla kolonji francuskiej towarzystwo „Charron“ skon-

Zapłonka magesowa jest szczelnie zamknięta w stalowem pudle. Silnik jednolitowy posiada zawory po jednej stronie. Zapłonki iskrowe są wśrubowane w pokrywki zaworów ssących i ra-



struowało wozy, które pracują i pod wodą przez czas, wystarczający na przebycie rzeki. Nasze ryciny 1 i 2 przedstawiają taki samochód podczas jazdy próbnej w Sekwanie.

Jest to normalny samochód z przegubowym przesylem siły i sprzęgłem stożkowym, które działa sprawnie również pod wodą. Ciekawe są zmiany, dzięki którym osiągnięto prawidłową pracę silnika w wodzie. Rura wydechowa jest wygięta do góry w ten sposób, że jej część pionowa, połączona z resztą kawałkiem kieszki gumowej, sterczy nad powierzchnią wody. To pionowe ramię zakłada się naturalnie tylko w miarę potrzeby.

ztem z temi szczelnie osłonięte w jednym pudle. Rura, mieszcząca w sobie kabel przewodni, łączy pudło aparatu magesowego z pudlem uszczelniającym zapłonki iskrowe. Ulatniak jest również osłonięty pudłem uszczelniającym. W celu umożliwienia mu dopływu powietrza posiada on rurę, u góry otwartą i idącą pionowo aż do wysokości oczu kierującego samochodem. Otwory powietrzne pudła korbowego zatyka się przed jazdą w wodzie zwyczajnymi korkami. Metoda ta okazała się zupełnie dostateczną, o ile tylko tłoki przylegają dość szczelnie t. j. utrzymują potrzebne sprężenie.



Latające rowery.

Szybko prowadzącą do celu metodą pracy, odnośnie do nowych typów maszyn lotniczych, nie jest w żadnym razie upodobniająca się do prób unoszenia się à la Wright, której z samego początku przypisywano tylko nader małe znaczenie, dopóki miano na oku tylko strony komunikacyjno-techniczne. Gdyby jednakże system, praktykowany przez obu amerykańców, miał znaleźć naśladownictwo, wówczas byłoby się w prawie sądzić, iż systematyczne uprawianie sportu lyżowego oraz żaglowego prowadziłyby do wynalezienia płaszczyka o formie więcej stałej, byłoby zatem z pożytkiem dla kierunku lotnictwa w przyszłości. *Stanowczo* jednakże nigdy nie będzie można uważać bezsilnikowego, lub, siłą ludzką tylko poruszanego aparatu lotniczego, za postęp w kierunku techniki komunikacyjnej. Tembardziej zadziwił nas oryginalny konkurs, ogłoszony przez pewną firmę francuską tylko dla bezsilnikowych i wyłącznie siłą ludzką poruszanych rowerów latających. Powody, skłaniające ową firmę do wystąpienia jako promotor indywidualny sztucznego lotnictwa, są nader łatwe do zrozumienia. Wielka firma rowerowa miała nadzieję podnieść upadający przemysł rowerowy tym oryginalnym pomysłem konkursu, by najlepszy model użytkować i rozprzestrzenić jako tanią i popularną maszynę lotniczą. Zasadniczo jest to poparcie dążenia indywidualnie sztucznych wzlotów godne uznania. Jednakże prawdziwej potrzebie nie odpowiada. Indywidualny lot sztuczny pozostanie nawet wówczas tylko niebezpiecznym sportem, nie mówiąc o ściśle ograniczonej szybkości oraz innych ważnych czynnikach, gdy nawet osiągnię się na tem polu

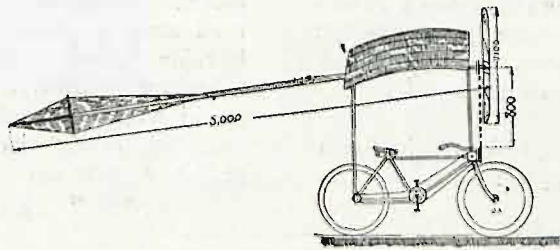
najdalej idące rezultaty. yZawsze będzie poważnie zredukowana masa i szybkość bezsilnikowego płatowca rowerowego stanowiła poważną przeszkodę dla stałości przyrzędu, szczególnie gdy słaby i lekki aparat dostanie się między nieprawidłowe porywy wiatru, grozić mu będzie niebezpieczeństwo upadku lub wywrócenia się.

Główną trudnością jednakże, przeszkodą prawie do nieprzyzwyczajenia, pozostanie fizyczne niepodobieństwo, by człowiek mógł o swej sile wykonać lot sztuczny indywidualny. Dla stwierdzenia i przedyskutowania specjalnie tego punktu wypadnie nam przedstawić niektóre przykłady wykonania owych rowerów latających, jakie nam dał ów konkurs francuski, by później reasumując, mógł omówić wszystkie za i przeciw tego kierunku, jako też i jego znaczenie dla rozwoju maszyny lotniczej.

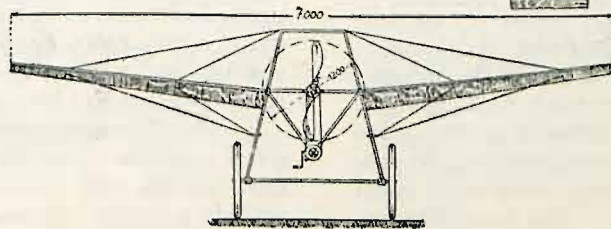
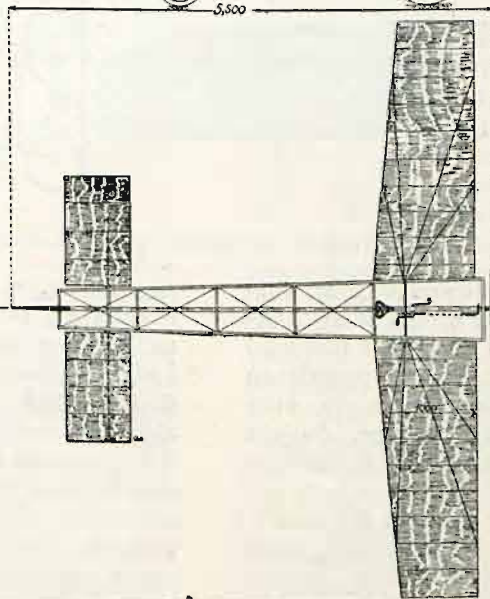
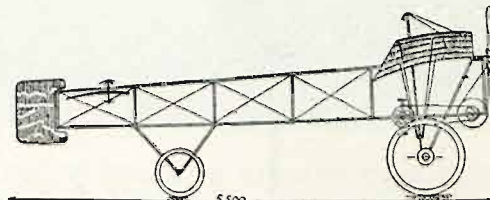
Jako właściwy przodownik i pionier rowerów latających, powinien uchodzić francuz *Mouillard*, którego historyczny płatowiec posiadał wszelkie cechy tego typu. Jeżeli wszakże nie powiodły się genialnemu wynalazcy godne uwagi wyniki wzlotów, to przypisać to należy nie systemowi jako takiemu, lecz ówczesnemu niewydoskonaleniu w konstrukcji płaszczyzny przenośni siły.

Po *Mouillard*'zie zajmował się problemem latawca rowerowego francuzki hrabia *Guiseux* i roboty jego, choć mało pomyslnym rezultatem uwieńczona, dały jednak interesujący materiał. Jednakże nie doprowadziły aparaty jego dalej, niż do skoków w powietrzu.

Sensację wzbudziły około dwa lata temu eksperymenty prof. *Twininga* w Los Angeles (Kalifornia), który próbował rozwiązać problemat



Jeden z typów rowerów powietrznych ze śmigłem.



Rower powietrzny ze śmigłem systemu p. Puiseux.



indywidualnego sztucznego lotu za pomocą „ożywienia sztucznych skrzydeł”. Podwozie jego trójkołowca posiadało na wysokich podporach przymocowane do poruszania skrzydła, poruszające się za pomocą przemiennych ruchów rąk i nóg. Wzloty jednakże, które przeciągały się aż do 50 m. długości, kończyły się zwykle przedwcześnie z powodu rychłego zmęczenia się kierującego. Duża ilość mniej lub więcej znanych publicznie eksperymentatorów, zajmująca się ideą płatowca rowerowego, pomimo najgenialniejszych przekształceń niektórych wehikulów, nie doprowadziła dalej jak tylko do całego szeregu zniechęcających niepowodzeń.

Tak stały i stoją rzeczy, gdy francuzka firma Peugeot zdecydowała się urządzić konkurs latających „Aviettes”. Kronika dnia zaznacza między innymi nader interesujące wyniki niektórych konkurentów. Tembardziej, iż konkurs zadawał się nader skromnymi wymaganiami — wymagano tylko lotu na przestrzeni 10 m. długości — tym sposobem było nie trudno dla biorących udział dopasować się do tych wymagań.

O jednym z konkurentów, jakim *Flament*, powiadają nawet, iż na swej bezsilnikowej „Aviette” przeleciał 3 km. Wszystkie te fakty i wieści podaje prasa codzienna, nie zaznaczając, iż dalsze dążenie w tym kierunku równa się zajęciu w ślepią uliczkę. Wzmiankowany konstruktor *Flament* miał osiągnąć swe sensacyjne wzloty na nader lekkim jednopłatowcu 07,2 m. rozpięciu i 4,8 m. długości za pomocą śmigła 2 m. Aparat o ciężarze 30 kg. miał się wzniesić z równego pola na 5 m. wysokości oraz odbyć przelaz aż do 3000 m. Przytem dawało śmigło przy 1200 obrotach około 107 kg. pchnięć, co jest bardzo zadziwiające i przypisać należy dobroci przenośni.

Bezsilnikowy jednopłat *Flamenta* był zastosowany do wprowadzenia w ruch rękami, podczas gdy większość współkonkurentów zaopatrzyła swe maszyny w rozped pedałowiy na podobieństwo bicykli. Przy ostatnim rodzaju odróżniają się dwie kategorie, a mianowicie stosownie do oddalenia przenośni siły od wału śmigła.

Bezśmigłowe płatowce, przeznaczone z góry tylko do dłuższych skoków powietrznych, a zatem nie do lotu dłuższego, miały naturalnie tylko małe znaczenie dla konkursu. Ich konstruktorami nie powodowała inna myśl, jak tylko skokiem na 10 m. zdobyć nagrodę 10,000 franków. W rzeczywistości też powiódł się skok na 10 m. na wehikule oznaczonym w fig. 3. Zbudował go francuz *Ladongue*. Budowa zastosowana do naj-

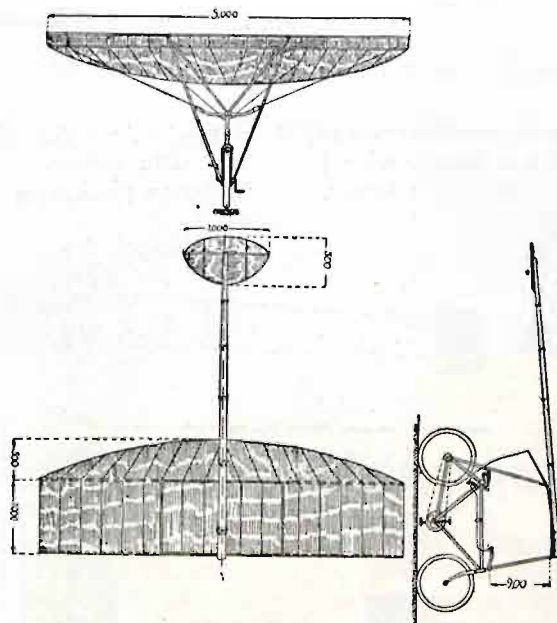
prymitywniejszych zasadniczych form zdradza nader naiwne pojęcie autora tego wehikulu.

Ponieważ prócz rozpedu u tylnego koła, który przecież w powietrzu nie działa, nie ma żadnej aerodynamicznej pędni, nie można przeto mówić o czem innym, jak tylko o skokach w powietrzu. Dla spowodowania ich musi kierujący się starać osiągnąć należną szybkość rozpedu, niezbędną do chwilowego wzniesienia się od ziemi. Waga wyżej omówionego płatowca wynosi według gazet francuzkich tylko 30 kg. Doliczając wagę jeźdźca (64 kg.) należy wogóle unieść w powietrzu ciężar 94 kg. Z tego można mniej więcej wywnioskować o wynikach działania.

W rzeczywistości odbywały się pierwsze próby z urwiska pagórkowatego. Dopiero po długim treningu udaly się skoki na 10 m. długości z równego gruntu.

Wobec tych wyników nie można przypisywać latawcowi welocypedowemu *Ladongue'a* wartości w żadnym wypadku, nawet wówczas nie, gdyby miał służyć tylko do startu z pagórków, albowiem praktyka stworzyła do tego celu lżejsze i tańsze, a przytem pewniejsze aparaty.

Zupełnie inaczej niż wyżej opisany, kwalifikowały się aparaty opatrzone w pednie śmigłową za pioniera których uważać należy hrabiego *Pisux*. Już przed trzema laty wybudował hrabia-wynalazca swój pierwszy model roweru płatowca (Fig. 1), posiadający



Rower latający bez śmigła systemu Ladongne.

wązką i głęboką płaszczyznę nośną, w której bocznych częściach znajdowała się podobna do pudła celka, przed którą za pomocą pedatów i przenośni obracało się śmigło. Wskutek jednakże niekorzystnego rozdziału wagi oraz niedostatecznej siły unoszenia zbyt zaostzonych płaszczyzn unoszących, zawiódł ów pierwotny aparat w zupełności. Nowszy model (Fig. 2) zbliżył się w swych formach zewnętrznych bardziej do uznanych już typów silnikowych. Ten wygląd osiągnięto przede wszystkim przez odpadnięcie podwozia, które zastąpił lekki drewniany korpus z trzema małymi kółkami. Jedyna rzecz, która pozostała z welocypedu — oczywiście, by aparat nie stracił prawa do nazwy roweru-płatowca, jest siodło!

Śmigło otrzymuje swój rozped za pomocą pary pedatów nożnych, które siłą jednego łańcucha, dwóch kół oraz dwóch kółek stożkowych, udzielają ruchu obrotowego walcowi śmigła, w ten sposób mianowicie, iż robi ono (przy wzniesieniu się z równego terenu) maksymalnie 950 do 1000 obrotów. (!) Pomimo rzeczywistie dużej przestrzeni płaszczyzn oraz dobrze obranego stosunku szerokości do głębokości i ten aparat nie mógł zado-



wolić w zupełności. Jego maksymalnym wynikiem był lot około 11 m.

Właściwie mówiąc, nie należy ten 45 kg. wazący aparat do kategorii „rowerów — płatowców“, lecz do dalszej grupy aparatów dla lotu sztucznego. Nakoniec dodajemy i dalszy przykład wykonania, pokazany na konkursie awietek. Jak widać, chodzi tu o analogiczną budowę, uzupełnioną tylko mechanizmem rozpedowym i śrubą, według fig. 3. Rozpęd działa przy tej maszynie nie tylko na przednią śrubę, lecz i na koło tylne, do czego służą dwa różnej wielkości koła i podwójne łańcuchy. Ten to typ miał dotychczas największe powodzenie. Analogiczne skonstruowanie ma charakterystykę również i aparat *Flament'a*.

* * *

Powyższe w krótkości ujęte opisy, nie wyczerpujące bynajmniej technicznej strony omawianego konkursu, nie wymagają według naszego zdania bliższych objaśnień do zrozumienia konstrukcji. Niechaj dadzą pojęcie do jakich zboceń może doprowadzić pomyłony konkurs. Do wspomnianych trudności tego zadania dochodzi przede wszystkim niewątpliwie czysto fizyczny moment.

Flament sprowadził wzlot przez zużycie sił mięśni rąk i nóg. Przy tych warunkach godnym jest podziwu, iż organizm jego wytrzymał temu podobne nateżenie podczas lotu na przeszerzeni 3 km. długości. Od chwili startu do chwili opuszczenia się należy rozwinąć maximum siły mięśni, utrzymanie zaś w locie ciężaru 95 g. wymaga trzy czwarte tej siły.

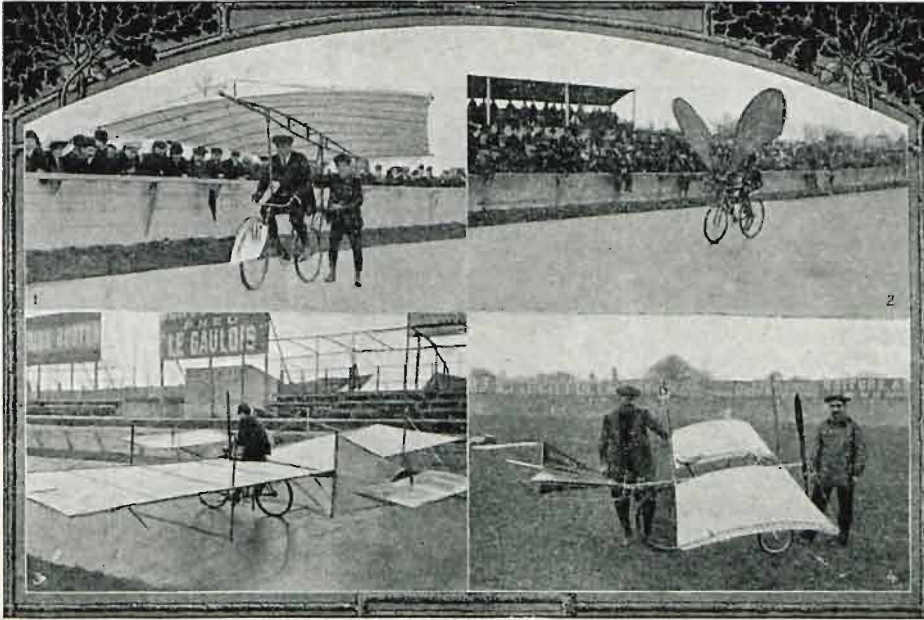
Potrzeba rzeczywiście sił gigantycznych do tego, by po wyczerpującym manewrowaniu przy starcie, podwójnie utrudnioną pracę przy wzlocie wytrzymać. Jednakże miał *Flament* tego dościsnąć, niewiadomo tylko, czy czasem nie kosztem swego zdrowia, gdyż przy tym po-

dobnych wysiłkach przedewszystkiem bywa serce atakowane. Szczegółowe pomiary i naukowe badania dały co do tego zadziwiające wyniki. Zostało mianowicie stwierdzone przez badania a w sławionego na tem. polu lekarza, iż u cyklistów z profesji, nie mówiąc nawet o wyścigowcach, pojawia się nader silna

skłonność do chorób sercowych, w wielu zaś wypadkach na dobre się zakorzeniła. Niekiedy zdarzało się, że wątroba oraz nerki były atakowane. Jeżeli to wszystko weźmiemy pod uwagę, wówczas łatwo sobie wystawić, na jakie niebezpieczeństwo się narażamy, uprawiając sport o tyle więcej jeszcze wymagający nateżenia, jakim jest bez wątpienia lot sztuczny przy pomocy sił własnych, jeszcze więcej wymagający naprężenia od całego organizmu.

Dlatego też odradzamy od jakiegokolwiek bądź popierania w tym kierunku, gdyż byłoby grzechem dla tak mało znaczącej idei ryzykować siły i zdrowie ludzkości.

Na szczęście, nie każdy posiada lwią naturę *Flament'a* i zainteresowanie się lotem sztucznym za pomocą sił własnych nie jest również zbyt wielkie. Jeżeli wszakże obok kierunku dynamicznego mamy polecieć również zajmujący sportowo kierunek, to niechaj nim będzie lot ślizgający się i unoszący, nieszkodliwy dla zdrowia i mogący nas doprowadzić do możliwego udoskonalenia szybkiej i pewnej maszyny turystycznej.



DRUGI KONKURS ROWERÓW LATAJĄCYCH W PARYŻU.

Konkurs ten nie przyniósł żadnych korzyści, ale za to startowało dużo pomysłowych aparatów. 1) Wyścigowiec Jacquelin 2) Didier na rowerze z ruchomymi skrzydłami 3) Jednopłat podczas rozbiegu 4) Jednopłat ze śmigłem.





LABORATORJUM LOTNICZE NA KOŁACH.

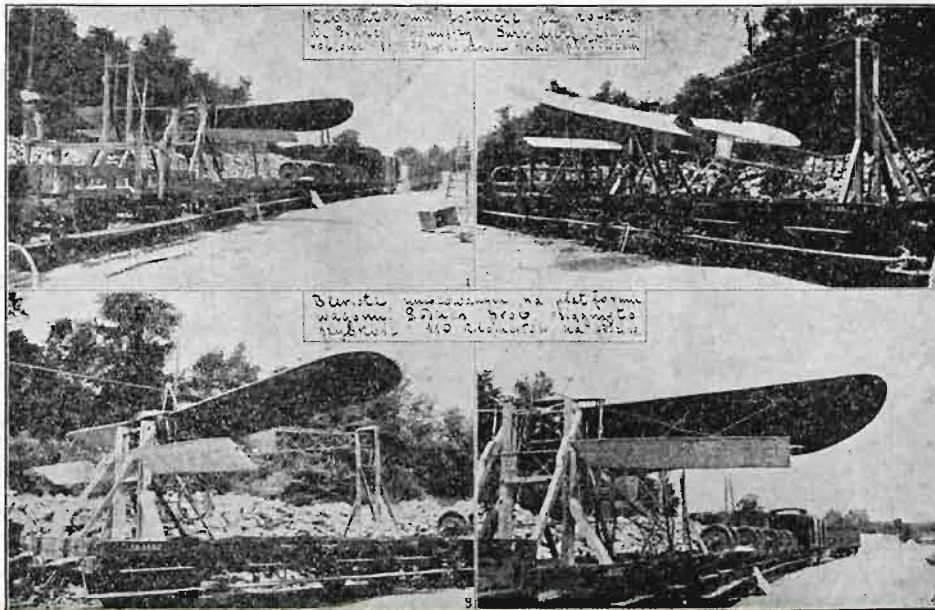
Jak poważnie pod względem naukowym i praktycznym traktują francuzi lotnictwo, można ocenić z ich ofiarności na cele naukowego badania lotnictwa. Deutsch de la Meurthe założył w St. Cyr bogato we wszystkie potrzebne przybory zaopatrzone laboratorium lotnicze. Eifel urządził podobne w Auteuil, a obecnie zaczęto używać otwartych kolejowych wagonów towarowych, jako „laboratorjów lotniczych na kołach“.

W bliskości dworca kolei w Snerillier przed kilku miesiącami odbyły się bardzo ciekawe doświadczenia w celu wypróbowania oporności powierzchni nośnych płatowców przy wysokiej szybkości. Użyto do tego krótkiego pociągu; na jednym z otwartych towarowych wagonów ustawiono płatowiec Bleriot'a. Jednopłat montowali pionierzy pod wodzą swego oficera p. Estienne. Določono wszelkich starań, by aparat znajdował się w położeniu, odpowiadającym zupełnie normalnym warunkom lotu. Dwaj oficerowie, którzy zajęli miejsca w płatowcu, mieli za zadanie wykonywać wszelkie, niezbędne przy locie manipulacje w ten sposób, jak gdyby płatowiec był nie umocowany, a znajdował się w powietrzu. Trzeci

pasażer miał obowiązek dokładnego obserwowania i notowania swych spostrzeżeń.

Pociąg, z dużą stosunkowo szybkością zaczął się posuwać po 3 kilometry długim torze. Postępowo zwiększano szybkość do 102, 108 i 110 klm. na godzinę. Nawet tak wysokie naprężenie

wytrzymał płatowiec Bleriot'a bez uszkodzenia. Doświadczenie przeprowadzono aż do złamania się niektórych części składowych. W ten sposób otrzymano do kładne dane, tyczące się współczynników bezpieczeństwa, oporu i pewności, co umożliwiło wskazanie konstruktorom



Laboratorium lotnicze na kołach pomiędzy st. Survilliers i Louvres.

tych części składowych płatowca, na których ulepszenie lub wzmocnienie należy zwrócić szczególną uwagę.

Francuski zarząd wojskowy zamierza zastosować tę nową metodę na większą skalę. Nie ulega chyba kwestji, że urządzanie tego rodzaju stacji doświadczalnych da daleko lepsze i mające rzeczywistą praktyczną wartość wyniki, niż obliczone na żądze sensacji publiczności rekordowe wloty i loty okrężne.

Z załączonych rycin można się przekonać, w jaki sposób doświadczenie zostało przeprowadzone.

„DAMA W SAMOCHODZIE”.

Aby zapobiedz z góry wszystkim nieporozumieniom, stwierdzamy na wstępie, że kolebka literacka „Damy w samochodzie“ stała w Paryżu, tam, gdzie dawniej już ujrzały światło dzienne pokrewne jej niewiasty. Do rodziny bowiem należą owa już nie zupełnie młoda, pulchna osobka, którą przed laty Maurice Barrés ochrzcił stylowym mianem: „notre dame de wagon lit“ i młodsza jej siostra, wprowadzona w świat przez Mar-

celego Prevosta w jednej z jego ostatnich książek: „Feminités“ pod tytułem „la femme d'altitude“. Dla uzupełnienia genealogji dodajemy, że matka tak „pani z wagonu“, jak „damy z gór“ zwie się oddawna: „la femme incomprise“ jedynie co do pochodzenia jej spierają się uczeni. Jedni twierdzą, że w żyłach matrony płynie krew galicka, inni szukają jej domu rodzicielskiego nad fjordami norweskimi.

KOLA-DULTZ

najlepsza naturalna pożywka dla mózgu i systemu nerwowego.

Usposobienie, działalność umysłowa, jak i wogóle każda inna oraz każde poruszenie ciała, zależne są od mózgu. Osłabienie, apatia, wyczerpanie, osłabienie nerwów oraz ogólna bezsilność są oznakami braku energii życiowej. Ktokolwiek chce czuć się zdrowym, rześkim oraz cieszyć się pełnią władz umysłowych i fizycznych, jako też dobrą pamięcią, a pracę i wszelkie trudy życiowe, jako przyjemność odczuwać, ten niechaj zażywa Kola-Dultz. Jest to naturalna pożywka dla mózgu i nerwów, odnawiająca i odmładzająca jednocześnie krew i będąca w ten sposób źródłem życia i nowej siły dla wszystkich organów ciała.

Kola-Dultz przywraca chęć do życia i pracy

oraz uczucie młodości wraz z jej zdrowiem i energją, które są rękojmią powodzenia i szczęścia. Przy codziennem zażywaniu przez jakiś czas Kola-Dultz, nerwy się wzmacniają, wszelkie osłabienie ustępuje, a zdrowie i siły powracają niezwłocznie.

KOLA zalecana jest przez powagi lekarskie całego świata i stosowana w szpitalach i sanatoriach dla nerwowych.

KOLA-DULTZ szczególnie zaleconą być może sportowcom i turystom, jako środek zapobiegający znużeniu.

Proszę żądać KOLA-DULTZ bezpłatnie.

Teraz dają każdemu możliwość wzmocnienia nerwów, wystarczy napisanie karty pocztowej z podaniem dokładnego adresu, aby otrzymać BEZPŁATNIE i FRANKO Ilość KOLA-DULTZ'u wystarczającą do wypróbowania zdumiewającego działania tego środka. Gdy skutek okaże się zadawalniającym, natenczas prosimy uprzejmie o łaskawe zaszczylenie nas zamówieniem. Prosimy o zażądanie próby natychmiast, zanim W.Pan nie zapomni o swym zamiarze wypróbowania naszego KOLA-DULTZ'u.

Akc. Tow. „Powszechna Fabryka Przetworów Chemicznych w Budapeszcie“.

Reprezentacja: Warszawa, Nowy-Świat 52. Oddział 239.



COGNAC

Jules Duret & C^o.

JARNAC s/COGNAC

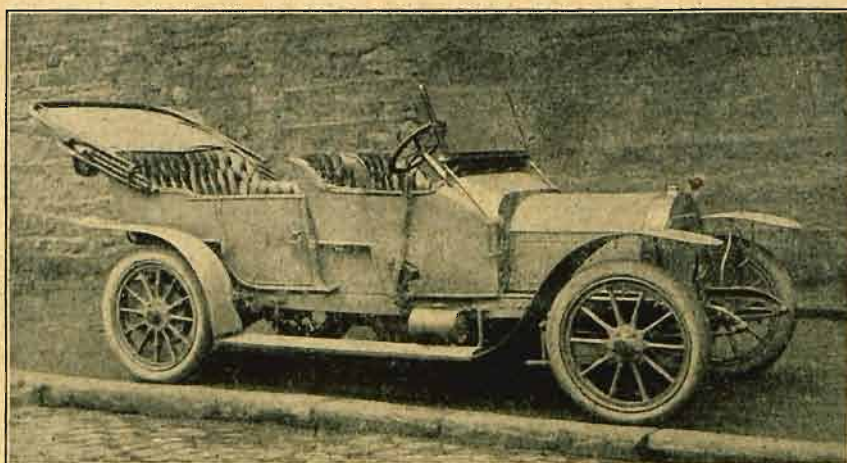
WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL

Ignacy Politur

MOKOTOWSKA 65. Tel. 180-80.

SAMOCHODY SIZAIRE & NAUDIN

SOLIDNOŚĆ
LEKKOŚĆ



PROSTOTA
SZYBKOŚĆ

Samochód 14—16 K. M. 4 cylindrowy zajmuje pierwsze miejsce
we francuskim przemyśle samochodowym.

Na wszystkich wyścigach otrzymały pierwszą nagrodę.
— ŻĄDAJCIE ILUSTROWANY KATALOG. —

Wszystkie

Przyrządy do

SAMOCHODÓW

Nowości.

wszystkich znanych firm po cenach tańszych od
egzystujących dotychczas.

—== Żądajcie ilustrowany katalog! ==—

Punktualne i prędkie wykonanie.

DOM HANDLOWY
VOLUBS & C^o.

20—22 Rue Richer. 20—22. PARIS, France.

Warszawski Dom Handlowy
DLA POTRZEB AUTOMOBILIZMU

— i —
„Garaż Centralny“

Warszawa, ul Nowy-Świat 40. Tel. 94-00, 141-47, 272-15.

Sprzedaż, kupno, zamiana, wynajem i garażowanie oraz
==== najtrudniejsze reperacje samochodów. ====

Benzyna, smary pneumatyki, akcesorya wszelkich firm.

Sprzedaż samochodów „AUSTIN” „Br. STOEVER”

==== „MINERVA”. „HISPANO SUIZA” etc. ====

Samochody ciężarowe „S U R G R”. — Samochody

okazyjne: „DAIMLER“ „GERMAIN“ „PIPE“ „RENAULD“

==== „ROCHET-SCHNEIDER“ „SIGMA“ etc. ====

Ogrzewany Garaż oraz składy otwarte dzień i noc.

Warsztaty pod kierunkiem: **S. Supniewskiego i Cz. Zakrzewskiego.**

MECHANIK

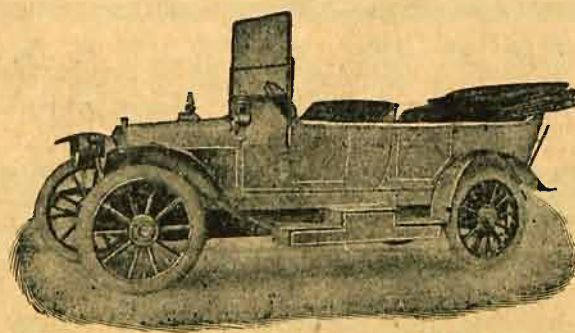
Dwutygodnik poświęcony sprawom technicznym.
Przeznaczony dla szerokich mas pracujących w przemyśle.
Zajmuje się szczególnie przemysłem żelaznym.
Umieszcza artykuły z różnych dziedzin drobnego przemysłu, (blacharstwa, ślusarstwa i t. p.).

Podaje dostępne i treściwe, opisy najnowszych wynalazków technicznych.
Zawiera mnóstwo rad i wskazówek nieocenionych w praktyce fabrycznej i warsztatowej.

24 zeszyty rocznie. **Cena kwartalnie:** w Warszawie 1.50 na prowincji 1.90.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Wspólna 37, tel. 237-76.

!Każdy zeszyt stanowi oddzielną całość i może być nabyty w księgarniach lub kioskach!



F. I. A. T.

Fabbrica Italiana Automobili Torino



Wyłączny Przedstawiciel na Cesarstwo i Królestwo

DOM HANDLOWY

Herman Meyer

Petersburg—Warszawa—Charków.



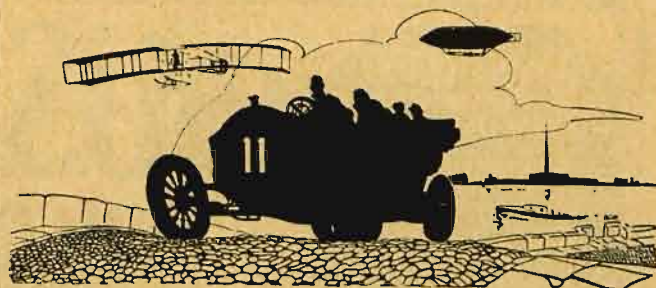
SAMOCHODY

— do wszelkich celów. —

*Nie
wiazepana
nic z czasem
jesli
dyktujac uzyje pan
Parlophona*

Parlophon

JENERALNA REPREZENTACJA
DOM HANDLOWY
LEON ROZIEWICZ
WARSZAWA
GALERJA LUXENBURGA . TEL. 28-12.



T^{OW.} B^{CI} NOBEL
**BENZYNIA,
SMARY I MAZIE
DLA AUTOMOBILÓW
AEROPLANÓW, ŁO-
DZI MOTO-
ROWYCH.**

LUCIEN CLICQUOT

GRANDS VINS DE CHAMPAGNE
REIMS

JENERALNY ZASTĘPCA NA CESARSTWO
I KRÓLESTWO: K.W. TOPORSKI-WARSZAWA

☉ TOWARZYSTWO HANDLU METALAMI ☉
KOBRYNER i DEKLER
WARSZAWA

KANTOR 15 NIEZŁO
RYPLARSKA N° 2
KOS 14-30-30-30-30

ADR. TEL. "METALLANCE"
TEL. SKŁADU 77-17
TEL. KANTORU 22-46

METALE

**OMNIBUSY
SAMOCHODOWE**
KONSTRUKCJA
MATERIAŁ
SPRAWNOŚĆ
BEZ ZARZUTU
PRUSKI RZADOWY
MEDAL ZŁOTY

BÜSSING

BRUNSWIK

JENERALNY PRZEDSTAWICIEL

inż. **MICHAŁ LABENŹ** Warszawa, Sto-JERSKA 11. TELEFON 209-72
SKŁAD CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH; WARSZTATY REPERACYJNE

**CIEŻAROWE
SAMOCHODY**
KONSTRUKCJA
MATERIAŁ
SPRAWNOŚĆ
BEZ ZARZUTU
ZŁOTYCH MEDALI
LICZNE FAGRODY

Heidsieck & Co Reims

MAISON FONDEE
en 1785.

Walbaum, Goulden & Co. Successeurs.

MONOPOLE SEC, MONOPOLE GOÛT AMERICAIN,
MONOPOLE BRUT

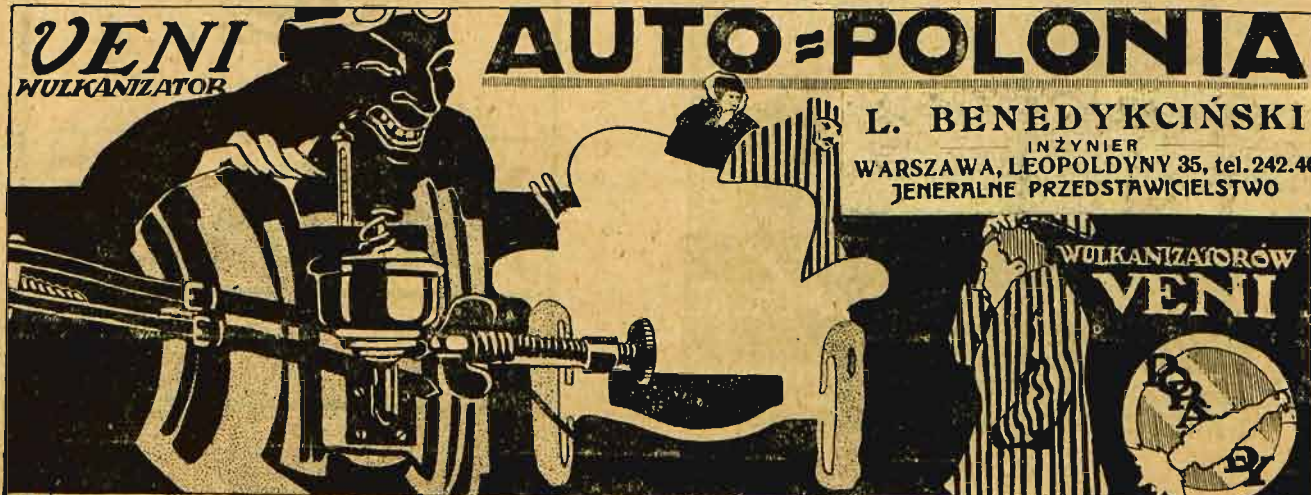
Cognac

J. & F. Martell & Co

VENI
WULKANIZATOR

AUTO-POLONIA

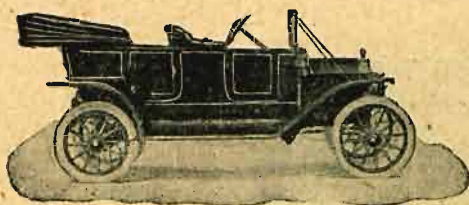
L. BENEDYKCIŃSKI
INŻYNIER
WARSZAWA, LEOPOLDYNY 35, tel. 242.40
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO



WULKANIZATORÓW
VENI



Kupno i sprzedaż samochodów - Własne warsztaty wulkanizacyjne



SAMOCHODY

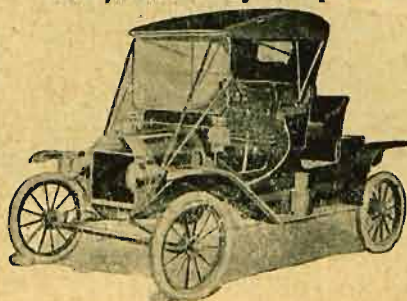
FORD

Najbardziej rozpowszechnione na świecie

Katalogi 

 i Kosztorysy

Gratis i franko.



Tanie, pierwszorzędnej wartości, nadają się na boczne i piaszczyste drogi.

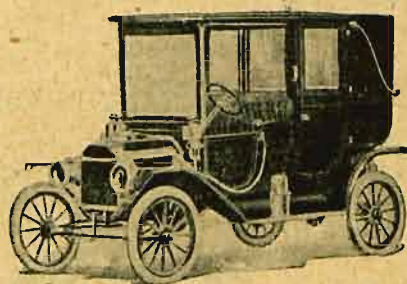
Wszystkie części zapasowe na składzie.

Wyłącznie Przedstawiciele

„ATLANTA“ Biuro Techniczne

Wł: A. Loth i M. Pietruszka Inż.

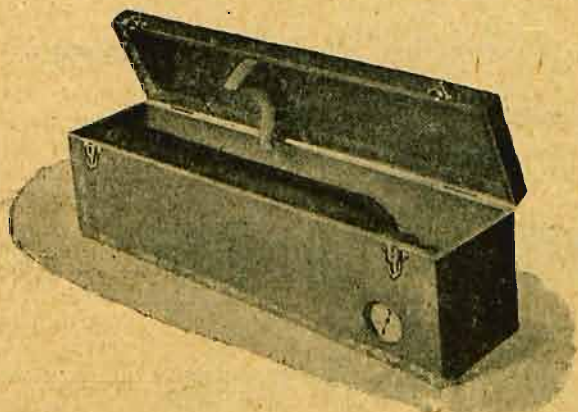
Warszawa, Jerozolimska 59. Tel. 20-42 i 88-42.



„L'Air Liquide”

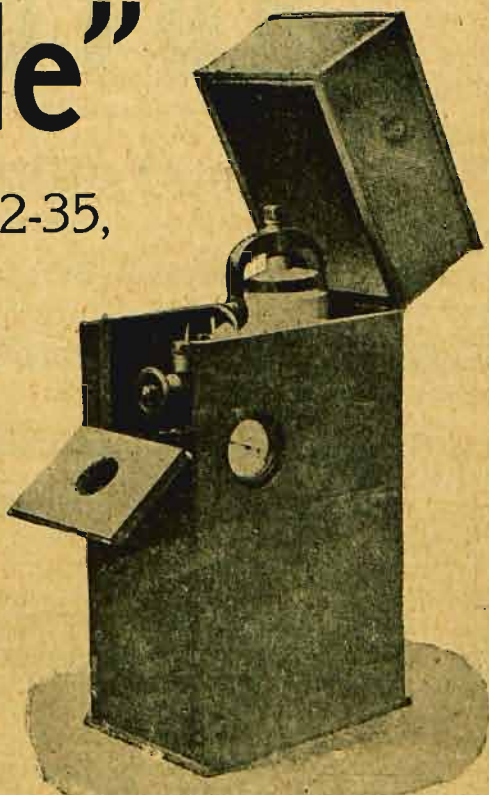
Nowosienna 3, tel. 89-34 i 272-35,

wprowadza nowe artykuły: komprymowane powietrze, acetylene dissous, instalacje, oświetlenia dla samochodów.



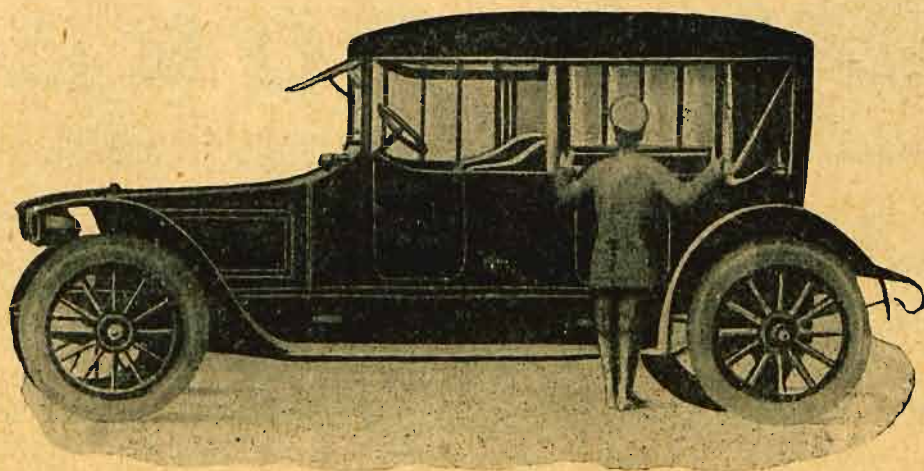
Komprymowane powietrze.

TANIOŚĆ,
TRWAŁOŚĆ,
PIĘKNE
ŚWIATŁO.



Instalacja oświetlenia za pomocą acetylene dissous.

19



12 r.

Wszechświatowy Samochodowo-Eksportowy

DOM HĄNDLOWY

„AUTO EXPORT”

5. Rue Laffitte, Paris (Paryż-Francya).

Na żądanie wysyła się szczegółowy ilustrowany katalog samochodów, omnibusów i wozów ciężarowych wszystkich marek na 1912 r.

Szczegółowe objaśnienia i bogate ilustracje ułatwiają naszym klientom wybór samochodu.

Ogromne składy części samochodowych do różnych systemów.

— Adres telegraficzny: **Aeroto Paris.** —



Obecnie przybywa jako najmłodsza latorośl familji modnych kobiet „dama w samochodzie”. Jak ustaliły całkiem ściśle dochodzenia, nie jest siostrą, lecz conajwyżej kuzynką lub siostrzenicą (o czym się nie mówi!) wyżej wymienionych specjalistek. W żyłach jej, po mieczu przynajmniej, płynie krew mniej sentymentalna. Dostrzegamy to łatwo w strukturze jej istoty, która znacznie się różni od „la femme incomprise”. Przeważna ilość „dam w samochodzie” należy bowiem do kobiet zrozumianych doskonale, co nie przeszkadza im być z krwi i kości „la dame d'automobile”.

Ojcem damy w samochodzie jest, po prostu powiedziawszy, automobil, albo lepiej jeszcze: nowoczesny wynalazca. Wiadomo, że kobiety, zwłaszcza pewnych sfer, są gorącymi zwolenniczkami najnowszych odkryć. Ustawicznie zmieniające się mody kapeluszy i sukien uczą je pojmować i asymilować szybko. Pierwsza niewiasta, która umocowała sobie z wielką energją kapelusz pod brodą welonem i wyżej mniej lub więcej różowego noska umieściła okulary ochronne i tak ozdobiona z odwagą wsiadła do samochodu, roztrzygnęła o jego powodzeniu. Ilość samochodów rosła z roku na rok, zagrażają nawet samotnemu turyście w Alpach i w wszystkich wozach motorowych, które spychają go w rowy i błota, siedzą kobiety — niewiasty uśmiechnięte, radosne, z rozwiewnemi welonami — jednym słowem „damy z samochodu”. Typ ten rozmnaża się stale i wzrasta liczebnie w stosunku do powstających fabryk automobilowych. Wtajemniczeni twierdzą nie bez słuszności, że w tych warsztatach tworzy się w skrytości równocześnie fluid, elektryzujący plenność „dam z samochodu”.

Są między nimi oczywiście rozmaite marki. Tak jak znawca na pierwszy rzut oka rozróżni „Mercedésa” od „Hali” lub „Austina”, pozna on też w przelocie rodzaj „damy w samochodzie”. Sportsmenka francuzka i w automobilu twarzy swej nie zakryje; angielfka i polka woli ją omotać dla ochrony cery; włoski noszą duże kapelusze z kwiatami, nad którymi rozpina się woal, jak siatka na motyle; w wszystkim praktyczne amerykańkai ukazać ci się w małej kapotce z miękkiej słomy, przez którą jako znak widomy kobiecości przetykają barwną wstążkę. Wiedenka podpatruje jedno i drugie, lecz ona ma swoją specjalność: są to owe pasterskie kaptury z czasów uroczego rokoka, coś niby dach staroświecki i parasolka zarazem. Tak jeździło się niegdyś powoli przy trąbce w starożytnych wozach pocztowych. Kapelusz, o dziwo, został tensam.

W jednym są równe. Tak chce ich rodzic samochód. Wszystkie noszą woale i okulary. Wyjątek stanowią niewiasty bardzo urodziwe, które wolą dostać kataru ocz i starają się uwydatnić swe wdzięki kilku woalami. Zresztą byłby nieuczciwy ten, ktoby twierdził, że kostium samochodowy odznacza się wielką malowniczością i porywającą formą. Zakrywa on raczej kontury przyrodzone ciała ludzkiego, które ginie w workowatych plaszczach i zabiera twarzy jej urok największy.

Mimo wszystko nie można zaprzeczyć, że przyrodzony kobiecie zmysł estetyczny zrobił wszystko, aby mało ponętny ubiór ozdobić kilku dówcipnemi dodatkami. Najlepiej obserwować to można na obu rozstajach okularów samochodowych. Specyfikacja pleiowa wyszła oczywiście co do estetyki na korzyść pierwszych. Męskie okulary pozostały takimi, jakimi były od początku: tworzyły brzydką, lecz konieczną ochronę oczu. Żeńskie weszły na drogę rozwoju i zamieniły się przez obsadę skórzaną ku dołowi w rodzaj małej maski. Obsada tych okularów podbita jest materją barwy łososia i u dołu wygięta, co wywołuje refleks pociągający na twarzy, ożywia „teint” i nadaje buzi wyraz kokieterjny tajemniczy, zwłaszcza gdy poniżej maski poprzez woal śmieją się zwodnicze usta.

Kostium automobilowy nie zna wieku „starej pani” i to jest głównym powodem dla czego kobiety entre deux âges chętnie przechodzą do typu „damy z samochodu”. W przelocie robią wrażenie zupełnie młodych. Są jednakże i inne jeszcze powody, dla których coraz więcej niewiast oddaje się nowej namiętności sportowej. Kobieta lubi zbytek, który ją podwyższa społecznie. Na samochodzie awansuje przecież pod względem towarzyskim. Automobilisci wszystkich krajów tworzą już stan dla siebie, stan rycerski, który wsuwa się pomiędzy tłum, nieużywający samochodu, a rodową szlachtę. Ich łączność ujawnia się nawet na zewnątrz: kłaniają się sobie i pomagają nawzajem, choć się porozumieć nie mogą, zajeżdżają do uprzywilejowanych hoteli i gdyby znali wszystkie języki, mówiliby sobie „ty”, jak prawdziwi arystokraci. Żona mieszczanina zatem, która otrzymuje od męża samochód, podnosi go tem samem w hierarchji społecznej.

Mimo to mało jest kobiet na świecie, któreby zostawały „damami z samochodu” tylko z próżności, bo typ ten nie określa się samą chęcią przejechania się niekiedy w automobilu. Przeciwnie, prawdziwa „dama z samochodu” życia bez stałego używania tego nowoczesnego pojazdu wogóle nie rozumie. Jak pasjonowana palaczka nie umie się obejść bez papierosa, morfinistka bez morfiny, a tout simple kobieta bez holdów, tak „dama z samochodu” nie rozumie bytu bez zapachu benzyny.

Przedewszystkiem są to niewiasty zamożne, choroba samochodowa omija kobiety ubogie. Dalej są to panie życiem nieco znudzone. Jedno tylko jest pewnem: całkiem młode dziewczęta zarazkom benzynowym nie ulegają; raczej panny na wydaniu, które straciły już pierwszy puszek młodości. O ile pomiędzy pierwszym a drugim pęknięciem opony wydadzą się za mąż, sport samochodowy zamieniają na krótki czas na ognisko domowe. Około trzydziestego roku życia powstaje prawdziwa „dama z samochodu”; pełnię rozkwitu osiąga wszakże dopiero około czterdziestki. Złośliwi mówią, że taka czterdziestoletnia „dama z samochodu” straciła swą młodość i szuka jej po wszystkich szosach Europy, jak zgubionego klejnotu.

Nie przeczę, że jazda samochodowa jest środ-



kiem ogłuszającym; traktowana jako zawód nie jest źródłem rozkoszy. Gdyby nie była tak kosztowna, dużoby niewiast uważało to wszystko raczej za karę. „Dama samochodu“ siada wcześniej rano do wozu nerwowa, wychodzi z niego wieczorem jeszcze bardziej zdenerwowana. Niecierpliwa jest z urodzenia; im więcej jeździ samochodem, tem jest niecierpliwszą. Bo niecierpliwość jest główną wadą automobilisty. Tyle i tyle kilometrów musi przejechać; inaczej życie niema dla niego przyjemności. To oddziaływa na ustroj duchowy. „Dama z samochodu“ gazety nie czyta, książki nienawidzi, nawet Zapolskiej. Jako dama z towarzystwa musi zresztą kilka godzin dziennie poświęcić swojej osobie; pozostaje jej zaledwie godzina po obiedzie na rozmowę w salonie.

Jeżeli zliczymy wszystkie zgubne wpływy choroby samochodowej, przychodzimy do wniosku, że pasjonowana sportsmenka traci z biegiem czasu zdolność czytania, mówienia i myślenia. Co gorsza, traci nawet z czasem zdolność kochania. Bo na to potrzeba czasu, chociaż niewiele, a to jest znów jedyną rzeczą, której automobilista za wszystkie skarby świata niema. „Dama z samochodu“ uprawia krótki flirt na przystanku lub w hotelu; na to, by on się zakochał, ona nie ma czasu, on także nie. Wdowa jako „dama z samochodu“ pozostaje wdową, rozwódka roz-

wódka, a la femme incompréhensible z dnia na dzień bardziej niezrozumianą i niezrozumiałą.

Chyba, że znudzi jej się wreszcie i to, doczego pchnęła ją nuda. Przesadza w swej namiętności, jak wszystkie istoty nerwowe, przejada się wrażeniami i widokami i w końcu wszystko jej zobojętnieje.

Używa wtedy jeszcze jednego, ostatniego sposobu: zaczyna sama prowadzić maszynę, lecz nie na długo. Pogarda śmierci u mężczyzn słabo obecnie jest rozwinięta; nie posiadają jej nawet w dostatecznej dozie szoferzy (pardon! kierowcy) i w końcu obejmuje ster znów ten, którym „rządzi kobieta“. „Dama z samochodu“ wysiada zmęczona z wozu i po przez maskę swą, starsza o lat kilka, patrzy melancholijnym okiem w świat...

I nadchodzi już chwila, gdy „dama z samochodu“ zbliży się historycznie do swych starszych siostr. Świta nowa godzina narodzin. W powietrzu słychać szum, potem niby odgłos klekotki. W przestrzeni płynie płatowiec. „Dama z samochodu“ mechanicznie rozwiązuje swój woal i miękkie zwoje materji, niby siatka jedwabna kokona obwijają jej postać. Dama popada w letarg poczwarki, a z wiosną nowy motyl rozwinie swe skrzydła, będzie to „dama w aeroplanie“.

T. W. J.

Kierowcy przy samochodach ciężarowych.

Właściciele samochodów ciężarowych skarżą się nieraz słusznie na brak odpowiednich kierowców (szoferów), przypisać to zaś należy temu, że doświadczeni, zręczni zawodowcy wolą kierować samochodami zbyt drożymi, aniżeli wszelkimi innymi. Zresztą służba u prywatnych właścicieli przynosić zwykła większe dochody.

Obliczając w ten sposób myślą się panowie kierowcy, posady bowiem nie tworzą się wciąż nowe, a przeważna część sprzedawanych samochodów należy do mniejszego typu i właściciele sami bywają sobie kierowcami. Natomiast popyt na samochody do użytku handlowego wzrasta z roku na rok coraz znacznie i tu potrzeba już zawsze stałej obsługi. Wobec tego należy przypuszczać, że popyt na kierowców przy samochodach ciężarowych wzrośnie w najbliższym czasie, co przedewszystkiem uwzględnić powinny wszystkie szkoły szoferów.

Dyrektorowie szkół powinni zawsze mieć to na względzie, że od kierowców przy samochodach ciężarowych żądane są inne kwalifikacje, aniżeli od kierowców przy samochodach luksusowych. Kierowca samochodu osobowego należy do służby i jako taki musi być staranny, dbały o czystość, uprzejmy i t. p. Są to przymioty, zwłaszcza u nas w Polsce bardzo rzadkie, zawodowcy też kierowcy właśnie zachowują się inaczej i bywają leniwi, niedbali, niechlujni i niegrzeczni. Wobec tego zdarza się bardzo często, że niejeden z właścicieli samochodu woli przekształcić swojego dawniejszego stangreta na szofera i nim się posługiwać.

Kierowca przy samochodzie ciężarowym nie należy już do służby, ale do personelu handlowego, a jedną z głównych zalet, jaką posiadać powinien, jest umiejętność naladowania i wyładowania wozu. Tego nie uczą go w szkole i stąd pochodzi trudność pozyskania odpowiedniego materiału w ludziach. Kto wie zatem, czy i tu nie byłoby dobrze stosować metodę urabiania ludzi, którzy poprzednio kierowali końmi, na kierowców samochodowych. Nie będą to oczywiście zbyt zręczni szoferzy, nie trzeba jednak zapominać, że i pensji również nie potrzeba im płacić zbyt wielkich. Konstrukcja samochodów ciężarowych jest już sama z siebie tego rodzaju, że nie potrzeba z wozem zbyt delikatnie się obchodzić.

Nie wypływa z tego wcale, ażebyśmy namawiać mieli do pomijania wyszkolonych kierowców a posługiwanie się na ich miejscu zwykłymi parobkami, w każdym bowiem razie muszą to być ludzie, którzy wiedzą jak się obchodzić z wozem, gdyż w przeciwnym razie mogą go łatwo i szybko zrujnować. Kierowca powinien wiedzieć, że szkodliwe jest wszelkie brutalne obchodzenie się z mechanizmem, jak również bezwzględne posługiwanie się pedałami i t. p. Trzeba mu następnie wytłomaczyć, że ma sobie powierzony cenny przedmiot i że każdy lekkomyślny postępek przynosi chlebobdawcy dotkliwe straty.

W tych zakładach handlowo-przemysłowych, gdzie czynnych jest kilku kierowców, warto wyznaczyć nagrody specjalne za utrzymanie samochodów w porządku. Wytworzy to emulację i oszczędzi właścicielowi wiele zmartwień.

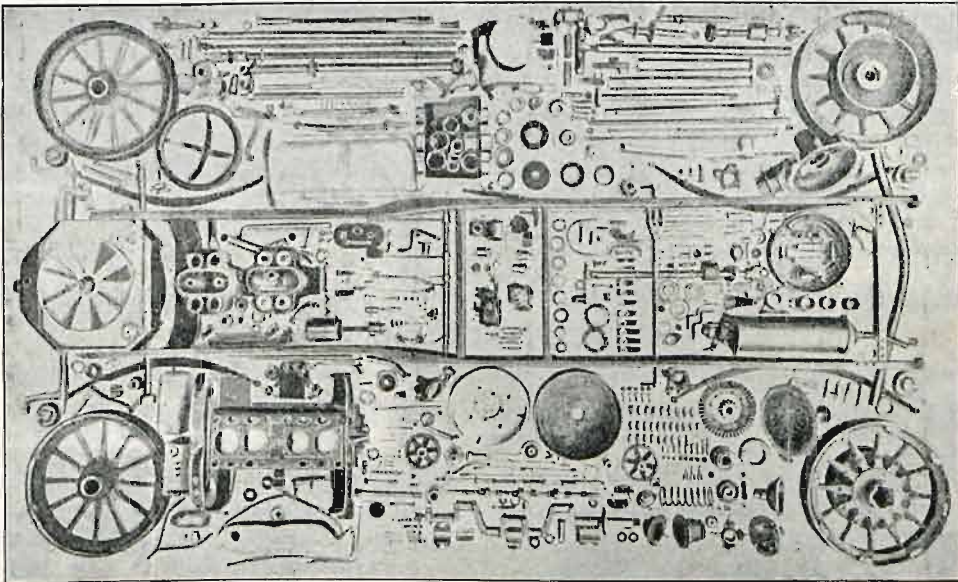


Części składowe samochodu.

Bez wątpienia każdego zamłowanego samochodziarza interesowało już nieraz pytanie, ile pojedynczych części posiada właściwie normalny samochód. A posiada on ich zaiste niemało, bo blisko 6000.

Na załączonym rysunku są one ułożone w sposób bardzo pogłębiony. Każdy wóz o czterech cylindrach z napędem przegubowym, czy tani czy drogi, czy mały samochód użytkowy, czy też duży zbytkowny, posiada przynajmniej tę ilość pojedynczych części składowych. Z tego widać, jak skomplikowaną maszyną, lub, powiedziawszy dokładniej, kombinacją wielu pojedynczych maszyn, jest nasz dzisiejszy samochód.

Oprócz silnika wchodzi bowiem w jego



skład następujące samodzielne aparaty i maszyny: zapłon magnetyczny, pompy do wody i oliwy, przewietrznik, nastawnica ze sprzęgłem i tryby różnicowe.

O ile w samochodzie zastosowano obecnie będące w modzie urządzenia dodatkowe, jak elektryczne oświetlenie, aparat do rozruszania silnika, pompę powietrzną z napędem przez silnik, liczba tych pojedynczych, nie wchodzących właściwie ściśle w

skład samego samochodu części wzrasta znacznie. W rezultacie okazuje się, że rzeczywiście wykwalifikowany mechanik obecnego samochodu ma więcej pojedynczych maszyn i aparatów do obsługi, niż niejeden dozorca nawet stosunkowo dużej elektrycznej stacji centralnej.

Berlinka Grégoire'a.

Powoźnicy są bezsprzecznie obecnie najruchliwsi ludźmi w automobilizmie. Lecz naturalnie boginią ich jest moda, która wówczas tylko żyje, gdy tworząc coś nowego, jaknajszybciej usuwa rzeczy już stworzone. Wypada jednak nadmienić, iż sztuka powoźnicza wyróżnia się nie tylko wieczną zmianą, przeciwnie okazuje ona wyraźne dążenie do lepszego. Że czasami zbłądzi i wpadnie na złe tory, tego jej nie można znów za nader złe poczytywać. Nawet najlepszy cieśla niezawsze jest pewien w ręku i nieraz bywa, iż mu się siekiera podwinie.

Co się zaś tyczy powoźnictwa, trzeba przyjąć pod uwagę, iż karoserja buduje się kunsztownie od wewnątrz. Komfort dla pasażerów stanowi o formie. Bywają dalej powoźnicy artyści, tworzący pudło powozowe z zewnątrz na wewnątrz, obmyślający przedewszystkiem formę zewnętrzną, później zaś wewnętrzną. Lecz ich praca

kończy się często ścisaniem, karoserja zaś ze ścisaniem to wogóle nie karoserja, chociażby posiadała z zewnętrznego wyglądu najpiękniejsze linje oraz najwięcej eleganckie kształty.

Niewątpliwie oznacza żądanie budowy karoserji z wewnątrz na zewnątrz utrudnienie artystycznego wykonania i często powoduje powódzenie wewnątrz nieudany wygląd zewnętrzny. Wówczas należy robić nowe próby, gdyż wszelka sztuka może się rozwijać tylko na polu doświadczenia.

Ruchliwa firma Grégoire stworzyła przytoczoną obok berlinkę. Berlinka jest to wielki powóz podróży z owych czasów, gdy ludzie, których stać było na to, przejeżdżali świat czwórka koni, wioząc ze sobą liczną świtę oraz obfite bagaże, jednym słowem pański pojazd familijny, dom na kołach.

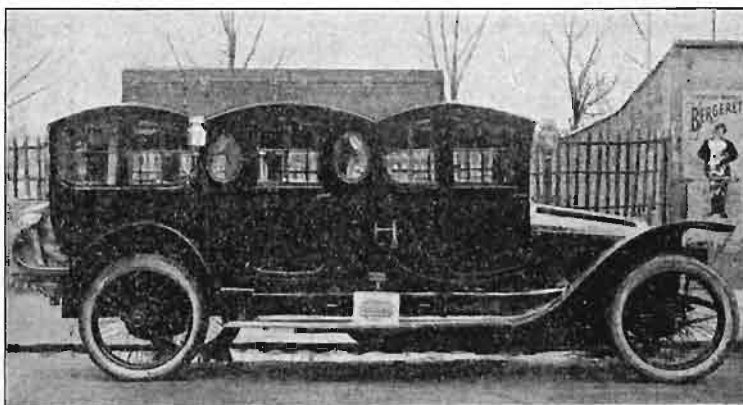


Czemś w tym rodzaju ma być auto-berlinka, ponieważ zaś są ludzie, lubiący podróżować całą kupa, przeto i zapotrzebowanie jej może być usprawiedliwione. Czy rzeczywiście jest to przyjemnie jechać w tłoku, tego nie ośmielamy się przesądzać. Właściwą przyjemnością automobilizmu nie jest to z pewnością, gdyż ten ostatni nie jest bynajmniej rozkoszą dla ust lub uszu, lecz wyłącznie dla oczu.

Co się tyczy tych

ostatnich, zapewne im to wielkie oszklone pudło służyć nie będzie. Jeżeli jednak będzie ktoś chciał wyruszyć w zaprzyjżnionem towarzystwie w drogę, to w takim razie może berlinka doskonale służyć do tego celu.

I jeszcze jedno. Ten potrójny powóz robi wrażenie. Kto więc lubi oddziaływać potęgą na patrzącą publikę, dla tego będzie ów rzucający się w oczy wehikuł odpowiednim.



Berlinka Gregoire'a.

Garros wzniósł się na 5,801 metrów.

Jednym z najpiękniejszych i może najwięcej impresjonujących rekordów w lotnictwie jest ostatni rekord Garrosa, w połowie Grudnia, czem się też szczytnie zamknął bilans śmiałych, a nawet zuchwałych do pewnego stopnia wzlotów w ubiegłym 1912 roku.

Od czasu kiedy Legagneux wyrwał mu palmę zwycięstwa swym ostatnim rekordem na wysokość 5450 metrów, Garros nie miał chwili spokoju i poprzysiągł sobie, że znowu stanąć musi na przodującym stanowisku i po kilkutygodniowym treningu wybrał się ostatnimi czasy do Tunisu z powodu łagodniejszego tamże w porze obecnej klimatu.

Garros użył do wzlotu tego samego aparatu, co i Legagneux, t. j. jednopłatu Morane-Saunier z silnikiem Gnome o 80 MK i śmigłem integralnem Chauviere. Wzniósłszy się w samo południe przy pięknym pogodnym niebie i palących promieniach słonecznych z hippodromu Kassar-Said w obecności kilkuset zebranych widzów i członków komitetu lotniczego, którzy przed wzlotem sprawdzili i opieczętowali barograf, Garros już po 7 minutach zniknął z oczu zebranych pomimo przezrocza panującego w atmosferze, lecz gdy zniknięcie to przeciągało się zanadto już długo, bo przeszło godzinę, wszyscy zaczęli się widocznie niepokoić, w obawie o życie śmiałego lotnika. Wreszcie o 1-ej m. 15 ukazał się ponad widzami opuszczający się planując pławiec Garrosa i w 5 minut potem t. j. o 1 m. 20 wylądował szczęśliwie.

Wszyscy rzucili się ku niemu radośnie ściskając mu dłoń i winszując sukcesu, barograf bowiem wskazywał cyfrę 5,801 metrów, czyli nieomal 6 kilometrów osiągniętej wysokości.

Barograf zdjęto z aparatu i z nienaruszo-

nemi pieczęciami, po spisaniu odpowiedniego protokołu, przesłano niezwłocznie do paryskiego Aero-Clubu dla zalegalizowania faktu.

Garros opowiada, że ostatnie kilkaset metrów pokonał przy nadzwyczajnych trudnościach technicznych z powodu zupełnej ciszy panującej w atmosferze dokoła aparatu, który zaledwie się poruszał i z trudem utrzymywał w powietrzu. Zimno za to nie było zupełnie dotkliwe, najniższa temperatura wskazana przez termometr była 11° poniżej zera.

Kto znów zwycięży ten bardzo trudny już rekord? A komu znowu przyjdzie na myśl przelecieć ponad Alpami, o co od czasu nieszczęśliwego wypadku Chaveza żaden z tegoczesnych lotników jeszcze się nie odważył pokusić?...

Co nam da nowego rok 1913?!...

Jednocześnie zaznaczamy, że R. Garros przeleciał z Tunisu do Marsali, na wyspie Sycylii, przebywszy w powietrzu, nad morzem Śródziemnym, 240 kilometrów. Z Marsali podążył śmiały lotnik szlakiem powietrznym do Trapani, ztamtąd zaś przez Palermo do Pizzo, w Kalabrii, przeleciawszy powtórnie nad morzem. Wreszcie Garros wbił się w powietrze z Pizzo o godz. 8-ej m. 50 rano i o godz. 2 m. 45 znalazł się nad lotniskiem w Rzymie, gdzie powitała go entuzjastycznie tak liczna publiczność, że utrudniła mu lądowanie, wskutek czego, przy dotknięciu ziemi aeroplan uległ poważnemu uszkodzeniu. Lotnik sam wyszedł bez szwanku. Podróż ta niezwykle prowadzi dalej przez Florencję, Pizę i Genuę do Paryża. Jeżeli odważny lotnik dokona jej szczęśliwie to podróż jego będzie najdłuższą i najniebezpieczniejszą z dotychczasowych ekskursji aeroplanowych.



Nr 1.

WARSZAWA — STYCZEN 1913.

Rok II.

Przystępując przed dwoma laty do wydawnictwa naszego, chcieliśmy miesięcznik ten poświęcić wyłącznie dwom gałęziom sportu, a mianowicie tym gałęziom, które z natury rzeczy powinnyby zająć naczelne miejsce i stać się potężnymi dźwigniami nowego zupełnie u nas przemysłu, tj. lotnictwu i automobilizmowi. W tym celu nadaliśmy też pismu zarówno tytuł, jak i wytknęliśmy dla niego fachowy kierunek. W miarę zdobywanego jednak doświadczenia przekonaliśmy się, że jakkolwiek lotnictwo i automobilizm mogą wzbudzić dziś znaczne nawet zainteresowanie, to przecież zastęp czytelników pisma nie przekroczy zbyt szerokich kręgów i ograniczyć się będzie musiał na tych, którzy bądź zawodowo, bądź z amatorstwa zajmują się tak ważnymi, ale niedość u nas zrozumiałymi i należycie niedocenionymi sprawami. A liczba tych właśnie zawodowców i amatorów nie jest zaiste tak wielka, ażeby był pismu specjalnemu mogła zapewnić.

Zdając sobie tedy zupełnie jasno sprawę i pragnąc ugruntować wydawnictwo, oraz zapewnić mu jaknajszersze rozprzestrzenienie na ziemiach polskich, uznaliśmy za rzecz konieczną ramy „Lotnika i Automobilisty” znacznie powiększyć przez dodawanie działu, obejmującego wszystkie dziedziny sportu. Dział ten nazwaliśmy „Wszechsportem”, tytuł zaś ten chyba zupełnie jasno określa cele i zadania, jakie postawiliśmy sobie na czele.

Jakkolwiek dopełnienie pierwotnego wydawnictwa „Lotnika i Automobilisty” Wszechsportem, musiało pociągnąć znaczne koszty za sobą i spowodować reorganizację całego sztabu redakcyjnego, nie cofnęliśmy się przed bardzo znacznymi wydatkami, licząc na to, że usiłowania nasze znajdą słuszne uznanie i poparcie ze strony wszystkich korporacji i wszystkich zwolenników sportu,

I nie zawiedliśmy się w tych oczekiwaniach. Ukazujący się od roku jako oddzielny dodatek do „Lotnika i Automobilisty”, a właściwie jako oddzielne pismo „Wszechsport”, zjednał sobie jak największą życzliwość ogólną. Zadnego, najdrobniejszego nawet odłamku sportu nie pomijając, staramy się w tym dodatku obrazować przejrzyście wszystkie zamierzenia i udoskonalenia, jakie ciągle się ujawniają i jakie świadczą o rosnącym zamiłowaniu nie tylko zagranicą, ale i u nas wszelkich ćwiczeń cielesnych. Wszystkie usiłowania, zmierzające do doskonalenia już istniejących, albo też dopiero wprowadzanych świeżo sportów, znajdują w „Wszechsporcie” zawsze bezstronną ocenę, obfity zaś dział kroniki krajowej i zagranicznej uwzględnia każdy szczegół, każdy czyn, zasługujący na bliższą uwagę.

Z wieku i urzędu należało się najstarszym korporacjom sportowym na ziemiach polskich szersze uwzględnienie, co też uczyniliśmy, dając znów w oddzielnych dodatkach, zatytułowanych „Wioślarz Polski”, zarys historii wioślarstwa wogóle oraz dwie monografie klubów: Warszawskiego i Włocławskiego. Obfite i starannie wykonane ilustracje dopełniają całości, która też daje pewien całokształt rozwoju tego sportu.

Niemniejszą baczność zwracaliśmy na wszelkie inne, rozwijające się u nas mniej lub więcej prawidłowo gałęzie sportów, nie tylko więc, że nie pomijaliśmy, ale przeciwnie z uwagą śledziliśmy cyklistykę, łyżwiarstwo, myśliwstwo, turystykę itp. Kiedy zaś, dzięki chwalebnyemu zabiegom Koła Sportowego, coraz lepiej aklimatyzować się u nas zaczęły gry ruchowe, nie skąpiiliśmy ani miejsca, ani starań, ażeby krzewić, zwłaszcza wśród młodzieży, umiłowanie wszelkich szlachetnych, a dla rozwoju fizycznego tak koniecznych rozrywek.



Rocznik, który mamy już poza sobą, najlepiej świadczy o zabiegach naszych, podejmowanych w „Wszechsporcie“, z pewnem też zadowoleniem spoglądać możemy na ten owoc pracy naszej. Obowiązki jednakże raz przyjęte postanowiliśmy wypełniać sumiennie dalej. ażeby zaś praca nasza wydać mogła pożądane owoce, potrzeba nam poparcia i zainteresowania się „Wszechsportem“ ze strony wszystkich korporacji społecznych. W tym celu zwracam się do wszystkich towarzystw i klubów o nadsyłanie sprawozdań, programów przyszłego działania, wogóle wszelkich informacji, któreby w „Wszechsporcie“ znaleźć powinny pomieszczenie. Sądzymy, że spełnienie tej prośby nie powinno przedstawiać przy dobrej woli wielkich trudności, pożytek zaś, jaki ztąd wyplynie nietylko dla

pisma, ale i dla ogółu czytelników, trud ten sownie wynagrodzi.

W nadziei też, że zarówno korporacje, jak i wszyscy zwolennicy sportów otoczą ten dział naszego pisma swoją życzliwością, przystępujemy do wydawania drugiego już rocznika „Wszechsportu“, pewni zaś jesteśmy, że wśród prasy fachowej zdobędzie pismo nasze przynależne mu stanowisko.



OTWARCIE NOWEGO TATERSALU.

Chcąc zadość uczynić wzrastającym stale potrzebom i zadowolić wymagania najwybredniejszych nawet zwolenników szlachetnego rycerskiego sportu, firma M. Konopnicki i W. Cybulski otworzyła dla publiczności w niedzielę 15 grudnia wspaniałą ujeżdżalnię przy ul. Litewskiej № 3. W umiejętny sposób ugrupowano tu cały komplet lokali, wykonanych z uwzględnieniem wymagań estetycznych i praktycznych, przyczem zużyto wszystkie doświadczenia techniki nowoczesnej na tem polu.

Widzimy więc maneż w objętości 30×60 metrów z galerją dla widzów i drugą w górze dla orkiestry, oświetlony elektrycznie, a w razie potrzeby i gazem. Obok niego mieszczą się ubieralnie i pokoje dla pań i panów oraz biura. Na pół-piętra pod ujeżdżalnią znajdują się stajnie, wygodne, obszerne, urządzone według najnowszych wymagań. Dalszy ciąg stajni położony jest w bocznej oficynie na parterze i I piętrze, gdzie urządzone dla szczególnie rasowych koni boksy. Wentylacja elektryczna tak w maneżu, jak i w stajniach, zmienia kwadraturę powietrza w przeciągu dziesięciu minut. W boksach mieliśmy sposobność podziwiania ogierów pół krwi, sprowadzonych z Francji, normandy, anglonormandy, norfolkbretony i perszerony. Stajnie zawierają miejsca na przeszło sto koni.

Reszta oficyn przeznaczona jest na doskonale urządzonej fabrykę wszelkiego rodzaju powozów, zatrudniająca ośmdziesięciu z górą pracowników.

Na poświęcenie „nowego tatarsalu“ stawilo się 110 osób z kół arystokracji, sportsmenów, wojskowych i prasy. Nie brak było także licznego grona dorodnych sportsmanek, które podniosły wdziękiem swym piękną uroczystość. Poświęcenia dokonał ks. prałat Rembieliński, który przemówił także jako jeden z pierwszych podczas

śniadania, zastawionego wzdłuż całego maneżu, na temat umiejętnego połączenia potrzeb ludzkich z przyjemnością, pracy z sportem i życzył nowemu przybytkowi powodzenia i pomyślnych skutków. Na cześć historycznego, rycerskiego i specjalnie polskiego sportu przemówił redaktor p. St. Wotowski, a po nim zabierali głos przedstawiciele redakcji, sportsmeni i uczestnicy biesiadnego stołu, niejednokrotnie w humorystyczny sposób, przeplatając prozę wierszami. Uczestnicy wesolego pod koniec zebrania opuścili gościnny dom i tatarsal dopiero około godz. 6-ej wieczorem.

Jeżeli zważymy, że firma M. Konopnicki i W. Cybulski, obok nauki jazdy konnej, zajmuje się ulepszeniem rasy końskiej i jest najpoważniejszą tego rodzaju placówką w kraju, że dalej jako pierwszorzędną fabryka powozów dba o rozwój przemysłu rodzimego – możemy i my złożyć jej szczerze życzenia jaknajpiękniejszych plonów w wydajnej pracy na polu sportu najstarszego w Polsce.

T. W. J.



Pałac lodowy.

W dniu 1-ym grudnia odbyło się otwarcie „Pałacu lodowego“, zbudowanego na tyłach posesji hr. Kossakowskich przy ulicy Nowy-Świat 19. W „Pałacu lodowym“ otrzymała Warszawa instytucję sportowo-rozrywkową w stylu prawdziwie europejskim, urządzonej z dyskretnym komfortem i niezwykle harmonizowaniem szczegółów. Umieszczony w głębi podwórza, „Pałac lodowy“ nie posiada efektownej fasady, przedstawiając z siebie trzypiętrową, wysuniętą nieco oficynę z szerokim wejściem. Po lewej stronie podwórza znajduje się kotłownia oraz hala maszyn, które służą do ogrzewania, oświetlenia oraz do zamrażania lodu.

Przedsiónek, w którym mieszczą się kasy oraz szatnia, urządzone jest w stylu Ludwika XIV. Trzy drzwi wiedzie z przedsiönka do hali głównej, o czteropiętrowej wysokości. W hali głównej środkowe miejsce zajmuje tor lodowy, długości 67 a szerokości 16 m. Tor ten składa się z szeregu rur, ułożonych jedna obok drugiej, przez które przepływa woda słona, ochłodzona do -14°R. , zamrażając tafelę wody do 2 cali grubości. Na okolo toru, na parterze i na pierwszym piętrze biega kruzganki, zastawione stolikami, które na pierwszym piętrze, nad wejściem, wznoszą się jeszcze amfiteatralnie. Na pierwszym piętrze znajduje się również foyer z estradą oraz muszla dla orkiestry. Ściany hali wewnętrznej „Pałacu lodowego“ zdobiją malowidła, przedstawiające sceny rodzajowe ze sportów zimowych. Oprócz tego nad wnętrzem orkiestrowym znajduje się olbrzymi witraż, przedstawiający zorzę północną. Całość hali głównej przedstawia niezwykle efektowny wi-

dok, szczególnie wieczorem, gdy zapłoną tysiące lampek elektrycznych, w łukach i girlandach, rozmieszczonych po kruzgankach i wnękach, przeplatane bładem światłem barwnych abażurów lampek przy stolikach.

„Pałac lodowy“ wykonany został według projektu inż. St. Szyllera całkowicie przez przedsiębiorców i dostawców polskich i stanowi wspaniały tryumf sztuki, architektury i techniki krajowej.

Sportsmanom, mającym w Warszawie tak rzadko sposobność uprawiania sportu łyżwowego, „Pałac lodowy“ daje możliwość trenowania się przez cały rok, o każdej porze dnia. Temperatura sali, do-

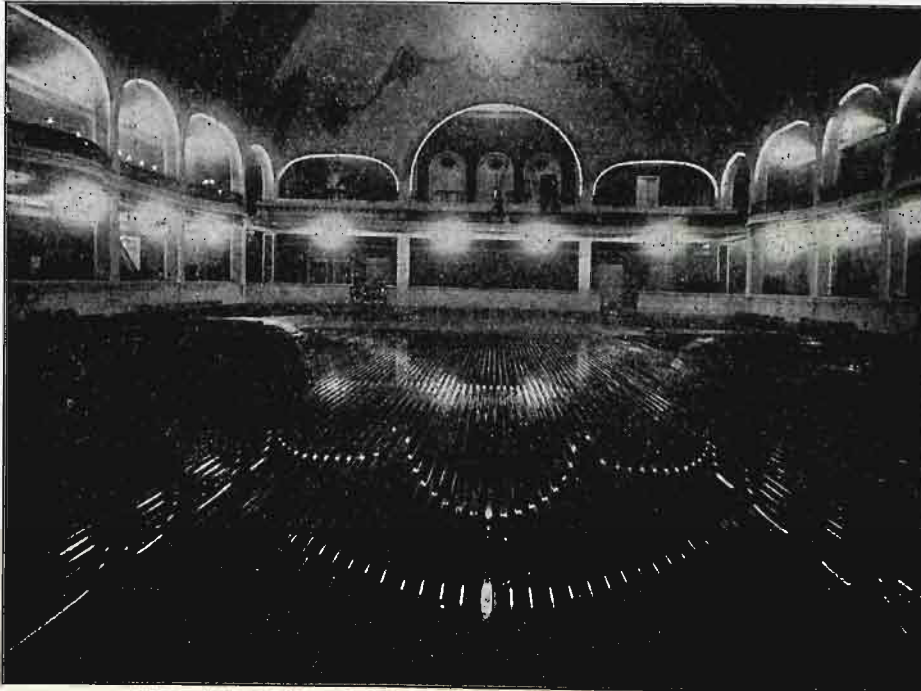
chodząca do 15°R. , pozwala na ślizganie się w ubraniach letnich, a wentylacja, usuwająca powstającą od parowania lodu mgłę, utrzymuje stały dopływ do sali świeżego powietrza, stwarzając niemal idealną jak dla budynku publicznego atmosferę.

W godzinach wieczornych w „Pałacu lodowym“ odbywają się popisy specjalistów miejscowych oraz zagranicznych, wśród których obecnie wyróżnia się dziewięcioletni Villy, ślizgający się z niezwykłą techniką i gracją.

Orkiestrą, złożoną z 24 osób, dyryguje p. E. Pianowski, który napisał na otwarcie „Pałacu lodowego“ specjalnego marsza. Ten marsz codziennie otwiera program orkiestrowy, składający się z walców, marszów, polek, two steep itp.

„Pałac lodowy“ może liczyć na powodzenie i powinien zdobyć w Warszawie pierwsze miejsce wśród przedsiębiorstw sportowo-atrakcyjnych.

J. B.



Wnętrze pałacu lodowego.



Dochody z przodujących stajni wyścigowych.

Kiedy po zakończeniu każdorazowego sezonu wyścigowego u nas robić się zwykło zestawienie sum wygranych przez pojedyncze stajnie, to wówczas widzimy, że rezultaty zwykle są bardzo marne i dochody, otrzymane ze zdobytych nagród, ani w części nie mogą pokryć wydatków, jakie pociąga za sobą hodowla koni rasowych, utrzymanie żokiejów, trenerów i t. p.

Inaczej dzieje się za granicą, a szczególnie w Francji, gdzie utrzymywanie stajni wyścigowej, o ile jest prowadzone rozumnie i celowo, opłacić się może nawet bardzo sownie. Pod tym względem bardzo ciekawe zestawienia znajdujemy w prasie francuskiej, sądzymy zaś, że niektóre szczegóły zajmą nie tylko wszystkich zwolenników sportu wyścigowego, ale i właścicieli naszych stajen.

Już od kilkunastu lat na czoło wszystkich stajni na świecie wybijały się wyścigowce słynnego milionera amerykańskiego W. K. Vanderbilta, nie od razu jednak stajnia ta zajęła stanowisko, jakie dziś jest jej udziałem. Kiedy w r. 1897 zjawily się po raz pierwszy na torze wyścigowym paryskim konie Vanderbilta, rezultat wcale nie był świetny i właściciel stajni poprzestać musiał na bardzo skromnej sumce wygranych, wynoszącej zaledwie 11,150 franków. W r. 1898 powiodło się Vanderbiltowi nieco lepiej, zdobył bowiem 17,520 fr., ale już w r. 1899 spadł na 10,000, a w r. 1900, mówiąc gwarą teatralną, zrobił klapę na całej linii i konie jego nie zdobyły ani centima.

Nie zniechęciło to milionera amerykańskiego, lecz przeciwnie zajął się reorganizacją całej stajni i już w roku następnym zajął osiemnaste miejsce w rządzie zwycięzców. Dzielne rumaki przyniosły mu 186,358 fr. Zachęcony tem powodzeniem Vanderbilt jeszcze więcej starań włożył w stajnię i odtąd posuwał się ciągle naprzód, aż wreszcie w r. 1908 zajął pierwsze miejsce.

Oto male zestawienie:

W r. 1902	zdo był	266,696 fr.	i był	w r. 1902	dziewiątym.
W r. 1903	"	279,338 fr.	"	"	siódmym.
W r. 1904	"	286,249 fr.	"	"	piątym.
W r. 1905	"	428,278 fr.	"	"	szóstym.
W r. 1906	"	129,900 fr.	"	"	pierwszym.
W r. 1907	"	328,635 fr.	"	"	szóstym.
W r. 1908	"	1,314,077 fr.	"	"	pierwszym.
W r. 1909	"	1,153,194 fr.	"	"	pierwszym.
W r. 1910	"	1,018,802 fr.	"	"	pierwszym.
W r. 1911	"	679,025 fr.	"	"	pierwszym.
W r. 1912	"	409,385 fr.	"	"	piątym.

Przyznać trzeba, że Vanderbilt osiągnął sukces prawdziwie wspaniały. A jednak był ktoś, który jeszcze przewyższył Vanderbilta, a mianowicie Edmund Blanc wygrał w r. 1904 swoją stajnią 1,631,678 fr. Ambicją Blanca było jednak dojść do 2 milionów, i byłby z pewnością sumę tę osiągnął, gdyby nie epidemia, która wybuchnęła w jego stajni i zabrała mu najlepsze konie, jak: Jardy'ego, Adama, Val d'Ora, a szczególnie

Finasseursa, który sam jeden przyniósł 615,000 fr. dochodu.

Zrażony tem Blanc sprzedał resztę roczników p. Michałowi Ephrussi'emu.

W tym roku pierwsze miejsce wśród właścicieli stajni zajął na torze paryskim baron Gourdan, biorący udział w wyścigach dopiero od r. 1907. Pomimo tak krótkiego istnienia stajni bar. Gourdan zdołał wygrać 621,717 fr.

Drugie miejsce przypadło baronowi Edwardowi Rotszyldowi, którego stajnia przyniosła 612,072 fr.

Do najstarszych stajni francuskich należy Achileśa Foulda, stajnia ta jednak nie miała przez długi czas powodzenia i dopiero w tym roku zajęła trzecie miejsce, zdobywszy 510,870 fr. Fould jest właścicielem sławnego wyścigowca Huliego, a już przedtem zaprezentował sławnego oigiera Libarosa, zdobywcę nagrody miasta Paryża.

Koła sportowe we Francji interesują się żywo stajnią H. B. Durye'a, który przeniósł się ze Stanów Zjednoczonych do Francji i zupełnie się tutaj zaaklimatyzował. Konie tej stajni wystąpiły po raz pierwszy w tym roku i odrazu przypadło im czwarte miejsce w udziale, a właścicielowi przyniosły 429,515 fr.

Piąte i szóste miejsce zajmują Vanderbilt i Blanc, ten ostatni zdobył 371,905 fr. Championami stajni Blanca były Montrose II i Potulance, które wzbudziły podziw wszystkich sportsmenów.

Drugi jeszcze Amerykanin zaimponował swoją stajnią i zajął siódme miejsce, jest nim zaś prezes Nowojorskiego Jokeyclubu, August Belmont.

Na ósmym miejscu stanęła zupełnie nowa stajnia hiszpana San Miguela, wśród której wyróżnił się świetny wyścigowiec Gorgorito. Dochodu przyniosła ta stajnia 311,675 fr.

Dziewiątym z rzędu był Artur Veil-Picard, który objął stajnię po bracie, wreszcie na dziesiątym miejscu stoi ogromnie lubiana w kołach sportowych osobistość p. Caillault; zdobył on 301,067 fr.

Obok tych potentatów jakże nikło wyglądają upośledzeni przez los zawistny właściciele, na których jednak liczono w kołach sportowych, a których konie zawiodły zupełnie! Zawiodła np. stajnia p. Aumonta i zdobyła tylko 20,750 fr. Jeden z koni faworyzowanych przybył na metę jako siódmy, drugi nawet jako jedenasty.

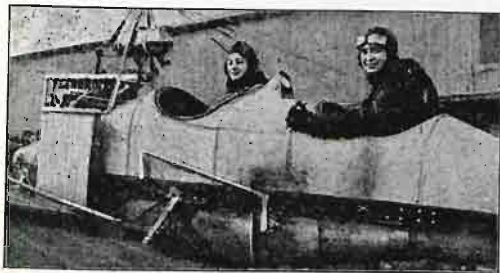
Byłoby niesłusznie, wymieniwszy dziesięciu najszcześniejszych zwycięzców na torze paryskim, pominąć bardzo zasłużonych właścicieli stajni wyścigowych, jak np. pannę de Vanteaux i p. de Gaesté. Ci hodowcy nie puszczaali koni pod swojemi barwami, ale niemniej zasłużyli się wielce, przygotowawszy do zwycięstw Martiala III i Impériała II.

Jak widzimy, uważane ogólnie za zbytek i niepotrzebne trwonienie pieniędzy utrzymywanie stajni wyścigowej, może się jednak wcale dobrze opłacać.



LOTNICTWO

Organizacja lotnictwa wojskowego w Rosji. Po przeniesieniu komendy wojskowego lotnictwa z głównego zarządu inżynierskiego do generalnego sztabu, zamierza ministerjum wojny zmienić dotychczasową organizację wojskowo-lotniczą na wzór francuskiej. Postanowiono założyć w Rosji Europejskiej i Azjatyckiej 40 stacje lotnicze z 6—8 lotniczymi do celów wywiadowczych. Projekt ma być wykonany najdalej na jesieni 1913. Do tego terminu ma się ilość lotniczych i samolotów zwiększyć do 300, szkoły lotnicze wojskowe zaś mają wypuszczać rocznie nie mniej, jak 100 wykwalifikowanych lotniczych. W tym kierunku mają



LUBA GELANCZYKOW

niedawno wzniosła się z pasażerką Robien w Johanistalu do wys. 2400 metrów zdobywając rekord wysokości dla kobiet

pracować już dwie istniejące szkoły (Warszawska i Sewastopolska) i dwie mające dopiero powstać w Taszkencie i na Syberji). Przewidywane jest też utworzenie posady inspektora lotnictwa. Wskutek braku samolotów ma ministerjum wojny obstarlać 60—70 aparatów w rosyjskich zakładach.

I marynarka posiada już gotowy projekt w tym kierunku. Morza Bałtyckie i Czarne otrzymają flotyle wodnopłatów, a we wszystkich większych portach wojennych zostaną urządzone stacje lotnicze. Daje się odczuwać szczególną potrzebę sterowców do obrony brzegów, które mają być umieszczone na Bałtyku i Morzu Czarnym na specjalnych okrętach. Budowane mają być te sterowce w warsztatach w tym celu urządzonych. Wymagalne kredyty wyniosą 2 do 3 milionów rubli.

Lot Wiedeń—Berlin. Austriacki Aero-Club w porozumieniu z niemieckim ogólnopanstwowym towarzystwem lotniczym (Reichsflugverein) zamierza proponowany na rok 1913 lot Wiedeń—Berlin urządzić dopiero w 1914 r.

Lotnik v. Gorrisen wykonał niedawno w Johannisthal wlot rekordowy na dwupłacie z silnikiem 100 konnym, unosił ze sobą w przestworza 6 pasażerów. Obciążenie całkowite wynosiło 435 kg.

Konkurs łodzi motorowych oraz wodnopłatowców w Monaco w r. 1913.

Tegoroczny konkurs w Monaco, naznaczony na czas od 1 do 15 kwietnia, da urozmaicony program, gdyż konkursy łodzi motorowych będą się kolejno zamieniały z takimi wodnopłatów. Po wystawie łodzi motorowych, naznaczonej na 1 kwietnia, nastąpi 3 kwietnia otwarcie wystawy lataków wodnych, podczas gdy 2 i 4 kwiecień mają służyć do prób łodzi motorowych, ewentualnie lataków wodnych. Konkursy, które potem nastąpią, będą następujące:

5 kwietnia przed południem: Nagroda międzynarodowego Sporting-Clubu, bieg z forami na przestrzeni 50 km. dla pierwszych trzech serji krzyżowców, Po południu: Nagroda pierwszego kroku, bieg 50 km. dla łodzi 21-stopowych, według formuły British Motor Boots Clubu (zawartość cylindrów motorowych 2 $\frac{1}{2}$):

6 kwietnia przed południem: Nagroda morza Śródziemnego, bieg z forami na 50 km. dla łodzi 21-stopowych.

Po południu: nagroda côte d'Azure, bieg na przestrzeni 50 km. dla krzyżowców czwartej serji.

7 kwietnia przed południem: Nagroda Rivieri, bieg na przestrzeni 50 km. dla krzyżowców piątej serji. Po południu: Nagroda Monaco, lot na przestrzeni 50 km. dla lataków wodnych.

8 kwietnia przed południem: Nagroda dam, handicap na przestrzeni 50 km. ze sprawdzonymi formami dla łodzi 21-stopowych. Po południu: Nagroda Monte Carlo, bieg na przestrzeni 50 km. dla łodzi wyścigowych.

9 kwietnia: Bieg wyborowy o puchar narodów; kryterium łodzi 21-stopowych na 40 mil morskich.

10 kwietnia: Mistrzostwo morza, bieg 10 km. dla krzyżowców.

11 kwietnia: Puchar narodów, bieg 150 km. dla trzech łodzi teje narodowości (narodowość łodzi oznacza się przez motor).

12 kwietnia: Wielka nagroda lataków wodnych. 2. Konkurs na przestrzeni Monaco-San Remo (Przystanek) Monte Carlo—Beaulieu (Przystanek)—Monaco.

13 kwietnia: Puchar księcia Monaco, bieg na przestrzeni mili morskiej, oraz kilometr dla łodzi wyścigowych i krzyżowców.

14 kwietnia: Wielka nagroda dla lataków wodnych, 2. Konkurs na przestrzeni 500 km. z dwukrotnym opuszczeniem się na morze, jednak bez zaprowiantowania aparatu.

Suma nagród pieniężnych różnych owych konkursów wynosi ogółem 12,500 franków; meldunki należy zgłaszać do międzynarodowego Sporting Clubu w Monaco. Zamknięcie listy meldunkowej nastąpi 28 lutego 1913 r. o północy.



SAMOCHODY

Karawany samochodowe.

W ubiegłym tygodniu można było na ulicach Berlina podziwiać wybudowany przez jedną z fabryk niemieckich karawan samochodowy, przeznaczony do Ameryki, którego odbitkę zamieszczamy poniżej.



Jak mówią, znalazł ten nowy typ karawanu z powodu swego imponującego wyglądu zewnętrznego i spokojnego chodu wielkie uznanie u niektórych gmin wyznaniowych, tak, że można mieć nadzieję, iż w niezbyt odległej przyszłości tego rodzaju wozy pogrzebowe będą już zwykłym zjawiskiem na ulicach większych miast.

Zgon pani Lockert. Przed kilku dniami zmarła w Paryżu s. p. Julja Lockert, nadzwyczaj ciekawa osobistość, której nazwisko zapisane będzie trwale w historii



automobilizmu. Niezwykła to też istota i niezwykle to zjawisko, gdy kobieta nadzwyczaj uważnie śledzi rozwój ruchu samochodowego i gdy nawet obejmuje redakcję pisma specjalnego, które prowadzi z wielką wprawą i rozwagą.

Po śmierci męża, wtajemniczona we wszystkie sprawy, objęła pani Lockert redakcję założonego przy końcu ubiegłego wieku pisma p. t. „Le Chauffeur”, gromadząc koło siebie szereg najwybitniejszych inżynierów i konstruktorów. Kiedy w czerwcu 1902 roku z racji odbywającego się wyścigu „Paryż—Wiedeń” wszyscy sportsmeni stawili się w stolicy naddunajskiej, nie zabrakło tam również pani Lockert.

Śmierć tej niezwyklej kobiety przyspieszyła nadzwyczaj trudne warunki bytu, w jakich się znalazła, na zaspojenie też wierzycieli odbędzie się niebawem w Paryżu licytacja jej bogatych zbiorów sztuki, mebli i t. p.

Wyścigi o „Grand Prix” Francuskiego klubu Au-

podkową u proga. Niejednemu zapewne automobiliście przytrafiło się znaleźć podczas drogi zagubioną podkową. Taką podjętą podkową zauważyliśmy niedawno umieszczoną, jako dekorację, na odw. atrku u samochodu. Właściciel kazał pozłocić podkową, która zresztą nosiła wszystkie ślady zużycia. Na ciemnym tle wiatrochronu wyglądała doskonale.

Na torze w Broklands osiągnęły w ostatnich dniach lekkie samochody 9 nowych rekordów na przestrzeni pięciomilowej. Przy starcie bez rozpędu zrobiono tę przestrzeń w 5 m. 14^{,33}. Przy przebyciu mili ze startem z rozpędu uzyskano szybkość odpowiadającą 59^{,28} mil ang. Najlepszy dotychczasowy czas był 5 m. 42 s.; względnie 56^{,55} mil angielskich. Dwa nowe rekordy światowe uzyskał pan Resta na 30 konnym Sunbeam, który poprawił swój rekord 89 mil 892 jardów na 92 mile 767 jardów. Przy tej sposobności postawił p. Resta i nowy rekord 100-milowy. Zu-



Dokładny model samochodu Rolls-Rois, działający, jak duży. Model ten kosztował 25000 rubli, czyli pięć razy więcej od dużego.

tomobilistów w r. 1913 dojdą jednak do skutku. Nie bacząc na niedostateczną ilość samochodów zameldowanych do 1 października, postanowiła komisja sportowa klubu wyścigi w każdym razie urządzić i przedłużyć termin zgłaszania się do 1 grudnia za zwyczajnym wpisowem. Położenie polepszyło się na razie o tyle, że włoskie zakłady „Itala” zapisały swe trzy samochody z silnikami bez zaworów, typu „Itala-Avalve”.

Na torze w Broklands wykazał w listopadzie p. I. A. Hancock na samochodzie 20-konnym „Vauxhall” szybkości, dotychczas jeszcze nie uzyskiwane na tym terenie. Jego nowe rekordy są następujące:

1 mila ang. (start z rozbiegu) w. 36 s. (t. j. 99,6 mil angielskich).

10 okrążeń toru (start z miejsca) w 17 m. 14 s. (96,3 mil ang.

30 mil ang. (start z miejsca w 30 m. 52 s. (97.16 mil. ang.

Podkowa jako talizman. Jak wiadomo przypisują podkowie już od wieków znaczenie szczęście przynoszącego przedmiotu. Na wsi chętnie przybijają starą, znaną

zł na to 1 g. 4 m. 54^{,118}, stary rekord na tę przestrzeń wynosił 1 g. 6 m. 55^{,5} s.

Konkurs na pochłaniacze wstrząśnień urzędu „Moto-Club de Belgique” w dniu 6 stycznia 1913 r. Meldunkowo wynosi 100 fr, Jak dotychczas zgłosiły swój udział przeważnie firmy belgijskie i francuskie.

Wystawa samochodowa w Barcelonie ma się odbyć w przyszłym roku między 8 marca a 2 kwietnia.

Do celów transportowych w swej nowej kolonii Libji zamówił rząd włoski 100 samochodów ciężarowych. Aby ułatwić swobodny ruch tych samochodów odbywa się obecnie usilny remont dróg w okolicy Trypolisu. Włoski „Touring-Club” wystawił już nawet swym własnym kosztem na miejscach krzyżowania się dróg drogowaskazy z napisami po włosku i arabsku.

Podczas obecnej wystawy w Paryżu, na 3486 kół samochodowych, 789 jest zmontowanych pneumatykami „Continental”, reszta dopiero przez 19 innych marek.



Wysokie kary za nieostrożną jazdę samochodami. Rozpatrzeniu dumy ma być podczas obecnej sesji przedłożony projekt prawa, obostrzający znacznie kary za okaleczenie przechodniów, spowodowane nieostrożnością kierowcy samochodu. Dotychczas grozi kara 4 miesięcznego więzienia za okaleczenie, którego następstwem jest śmierć poszkodowanego; podług nowego prawa—8 miesięcy; może też być osądzonemu za to kierowcy odebrane na pewien czas pozwolenie wykonywania dalej swego zawodu. Projekt wspomina też o tem, że byłoby do życzenia, by sprawy o okaleczeniu przechodniów przez nieostrożnych samochodziarzy były uważane jako niecierpiące zwłoki i rozpatrywane natychmiast, bez uwzględniania kolei porządkowej.

Konkurs na nowe paliwo dla samochodów. Wobec stale wzrastających obecnie cen benzyny, ustanowił klub automobilowy „du Rhône” w Lyonie nagrodę 5000 fr. dla wynalazcy paliwa, które mogłoby zastąpić w zupełności benzynę. Bliższe warunki tego konkursu będą wkrótce ogłoszone. Czy nawet w razie dodatniego wyniku tego konkursu, będą mieli samochodziarze jaki pożytek, jest rzeczą bardzo wątpliwą. Szukające bowiem gorączkowo w obecnych czasach nowych źródeł dochodu władze skarbowe poszczególnych państw nie omieszkają zapewne obłożyć nowego produktu wysokim podatkiem.

Międzynarodowy konkurs sanek silnikowych odbędzie się 6 (19) stycznia 1913 w Petersburgu z inicjatywy Rosyjskiego Cesarskiego Klubu Automobilistów. Konkurs ma się odbyć na środkowej Newie koło budynku Cesarskiego Jacht-Klubu i na drogach wyspy „Krestowskiej”. Wpisowe wynosi 25 rb., które będą zwrócone wszystkim sankom, które rzeczywiście stanęły do startu. Konkurs odbędzie się na przestrzeni 5 klm., po drodze zaśnieżonej i na przestrzeni 3 klm. po luźnym śniegu na terenie bez drogi. Przytem muszą sanki silnikowe dowieść, że daje się je praktycznie zastosować w wypadkach, gdy zwyczajnie samochody, nawet z łańcuchami na kołach, nie mogą sobie dać rady. Jako nagrody otrzymają zwycięzcy plakietki złote, względnie srebrne. W razie dostatecznej ilości uczestników, będą jeszcze urządzone wyścigi szybkościowe z nagrodą w postaci pucharu honorowego.

Doroczna konferencja związku międzynarodowych klubów samochodowych odbędzie się 17 grudnia b. r. w gmachu „Francuskiego klubu Automobilowego w Paryżu”. Porządek dzienny wymienia między innymi punktami: wniosek klubów belgijskich w kwestji oznaczania dróg; angielskich o oficjalnem uznaniu rekordów na torze w Brooklands; prośbę o zaliczenie do związku Japońskiego Klubu Automobilowego; sprawozdanie komisji celnej i stałej międzynarodowej Komisji do spraw swobodnej komunikacji samochodowej.

Wielka nagroda Ameryki w r. 1913. Ogłoszono obecnie warunki biegów o wielką nagrodę Ameryki na r. 1913. Wyścigi odbędą się 30 maja 1913. Najwyższą pojemność cylindrów zredukowano do 7,37 c. Najmniejszą wagę ustanowiono na 725 kg. Ilość uczestników ograniczono do 30. Dopuszczone do biegów będą tylko samochody, które wykażą podczas jednego okrążenia toru (4 klm.) szybkość nie mniejszą, niż 120 kg. Amerykanie liczą na żywy udział samochodów europejskich.



WIOŚLARSTWO

Wielkie regaty łodzi silnikowych i konkursy wodnopłatów odbędą się w przyszłym roku w Cherbourg'u. Program będzie obejmował wyścigi z Cherbourg'a do Southampton pod nazwą „pucharu kanału La Manche”, które potem mają mieć miejsce corocznie ze startem to w Southampton, to w Cherbourg'u. Przechodnią nagrodę za te biegi i nagrodę dla zwycięzcy zobowiązały się ofiarować rady municypalne obu miast.



KOLARSTWO

Biegi dystansowe na rowerach podjęte będą we Francji w r. 1913 na większą, niż dotychczas bywało skalę, terminy zaś tych wyścigów oznaczono w następujących miesiącach: W dniu 23 marca (pierwszy dzień świąt Wielkanocnych) bieg Paryż-Roubaix; dnia 6 kwietnia Paryż-Tours; dnia 20 kwietnia Paryż-Menin; dnia 17 i 18 maja Paryż-Bordeaux; dnia 8 czerwca Paryż-Bruksella; od 29 czerwca do 27 lipca bieg okólny po Francji.

Na całe życie zdyskwalifikowany został słynny francuzki cyklista dystansowy Latourface, kara zaś ta spotkała go za to, że namawiał różnych jeźdźców, ażeby w biegu okólnym po Francji zajędzali drogę Włochowi Pratesiemu. Nie poprzestał na tem Latourface i chcąc się pozbyć groźnego przeciwnika, podpiłował obręcz przy kole Pratesiego, co mogło skończyć się nawet katastrofą.

Klasyfikacja za mistrzostwo jazdy w Ameryce została ostatecznie stanowczo ukończona. Mistrzostwo na Amerykę Wschodnią zdobył Kramer, który pobił Grendę. Mistrzostwo na Amerykę Zachodnią przyznano Alfredowi Goulet (przeciwnicy jego Fogler, Helin i Lawson). Obaj mistrzowie mają po 5 zwycięstw i 31 punktów, górowali też znacznie nad innymi jeźdźcami. Mistrzem za wytrzymałość w jeździe został Georges Wiley, który okazał się znakomicie silniejszym od Clarence'a Carmen i Morana. O tytuł mistrza-amatora ubiegali się głównie: Mac Dougall, Lofter i Diver, pierwszemu zaś z nich przyznano ten tytuł.

Pod przewodnictwem ministra handlu Fernanda Davis'a odbyło się niedawno 24-te zebranie generalne „Touring Clubu de France”. Ze sprawozdania prezydenta p. Abella Ballifa okazało się, iż klub rozporządza obecnie dochodem rocznym, wynoszącym 400,000 franków. Klub wydał w ciągu swego istnienia przeszło 3 miliony franków na różne cele sportowe. Wartość posiadanego domu własnego wynosi milion fr., rezerwy zaś kapitał przedstawia 200,000 fr. Na samą poprawę dróg w Alpach poświęcił klub 200,000 fr., a na ulepszenie torów wyścigowych 12,000 fr. Takie świetne rezultaty osiągnąć można było dlatego, że do klubu należy 132,000 członków, regularnie opłacających składki.

Spory narodowościowe, które nie pozwalały na wspólne działanie czeskiej „Slavii” z prazkim klubem niemieckim, zostały szczęśliwie załagodzone, a nawet „Slavia” zgodziła się pojechać do Berlina, gdzie w tamtejszym Pałacu Lodowym rozegra wielką partję z klubem sportowym Charlottenburga.



ATLETYKA

Zbyszko Cyganiewicz zmierzy się prawdopodobnie niezadługo z nielada przeciwnikiem, Niemcem Sturmem. Teren tych zmagani dwóch atletów stanowić ma Frankfurt nad Menem. Ponieważ obaj mistrzowie ogłaszają, że niezależnie od walki między sobą, gotowi są przyjąć każde wyzwanie, przeto spodziewać się można, że do cyrku Sarraiani'ego w Frankfurcie napływać będą sportmeni ze wszystkich stron, pragnący się przypatrzeć niezwykłym zapasom.

Walka o mistrzostwo wszechświatowe ma być rozegrana w najbliższym czasie w Paryżu. Chodzi tym razem o zapasników lotnych, małej wagi. Jako przeciwnicy staną na mezurze mistrz francuzki Criqui i mistrz angielski Sid Smith.

**BOKSOWANIE**

Słynny bokser, murzyn Jack Johnson, który tyle razy już zaprzętał swoją osobą sądy w Chicago, w kilka tygodni po śmierci swojej pierwszej żony pojął drugą małżonkę, znów wybrawszy sobie dożgonną towarzyszkę pośród kobiet białych. Tym razem zawarł ślub z młodzieńką Lucylą Cameron, o której uwiedzenie był oskarżony. Johnson jest nie tylko świetnym bokserem, ale i bardzo sprytnym kupcem, skorzystał więc z okazji ślubu swojego i prawo wyrabiania film kinematograficznych z obrzędu zaślubni sprzedał pewnej firmie w Chicago za 5000 rubli.

Zapowiedź nowej pracy prof. Jarkowskiego.

Miłymi wiadomościami możemy się podzielić z czytelnikami naszymi. Redakcja „Lotnika i Automobilisty” pozyskała od Szanownego Autora, profesora Instytutu Technologicznego w Petersburgu p. Jarkowskiego cenną pracę o laboratorjach aerodynamicznych, której druk rozpoczniemy już w następnym numerze naszego pisma. Po dłuższym milczeniu tak wysoko w kołach technicznych cenionego pisarza rozprawa ta wzbudzi niezawodnie żywe zajęcie wśród jaknajszerszych sfer czytelnicy.

Niezależnie od tego drugą jeszcze daremy czytelników nowiną, a mianowicie tą, że prof. Jarkowski przybędzie do Warszawy, ażeby w sali Stowarzyszenia Techników wygłosić odczyt publiczny p. t. „Postępy, dokonane w lotnictwie w ciągu ostatniego roku”.

Zajęcie się lotnictwem u nas nigdy nie było zbyt żywe, od czasu zaś zwinięcia „Awiaty”, osłabło ono więcej jeszcze, dlatego też sądzimy, że przyjazd prof. Jarkowskiego i jego odczyt zelektryzują ośpałych i przyczynią się do większego zainteresowania się tym działem nauki i tą potężną już dzisiaj gałęzią przemysłu.

Urządzeniem odczytu, który odbędzie się w dniu 15-ym stycznia, zajmuje się redakcja „Lotnika”, gdzie też otrzymać można wszelkie bliższe informacje.

KSIĄŻKI NADEŚLANE DO REDAKCJI.

BIBLIOGRAFJA.

„20,000 km. w morzu powietrznym”. Pod tym tytułem ukazała się w języku niemieckim, wytwornie wydana przez księgarnię G. Braunbecka w Berlinie książka inżyniera Hellmutha Hirtha. Ze względu, że autor odniósł wprost niezliczoną ilość zwycięstw, jak może zaden inny żeglarz napowietrzny w świecie, książka ta budzi żywe wśród sportowców i zawodowców zainteresowanie.

Hellmuth Hirth umie wrażenia swoje opowiadać barwnie, czytelnik przeto z zapartym oddechem śledzi jego wszystkie perypetje, jego zawzięte walki z wpływami prądów powietrznych, jego zachwyty nad czarującymi zjawiskami atmosferycznymi, jego loty ponad chmurami coraz wyżej, ku słońcu. Dreszcz przejmują czytelnika, gdy dzielny autor spostrzeżę, że jego motor poczyna źle działać, i gdy on sam z najwyższym narażeniem życia opuszcza się na ziemię, ażeby w niemożliwie trudnych warunkach wzbic się na nowo w górę i... zwyciężyć.

Hirth miał jednak za swoją bajeczną odwagę przynajmniej tę nagrodę, że zdołał atmosferze wydrzeć jej tajemnice i odsonić je w tej książce.

Nie brak tu również epizodów szczerze humorystycznych, zaletą też wielką autora jest to, że nigdy nie popada w suchy, oschły ton mentora i moralizatora. Zając czytelnika, dać mu jasny obraz wrażeń, jakie odniósł żeglarz napowietrzny — o to cel, który sobie Hirth postawił, zadania zaś tego dopiął w sposób, przynoszący zaszczyt specjalnej literaturze niemieckiej.

Książka ta równie dobrze znaleźć się może w rękę każdego zawodowca, jak i w rękę tych, których zajmują ostatnie zdobycze na polu sportowym. Niemiennie dla dorastającej młodzieży jest ona cennym nabytkiem.

U nas, gdzie tyle bezcelowych wydawnictw dla młodzieży pojawia się ustawicznie i gdzie bez wyboru tłómaczy się prace bezwartościowe, przyswojenie na język polski tej pracy uważamy za rzecz pożyteczną. Kto wie, czy nie rozbudziłaby ona większego zamiłowania do lotnictwa, niż to się dzieje obecnie.

Wł. Tr.

Gimnastyka domowa Ukazała się na półkach księgarskich, „Gimnastyka domowa”, wydana nakładem „Ruchu” przez p. Władysława R. Kozłowskiego, obejmująca wskazówki do prowadzenia ćwiczeń w domu wedle podstaw naukowych i opatrzona stu rysunkami. Jest to pierwsza w języku polskim praca oryginalna, bo zamierzona na szerszą skalę, uwzględnia zdobycze wiedzy i techniki nowoczesnej w dziedzinie kultury cielesnej. Autor stosuje w dziele swoim zasady systemu Linga, a do ćwiczeń domowych po raz pierwszy wprowadza pierwiastki skoków i rzutu, czyniąc wyłom w dotychczasowym traktowaniu gimnastyki domowej. Dokładne wskazówki i przepisy, dotyczące wyboru ćwiczeń dla rozmaitego wieku, pozwolą z książki rzeczony korzystać każdemu, kto dba „o zdrowie, piękno i zwinność swego ciała”.

Treść:

Z Nowym Rokiem.—Co przyniósł lotnictwu rok 1912.—Zawór czy suwak?—Rzucanie pocisków z płatowców.—Samochód przejeżdżający rzeki.—Latające rowery.—Laboratorium lotnicze na kołach.—Dama w samochodzie.—Kierowcy przy samochodach ciężarowych.—Części składowe samochodu.—Berlinka Grégoire'a.—Garros wzniósł się na wysokość 5,801 metrów.—Wszechsport.—Otwarcie nowego Tatersalu.—Palać lodowy.—Dochody z przodujących stajni wyścigowych.—Lotnictwo.—Samochody.—Wioslarstwo.—Kolarstwo.—Atletyka.—Boksowanie.—Bibliografia.

Warunki przedpłaty z dostawą: w Warszawie, rocznie rb. 3, półrocznie rb. 1.50, kwartalnie k. 75, na prowincji i zagr. rocznie rb. 3.60, półrocznie 1.80, pojedyncze numera kop. 30.

SKŁAD GŁÓWNY w WARSZAWIE

Księgarnia **WENDE i S-ka (T. HIŻA i A. TURKUŁA)**

w Łodzi Księgarnia Ludwika Fiszera.

Redaktor i Wydawca **Zygmunt Dekler.**Druk **A. Zięckowski i S-ka, Widok 3.**





Tow. Arżc.
Norolin, Br. Buchi, J. Werner
polica
Sztuce platerowane w różnych
stylach
Wykwintną galanterję platerowaną stylową
Pragaow: Przęd. 67. Magazyny własne: Marszałkowska 127.



TAK ZADOWOLONYM

jest każdy kto jeździ na nowych
 pneumatykach

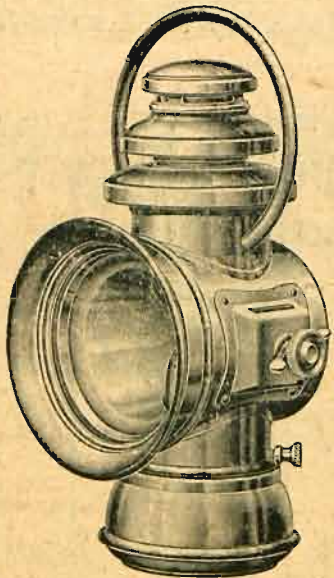
**Peters
 Union**

Zastępcy i skład fabryczny

J. KESTENBAUM & S. RECHTLEBEN,

Warszawa, Karmelicka Nr. 4.

Tel. 170-87. Adr. dla depesz „stabil“.



Nier & Ehmer Beierfeld ^W|_s

Specjalna fabryka lamp, generatorów, akumulatorów do samochodów, latarek i do rowerów

„NIRONA”

Reprezentant na Królestwo Polskie

I. FOLMAN, WARSZAWA.

Dom Agenturowo-Komisowy GALERJA LUXENBURGA

parter Nr. 70. ☐☐ Telefon Nr. 247-29.

— Poleca po cenach konkurencyjnych. —



**SAMOCHÓD
i PŁATOWIEC**

**DONABYCIA WE WSZYSTKICH
KSIĘGARNIACH I REDAKCYI
LOTNIKA I AUTOMOBILISTY**

Cena rb. 2 (dwa)



BLIZKO PÓLTORA WIEKU ISTNIEJE NAJSTARSZY POLITYCZNY DZIENNIK POLSKI
Gazeta. Warszawska

ZAŁOŻONA W 1774 ROKU.

„Gazeta Warszawska“ stawia sobie za główny cel dostarczanie dokładnych, bezpośrednio ze źródła czerpanych informacji o sprawach, ogół polski obchodzących, i oświetlanie ich ze stanowiska interesów narodowych polskich.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: SZPITALNA 14. TELEF.: Redakcyi 88, Administracyi 25-51, Drukarni 172-28. SKRZYNIKA POCZTOWA 257.

Rachunek przekazowy Nr. 14 w Banku Tow. Spółdzielcz.

CENA PRZEDPŁATY: w Warszawie: rocznie rb. 9.00, półrocznie rb. 4.50, kwartalnie rb. 2.25, miesięcznie k. 75, za odosłanie do domu 10 kop. miesięcznie. Z przesyłką pocztową: rocznie rb. 12, półrocznie rb. 6, kwartalnie rb. 3. Za granicą: kwartalnie rb. 4.50, Zmiana adresu 20 kop.

Cena oddzielnego egzemplarza 3 kop. Dostać można we wszystkich agencjach pism, kioskach i na kolejach. Prenumerować można we wszystkich kantorach pocztowych. Żądać numerów okazowych.

Najpoczytniejszy organ na prowincyi.



AUTOMOBILE

pierwszorzędnych francuskich fabryk

DE DION-BOUTON oraz CHENARD & WALCKER

Zadziwiająco cichy bieg. Małe zużycie opon i benzyny. Samochody osobowe od najskromniejszych do wyjątkowo luksusowych. Omnibusy samochodowe oraz samochody ciężarowe i ambulatoryjne. Ceny przystępne. Katalogi na życzenie gratis.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

Emil Caspari, Katowice (Górny Śląsk), ul. Lützow'a 18.

MAGAZYN OBUWIA

Kwasiborski

Warszawa, Senatorska 28 m. 30.

Telefon 239-88.

Poleca obuwie męskie, damskie i dziecinne, oraz obuwie **sportowe i myśliwskie.**

Firma egzystuje od 1872 r.

ZAKŁAD

artystyczno-stolarsko-Rzeźbiarski

KAROLA CHILKIEWICZA

w WARSZAWIE

ul. Koszykowa № 58. Telefon 263-31.

Biurka zaluzjowe amerykańskie. Oprawa rogów. Szafy do dubeltówek i szafy zaluzjowe. Łożyska oraz wyroby wchodzące w zakres wyrobów z drzewa.

PATENTY

NA WYNAŁAZKI, MARKI I MODELE WYRABIA SPECJALNIE
INŻ. D. FRAENKEL, Warszawa, Nowogrodzka 23, Tel. 18-02.

KAZIMIERZ OSSOWSKI

INŻYNIER I OBROŃCA PATENTOWY.

BIURA PATENTOWE

PETERSBURG—Wozniesienskij Prospekt № 20.

BERLIN—Potsdamerstr. № 5.

Inżynier Technolog Dr. A. J. GOLDSOBEL

BIURA PATENTOWE

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 16. TEL. 37-52.

PETERSBURG, BOLSZOJ KAZACZIJ PER. 4.

Większy model dla garażów.

6. Mk.



Cena 4.50 M.
Wypadki z powodu ułatniaka
wykluczone!

Lejek do precedzania

systemu Dr. Béna, Metz, Sw. Ludwika 8. oczyszcza benzynę z bródu i wody. Patent. w Niemczech za № 476472.



NA WYNAŁAZKI MODELE I MARKI FABRYCZ.
GOLDMAN I ELLENBAND
WARSZAWA, LESZNO N°8, Telefon N° 228.

Przy wszelkich zapytaniach do firm ogłaszających się w piśmie „Lotnik i Automobilista“ prosimy o powoływanie się na wydawnictwo.

„ZŁOTY RÓG”

NAJTAŃSZY NAJBARDZIEJ ROZPOWSZECHNIONY
TYGODNIK ILUSTROWANY POLSKI.

Dążąc stale do ulepszeń treści i działu
ilustracyjnego

„ZŁOTY RÓG”

OD NOWEGO ROKU POWIĘKSZA
OBJĘTOŚĆ DO

40 stronic druku

dając poza zwykłym działem ogólnoliterackim społecznym i bieżącym

4 specjalne dodatki:

- 1) POPULARYZACJA WIEDZY.
- 2) LITERATURA OBCA.
- 3) FEMINA.
- 4) ŁÓDŹ.

!! PODWÓJNA OBJĘTOŚĆ !!

„ZŁOTY RÓG”

POCZĄWSZY OD D. 1 STYCZNIA 1913 ROKU DA-
WAĆ BĘDZIE CO TYDZIEŃ DO ROZŁOSOWANIA
WŚRÓD PRENUMERATORÓW PÓŁROCZNYCH I
ROCZNYCH JEDEN OBRAZ, CZYLI, ŻE W CIĄGU
ROKU PRZEZNACZA

BEZPŁATNIE

52 DZIEŁA

WYBITNYCH MALARZY POLSKICH.

WARUNKI PRENUMERATY: W Warszawie rocznie
rb. 6—półr. rb. 3—kwart. 1.50. W Królestwie i Ce-
sarstwie z przes. poczt. rocznie rb. 7—półr. rb.
3.50—kwart. 1.75. Za granicą i za oceanem ro-
cznie rb. 10—półr. rb. 5—kwart. rb. 2.50. Za od-
noszenie do domu 15 kop. kwartalnie. Numer
pojed. kop. 15. Zmiana adresu—20 kop.

Redakcja i Administracja „ZŁOTEGO RO-
GU”, Królewska 27.

Tel.: Admin. 152-05, Redakcji 226-83.

NA ŻĄDANIE NUMERY OKAZOWE WYDAJEMY
I WYSYŁAMY BEZPŁATNIE.

Piąty Rok Wydawnictwa **GAZETA BEZPARTYJNA.**
POD REDAKCJĄ STEFANA GORSKIEGO.

„DZIEN”

„DZIEN” reprezentuje kierunek demokra-
tyczny i stoi na gruncie wyraźnie narodowym. Po-
piera handel i przemysł Polski. Stoi na straży zje-
mi polskiej przed zachłannością niemiecką. „DZIEN”
na rok 1913 ofiarowuje swoim prenumeratorom
cenne **BEZPŁATNE PREMIMUM ATLAS GEOGRA-
FICZNY EUROPY**, złożony z 20 pięknie wykona-
nych w kolorach map i 4 stronic tablic statystycz-
nych, obrazujący stan militarny, kulturalny i eko-
nomiczny narodów obecnych. Atlas zawiera nastę-
pujące mapy: Ogólna mapa Europy. Królestwo Pol-
skie. Mapa gub. Chełmskiej. Rosja. Rosja zachodnia
Rosja centralna. Rosja południowa. Austro-Węgry.
Galicja i Węgry. Niemcy. Państwa Bałkańskie. Anglja.
Francja. Włochy górne. Włochy dolne. Hiszpanja i
Portugalja. Szwajcarja. Danja. Belgja. Szwecja i Nor-
wegja. Mapy zawierają dokładne oznaczenie miast,
kolei, granic, gór i rzek. **Atlas który bezpłatnie
otrzymają wszyscy prenumeratorzy „DZIEŃ”
przedstawia wartość kilku rubli.** Prenumera-
torzy, opłacający „DZIEN” z góry na rok 1913, otrzy-
mają Atlas natychmiast przy wzniesieniu przedpłaty.
Prenumeratory kwartalni i półroczni otrzymają bez-
płatnie Atlas Europy przy uiszczaniu ostatniej raty
prenumeracyjnej w roku 1913. „DZIEN” oprócz
śmiało pisanych artykułów wstępnych, feljetonów,
własnej obsługi telegraficznej i kronikarskiej, daje
w tekście pisma **SZEŚĆ TYGODNIKÓW** poświęco-
ny: **provincji, Litwie i Rusi, nauce, literaturze
i sztuce, kolonjom polskim, ruchowi współ-
dzielczemu i rolnictwu.** Prenumerowanie „DZIEŃ”
zastępuje trzymanie kilku na raz czasopism, **W
„DZIEŃ” biorą udział wybitne siły literackie
i publicystyczne. W odcinkach „DZIEŃ” za-
mieszcza oryginalne powieści i nowele. Adres
wydawnictwa: WARSZAWA, WARECKA Nr. 15.**

WARUNKI PRENUMERATY:

W Warszawie: Rocznie rb. 6.60, półrocznie rb. 3.30,
kwartalnie rb. 1.65, miesięcznie kop 55. Za odnosze-
nie do domu kop 5 miesięcznie. Na prowincji i w Ce-
sarstwie: Rocznie rb. 9, półrocznie rb. 4.50, kwartal-
nie 2.25, miesięcznie kop 75. Zagranicą: Rocznie rb.
14, półrocznie rb. 7, kwartalnie rb. 3.50, miesięcz. 1.20.
Prenumeratory opłacający i odbierający Atlas w
Administracji „DZIEŃ” żadnych dodatkowych kosztów
nie ponoszą. Prenumeratory pragnący Atlas otrzy-
mać pocztą uiszczają 50 kop. na koszty przesyłki
i opakowania. Kto pragnie otrzymać Atlas pięknie
oprawny w angielskie płótno na kosztu oprawy płaci
1 rb.

Z dniem 1 Stycznia 1913 r. zaczęte wychodzić w Warszawie

„SKAUT”

DWUTYGODNIK SPORTOWY ILUSTROWANY

dla Młodzieży Polskiej
pod redakcją

BRONISŁAWA BOUFFALLA

Objętość 2 arkuszy druku in 4-to. w barwnej
okładce sportowej, z licznymi rysunkami w tekście.
*W odcinku powieść Lidydy'a Osburn'a p. t. „Kró-
lestwa Świata”, osnuta na tle przygód zaginionego
arcy. austriackiego Jana Orthu i jego małżonki.*

Prenumerata wynosi w Warszawie, rocznie rb. 6.—, pół-
rocznie rb. 3.—, kwartalnie rb. 1.50 Z przesyłką pocztową,
rocznie rb. 7.—, półrocznie rb. 3.50, kwartalnie rb. 1.75. w
Galicji, rocznie kor 16.—, półrocznie kor. 8.—, kwartalnie
kor. 4.—. Cena zeszytu pojedynczego, w Warszawie kop. 30,
z przesyłką pocztową kop. 35, w Galicji kor. 0.80.

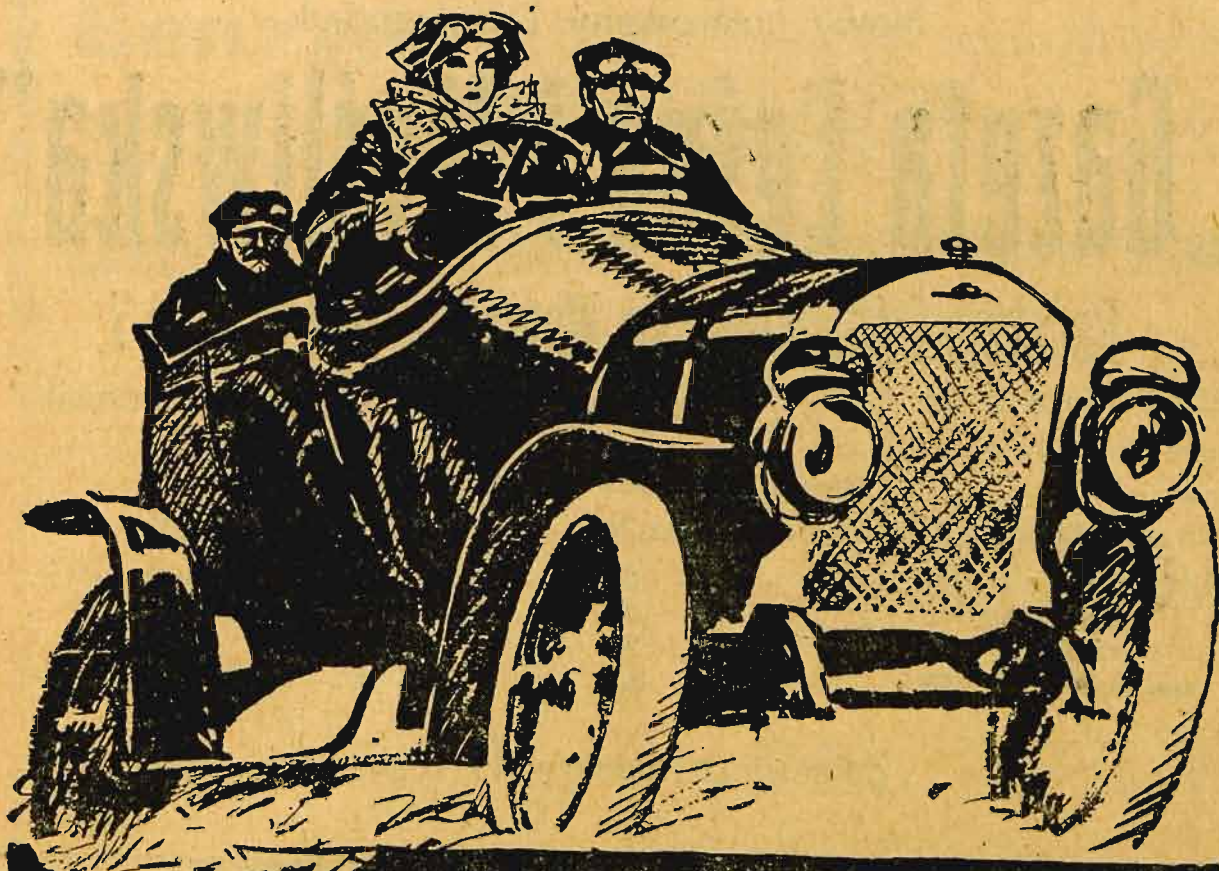
Adres Redakcji: Warszawa, Krucza 4. B. Bouffall

Adres Administracji: Warszawa, Al. Jerozolimskie 29

tel. 159-15 M. Ostaszewska.

KRAKÓW GEBETHNER I S-ka.

Numer okazowy wysyła Administracja za nadaniem kop.
35 w markach pocztowych.



SZKOŁA SZOFERÓW

POD PROTEKTORATEM I KONTROLĄ

TOWARZYSTWA AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO.

WARSZAWA, ul. DŁUGA № 30, Tel. 246-94.

WYKŁADY PORANNE I WIECZORNE. — PROGRAM I INFORMACJE NA MIEJSCU.

!!PORADY DLA KUPUJĄCYCH SAMOCHODY!!

„Przegląd Techniczny“

TYGODNIK,

Najstarsze i najwięcej rozpowszechnione pismo, poświęcone sprawom techniki i przemysłu.

WYDAWNICTWA ROK 39. ☼ ☼ WYCHODZI W CZWARTKI.

Adres Redakcyi i Administracyi: Warszawa, Włodzimierska 3/5. (Gmach Stowarzyszenia Techników).

PRZEEPLATA: w Warszawie: rocznie rb. 10, półrocznie rb. 5;
z przesyłką pocztową: rocznie rb. 12, półrocznie rb. 6.

Nowy Ilustrowany Dwutygodnik

„Gazeta Leśna i Myśliwska”

Redakcja i Administracja: Warszawa, Nowy Zjazd 7.

TELEFON 248-82.

Cena przedpłaty z dostawą

W WARSZAWIE i na PROWINCJI:		ZA GRANICĄ:			
rocznie (24 num.)	— Rs. 8.—	Koron 24.—	Marek 20.—		
półrocznie (12 „)	— „ 4.—	„ 12.—	„ 10.—		
kwartalnie (6 „)	— „ 2.—	„ 6.—	„ 5.—		
na rok 1912 (18 „)	— „ 5.—	„ 15.—	„ 12.—		

pojedyncze numery 45 kopiejek.



Biuro Techniczno-Lotnicze AËRO-OFFICE

W WARSZAWIE.

Sprzedaż i budowa **AEROPLANÓW**

wszelkich systemów

OBLICZANIA — KOSZTORYSY

SILNIKI - ŚMIGŁA

— CZĘŚCI SKŁADOWE —

Wył. przedstawicielstwo motorów

== „ANZANI” ==

Wył. przedstawicielstwo samochodów

„AUTOMOBILETTE COIGNET”

— Modele lotnicze i części do nich —

Saneczki i akcesorja do sportów zimowych.

Tel. 209-44 — 4 Moniuszki 4, — Adr. tel. „Aërooffice”.

Benzyne różnych ciężarów gatunkowych

POLECA:
NAFTOWO-PRZEMYSŁOWE
i HANDLOWE TOWARZYSTWO

„MAZUT”

WARSZAWA, JASNA 8.
TELEFON 80-58 i 15-60.

TAMŻE:

Oleje maszynowe, cylindrowe, wazelinowe oraz do motorów i samochodów.

— T-wa S. M. SZYBAJEW i S-ka. —
Nafta, Ropa naftowa i Odpadki naftowe.

PATENTY

— NA WYNAŁAZKI i t. d. —

Dr. Maryan Kryżan

INŻYNIER i OBROŃCA PATENTOWY.

POZNAŃ
Rycerska 33,
telef. 26-50.

WARSZAWA
Nowogrodzka 24,
telef. 188-50.

Sztućce na białym srebrzystym
metal i wielki wybór

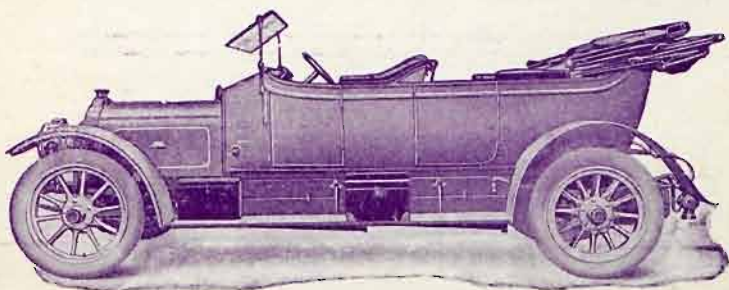
STYLOWYCH PODARKÓW

w platerach i bronzie

polecają

Bracia HENNEBERG

Trębacka 1 (róg Krak.-Przedm.).



Przedstawicielstwo i skład gum „ENGLEBERT”.

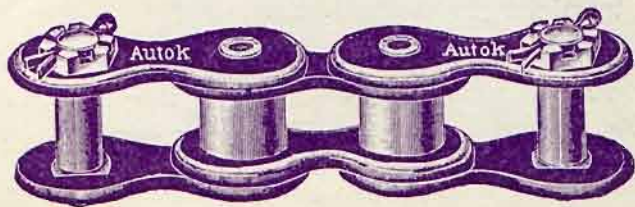
Auto-Salon J. Najdicz

Kantor: Warszawa, Wierzbowa 6. Telef. 43-32.
Składy: / Nowo-Senatorska 12. Tel. 258-75.
 \ Lubelska (Praga) w domu fabr. Wojciechów.

Jeneralna reprezentacja pierwszorzędnej Bel-
gijskiej fabryki automobili

„PIPE”

oraz pierwszorzędnych francuzkich fabryk
automobili, omnibusów i wozów ciężarowych.



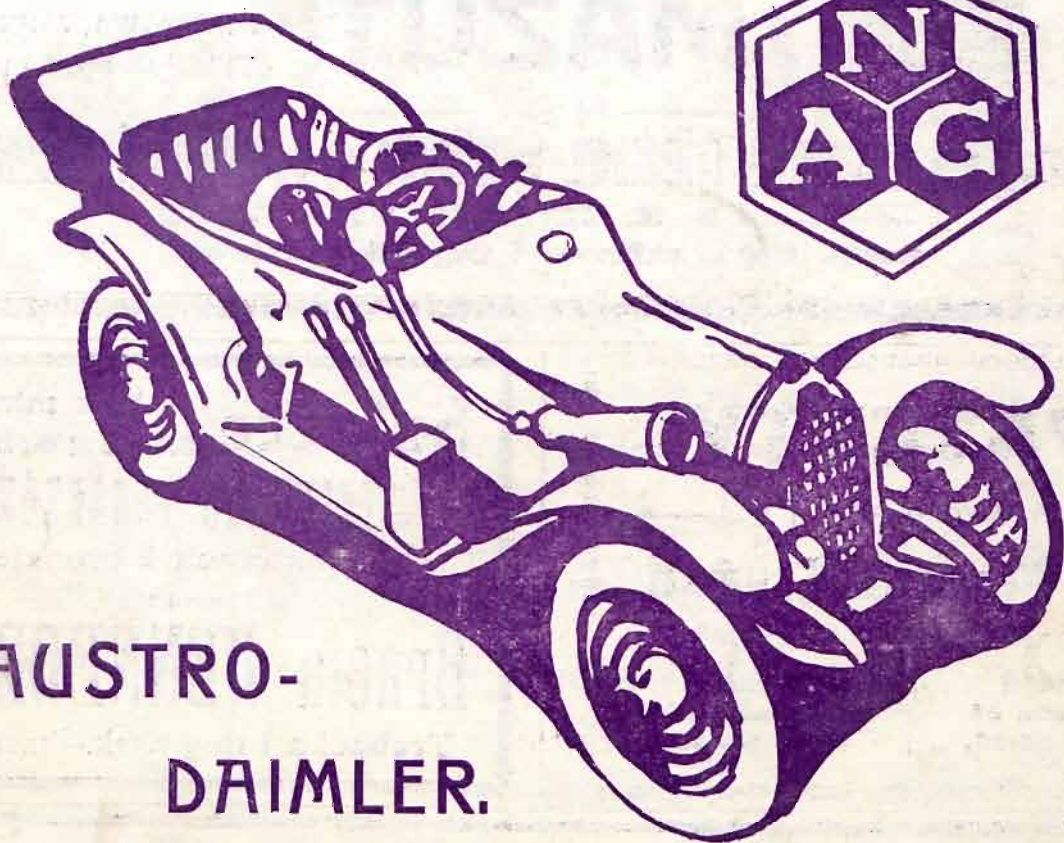
„AUTOK”

FABRIK für RADKETTEN G. m. b. H.
BERLIN. O.112. (Deutschland).

JEDYNA W EUROPIE SPECYALNA FABRYKA AUTOMOBILOWYCH ŁAŃCUCHÓW i KÓŁ.

Dostawca większych fabryk w kraju i zagranicą. Najtrwalsze najmniejsze zużytkowanie.

— Katalog i cennik na żądanie. —



**AUSTRO-
DAIMLER.**

P. T.

Niniejszym mamy zaszczyt zawiadomić Sz. Kliję, iż z dniem 15 Listopada b. r. otworzyliśmy przy **ul. Marjensztadt Nr. 4**

Garaż i Warsztaty Reparacyjne

odpowiadające wygodnymi urządzeniami i precyzyjnymi maszynami wszelkim wymaganiom najnowszej techniki, dzięki którym jesteśmy w stanie garażować i reparować samochody ku zupełnemu zadowoleniu Sz. Klientów i na jaknajprzystępniejszych warunkach.

Skład nasz (Trębacka 13) zaopatrzony został w bogaty asortyment najróżnorodniejszych akcesoriów samochodowych, projektorów, latarni, generatorów, palników, łańcuchów, sygnałów, syren i t. d. pneumatyków, benzyny i smarów pierwszorzędnych fabryk.

„AUTO-PALACE-VARSOVIE”
STANISŁAW BERSON

TRĘBACKA 13.

TELEF. 91-16.