

# Auto

ILUSTROWANE CZASOPISMO  
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI  
ORAZ KLUBÓW AFILOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE  
DE L'AUTOMOBILE

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

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05

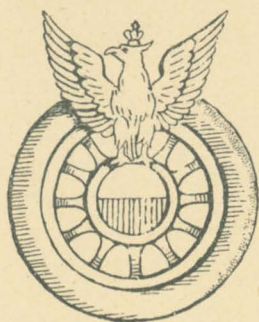
(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05

(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

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

PRENUMERATA:

Rocznie . . . . .	16 zł.
Kwartalnie . . . . .	4 zł.
Zagranicą . . . . .	20 zł.

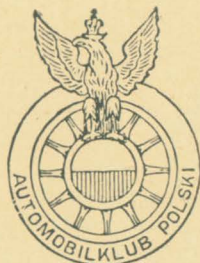
CENA OGŁOSZEŃ:

	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$
2 i 3-cia okładka . . . . .	150	80	50	30	20
4 okł., przed tekstem i w tekście . . . . .	200	110	60	36	24
Za tekstem . . . . .	130	70	40	24	16

Fotografje i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Automobilklub Polski (komunikaty). — Zebranie organizacyjne Centralnej Rady Turystyki międzynarodowej. — Rekordy światowe. — Ralf Stetysz w Warszawie. — Urzędowe. — Statystyka. — Nowa umowa handlowa z Francją. — Paryż — Timbaktu. *Mn.* — Problem ruchu ulicznego. — Wrażenia z Ameryki. *T. K. Bobrowski.* — Kalwarja polskiego automobilisty. — Kronika. — Nowe wydawnictwa. — Odpowiedzi redakcji. — Ogłoszenia.



## Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp.  
Tel. 96-54.

### KOMUNIKATY

Komisja Sportowo-Techniczna Automobilklubu Polski komunikuje, iż posiedzenia odbywają się co środę o godzinie 19, w dni zaś, gdy zbiera się Komitet i Komisja Balotująca — o godz. 21.

Za opuszczanie posiedzeń ustalona jest kara w wysokości 2 zł. każdorazowo, o ile Sekretariat nie zosta-

nie powiadomiony zczasu osobiście, pisemnie lub telefonicznie o ważnej przyczynie, uniemożliwiającej obecność. Zawiadomienie to powinno nadejść do Sekretariatu nie później, niż do godziny 16 w dzień posiedzenia. Pieniądze, zebrane z kar, przeznaczone są na budowę toru wyścigowego w Strudze.

### WYŚCIGI SAMOCHODOWE.

Wobec zniesienia święta w dniu 8 maja, na który wyznaczone zostały wyścigi tegoroczne, postanowiono przenieść je na najbliższą niedzielę, t. j. na dz. 10 maja. Wyścigi odbędą się na przestrzeni 25 klm. na szosie Wyszków—Serock. Regulamin ukaże się w najkrótszym czasie.

## ZEBRANIE ORGANIZACYJNE

### CENTRALNEJ RADY TURYSTYKI MIĘDZYNARODOWEJ

Zebranie organizacyjne przyszłej Centralnej Rady Turystyki międzynarodowej wyznaczonem zostało na dzień 19 i 20 lutego r. b. Zebrania odbędą się w wielkiej sali Ministerstwa Robót Publicznych w Paryżu.

Porządek dzienny tych zebrań jest następujący:

1) ukonstytuowanie się Rady Centralnej Turystyki międzynarodowej i przyjęcie ostatecznego regulaminu jej działalności;

2) wybory komisji zarządzającej i władz;

3) opracowanie programu prac dla Rady Centralnej Turystyki międzynarodowej;

4) wyszukanie związków lub ugrupowań turystycznych z różnych krajów, których zaproszenie do Centralnej Rady Turystyki międzynarodowej, po ukonstytuowaniu się jej, mogłoby być korzystnym i współpracą których ułatwiłoby mogła wykonanie programu prac, gdy ten zostanie przez nią zakreślonym.

Wypracowanie programu prac przez Centralną Radę Turystyki międzynarodowej będzie miało ważne

znaczenie dla pobudzenia wspólnego ruchu turystycznego. Program ten, który stanowić będzie ogólny plan działania dla rozwoju międzynarodowej turystyki, poruszy wszystkie tak różnorodne sprawy, odnoszące się do niej, a więc: sprawy komunikacji lądowej, morskiej i powietrznej, sprawy hotelowe, statuty związków, oraz wszelkie inne sprawy organizacji i rozwoju turystyki.

Ustalenie powyższego programu i następnie jego urzeczywistnienie mieć będzie bezwarunkowo ogromne znaczenie tak dla rządów, jak i dla stowarzyszeń turystycznych. Znaczenie to zostało ogólnie zrozumianem, czego dowodem jest, że 25 rządów różnych państw, 14 automobilklubów i 16 turingklubów będzie reprezentowanych na zebraniu organizacyjnym.

Z ramienia Rządu polskiego udział w powyższych pracach przyjmie p. inż. Ryszard Minchejmer z Ministerstwa Robót Publicznych, członek Automobilklubu Polski i współpracownik „Auta“.

## REKORDY ŚWIATOWE (WSZYSTKICH KLAS)

stwierdzone oficjalnie przez Z. M. A. K. U. na ogólnym zebraniu dn. 31 października 1924 r.

### A. REKORDY KILOMETROWE.

#### 1) Start z rozbiegu (flying start).

1 kilometr 6 lipca 1924 r. — tam 15 sek. 38/100; powrót 15 sekund 85/100; średnia 15 sek. 815/1000; szybkość średnia 230 klm. 548 na godzinę.

Rekord ustanowiony w Arpajon przez R. Thomas'a na „Delag'u“.

12 lipca 1924 r. — w jedną stronę 15 sek. 40/100; powrót 15 sek. 24/100; średnia 15 sek. 32/100; szybkość średnia 234 klm. 986 na godzinę.

Rekord ustanowiony w Arpajon przez P. Eldridge'a na Fiacie.

25 września 1924 r. — jedną stronę 15 sek. 01/100; powrót 15 sek. 60/100; średnia 15 sek. 305/1000; szybkość średnia 235 klm. 217 na godzinę.

Rekord ustanow. w Pendine Sands przez kapitana Malcolm Campbell'a na „Sunbeam“ 12-cylindrowym.

5 klm. dystans 23 paźdz. 1924 r. — sam. marki Leyland-Thomas, H. M. S. 1'27"4/5, szybkość 205.011 klm. na godzinę.

Rekord ustanowiony w Linas-Monthlery przez P. Parry Thomas'a.

10 klm. 10 lipca 1924 r. — Leyland-Thomas, 3'0"68, 199.250 klm. na godz.

Rekord ustanowiony w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a.

10 klm. 23 października 1924 r. — Leyland-Thomas, 2'56"3/5, szybkość 203.850 klm. na godz.

Rekord ustan. w Linas-Monthlery przez P. Parry Thomas'a.

#### 2) Start z miejsca (standing start).

1 klm. 12 lipca 1924 r. — w jedną stronę 26 sek. 22/100; powrót 26 sek. 12/100; średnia 25 sek. 17/100; średnia szybkość 137 klm. 562 na godzinę.

Rekord ustanowiony w Arpajon przez P. Eldridge'a na Fiacie.

50 klm. 27 maja 1924 roku — Leyland-Thomas, 16'43"84, szyb. 179.310 klm. na godz.

100 klm. 21 lipca 1924 roku — Leyland-Thomas, 34'10"49, szybkość 175.600 na godz.

Te dwa rekordy zostały ustanow. w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a.

250 klm. 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 1 g. 33'52"92, szybkość 159.770 klm. na godz.

# SKF

## SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

NORMALNE I KONICZNE

WARSZAWA, KOPERNIKA Nr. 13

TEL. 12-14

OTWARTE BEZ PRZERWY

300 klm. 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 1 g.  
52'07"48, szyb. 160.530 klm. na godz.

400 klm. 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 2 g.  
32'51"56, szyb. 157.000 klm. na godz.

500 klm. 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 3 g.  
10'09"99, szyb. 157.760 klm. na godz.

600 klm. 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 3 g.  
47'32"45, szyb. 158.210 klm. na godz.

700 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 4 g.  
32'43"08, szyb. 154.000 klm. na godz.

800 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 5 g.  
10'08"40, szyb. na godz.

Siedm rekordów powyższych ustanow. w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a.

900 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 5 g.  
50'11"84, szyb. 154.190 klm. na godz.

1.000 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 6 g.  
28'43"85, szyb. 154.340 klm. na godz.

1.100 klm. 2 września 1929 r. — Lanchester, 7 g.  
07'26"48, szyb. 153.570 klm. na godz.

Powyższe trzy rekordy zostały ustan. w Brooklands przez P. P. Thomas'a i Duller'a.

1.200 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 7 g.  
51'55"70, szyb. 152.330 klm. na godz.

1.300 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 8 g.  
31'46"96, szyb. 152.410 klm. na godz.

1.400 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 9 g.  
09'24"16, szyb. 152.890 klm. na godz.

1.500 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 9 g.  
46'52"88, szyb. 152.570 klm. na godz.

1.600 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 10 g.  
26'15"87, szyb. 153.230 klm. na godz.

1.700 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 11 g.  
03'30"77, szyb. 153.720 klm. na godz.

1.800 klm. 2 września 1924 r. — Lanchester, 11 g.  
40'20"31, szyb. 154.210 klm. na godz.

Siedm powyższych rekordów zostało ustanowionych przez P. P. Thomas'a, Duller'a i Rapson'a.

1.900 klm. 12—14 października 1925 r. — Bignan, 15 g.  
22'47"3/5, szyb. 123.537 klm. na godz.

2.000 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 16 g.  
08'51", szyb. 123.858 klm. na godz.

2.100 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 16 g.  
54'38"2/5, szyb. 124.181 klm. na godz.

2.200 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 17 g.  
42'40"2/5, szyb. 124.215 klm. na godz.

2.300 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 18 g.  
28'32"4/5, szyb. 124.487 klm. na godz.

2.400 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 19 g.  
15'58"1/0, szyb. 124.570 klm. na godz.

2.500 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 20 g.  
01'53", szyb. 124.804 klm. na godz.

2.600 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 20 g.  
50'38"4/5, szyb. 124.735 klm. na godz.

2.700 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 21 g.  
40'54"2/5, szyb. 124.538 klm. na godz.

2.800 klm. 12—13 października 1924 r. — Bignan, 22 g.  
42'17"3/5, szyb. 123.321 klm. na godz.

2.900 klm. 12—13 paźdz. 1924 r. — Bignan, 23 g.  
42'11"4/5, szyb. 122'345 klm. na godz.

3.000 klm. 12—13 paźdz. 1924 r. — Bignan, 24 g.  
42'05"3/3, szyb. 121.449 klm. na godz.

Dwanaście powyższych rekordów ustan. zostało w Linas-Monthery przez P. P. Martin'a i Gros'a.

### B. REKORDY MILOWE.

#### 1) Start z rozbiegu (flying start).

1 mila, 26 czerwca 1924 r. — w jedną stronę 28"12 sek., powrót 37"38 sek., średnia 27"75 sek., średnia szybkość 129,73 mil na godzinę.

Rekord ustanowiony w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a na sam. Leyland-Thomas 8 cyl.

1 mila, 6 lipca 1924 r., w jedną stronę 24 sek. 76/100, powrót 25 sek. 48/100, średnia 25 sek. 12/100, średnia szybkość 143.312 mil (230 klm. 634) na godz.

Rekord ustanowiony w Arpajon przez P. J. G. P. Thomas'a na samochodzie „Delage“.

1 mila, 12 lipca 1924 r., w jedną stronę 24 sek. 75/100, powrót 24 sek. 60/100, średnia 24 sek. 67/1000, średnia szyb. 145.90 mil (234 klm. 794) na godzinę.

Rekord ustanowiony w Arpajon przez P. Eldridge'a na Fiacie.

2 mile, 29 maja 1924 r., w jedną stronę 57"11 s., powrót 57"21 s., średnia 27"16 sek., średnia szybkość 125.96 mil na godzinę.

Rekord ustanowiony w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a na „Leyland-Thomas“, 8 cyl.

5 mil, 22 maja 1924 — Leyland-Thomas, H.M.S. 2'26"51, szyb. 122.86 mil na godz.

5 mil, 10 lipca 1924 — Leyland-Thomas, 2'25"38, szyb. 123 mil. na godz.

Powyższe dwa rekordy zostały ustan. w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a.

5 mil, 23 paźdz. 1924 — Leyland-Thomas, 2'21"1/5, szyb. 127.46 mil na godzinę.

Rekord ustanowiony w Linas-Monthery przez P. Parry Thomas'a.

10 mil, 31 paźdz. 1924 r. — Leyland, 5'9"23, szyb. 116.41 mil na godz.

Rekord ustanow. w Brooklands przez kapitana J. E. P. Howey'a.

10 mil, 22 maja 1924 — Leyland-Thomas, 4'58"86, szyb. 120.46 mil na godz.

Rekord ustanow. w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a.

#### 2) Start z miejsca (standing start).

Pół mili, 31 października 1923 r., w jedną stronę 23"37 sek., powrót 22"97 sek., średnia 23"17 sek., średnia szybkość 77.68 mil na godzinę.

Rekord ustanowiony w Brooklands przez P. E. A. D. Eldridge'a na Fiacie, 6 cyl.

10 mil, 23 października 1924 — Leyland-Thomas, 3'5"3/5, szybk. 120.58 mil na godz.

Rekord ustanowiony w Linas-Monthery przez P. Parry Thomas'a.

200 mil, 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 2 g. 0'9"16, szybk. 99.89 mil na godz.

Rekord ustanowiony w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a na Lanchester 6 cyl.

200 mil, 20 września 1924 r. — Darracq, 1 g. 5'7"19"50, szybk. 102.27 mil na godzinę.

Rekord ustan. w Brooklands przez Lee Guinness'a na Darracq, 4 cyl. (1.485 cmc.).

300 mil, 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 3 g. 3'40"80, szybk. 97.95 mil na godz.

400 mil, 5 sierpnia 1924 roku — Lanchester, 4 g. 4'3"71, szybk. 98.32 mil na godz.

500 mil, 2 września 1924 r. — Lanchester, 5 g. 11'53"50, szybk. 96.18 mil na godz.

Powyższe 3 rekordy zostały ustanowione w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a.

600 mil, 2 września 1924 r. — Lanchester, 6 g. 15'28"84, szybk. 95.87 mil na godz.

Rekord ustanow. w Brooklands przez P. P. Thomas'a i Duller'a na Lanchester 6 cyl.

700 mil, 2 września 1924 r. — Lanchester, 7 g. 24'15"78, szybk. 94.54 mil na godz.

800 mil, 2 września 1924 r. — Lanchester, 8 g. 27'2"88, szybk. 94.66 mil na godz.

900 mil, 2 września 1924 r. — Lanchester, 9 g. 29'29"17, 94.82 mil na godz.

1.000 mil, 2 września 1924 r. — Lanchester, 10 g. 29'45"35, szybk. 90.27 mil na godz.

1.100 mil, 2 września 1924 r. — Lanchester, 11 g. 29'30"53, szybk. 95.72 mil na godz.

Powyższych 5 rekordów zostało ustanowionych w Brooklands przez P. P. Thomas'a, Duller'a i Rapson'a na Lanchester 6 cyl.

#### C. REKORDY GODZINNE.

##### Start z miejsca.

2 godz., 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 199 mil 1.283 łokci ang., szybk. 99.86 mil na godz.

Rekord ustanow. w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a na Lanchester 6 cyl.

2 godz., 20 września 1924 r. — Darracq, 204 mile 613 łokci ang., szybk. 102.17 mil na godz.

Rekord ustanowiony w Brooklands przez P. Lee Guinness'a na Darracq 4 cyl. (1.485 cmc.).

3 godz., 5 sierpnia 1924 r. — Lanchester, 293 m. 1.272 łok. ang., szybk. 97.91 mil na godz.

4 godz., 5 sierp. 1924 r. — Lanchester, 393 mile 651 łokci ang., szybk. 98.34 mil na godz.

5 godz., 2 września 1924 r. — Lanchester, 480 m. 560 łokci ang., szybk. 96.06 mil na godz.

Powyższe 3 rekordy zostały ustanow. w Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a na Lanchester 6 cyl.

6 godz., 2 września 1924 r. — Lanchester, 573 m. 1.620 łokci ang., szybk. 95.65 mil na godz.

7 godz., 2 września 1924 r. — Lanchester, 671 m. 1.463 łokci ang., szybk. 95.97 mil na godz.

Powyższe dwa rekordy zostały ustanow. w Brooklands przez P. P. Thomas'a i Duller'a na Lanchester 6 cyl.

8 godz., 2 września 1924 r. — Lanchester, 758 m. 1.727 łokci ang., szybk. 94.52 mil na godz.

9 godz., 2 września 1924 r. — Lanchester, 854 m. 623 łokci ang., szybk. 94.92 mil na godz.

10 godz., 2 września 1924 r. — Lanchester, 950 m. 807 łokci ang., szybk. 95.05 mil na godz.

11 godz. 2 września 1924 roku — Lanchester, 1.050 mil 801 łokci ang., szybk. 95.49 mil na godz.

12 godz., 2 września 1924 — Lanchester, 1.148 m. 843 łokci ang., szybk. 95.71 mil na godz.

13 godz., 2 września 1924 — Lanchester, 1.148 m. 843 łokci ang., szybk. 88.34 mil na godz.

14 godz., 2 września 1924 — Lanchester, 1.148 m. 843 łokci ang., szybk. 82.03 mil na godz.

15 godz., 2 września 1924 — Lanchester, 1.148 m. 843 łokci ang., szybk. 76.56 mil na godz.

Powyższych 8 rekordów zostało ustanowionych w Brooklands przez P. P. Thomas'a, Duller'a i Rapson'a na Lanchester 6 cyl.

16 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 1.980 klm., szybk. 123 klm. 750 na godz.

17 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.110 klm., szybk. 124 klm. 117 na godz.

18 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.237 klm. 500 łokci ang., szybk. 124 klm. 305 na g.

19 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.365 klm., szybk. 124 klm. 473 na godz.

20 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.495 klm., szybk. 124 klm. 750 na godz.

21 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.617 klm. 500 łokci ang., szybk. 124 klm. 642 na g.

22 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.735 klm., szybk. 124 klm. 318 na godz.

23 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.830 klm., szybk. 123 klm. 043 na godz.

24 godz., 12—13 października 1924 r., Bignan, 2.930 klm., szybk. 122 klm. 083 na godzinę.

Powyższych 9 rekordów zostało ustanowionych w Linas-Monthery przez P. P. Martin'a i Gros'a na Bignan.

## LISTA REKORDÓW

stwierdzonych oficjalnie na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Sportowej z 16 stycznia 1925 r.

#### A. REKORDY ŚWIATOWE

(wszystkie klasy).

##### 1) Start z rozbiegu.

5 klm., 17 grudnia 1924 r.—Fiat, H.M.S. 1'27"02, szybk. 206.845 klm. na godzinę.

10 mil, 27 listopada 1924 r.—Fiat, 4'56"49, szybk. 195.463 klm. na godz.

Powyższe 2 rekordy zdobyte zostały na autodromie Linas-Monthéry przez P. Eldridge'a na 300 CV Fiacie.

##### 2) Start z miejsca.

50 klm., 14 listopada 1924 r. — Leyland-Thomas, 16'36"96, szybk. 180.540 klm. na godzinę.

50 mil, 14 listopada 1924 r. — Leyland Thomas, 26'51"96, szybk. 111.67 mil na godz.

100 mil, 17 listopada 1924 r. — Leyland-Thomas, 55'16"26, szybk. 108.72 mil na godz.

1 godz., 17 listopada 1924 r. — Leyland-Thomas, 109 mil 160 łokci ang., szybk. 109.09 mil na godz.

Powyższe 4 rekordy zdobyte zostały na autodromie Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a na Leyland-Thomas, 8 cyl. (litraż 7.266 k.; waga 3.620 funtów — 1.641 kg.).

#### B. REKORDY MIĘDZYNARODOWE.

*1-sza kategoria wyścigowa. Klasa „B” (max. 8.000 ck.; min. wagi 1.400 kg.).*

##### Start z miejsca.

50 klm., 14 listopada 1924 r. — Leyland-Thomas, 16'36"96, szybk. 180.540 klm. na godz.

50 mil, 14 listopada 1924 r. — Leyland Thomas, 26'51'91, szybk. 111.67 mil na godz.

100 mil, 14 listopada 1924 r. — Leyland-Thomas, 55'11"26, szybk. 108.72 mil na godz.

1 godz., 17 listopada 1924 r. — Leyland-Thomas, 109 mil 160 łokci ang., szybk. 109.09 mil na godz.

Powyższe 4 rekordy zdobyte zostały na autodromie Brooklands przez P. J. G. P. Thomas'a na Leyland-Thomas, 8 cyl. (litraż 7.266 k.; waga 3.620 funtów — 1.641 kg.).

*2-ga kategoria wyścigowa. Klasa „E” (max. 2.000 ck.; waga min. 650 kg.).*

1 kilometr z rozpędu, 6 lipca 1924 r. — w jedną stronę 19 sek. 10/100; powrót 20 sek. 08/100; średnia: 19 sek. 59/100; szybkość: 183 kil. 767 na godz.

1 mila z rozpędu, 6 lipca 1924 r. — w jedną stronę 30 sek. 78/100; powrót: 32 sek. 80/100; średnia 31 sek. 79/100; szybkość: 182 kil. 243 na godz.

Powyższa dwa rekordy zostały ustanowione w Arpajon na drodze Narodowej Nr 20, przez p. Viscaya na Bugatti, 1.992 ck. (835 kg.).

*3-cia kategoria wyścigowa. Klasa „F” (max. 1.500 ck., min. wagi 550 kg.).*

##### 1) Start z rozpędu.

Kilometr z rozpędu, 6 lipca 1924 r. — w jedną stronę 21 sek. 52/100; powrót: 21 sek. 64/100; średnia: 21 sek. 58/100; średnia szybk.: 166 kil. 821 m. p. H.

Mila z rozpędu, 6 lipca 1924 r. — w jedną stronę 34 sek. 68/100; powrót: 34 sek. 96/100; średnia: 34 sek. 82/100; szybkość: 166 kil. 385 m. na godz.

Powyższe dwa rekordy zostały ustanowione w Arpajon, na drodze Narodowej Nr. 20 przez P. Scales'a na Talbocie. 1.490 ck. (672 kg.).

##### 2) Start z miejsca.

50 klm., 17 listopada 1924 r. — AC, 18'6"11, szybk. 165.720 klm. na godz.

50 mil, 17 listopada 1924 r. — AC, 28'54"43, szybk. 103.78 mil na godz.

100 klm., 17 listopada 1924 r. — AC, 35'49"61, szybk. 167.470 klm. na godz.

100 mil, 19 listopada 1924 r. — AC, 57'35"30, szybk. 104.19 mil na godz.

1 godz., 19 listopada 1924 r. — AC, 104 mile 321 łokci ang., szybk. 104.19 mil na godz.

Powyższych 5 rekordów zostało ustanowionych na autodromie w Brooklands przez P. J. A. Joyce'a, na A.C., 4 cyl. (litraż 1.496 ck.; waga 1.355 funtów — 613 kg.).

## „Ralf-Stetysz“ w Warszawie

W DNIU 4 b. m. przybył z Paryża przez Medjolan—Wiedeń do Warszawy hr. Stefan Tyszkiewicz na swym samochodzie „Ralf-Stetysz“. Podróż sama odbyła się normalnie, jak żądać tego należy od każdego dobrze zbudowanego samochodu. W drodze hr. Tyszkiewicz, odwiedzając rodzinę miał sposobność wypróbować swój wóz na bocznych drogach polskich, a nawet wprost w polu. Wszystkie te próby samochód „Ralf-Stetysz“ wytrzymał jaknajlepiej, potwierdzając tym prawidłowość jego koncepcji. Nowości technicznych samochodów ten, oczywiście, nie zawiera; stare bowiem wypróbowane rozwiązania dają większą gwarancję dobrego działania w tak trudnych warunkach dróg i klimatu polskiego. Jaknajwiększa prostota, przystępność wszystkich organów, łatwość wymiany i reperacji części, odporne zawieszenie, zdolność pokonywania każdego terenu, przystosowanie w głównych rozmiarach do dróg polskich, oto wytyczne, którymi kierował się hr. Tysz-



Rys. 51. Powitanie hr. Tyszkiewicza w Warszawie przez Automobilklub Polski. Od prawej do lewej: redaktor „Auta”, prezes A. P. p. St. Grodzki, sekretarz A. P. p. J. Tomicki.

kiewicz przy projektowaniu swego wozu. — Cztero-cylindrowy silnik o rozmiarach 85×130 posiada ruchomą głowicę, przyśrubowaną zapomocą zupełnie odkrytych i dostępnych śrub. Prosta zupełnie forma głowicy wymaga szczeliwa (pakunku) o prostym wykroju, rzecz, na którą mało konstruktorów zwraca uwagę, a komplikacja której naraża klientelę na wiele kłopotów.

Smarowanie silnika pod ciśnieniem odbywa się zapomocą pompki trybowej zanurzonej, oraz przy pomocy rozbryzgiwania dla panelek głowic korbowodów. Magneto o stałym awansie umieszczone jest poprzecznie do silnika, w miejscu nadzwyczajnie dostępnem. Gaźnik (karburator) systemu Cauzett'a oznacza się przy naukowej podstawie niezwykłą prostotą (gaźnik o zanurzonej rozpylaczu). Chłodzenie za pomocy pompy o dużej wydajności i chłodnicy o bardzo wielkiej powierzchni, dzięki czemu samochód ten przebyć może całe setki kilometrów po piachach polskich nie zagrzewając się nigdy. Chło-

dnica przymocowana jest w sposób usuwający ją z pod działania wygięcia ramy, która występuje w każdym samochodzie na nierównym terenie. Grupa silnikowo-napędowa (silnik i skrzynka biegów) zawieszona jest w trzech punktach, przytem łapy utworzone są z zatopionego w aluminium bronzu, w którym dopiero nawiercono otwory na śruby. Sprzęgło jest wielotarczowe suche, przełożone tar-

cami „Halo“ dla uniknięcia poślizgu na ciężkim bardzo terenie, jednak dzięki materiałowi tarcz (dysek), może pracować prawidłowo i w oliwie. Skrzynka biegów o czterech chyżościach, przy czem pierwsza szybkość z poniżej wymienionych względów jest bardzo niewielką, podczas gdy w bezpośrednim załączeniu wóz osiągnąć może szybkość powyżej 100 klm. Dyferencjał może być zablokowanym, t. j. unieruchomione satelity za pomocą drażka, dostępnego dla kierowcy, działające

go na dodatkowy satelit. Dzięki temu w razie obracania się którego koła luzem (buxowania) można tylne osie złączyć i pociągnąć oba koła napędowe do równomiernej pracy. Daje to możliwość przebywania terenu najbardziej błotnistego lub najgłębszych śniegów, oraz posiada wielkie znaczenie przy hamowaniu samochodu na spadkach. Dyferencjał pozatem daje się z nadzwyczajną łatwością rozbić. Obie półoski mogą być wyjęte przez odkręcenie, jedynie nakrętek w kołach nie ruszając kół, to jest bez potrzeby podnoszenia samochodu, — przytem tylna przykrywka dyferencjału na kilku śrubach pozwala bardzo szybko zajrzeć do wnętrza.

Hamulec nożny i ręczny w bębnoch tylnych kół, w ostatnim modelu zastosowano i hamulce na kołach przednich. Zawieszenie składa się z wzmocnionych resorów półeliptycznych z przodu i z resorów cantilever z tyłu. Te ostatnie złożone są z piór bardzo szerokich, które zastosowano wskutek ich większej elastyczności; oś oscylacji umieszczono bliżej przedniego końca — w ten sposób, iż między dysemetrycznymi częściami resoru następuje pewna interferencja wahań, wskutek czego prędzej wracają one do stanu spoczynku. Zwrócono przytem uwagę na sposób

umocowania resorów, który oznacza się taką prostotą, iż resor daje się odjąć w ciągu kilku minut. System zawieszenia dopełniono ponadto amortyzatorami Houdailla. Rama przednia, oś i organa sterowe oznaczają się dużą mocą, przy czem ster ślimakowy daje się z największą łatwością regulować dla usunięcia powstałego z czasem luzu — przez proste nalanie w gilzę

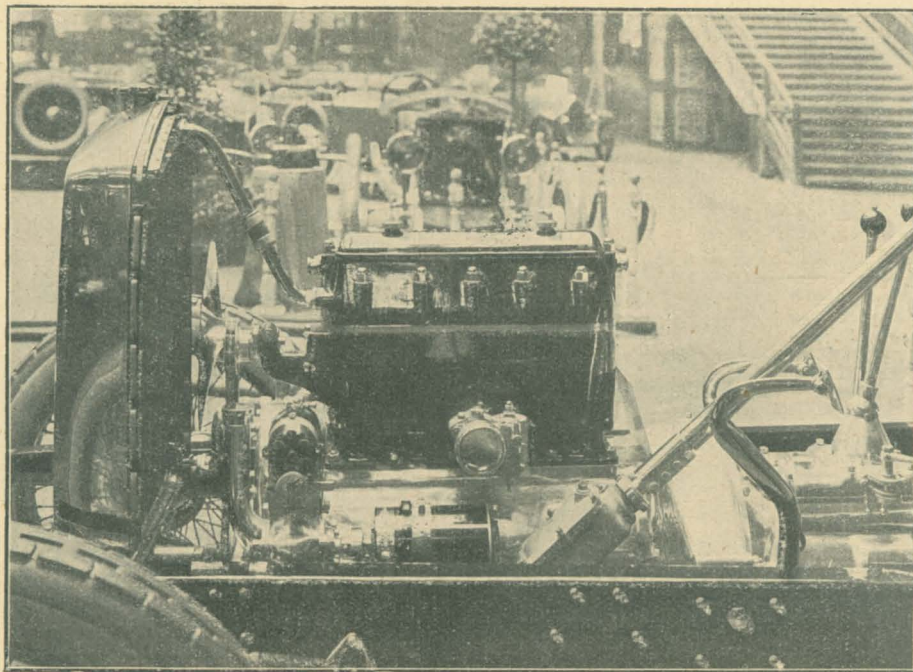
bronzową, obejmującą ślimak kompozycji panewkowej, która tworzy ślimacznice. Szerokość kolei wynosi 1 m. 44, t. j. tyle, co wóz półtoraczny, wysokość zaś najniższego punktu podwozia od ziemi 27 cm. Dzięki temu wóz ten korzystać może z kolei wielu dróg polskich nie czepiając spodem kopców i kamieni. Rozstaw osi 3 m. 36 daje dostatecznie dużo miejsca na umieszczenie bardzo wygodnej karoserji, jednocześnie utrzymany jest w granicach dobrej zwrotności maszyny. Rezer-

woar benzyny z tyłu dopełniono dodatkowym rezerwoarem zapasowym w którym zanurzona jest mamka. Zabezpieczono w ten sposób częściowo turystów od niespodzianek wyczerpania się benzyny, co w warunkach polskich jest równoznacznem z katastrofalnem unieruchomieniem maszyny i dłuższą wędrówkę pieszo.

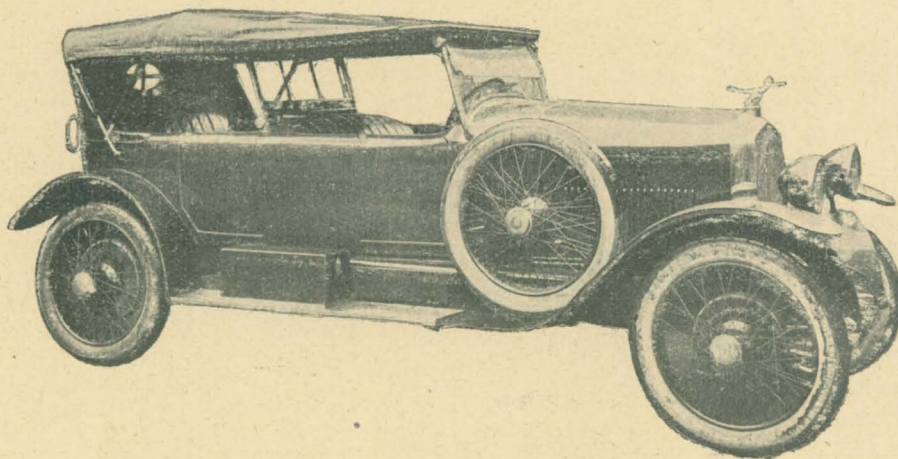
Instalacja elektryczna na wozie tym jest systemu Bleriota. Z drobnych dogodności tej maszyny zacytować jeszcze należy zapasowy zbiornik na oliwę i oświetlenie mechanizmu pod maską zapomocą małej lampki elektrycznej.

Jak widać z tego pobieżnego opisu, całość skonstruowaną jest odpowiednio do warunków pracy sa-

mochodu w Polsce. Hr. Tyszkiewicz okazał dużą znajomość naszych warunków zwracając uwagę obok przystosowania samochodu do trudności terenowych, również i na przystosowanie jego do niewysokiego poziomu fachowego szoferów i warsztatów reparacyjnych polskich. Zbytecznem jest dodawać, iż samochód ten zbudowany jest z jaknajlepszych materiałów i pod tym względem zupełnie nie ustępuje samochodom renomowanych marek francuskich. Hr. Tyszkiewicz bowiem w swej fabryce paryskiej obok budowy próbnich swych



Rys. 52. Silnik samochodu „Ralf-Stetysz“.



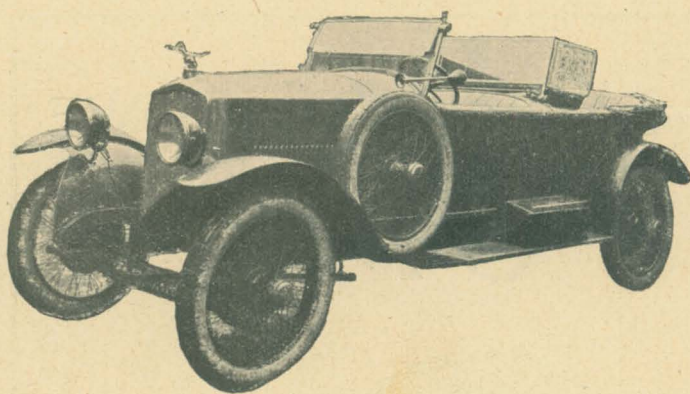
Rys. 53.

samochodów wykonywał cały szereg części dla wielkich fabryk samochodowych tamtejszych, więc miał sposobność dokładnie poznać gatunki używanych przez nich materiałów.

Obecnie hr. Tyszkiewicz zabiega o stworzenie na terenie polskim odpowiedniego gruntu dla przeniesienia tutaj i rozwinięcia swojej fabryki. Nadmienić należy, iż dwie rzeczy bardzo ważne, mianowicie dobór personelu fachowego i dostawa surowców zostały już przez hr. Tyszkiewicza rozwiązane — z jednej strony przez



Rys. 54. Hr. Tyszkiewicz przy swoim samochodzie. ] [ ]



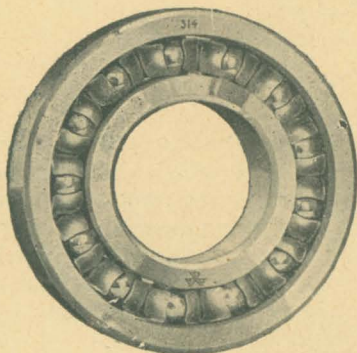
Rys. 55.

zapewnienie sobie współpracy dotychczasowych swych robotników i inżynierów, notabene przeważnie Polaków z fabryk paryskich — z drugiej przez zawiązanie kontaktu ze śląskim przemysłem metalurgicznym. Wierzymy, iż czynniki miarodajne: Rząd nasz i Wojskowość z jednej strony, a kapitał prywatny z drugiej zrozumieją doniosłość rozpoczętej przez hr. Tyszkiewicza akcji i czynnie poprą jego usiłowania, tembardziej, iż lwią część pracy została już przez niego samego dokonana. Dzisiaj pierwszy użytkowy samochód polski przebiega już po drogach naszych, wykazawszy swoją dobroć na szlakach całej niemal Europy. Byłoby prawie nie do pomyślenia, aby po dwóch najwyżej latach pierwszy ten polski samochód nie znalazł się już w rękach wielu polskich automobilistów, a zwłaszcza w rękach sfer naszych oficjalnych, dając tem dowód całemu światu, iż na każdym polu dotrzymujemy kroku najbardziej kulturalnym państwom.

**ŻARÓWKI  
SAMOCHODOWE  
OSRAM**



ŁOŻYSKA KULKOWE  
S M G



SOCIÉTÉ DE MÉCANIQUE  
DE GENNEVILLIERS  
GENNEVILLIERS — PARYŻ

„ARTOS”  
BIURO TECHNICZNE

PIĘKNA № 41      WARSZAWA      TEL. № 118-12

APTEKA  
BRACI SICIŃSKICH  
W WARSZAWIE

MAZOWIECKA 10      TELEFON № 21-12

SKŁAD GŁÓWNY PREPARATÓW

„Labor. des Produits Usines du Rhône“

jak:

U R A Z I N E

(zapobiega i leczy  
wszelkie objawy  
artretyzmu)

R H O D A Z I L

(przy astmie,  
koklusz)

oraz wszelkich specyfików krajowych i zagranicznych

C U K I E R N I A  
I FABRYKA CUKRÓW

M. A. WĘGIERKIEWICZ

BODUENA 5

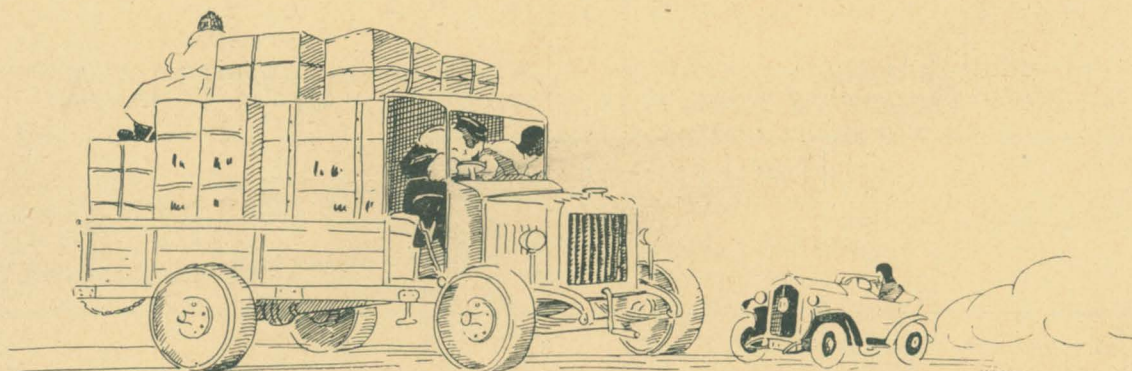
WARSZAWA

TELEFON 47-55

P O L E C A   Z N A N E  
ZE SWEJ DOBROCI WYROBY

Członkowie Automobilklubów — popierajcie firmy ogłaszające się w waszym organie „Auto“!





## BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

### Urzędowe

#### OBWIESZCZENIE MAGISTRATU M. KALISZA.

Na zasadzie art. 27 ust. 1 i 2 Ustawy z dn. 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. Ust. R. P. Nr. 93/1923, poz. 797), oraz na zasadzie uchwały Rady Miejskiej miasta Kalisza z dn. 2 października 1924 r., pobierane będą na rok 1925 na rzecz miasta Kalisza następujące opłaty za prawo jazdy po mieście, a mianowicie:

- od rowerów 2 złote, łącznie z tabliczką numerową 4 złote;
- od motocyklów po 20 zł., łącznie z tabliczką numerową zł. 22;
- od cyklonetek po zł. 40;
- od samochodów osobowych po zł. 60;
- od samochodów ciężarowych po zł. 100.

U w a g a: Przy rejestrowaniu, względnie zgłoszeniu samochodów do opodatkowania, właściciele tychże obowiązani są przedstawić Magistratowi legitymacje, dotyczące samochodów.

Wozy przyczepione do samochodów płacą połowę stawki przewidzianej dla samochodów.

Opłata całoroczna winna być uiszczona z góry w terminie do 31 stycznia r. b., względnie do 14 dni od daty nabycia przedmiotu, podlegającego opodatkowaniu.

Przy zapłacie należytości płatnik otrzymuje tabliczkę, jako legitymację na prawo jazdy po mieście. Właściciele rowerów otrzymują ponadto specjalne legitymacje.

Celem kontroli podatku Magistrat może żądać od właścicieli nieruchomości przedłożenia wykazu osób, posiadających powyższe przedmioty.

Wszelkie uszkodzenia bruku, chodnika lub innej własności miejskiej, spowodowane nieostrożną jazdą lub zbyt wielkim obciążeniem wozu, pojazdu, względnie samochodu, będą naprawiane przez Magistrat na rachunek właściciela tegoż.

Niezapłacenie podatku w przepisany termin pociąga za sobą ściągnięcie podatku w drodze przymusowej, z doliczeniem kosztów egzekucyjnych i odsetek za zwłokę w myśl postanowień ustawy z d. 31/7 1924 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 73, poz. 721).

Co do odwołań orzeczeń Magistratu, dotyczących wymiaru i poboru tych opłat, obowiązują postanowienia art. 48 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z dn. 11/8 1923 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 94/1923, poz. 747).

Wykroczenia przeciwko przepisom o wymiarze i poborze wspomnianych opłat podlegają karze do wysokości 345 zł. 90 gr., o ile wykroczenia te nie są karalne według art. 62 do 66 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z dn. 11 sierpnia 1923 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 94, poz. 747).

Do powyższego podatku stosują się postanowienia statutu o opłatach za prawo jazdy po mieście, wyłożonego do wglądu w Wydziale Podatkowym Magistratu miasta Kalisza.

Kalisz, dn. 2 stycznia 1925 r.

Magistrat.

#### WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

##### Województwo Wileńskie.

1. Kusz Ernest Jan, 2. Woropaj Bronisław, 3. Orański Zygmunt, 4. Aramowicz Eugenjusz, 5. Zwajgznit Jan, 6. Tarasiewicz Franciszek, 7. Michałowski Aleksander, 8. Kochanowski Wiktor, 9. Mejer Grzegorz, 10. Bek Jan, 11. Swieciński Jan, 13. Sawicz Stanisław, 14. Sobolewski Józef, 15. Mickiewicz Michał, 16. Pietkiewicz Stanisław, 17. Atminis Piotr, 18. Oskierko Szymon, 19. Gintowt Andrzej, 20. Terechowicz Wincenty, 21. Kozuszkiewicz Mikołaj, 22. Tołkaczew Józef, 23. Kotowski Wacław, 24. Parszukow Józef, 25. Wojtkiewicz Stanisław, 27. Achi Jan, 28. Połubiński Jan, 29. Strogowski Kazimierz, 30. Heine Emil, 31. Grabowski Marjan, 32. Drozdowski Stefan, 33. Wasilewski Piotr, 34. Filimonowicz Zygmunt, 35. Czaplński Tadeusz, 36. Olszewski Sergjusz Henryk, 37. Kurkula Alfons, 38. Pawlukiewicz Bolesław, 39. Wojcieszek Michał, 40. Dybowski Włodzimierz, 41. Daniłowicz Kazimierz, 42. Kowalewski Jan, 43. Grzybowski Konstanty, 44. Rodziewicz Jan, 47. Orłowski Stanisław, 48. Markiewicz Witold, 49. Wasilewski Alfons, 50. Byliński Piotr, 51. Piłcki Józef, 53. Krupiczój Paweł, 54. Paszkiewicz Kazimierz, 55. Latek Teodor, 56. Kułak Konstanty, 57. Szczęsny Bronisław, 58. Szujski Wincenty, 60. Bodziewicz Józef, 61. Uspieński Włodzimierz, 63. Latkowski Walerjan, 64. Radziwanowski Józef, 65. Stawski Zygmunt, 66. Fedorowicz Feliks, 67. Szymonowicz Witold, 68. Łukaszewicz Konstanty, 69. Słapkowski Ludwik, 70. Adamowicz Wacław, 71. Liberkowski Feliks, 72. Chyliński Władysław, 73. Połejko Józef, 74. Olszewski Wacław, 75. Witkowski Jan, 76. Borowski Konstanty, 77. Wołejko Zygmunt, 78. Dubicki Wincenty, 79. Bogusławski Józef, 81. Kudzewicz Józef, 82. Gunerko Jan, 83. Adamajtys Bolesław, 84. Skorulski Mikołaj.

## S T A T Y S T Y K A

Ministerstwo Robót Publicznych po-  
daje do ogólnej wiadomości poniższy wykaz taboru

samochodowego (cywilnego), zarejestrowanego na ob-  
szarze Rzeczypospolitej Polskiej do d. 1/I 1925 r.

№ porządkowy	WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkań- ców	Ilość samochodów				Ilość moto- cykli	Ilość innych pojazdów mecha- nicznych	Ogólna ilość po- jazdów mecha- nicznych	Przyrost ogólnej ilo- ści pojaz- dów w pro- centowym stosunku do ilości w d. 1. VII. 1924 r.	Liczba mieszkań- ców przy- padająca na 1 po- jazd me- chaniczny
			osobo- wych	ciężaro- wych	sanitar- nych	ogólna					
1	Białostockie . . . . .	1.303.437	63	55	3	121	11	133	33	9.800	
2	Kieleckie . . . . .	2.535.730	276	180	4	460	79	543	29	4.670	
3	Krakowskie . . . . .	1.990.399	572	177	6	755	191	955	27	2.084	
4	Lubelskie . . . . .	2.087.907	73	36	1	110	23	133	39	15.699	
5	Lwowskie . . . . .	2.717.986	433	176	3	612	27	642	18	4.234	
6	Łódzkie . . . . .	2.250.534	489	197	8	694	64	760	24	2.961	
7	Noowogródzkie . . . . .	822.106	19	11	6	36	2	38	36	21.634	
8	Poleskie . . . . .	879.925	13	8	—	21	2	23	10	38.258	
9	Pomorskie . . . . .	939.495	523	65	—	588	203	793	44	1.185	
10	Poznańskie . . . . .	1.974.057	1.403	139	1	1.543	297	1.845	37	1.070	
11	Śląskie . . . . .	1.125.528	1.094	508	5	1.607	397	2.012	39	559	
12	Stanisławowskie . . . . .	1.348.580	72	30	1	103	8	115	74	11.727	
13	Tarnopolskie . . . . .	1.428.520	9	6	—	15	3	18	100	79.362	
14	Warszawskie . . . . .	2.112.406	262	144	1	407	19	426	56	4.959	
15	Komisarjat Rządu m. st. Warszawy . . . . .	936.046	1.963	568	26	2.557	266	2.823	34	332	
16	Okręg Admin. Wileński	983.659	65	38	1	104	7	111	63	8.662	
17	Wołyńskie . . . . .	1.437.907	40	14	2	56	8	64	42	22.467	
	Ogółem . . . . .	26.874.222	7.369	2.352	68	9.789	1.607	11.434	35	2.350	

Jednocześnie otrzymaliśmy rezultat urzędowego spisu samochodów, zarejestrowanych w dn. 31 grudnia 1924 r. w Stanach Zjednoczonych, który wyraża się w liczbie 17.740.236 samochodów. Jeden samochód wypada tam przeto obecnie na każdych 6 mieszkań-

ców, czyli że każda prawie rodzina w Ameryce posiada swój samochód.

W ciągu ostatniego roku liczba samochodów w ruchu w Stanach Zjednoczonych wzrosła o 2.500.000, t. j. o 15% w stosunku do ilości 1923 r.

## Nowa umowa handlowa z Francją

W DNIU 9 grudnia 1924 roku podpisana została w Paryżu nowa umowa handlowa francusko-polska, która ma zastąpić dotychczas obowiązującą umowę z r. 1922. Nowa umowa podlega ratyfikacji sejmu w Polsce, a we Francji prezydenta Republiki, i będzie obowiązywać dopiero po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw. Ponieważ należy przypuszczać, że umowa będzie ratyfikowaną, poniżej załączamy listę towarów branży samochodowej i sportowej, na które ze strony polskiej zostały udzielone Francji zniżki procentowe od naszej taryfy celnej. Powyższe zniżki będą stosowane i do innych krajów, z którymi mamy podobne umowy handlowe.

	Cło od 100 kg. Zł.	Zniżka w %	Cło konw. od 100 kg. Zł.
Art. 173, p. 8. Samochody osobowe o wadze sztuki:			
a) od 350 do 700 kg. włącznie	110	30	77.—
b) powyżej 700 do 1100 kg. włącznie	100	50	50.—
c) powyżej 1100 do 1500 kg. włącznie	130	40	78.—
d) powyżej 1500	200	20	160.—
Art. 173, p. 9. Samochody omnibusowe sanitarne	80	—	—
Art. 173, p. 10. Samoch. ciężarowe lub towarowe o wadze sztuki:			
a) 1200 kg. i mniej	75	—	—
b) powyżej 1200 kg.	65	—	—
Art. 173, p. 11. Części samochodów:			
a) podwozie o wadze sztuki:			
I. 450 kg. i mniej	65	40	39.—

II. powyżej 450 do 700 kg. włącznie	55	60	22.—
III. powyżej 700 do 1100 kg. włącznie	85	50	42.50
IV. powyżej 1100 kg.	145	30	101.50
b) karoserje samochodowe:			
I. osobowe	400	20	320.—
II. omnibusowe i sanitarne	150	—	—
III. ciężarowe	90	—	—
Art. 173, p. 12. Cyklonetki (do 350 kg. w sztuce)	90	40	54.—
p. 13. Motocykle również z wózkami	80	40	48.—
p. 14. Samoloty	200	—	—
p. 15. Balony sterowe	50	—	—
p. 16. " " sztywne i półsztywne	65	—	—
Art. 173, p. 6 a. Części i akcesorja do samochodów	136	20	108.80
Art. 173, p. 3. Kołowce (welocypedy):			
a) jedno i dwukołowe (rowery i bicykle) od sztuki	20	15	17.—
b) trzykołowe od sztuki	60	20	48.—
c) czterokołowe " "	90	—	—
Art. 173, p. 7. Części kołowców we wszelkim stanie	90	—	—
U w a g a. Towary objęte powyższą pozycją z wykończeniem tapicerskim opłacają cło z dodatkiem 20%. Siedzenia dla kierowców nie biorą się pod			

uwagę. Samochody osobowe, zaopatrzone w karoserję karetkową, opłacają cło z dodatkiem 35%. Od ostatnich obowiązuje zwyczaj konwencyjna, t. j. cło należy obliczyć podług art. 173, p. 8, lit. a, b, c i d, z dodaniem powyższych 35%, poczem potrącić zniżkę a 30%, b 50%, c 40% i d 20%.

Art. 88, p. 3. Wszelkie opony do kół:

a) dęte oraz kieszki do nich . . . . .	300	70	90.—
b) pełne . . . . .	200	70	60.—

Art. 169, p. 1. Manometry, vacuummetry i tachometry . . . . . 150 — —

Art. 169, p. 14. Lamy łukowe, projekторы i świece do silników spalinowych:

a) 2 kg. i mniej . . . . .	400	20	320.—
b) powyżej 2—15 włącznie . . . . .	340	20	272.—

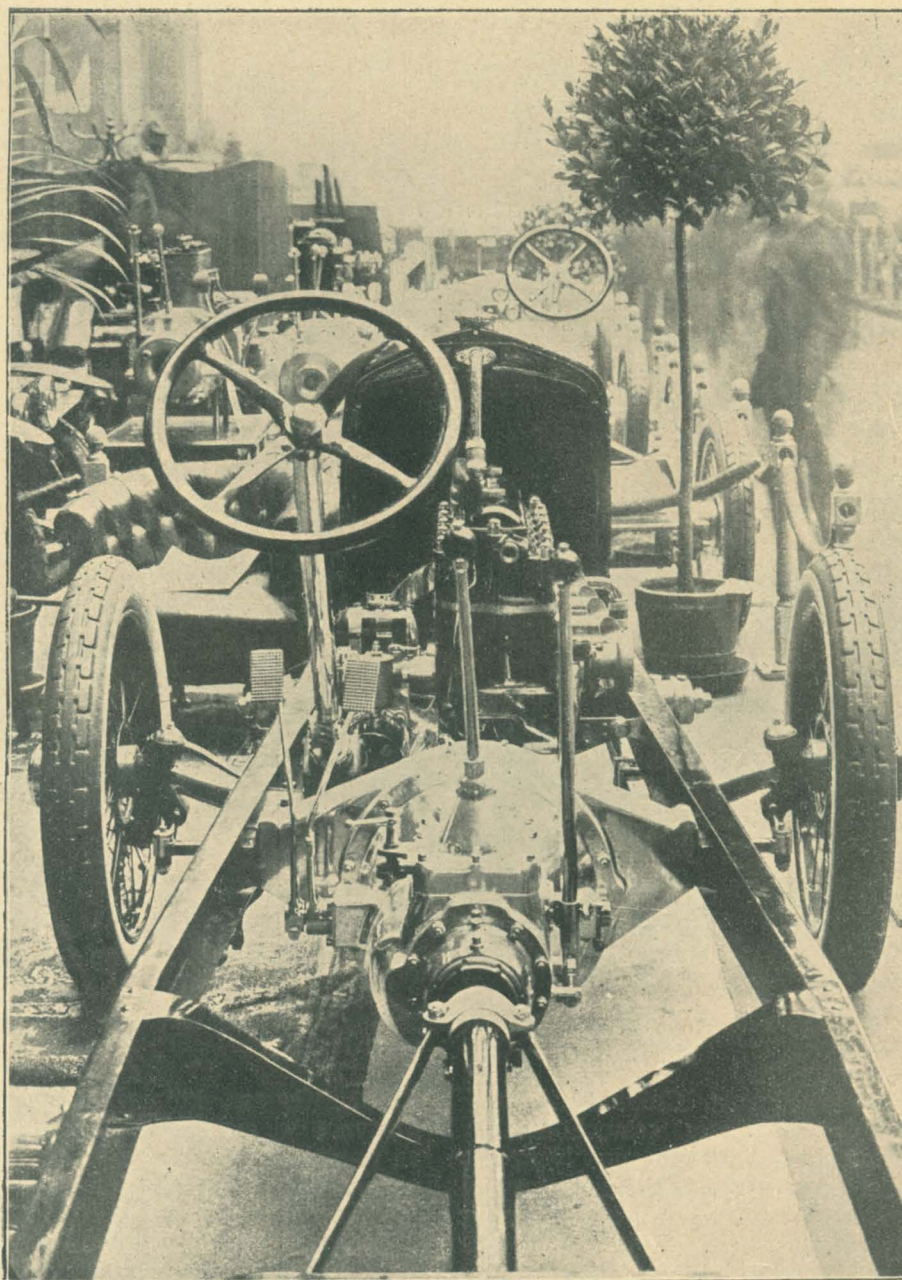
c) powyżej 15—50 włącznie . . . . .	290	20	232.—
d) „ 50—150 „ . . . . .	250	20	200.—
e) „ 150 . . . . .	200	20	160.—

Art. 169, p. 17. Mierniki elektrotechniczne, amperomierze, woltomierze, watomierze i t. p.:

a) 5 kg. i mniej . . . . .	500	10	450.—
b) powyżej 5 kg. . . . .	370	10	333.—

Art. 167, p. 31. Elektromagnesy i ich części:

a) 15 kg. i mniej . . . . .	540	30	378.—
b) powyżej 15 do 150 kg. włącznie . . . . .	360	30	252.—
c) powyżej 150 do 500 kg. włącznie . . . . .	270	30	189.—
d) powyżej 500 do 3000 kg. włącznie . . . . .	190	30	133.—
e) powyżej 3000 kg. włącznie . . . . .	100	30	70.—

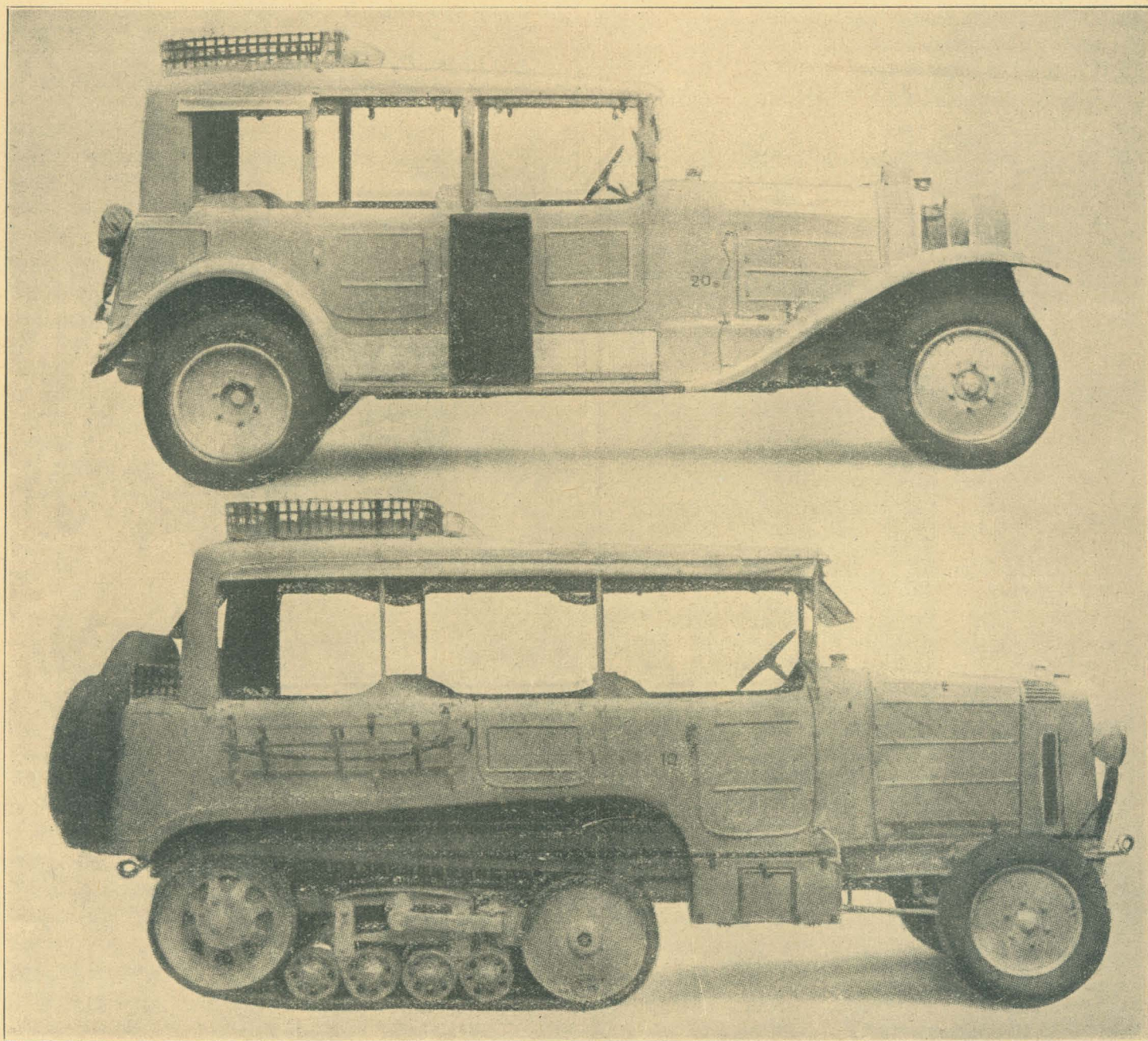


Rys. 56. Podwozie samochodu „Ralf-Stetysz”.

## Paryż — Timbuktu

**W** DNIU 1-ym stycznia r. b., nastąpić miało otwarcie pierwszej stałej linii komunikacyjnej lądowej między Paryżem a Timbuktu nad Nigrem. Podróż obliczona na dni 12 odbywałaby się za pomocą najróżnorodniejszych środków lokomocji, a mianowicie: Paryż - Marsylja — koleją, Marsylja - Oran — okrętem,

przemysłowca. Pierwsza jego wyprawa samochodami poprzez Saharę zimą 1922 — 23 roku, dała mu dostateczne doświadczenie dla wyznaczenia odpowiedniego szlaku i stworzenia specjalnego typu samochodów. W wyprawie tej z Colomb-Bechar do Timbuktu i z powrotem użyto wtedy samochodów gąsienicowych syst.



Rys. 57. Dwa typy samochodów Citroën dla komunikacji na Saharze.

Oran - Colomb - Bechar znowu koleją, Colomb - Bechar zaś — Bourem, wszerek całej Sahary samochodami, Bourem wreszcie — Timbuktu statkiem po Nigrze. Wyjazd odbywać się miał dwa razy miesięcznie. Oczywiście najbardziej interesującym byłby odcinek podróży poprzez Saharę. Pustynię tę, wielkości jednej 17-ej części całej powierzchni wszystkich lądów, przebywać miano w ciągu dni 8-u samochodami specjalnego typu firmy Citroën. Nowa ta linja komunikacyjna bowiem stworzoną została całkowicie nakładem tego wielkiego

Citroën-Kegress, które bez żadnej trudności przebyły pustynię w ciągu dni 22, okazały się jednak nieco za powolnymi. Na skutek osiągniętego doświadczenia, przesunięto nowy stały szlak poprzez Saharę bardziej na zachód w stosunku do pierwotnego szlaku próbnego, odwiecznej jednocześnie drogi karawanowej. W ten sposób droga została skróconą i ominięto zarazem trudną przeprawę przez grupę górską Hoggaru, siedzibę fantastycznej Antinei ze słynnej powieści Benois't'a. Ośmielić się na to można było wskutek bliż-

szego poznania terenu Sahary. Oto okazało się, że grunt Sahary wbrew ogólnemu mniemaniu, to nie bezkresne morze lotnego piasku. Przeciwnie, powierzchnia tej pustyni jest przeważnie skalista, kamienista i zupełnie twarda, a miejscami tylko występują wydmy i diuny piaszczyste. Okazało się więc, że na większości wybranego szlaku, można użyć właściwie samochodów zwykłego typu (4-o kołowych), to jest znacznie szybszych od typu gąsienicowego, należało je jedynie niewiele zmienić, stosownie do specjalnie trudnych warunków klimatycznych Sahary. Całą drogę długości 2010 klm., poprzez Saharę do brzegów Nigru, podzielono na 8 etapów, z których jedynie dwa, mianowicie z Igli do Beni-Abbes długości 50 klm. i z Beni-Abbes do Timoudi długości 170 klm., należy przebywać w samochodach gąsienicowych. Stanowi to razem 220 klm., t. j. 10% całkowitej drogi. Resztę przebywać można na 4-kołowcach zwykłego typu kolonialnego. Dla wygody podróżnych, p. Citroën pobudował nakładem wielu milionów franków na przyszłych etapach specjalne hotele, mian. w Colomb-Bechar, w Beni-Abbes, w Adrar i dalej w Timbuktu i w Gao. Hotele te, t. zw. bordj w rodzaju warownych fortec, posiadają zupełnie współczesny komfort i wygody. Prócz tego na etapach w Timoudi, w Oaullen, w Tessalit, w Tabankort i dalej w Bamba i Niamey na Nigrze urządzono komfortowe noclegi w obszernych namiotach. Nic, co stanowi o wygodzie i bezpieczeństwie w podróży, nie zostało zapomnianem lub zaniedbanem.

Dla komunikacji w tak specjalnych warunkach terenowych i klimatycznych, p. Citroën, zamiast zwykłego swego wozu 10-konnego, stworzył nowe podwozie 15 KM, o rozmiarach cylindrów 80×140 mm. W ogólnych formach podwozie to niczem nie różni się od 10-konki. Specjalną jednak uwagę zwrócono w niem na chłodzenie. Chłodnica posiada dużą powierzchnię, przytem dodano do niej u góry kondensator. System chłodzenia dopełnia pompa i wentylator. Gaźnik Solexa wsysa powietrze przez specjalny filtr. Okazało się to koniecznem, ze względu na szalony kurz, który trapi automobilistów w diunach Sahary. Podczas pierwszej wyprawy próbnej p. Citroën na Saharę drobny pył przenikał wszędzie, tak, iż musiano na każdym etapie zmieniać oliwę i każdorazowo wydobywano z karteru całe garście piachu. Wozy te p. Citroën zaopatrzył w pneumatyki balonowe rozmiaru 860×160, przyczem na kołach tylnych umieszczono opony bliźniacze. Resory w samochodach tych są typu półeliptycznego, hamulce zaś na 4 kołach.

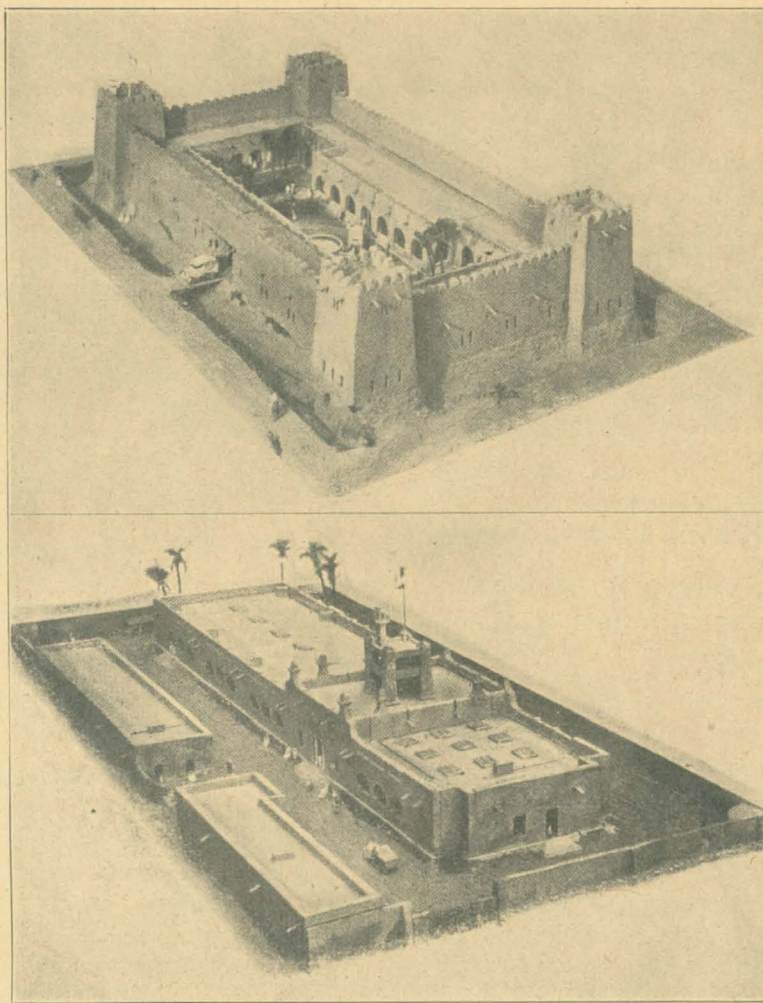
Tabor p. Citroëna składać się miał z 67 samochodów, w tem 29 zwykłych czterokołówek 6-osobowych, 7 wozów gąsienicowych 9-osobowych, 12 czterokołowych wozów bagażowych i 7 takichże wozów gąsienicowych, 2 cystern samochodowych z przyczepkami, sześciu samochodów obronnych i czterech szybkich czterokołowych samochodów pod karabiny maszynowe. Jako typ karoserji użyto oczywiście wóz otwarty ze stałym dachem drewnianym. Wzdłuż samochodu umieszczono zapasowe zbiorniki na benzynę, chroniąc je od promieni słonecznych zapomocą pokrowców z mat. Samochody te malowane są na biało i wybite w tymże kolorze. Większość bagaży umieścić można na dachu, przyczem każdy zakątek wykorzystano na umieszczenie potrzebnych przedmiotów wten

sposób, aby każdy z tych wozów mógł poruszać się samodzielnie. Wozy z karabinami maszynowymi miały za zadanie ewentualną obronę przed napadami rozbójniczych szeregów beduinów, które od wieków utrzymują się na Saharze z ograbiania karawan. Wozy te poruszać się mogą na najgorszym terenie z szybkością do 60 klm. na godzinę i posiadać miały załogę, złożoną z 3 do 4 uzbrojonych ludzi.

Baczną uwagę zwrócić należało przy tem przedsięwzięciu na zaopatrzenie taboru w materiały pędne, zapomniać bowiem nie należy, iż zużycie takich w tym klimacie i w tych warunkach jest znacznie większem, niż normalne. Wpływają na to w głównej mierze szalone straty przez wyparowanie benzyny i szybkie zanieczyszczenie się piaskiem smarów, pomimo wszelkich zabezpieczeń. Straty te dochodzą często do 50%, a nawet i wyżej, widocznem więc jest, jak ważną rolę odgrywa tu zabezpieczenie zapaso-

wych materiałów pędnych. Wszystkie te problemy rozwiązało jaknajdokładniejsze przygotowanie, przy którym to przygotowaniu pracowało na Saharze 20 gąsienicowych wozów i 150 ludzi w ciągu całego pół roku.

Koszt przejazdu z Colomb-Bechar do Nigru i z powrotem „Trans-afrykańskie Towarzystwo Citroën“ oznaczyło na 40 tysięcy franków. Jest to suma bezwarunkowo pokaźna, tembardziej, że dochodzą do niej jeszcze koszty przejazdu z Paryża do Colomb-Bechar i Nigrem z Bourem do Timbuktu, jednak koszty dawniejszych podróży karawaną, co na tejsze przestrzeni trwały 6 do 7 miesięcy, a w najlepszym razie, przy użyciu szybkich wielbłądów, 8 do 10 tygodni, były jeszcze większe. Klientela nowego Towarzystwa składałaby się oczywiście z bogatych, żadnych wrażeń turystów, myśliwych, no i osób urzędowych.



Rys. 58. Hotele (bordj)\* p. Citroëna na Saharze (u góry hotel w Adrar, u dołu hotel w Colomb-Bechar).

Otwarcie, przygotowanej z takim nakładem, linii komunikacyjnej, którą rozreklamowano już z ścią amerykańskim rozmachem, miało być uświetnieniem przyjęciem udziału w niem przez króla Belgów, Alberta, udającego się tą drogą do Konga. Niestety, w ostatniej chwili otwarcie nowej linii zostało odwołanem, a podróż króla Belgijskiego cofniętą. Za powód podał p. Citroën komunikat rządu francuskiego, nie gwarantującego jego transportom bezpieczeństwa od rozbójniczych szczeptów tuaregów, które podniecone sukcesami rewolucji w hiszpańskim Marokku, dokonały w czasach ostatnich kilku napadów na posterunki francuskie i karawany

w bliskości drogi, wytkniętej przez p. Citroëna, używając przytem zdobytych na hiszpanach karabinów maszynowych. O ileby to miało być rzeczywistym powodem zaniechania tak dalece zaawansowanego przedsięwzięcia, to możnaby mieć jeszcze nadzieję, że zostanie ono po jakimś czasie, potrzebnym dla uspokojenia pustyni, doprowadzonem do skutku. Pogłoski, jakoby p. Citroën ogłosił już sprzedaż swoich hoteli, garaży i magazynów, nie wydają się prawdziwemi, jednakże rzecz cała ma bardzo zagadkowy charakter i nosi wybitne piętno afery politycznej.

*Mn.*

## Problem ruchu ulicznego

**G**ODNE zaznaczenia jest ogromne zainteresowanie, jakim w ostatnich czasach cieszy się problem ruchu kołowego w miastach. Niema kraju, w którymby nie był on palącym, niema bodaj pisma, któreby mu nie poświęcało trochę uwagi. U nas może nie tak, jak w wielu miastach Zachodu, gdzie przeciążenie ulic dochodzi do maximum, kwestja ta staje się jednak codzień bardziej palącą. W Ameryce dla usunięcia zła ograniczono się dotychczas do ogromnej ilości plakatów, porządkujących ruch i zwracających uwagę kierowców w bardziej niebezpiecznych miejscach. Obecnie nowe plany walki z tym nadmiarem ruchu znajdujemy we francuskim czasopiśmie: „Je sais tout“, które zajmuje się uporządkowaniem ruchu w Paryżu.

\*

Zawartość znacznie większa od pojemności, co za paradoksalne prawo? A jednak rządzi ono wszystkimi naszymi urządzeniami.

Jakimiż radykalnymi środkami będziemy mogli stworzyć trochę miejsca w naszych przepelnionych miastach, zwłaszcza w Paryżu, który pod tym względem trzyma prym pomiędzy wszystkimi stolicami?

Chcąc zastanowić się nad przepelnieniem ulic i jego powodami, tematem tak bardzo na czasie, zajmujemy się dla przykładu Paryżem — miastem, które może jak żadne inne nadaje się do omówienia.

### Powody zła.

Te trudności wynikają z rozmaitych powodów. Przedewszystkiem dwa główne czynniki: z jednej strony coraz liczniejsze przenoszenie się mieszkańców wsi do miasta, z drugiej nadzwyczajny wzrost automobilizmu. Pięćdziesiąt lat temu Paryż miał milion mieszkańców. Dziś ma ich trzy miliony a z przedmieściami pięć. Faktem godnym zanotowania jest, że przez cały ten okres czasu nic prawie nie uczyniono dla zaspokojenia potrzeb tej pięciokrotnie wzmożonej ludności. Centralizacja interesów pozostała ta sama, w tych samych okolicach. W Paryżu giełda, hale, wielkie magazyny, ratusz, parlament i teatry mieszczą się w granicach t. zw. „czworoboku przepelnienia“ (quadrilatère de l'embouteillage“).

Cóż z drugiej strony zostało uczynionem dla ułatwienia i przyspieszenia cyrkulacji tej ciągle wrażliwej ludności? Mniej więcej nic, z wyjątkiem powstania kolei podziemnych, które zresztą nie przyczyniły się do opróżnienia miasta, gdyż kręcą się z podróznymi tylko w kółko w środku Paryża, zamiast w parę minut wywozić ich, gdzieś daleko od stolicy. Wprawdzie zwiększono intensywność transportów na powierzchni miasta, ale czyż nie to właśnie przyczynia się do przepelnienia ulic? 1200 autobusów, 1700 tramwajów,

750 przyczepok, 245.000 samochodów, oto są obecne liczby dla Paryża.

Oprócz tych ogólnych powodów jest jeszcze kilka pomniejszych, np.: 1) ruch tramwajowy w centrum, 2) wózek ręczny, za którym huczą ze złości dziesiątki motorów samochodowych, 3) wozy konne, no... i prace reparacyjne, których powolność jest nie do wyobrażenia.

Czy przynajmniej układ ulic odpowiada wzrostowi ilości pojazdów i intensywności ruchu. Bynajmniej. Szerokość ulic najbardziej ruchliwych, w samym centrum miasta, jest określona ustawami, które powstały przed 50 lub 80 laty. To jest ta najnieprawdopodobniejsza i najmniej brana pod uwagę część problemu cyrkulacji: nie istnieje plan ogólnego rozkładu ulic w Paryżu. Tylko poprostu serje dekretów lub rozkazy, odnoszące się do poszczególnych ulic.

Ileż drobnych powodów składa się jeszcze na tamowanie ruchu: brak doświadczenia posterunkowych, niestosowanie się do ustaw przez kierowców, nieprawdopodobne manewry tramwajów, które, aby swój bieg rozpocząć od końca szyn, często się cofają, akumulacja w tej samej ulicy kilku linii tramwajowych i autobusowych etc., no i krzyżowania.

### Środki zapobiegawcze natychmiastowe.

Gdyby dla zaradzenia złu zadowolniono się wstrzymaniem napływu ludności z prowincji do stolicy, to środek ten okazałby się niewystarczającym. To, co się przedewszystkiem narzuca, to zrewidowanie wszystkich dekretów odnoszących się do rozkładu ulic. Po drugie, trzeba stworzyć możliwy do zastosowania plan nie tylko dla poszczególnych dzielnic Paryża, ale także dla przedmieść, gdyż w krótkim czasie, dzięki popularności samochodu, staną się one głównym miejscem zamieszkania Paryżan. Nauka przeszłości nie powinna być bezowocną; gdy Haussmann wypracował plan nowoczesnego Paryża, potraktowano go jako megalomana. Dziś można go prawie oskarżyć, że był skąpcem.

Już w roku 1910 ogólna powierzchnia, zajmowana przez rozmaite środki lokomocji (rachunek ten był zrobionym), była większą, niż powierzchnia ulic Paryża. Jakiż więc jest stan dzisiejszy?

Oto są pierwsze środki, które zaleca nowy prefekt policji: rozpowszechnić system „jednego kierunku“, pomnożenie sygnalizacji przy rozmaitych zbiegach ulic, unormowanie postojów pojazdów (ulica nie jest garażem), zakazanie w określonych godzinach i miejscach ruchu bądź samochodowego bądź ręcznego, przeniesienie postojów taksometrów z bardzo ruchliwych ulic, skasowanie stacji tramwajowych i autobusowych w centrum Paryża, (jeśli ulica nie jest garażem, tembardziej nie jest

ona stacją), sprawdzić drogi i postoje transportów, wykształcić specjalnych policjantów dla uregulowania cyrkulacji i nadanie im prawa spisywania protokołów i nactymiasutowego pobierania kary, tak jak w Ameryce, Angli etc. Po dokonaniu tego należałoby zmusić przedsiębiorstwa użyteczności publicznej, np. elektrownie, gaz, woda, telefony, aby się porozumiały celem *jednoczesnego przeprowadzenia robót podziemnych* i zredukowania swoich składów do minimum. Czyż nie możnaby, od zaraz przynajmniej w szerszych arterjach utworzyć małe tunele o łatwym dostępie, w których byłyby zebrane wszystkie podziemne kanalizacje? Odrazu też trzeba bez obawy zabrać się do rozstrzygnięcia problemu tramwajowego. Można przesunąć końce pewnych linii tramwajowych poza granice Paryża. Jest zupełnym nonsensem, aby tramwaje, prawie wszystkie dopelnione przyczepką, miały wolny dostęp aż do centrum Paryża, do Opery, Chatelet, Luwru, Hal, w ulicach tak przepełnionych ruchem kołowym, jak bulwar Magenta etc. Możliwość także usunąć nadmierną liczbę taksometrów, a na ich miejsce wprowadzić lekkie autobusy.

Stosowanie postojów wozów wzdłuż trotuarów jest środkiem niebezpiecznym i szkodliwym zarówno dla właścicieli sklepów jak i samochodów. Można jednak temu zaradzić przez utworzenie kilkopiętrowych parków i garażów w pobliżu ruchliwszych ulic, jak praktykowane to jest w Stanach Zjednoczonych. Nactymiasutowe rozszerzenie ulic jest niemożliwym. Ale dla czego nie skasować części trotuarów, tam przynajmniej, gdzie rzeczywiście są za szerokie.

Decentralizacja miałaby też zbawienne skutki, gdyby giełda została przeniesiona na Champs de Mars i gdyby zamiast Hal centralnych istniały cztery targi pereferyczne.

#### Środki zapobiegawcze jutrzejsze.

Przy naradach o środkach zapobiegawczych przepełnieniu ulic Paryża zacytowano przykład New-Yorku. Przykład źle wybrany. New-York składa się z ulic równoległych i między sobą prostopadłych. Ulice te zaopatrzone są w bardzo widoczne sygnaly, które zamykają się i otwierają jednocześnie, mając wspólne centrum. W Paryżu nic podobnego: ulice idą w najrozmaitszych kierunkach i przepełnienie, wbrew ogólnym przypuszczeniom, jest znacznie większe, niż w Nowym Yorku. Na Broadway, najbardziej ruchliwym handlowym centrum New Yorku, gęstość ruchu kołowego wynosi 100, w Londynie na Strand 61, w Paryżu na bulwarach 216.

W rzeczywistości wszystkie te środki zapobiegawcze, które wyżej wymieniłem, są tylko czasowe i wkrótce będziemy musieli zająć się poważnie jedynym radykalnym środkiem, t. j. cyrkulacją „na wysokości“. Podziemia Paryża są przepełnione, ulice ograniczone,

pozostaje tylko niebo, tam przynajmniej jest jeszcze miejsce. Gdyby wielkie bulwary były w swych najbardziej ruchliwych krzyżowaniach zaopatrzone w „powietrzne mostki“, autobus nie potrzebowałby 25 minut na przejazd z Opery do Placu Republiki. Przeciwno tym mostom będą zarzuty natury estetycznej, lecz czy po dobrej czy po złej woli musi to nastąpić: w obecnych warunkach nie można ani żyć, ani poruszać się po Paryżu, trzeba więc dostosować miasto nasze do tempa życia współczesnego, choćby nawet pociągnęło to za sobą zmodyfikowanie dawnego tła architektonicznego:

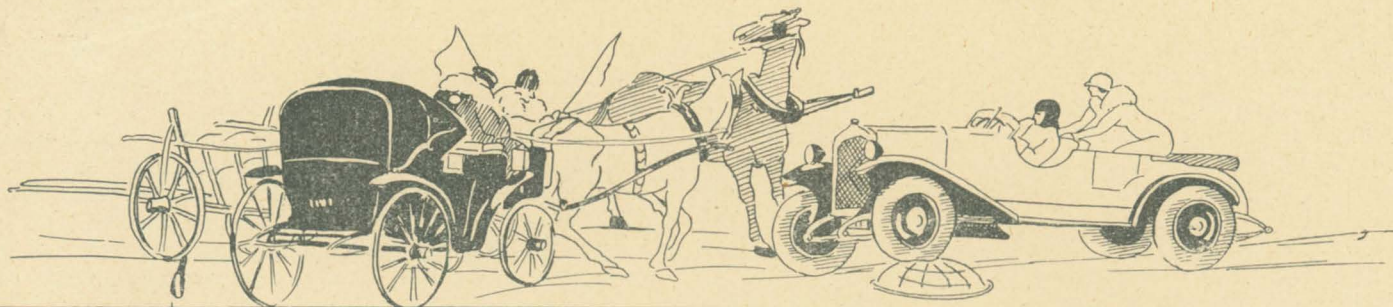
Nie przerażajmy się więc myślą o nadpowietrznych mostach, i ośmielmy się posunąć nawet dalej. A więc czyż ulice nie mogłyby być podwójne lub nawet potrójne, tak aby każde piętro było specjalizowane? Wygodnym także byłby tramwaj napowietrzny lecz wszystkie te inowacje stałyby się niepotrzebnymi, gdyby wprowadzić ruchomy chodnik (trottoir-roulant).

Wyobraźmy sobie zbudowany nad trotuarami lub nad jezdnią trotuar poruszający się dzień i noc, z rozmaitymi szybkościami. Czy zdajemy sobie sprawę z ilości osób, która mogłaby w ten sposób być przeniesiona z miejsca na miejsce, jeśli omnibus odjeżdżający wszakże tylko co parę minut może przewieźć 2.100, dwu-wagonowy tramwaj 7.200, a kolej podziemna 35.000.

Wyobraźmy sobie ruchomy trotuar o trzech platformach, poruszanych z rozmaitą szybkością, np. 6, 12, 18 klm. na godzinę. Platforma trotuaru, mająca największą szybkość, mogłaby przewieźć 60.000 pasażerów na godzinę zupełnie bez przerw. Wprowadzenie tego systemu we wszystkich głównych arterjach Paryża pociągnęłoby za sobą skasowanie wszystkich „zbiorowych“ środków lokomocji. Nie należy to do dziedziny fantazji, W r. 1900 trotuar taki był czynny podczas wystawy, a w zeszłym roku na konkursie w ratunku 13 ze zgłoszonych projektów zostało zatrzymanych dla zbadania i wypróbowania na terenie fortyfikacji. Czyż nie tu znajduje się rozwiązanie problemu cyrkulacji? Czyż możemy wątpić w zdolności naszych inżynierów i architektów?—wszak potrafią oni z pewnością zbudować dzieła dostatecznie artystyczne, a może stworzą nawet nową estetykę? Estetykę jakiej wymaga życie nowoczesne? A co do nas, piechurów, to będziemy musieli dostosować się do tych wszystkich nowych zmian.

\*

Oto rozważania na temat ruchu ulicznego „stolicy świata“. Warszawa na szczęście daleką jest jeszcze od podobnych kłopotów, jednak i ona ma swoje specyficzne „bolączki uliczne“, które zajmujemy się w szeregu artykułów w następnym numerze „Auta“.



J. K. BOBROWSKI

## Wrażenia z Ameryki

KORRESPONDENCJA „AUTA“.

**W** PORÓWNANIU z Ameryką pozostajemy znacznie w tyle w rzeczy najłatwiejszej do zorganizowania i od której należałoby rozpocząć wszelką pracę, mianowicie w organizacji istotnej pomocy dla korzystających z samochodu i w zapewnieniu pełnej gwarancji za wykonanie naprawy w naszych warsztatach i garażach.

Niezdrową atmosferę u nas w tej dziedzinie wywołuje fakt, że samochody uważane są za luksus i że przeważnie posiadają je ludzie zamożni. Kalkulacje przeto przy remontach samochodów oblicza się z pewną swobodą, co bardzo wielu ludzi odstrasza od nabycia wozu. W Ameryce, gdzie samochód uważany jest co najmniej w 90% za maszynę użytkową i tylko zaledwie w 10% jest zbytkiem lub przyjemnością, siłą rzeczy wszystkie „kłopoty“ muszą być tej wielkości, żeby wytrzymywały normalną kalkulację handlową. Dlatego widzimy tam zrównanie i szczegółowe opracowanie stałych cen za pewne czynności, wykonane przy samochodach, widzimy stacje służbowe wielkich fabryk i ludzi ściśle wyspecjalizowanych w pewnym tylko kierunku, t. j. tak, aby czynności swe wykonywali bezwzględnie pewnie jaknajszybciej i jaknajtaniej.

Rozwój doskonałych dróg, ułatwienia w utrzymaniu i utrzymaniu samochodu na dogodnych warunkach (np. 5 dol. tygodniowo) oraz znaczne przeciętne zarobki wywołały szalone zapotrzebowanie, a przez to wzmoczenie produkcji, co pociągnęło za sobą tanieość samochodów. Te czynniki sprawiły, że w Ameryce nietylko zewnętrzny wygląd miasta czy drogi wiejskiej, ale i życie samo znacznie odbiegło od naszego.

Wszystko to przyszło bardzo szybko, bo 20 lat temu samochodów było w Ameryce znacznie mniej, niż u nas obecnie, a teraz Detroit, miasto o zaludnieniu równym Warszawie, posiada 200.000 przeszło samochodów zarejestrowanych. Maksimum produkcji osiągnięto w końcu 1923 i na początku 1924 roku, nie wliczając w to produkcji Ford Motor & Co, która jedna stale robi coraz więcej wozów, a wypuściwszy w lecie tego roku samochód swój opatrzony numerem 10.000.000, urządziła reklamową jazdę w poprzek Ameryki. Prowadził wóz Polak, jeden z pierwszych pracowników Forda, który wraz z nim kierował w 1923 r. na wyścigach pierwszymi początkującymi Fordzikami.

Obecnie przeważają w Ameryce modele zamknięte. Amerykanie używają samochodów ciągle bez względu na pogodę, uważają przeto, że do takiego użytku nadaje się najlepiej samochód zamknięty. W lecie samochód taki jest dostatecznie przewiewny, a dzięki daszkowi chroni od promieni słonecznych, przy niepogodzie zaś, zwłaszcza w dalszych podróżach, jest on niezastąpionym, gdyż chroni od wiatru, deszczu i zimna. Niektóre fabryki doszły już do tego, że fabrykują 80% zamkniętych samochodów i dzięki temu potrafiły tak ceny obniżyć, że istotnie jest teraz minimalna różnica pomiędzy dawnym samochodem turystycznym, a nowoczesnym Sedanem. Pamiętajmy bowiem, że nadwozia zamknięte robione są całkowicie ze stali, spajane w połączeniach blach za pomocą elektryczności lub acetyleny, tak, że przy lekkości wielkiej i mocy, dzięki pewnej elastyczności, są rzeczywiście nieocenione. Powszechnie znane wyroby fabryki nadwozia „Fischer Body“ dla powyższych względów używane są przez wszystkie pierwszorzędne marki.

U nas, niestety, z powodu przedewszystkiem znacznie wyższej stawki przewozowej samochodu te nie będą tak prędko popularne, a szybka jazda po złych drogach w zamkniętym samochodzie nie należy do przyjemności.

Z dawniejszych jeszcze czasów zakorzenione było w Europie uprzedzenie do samochodów amerykańskich. Uprzedzenie to, prawie że powszechne, miało podstawę w różnicy konstrukcji i sposobie budowy między samochodami amerykańskimi a europejskimi. Uprzedzenie to niema rzeczywistej podstawy. Europa, wzorując się obecnie na produkcji amerykańskiej, przy ilości wyrobionej przez nią samochodów, nie jest w stanie dorównać Ameryce w dokładności wykonania, a przedewszystkiem w wyborze materiałów. Przy produkcji dziennej nieprawdopodobnej ilości samochodów większe fabryki amerykańskie pozwalają sobie na takie kosztowne „inspekcje“ i brakują najdrobniejsze niedokładności wyrobów w takich granicach, o jakich Europa jeszcze marzyć nie może. Dalej specjalne sposoby „zgęszczania“ stali przez procesy cieplne, jak również wiele innych pomysłów, wprowadzonych przez Ford Motor Co, obecnie po przejściu stadium prób zostały powszechnie zastosowane na szeroką bardzo skalę. Niektóre z nich, zastosowane do odpowiednich gatunków stali, czterokrotnie prawie zwiększyły jej wytrzymałość. Przedwojenne samochody europejskie były niewątpliwie kosztowniej budowane i bardziej dokładnie składane; dzisiaj jednak minęło to już bezpowrotnie i Europa stosuje te same metody masowej produkcji, które jednakże tylko przy istotnie dużej fabrykacji mogą być dokładne. Musimy pamiętać, że nowy samochód jest złożony, ale nie „dotarty“; dlatego tak ważne są tu przepisy, wskazujące, jak należy samochód prowadzić przez pierwszych 500 mil. Widzimy tutaj zasadniczą różnicę w pojmowaniu i stosowaniu tych przepisów. W Ameryce każdy prawie potrafi samochód prowadzić i to nawet dobrze, ale często wcale się na nim nie zna i to do tego stopnia, że nadziwić się nie można, jak taki automobilista może puszczać się w drogę nie mając absolutnie pojęcia o samochodzie. Różnica jest taka, że Amerykanin przyznaje się do swej nieświadomości i ściśle stosuje się do wskazówek fabrycznych instytutów doświadczalnych, czytując odpowiednie biuletyny i pamiętając zawsze o wskazówkach ludzi, którym ufa. U nas przeciwnie: każdy prawie automobilista ma swoje teorie i takowe próbuje; samochód, póki jest nowy, wytrzymuje te eksperymenty, gdy nadejdą jednak nowe modele i wóz zostaje sprzedany, następny dopiero właściciel poznaje jakiego nabył grata. Wskutek tego czas służby samochodu w Europie jest nienormalnie krótki. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że warunki nabycia i sprawdzenia samochodu amerykańskiego do Europy są dość trudne, to, porównując ceny, dojdziemy do wniosku, że za jednego dolara Amerykanie dają znacznie więcej. Samochody amerykańskie, które pozostają w kraju, są z małymi wyjątkami klasy średniej, gdyż uważane są za samochody użytkowe; jednak mimo to konkurują ze znanymi pierwszorzędnymi markami europejskimi. Ten objaw ułatwia tylko produkcja masowa.

Nowoczesny samochód, pracując w odpowiednich warunkach, dla których był zbudowany, pracuje niezawodnie, lecz konieczną jest pomoc właściwa. Podobnie jak w Ameryce bardzo dużo dawniej popularnych ma-



rek zupełnie upadło, z powodu niezorganizowania dostatecznej obsługi, tak samo i u nas, wobec trudnych warunków transportu, tylko te firmy będą miały przyszłość, które zdołają zorganizować odpowiednią pomoc klienteli, to jest potworzą w wielu miejscowościach kraju normalne „Service station“, które zapewnią każdemu posiadaczowi samochodu tej firmy pełną i gwarantowaną pomoc o każdej porze oraz będą miały odpowiednie składy części i materiałów, jak również fachową obsługę i unormowane stałe racjonalne ceny.

Jako przykład zacytować można fabrykę Buicka we Flint. W kolosie tym wyrabiają obecnie około 540 wozów dziennie, czasami dochodzą do tysiąca trzystu (jak zeszłej zimy) i obecnie po skończonej kampanii wyborczej, jak zwykle zimą, produkcja znowu się podnosi. W fabryce tej zastosowano dla masowej produkcji specjalne rozwiertniki, obrabiające równocześnie kilkadziesiąt części, potężne heblarki, równające w jednym przebiegu po 15 bloków cylindrów równocześnie, i nieskończony szereg automatycznych maszyn, których grupy po 4—5 obsłużyć może jeden pracownik często nawet kaleka bez ręki lub nogi. Ameryka z pewną rezerwą stosuje szybkobieżne silniki. Buick jeden z pierwszych wypuścił je w modelach 1924 r., próbując z wielką dokładnością. Obecnie, po zmontowaniu, silniki pracują na wolnych obrotach, pędzone gazem świetlnym przez kilka lub kilkanaście godzin, w zależności od wyników, następnie są rozbierane, przeczyszczane i paso-

wane powtórnie, by przejść wtedy drugą próbę z dynamometrem.

Szeroko stosowany do niedawna sposób dopasowywania panewek przez dotarcie został zupełnie zaniechany w silnikach, w których stosują oliwienie pod zwiększonym ciśnieniem, jak w Buicku. Łożyska wtedy są precyzyjnie obrobione i pozostawiony pewien luz, t. j., że po ręcznym ostatecznym doszabrowaniu łożyska są celowo rozluźniane do 001”; wtedy stosuje się dodatkowe wkładki. Doświadczenia w pracowniach wykazały wyższość tej metody.

Pomysły Amerykan, a właściwie europejskich przeważnie inżynierów, pracujących w tych fabrykach, stosowania wszędzie maszyn, zamiast rąk ludzkich, przechodzą wszelkie najśmielsze przypuszczenia.

Ostatnio pokazano na wystawach nowe modele, tak zw. Coach; są to samochody zamknięte w rodzaju Sedanów jednodrzwiowych, o wielkich oknach i ruchomych przednich fotelikach. Jest to pomysł nie nowy, ale konstrukcja ciekawa i daje wielką moc przy swojej lekkości, ruchome zaś foteliki pozwalają urządzić się wewnątrz jak tylko można najwygodniej. Co zaś najważniejsze, to może to, że cena tych typów jest znacznie niższą niż dawnych Sedanów. W konkluzji powiedziec można, że wiele z tych pomysłów należałoby u nas zastosować i to jaknajprędzej, aby nasze dolary, wysyłane corocznie za samochody, przyniosły rzeczywisty pożytek, a samochody amerykańskie znalazły w kraju konieczną opiekę.

## KALWARIA POLSKIEGO AVTOMOBILISTY

**S**ZOSA WILANOWSKA, zbudowana przed 3-ma za-

ledwie latami, jest już w stanie skandalicznym. W roku zeszłym naprawiono kilkadziesiąt metrów w obrębie Sielc, kilka kilometrów natomiast uległo zupełnie zniszczeniu. Szosa ta, to ulubione miejsce spacerów samochodowych i rowerowych dla warszawian, to droga również do najkulturalniejszego naszego letniska — Konstancina. Tutaj w lecie panuje największy ruch samochodowy, wymaga ona przeto stałej konserwacji. W przyszłym sezonie samochodowym automobiliści nasi zrezygnować chyba będą musieli ze spacerów do Wilanowa, gdyż mało która maszyna wytrzyma podobną drogę. Przytem nic nie znamionuje, że sławetny nasz magistrat (szosa ta leży przeważnie w obrębie wielkiej Warszawy) zamierza szosę tę nadal utrzymać. Przeciwnie, wydaje się, że w konsekwentnej swej walce z samochodami magistrat ma plan skasowania tej szosy, a w każdym razie unieprzystępnienia jej dla automobilistów, a to zapomocą prawdziwie skutecznego i cichego sposobu, lepszego od zakazów,

które tyle robią wrzawy wśród niesfornych automobilistów (Projekt zakazu jazdy w Alejach Ujazdowskich, zakaz jazdy w parku Skaryszewskim). Dotąd na zniszczoną szosę nie dowieziono ani jednej fury kamienia lub żwiru. Stan obecny tej nowej jeszcze szosy — to skandal i kompromitacja dla naszych władz miejskich. Pominąć również nie można faktu, że magistrat nie dotąd nie uczynił dla uchronienia mieszkańców dzielnicy belwederskiej od tumanów kurzu, które podnoszą tam samochody. W tej niezdrowej dzielnicy jest to, obok braku kanalizacji, jeden jeszcze czynnik roznoszenia chorób, jak również stać się może wkrótce, przy intensywniejszym jeszcze ruchu, przyczyną wielu wypadków. Ale nietylko zakazem jazdy osiągnąć to można. Dzisiejsza technika ma wiele środków usuwania kurzu z dróg, a wśród nich polewanie szosy ropą naftową jest dla nas rzeczą zupełnie dostępną, zwłaszcza na tak niewielkiej przestrzeni, jak szosa wilanowska. Przed początkiem nowego sezonu warto o tem przypomnieć magistratowi.



## KRONIKA

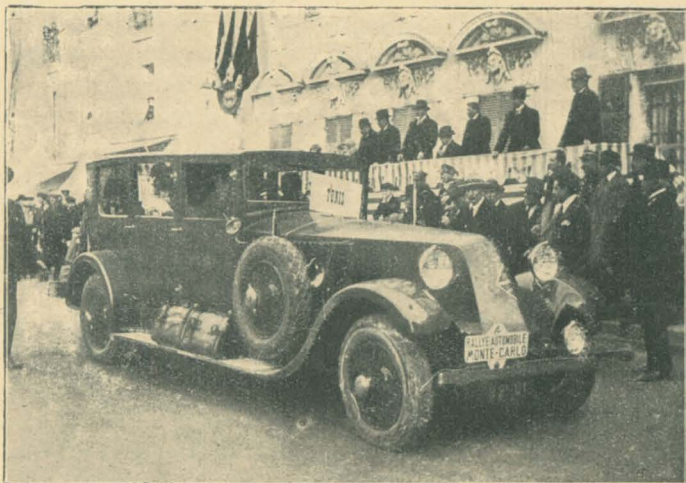
*Polski Touring Klub.* W Warszawie powstaje, na wzór analogicznych Towarzystw zagranicą, Towarzystwo pod nazwą powyższą.

Grono organizatorów, a mian.: pp. Chełmicki Ryszard, Grodzki Stanisław, Herlaine Władysław, Hryniewski Teodor, Kurzeniecki Jerzy, Majewski Wacław, Moskwa Franciszek, Mincheimer Ryszard, Osmólski Władysław, Orłowicz Mieczysław, Potocki Dominik, Przędziecki Stefan, Raczyński Karol, Sznarbachowski Franciszek opracowało statut, który w tych dniach będzie przedstawiony władzom do zatwierdzenia, poczem klub rozpocznie swą działalność.

Zadaniem klubu jest szerzenie propagandy turystycznej, organizowanie podróży, wycieczek i wyjednywanie ulg oraz udogodnień dla podróżujących.

Składka roczna ma wynosić 12 zł., wpisowe 6 zł.

Witając nowopowstającą placówkę kulturalną, życzymy Jej jaknajszerszego rozwoju. Automobilklub Pol-



Rys. 59. Zwycięski samochód w zawodach w Monaco — Renault p. Repousseau.

ski w zrozumieniu potrzeby powstania tego rodzaju instytucji udzielił gościny w swym lokalu nowopowstającemu klubowi oraz przyjmuje udział w jego organizacji za pośrednictwem licznych szeregów swych Członków.

Wszelkich informacji udziela codziennie między godz. 2 a 4-tą p. R. Chełmicki.

*Zawody w Monaco.* Doroczny, międzynarodowy konkurs samochodowy w Monaco odbył się w dniach 22 — 25 stycznia. Na program zawodów złożyły się: zjazd gwiazdzisty do Monte Carlo, wyścigi na 3-kilometrowym wzniesieniu Mont Mules oraz konkurs regularności na przestrzeni 83 klm. 500 m.

W klasyfikacji ogólnej pierwsze miejsca zajęli: Repousseau na Renault, pani Mertens na Lancia i porucznik Lamarche na F. N. W kategorii samochodzików zwyciężył Van Roggen na Imperia przed Lanswalem i Klinkiem na maszynach tejże firmy. Ciekawe, że oba samochody zwycięskie, Renault Repousseau'a i Imperia Van Roggena, miały nadwozia wykonane jako limuzyny.

*Sensacyjne zapisy do Wielkiej Nagrody Europy.* Królewski Automobilklub Belgji przyjął zgłoszenie trzech samochodów Alfa Romeo do wyścigu o Wielką Nagrodę Europy.

Jak wiadomo, firma Alfa Romeo ogłosiła w listopadzie r. ub., że jej samochody nie będą uczestniczyć w Wielkiej Nagrodzie Europy, to też zmiana tej decyzji wywołała ogromne poruszenie w świecie sportowym.

Do uczestnictwa w Wielkiej Nagrodzie Europy zgłosiła się pozatem fabryka Sunbeam, zapisując trzy swe wozy.

Trzy samochody Sunbeam zostały również zapisane do Wielkiej Nagrody Francji. Zasłużona firma angielska chce i w bieżącym sezonie powiększyć serię swych pięknych zwycięstw.

*Zapisy do Wielkiej Nagrody Włoch.* Automobilklub Włoch przyjął zapisy samochodów Alfa Romeo, Delage i Guyot Special do Wielkiej Nagrody Włoch, który to wyścig rozegra się w dniu 6 września na torze Monza, na przestrzeni 800 klm.



Rys. 60. Francja też posiada swoją panią Bogusławską. Pani Mertens na Lanci'a druga w ogólnej klasyfikacji zawodów w Monaco.

*Katastrofa autobusowa w Nieszawie.* W dniu 4 lutego wydarzyła się w Nieszawie katastrofa samochodowa. Autobus, kursujący między miastem a stacją kolejową, w odległości pół kilometra od Nieszawy, spadł z nasypu do rowu, druzgocząc się doszczętnie. Dziewięć osób odniosło ciężkie obrażenia. Przyczyną katastrofy jest wina kierowcy, który prowadził samochód, nie posiadając prawa jazdy.

*Nowe rekordy lotnicze.* Francuski pilot Descamps pobił w dniu 25 stycznia trzy światowe rekordy szybkości z obciążeniem 500 kg., przebywając, na samolocie de Monge z silnikiem Gnome Rhone Jupiter, 100 klm. z szybkością 220 klm. 700 m./godz., 200 klm. z szybkością 216 klm. 828 m. godz. i 500 klm. z szybkością 213 klm. 053 m./godz.

*W wyścigach na zboczu Poilladou* koło Marsylii, które rozegrały się w dniu 25 stycznia na przestrzeni 1 klm. o starcie z miejsca, najlepszy czas dnia osiągnął Thomas na samochodzie wyścigowym Delage, 35<sup>3</sup>/<sub>5</sub> sek. — 101 klm. 123 m./g., ustanawiając rekord wzniesienia. Najlepszy czas z pośród motocyklistów wykazał Richard na motocyklu Peugeot 750 cm.<sup>3</sup> — 36<sup>4</sup>/<sub>5</sub> sek.

*Tor Madonie na Sycylii*, na którym rozgrywają się co roku wyścigi Targa Florio, będzie na tegoroczne wyścigi gruntownie wyremontowany. Premier włoski, Mussolini, rozumiejąc ważność wyścigów Targa Florio dla propagandy i rozwoju automobilizmu, polecił, aby Ministerstwo Robót Publicznych udzieliło wydatnej pomocy przy remoncie toru.

*Wielka Nagroda Ameryki nie cieszy się popularnością w Europie.* P. Meyers, dyrektor autodromu w Indianopolis, powrócił już do Ameryki, jednak bez spodziewanego wyniku swej misji. W wyścigu o Wielką Nagrodę Ameryki uczestniczyć będą w tym roku ze strony europejskiej tylko samochody Guyot Special i Fiat. Inne firmy europejskie odmówiły swego udziału, bowiem ich programowi sportowemu nie odpowiadają warunki tegorocznego wyścigu w Indianopolis.

*Lot ponad Himalajami.* Lotnik angielski, Allan Cobham, dokonał w dniu 28 stycznia trzygodzinnego lotu nad masywem Himalajów. Cobham osiągnął największe wzniesienie 6000 metrów, wobec czego nie był w stanie wlecieć nad szczyt Everestu. Twierdzi on jednak, że na samolocie o znacznej mocy udałoby się przelecieć nad tym niezdołanym szczytem.

*Nowy projekt raidu naokoło świata.* Dwaj motocykliści austrijacy projektują nowy raid naokoło świata. Wyjazd ma nastąpić w pierwszych dniach marca.

*Oczywiście w Ameryce!* Amerykański konstruktor, Miller, buduje na tegoroczny sezon samochody wyścigowe o napędzie na wszystkie cztery koła.

*Opodatkowanie gum samochodowych.* Ponieważ obecnie stosowany we Francji, podobnie jak i w innych krajach, system opodatkowania samochodów według ich mocy lub wagi nie wypełnia jednego z najważniejszych warunków każdego podatku — nie jest sprawiedliwym — a pozatem nasuwa przy stosowaniu wiele niedogodności, zwłaszcza wobec obecnej tendencji zwiększania mocy silnika przy zmniejszeniu jego wymiarów, — przeto powstał we Francji projekt wprowadzenia podatku, któryby sprawiedliwie obciążał płatnika w stosunku do przejechanych kilometrów, a więc proporcjonalnie do zużycia dróg, jakie wywołuje poszczególne samochody. Wychodząc z tego założenia, projektuje się tam opodatkowanie nie samochodu a gum samochodowych, których zużycie miałyby być proporcjonalne do ilości przejechanych kilometrów. Ściąganie powyższego podatku pośredniego oczywiście byłoby bardzo ułatwionem, a obliczanie w porównaniu z obecnym systemem nadzwyczaj prostem. Jednakże i taka forma podatku miałaby swe złe strony i nie byłaby w praktyce również zupełnie sprawiedliwą. Przeciwnicy bowiem tej nowej formy opodatkowania, korzystający z samochodu, wysuwają następujące zarzuty. Przedewszystkiem mieszkańcy prowincji i okolic podmiejskich, gdzie nawierzchnia dróg jest dużo gorsza od bruków w wielkich miastach (szczęśliwe miasta francuskie!), zużywają znacznie więcej gum. Musieliby więc oni opłacać większy podatek za tę samą ilość kilometrów, mając wzamian gorsze drogi. Następnie słusznym argumentem jest również twierdzenie, że państwo nie miałoby wtedy celu utrzymywać dróg w dobrym stanie, gdyż złe drogi dawać mu będą większe dochody, wywołując większe zniszczenie gum. Wreszcie inni jeszcze twierdzą, że podatek ten, podobnie jak podatek obliczony od mocy samochodu, wywoła dążenie fabrykantów do wprowadzenia ulepszeń, mających na celu zmniejszenie opodatkowanej jednostki. W tym wypadku technika gumowa posiada obecnie dostateczne środki dla bardzo znacznego przedłużenia istnienia gum. Dlatego podatek ten może nie przynieść skarbowi spodziewanych zysków.

*Francuska ekspedycja lotnicza do Afryki* przybyła w dniu 5 lutego do Gao.

*Tokio—Londyn na samolocie.* Wielki dziennik japoński *Asahi* organizuje wyprawę lotniczą z Japonii do Anglii przez Koreę, Syberję, Rosję, Polskę, Niemcy i Francję. Wyprawa, na dwóch samolotach Brequet XIX, znanych z przelotu Paryż—Tokio, ma wyruszyć z Japonii w dniu 1 maja r. b.

*W Stanach Zjednoczonych* wyprodukowano w roku ubiegłym 3.637.078 samochodów.

*Z Czechosłowacji.* Ilość pojazdów mechanicznych w Pradze wzrosła w ciągu roku 1924 ogółem o tysiąc sztuk. W dniu 1 stycznia r. b. statystyka wykazała: 1848 samochodów osobowych, 811 samochodów ciężarowych, 24 autobusy, 356 taksometrów, 826 motocykli i 120 motocykli z wózkami.

Zakłady Skoda w Pilźnie rozpoczną w licencji fabrykację francuskich samochodów Hispano Suiza.

*Nieco statystyki.* Ilość samochodów prywatnych wzrosła w Anglii, w ciągu ubiegłego roku, o 76,000 i wynosi obecnie 460,000.

W Ameryce zauważyć się daje znaczne zmniejszenie ilości motocykli. Przy końcu roku 1919 było w Stanach Zjednoczonych 240,000 motocykli, obecnie tylko 126,366

Produkcja dzienna większych fabryk amerykańskich przedstawia się jak następuje: Ford wyrabia 7,000 samochodów; Chevrolet 2,000; Buick 1,000; Overland 1,000; Dodge 500; Oakland 450; Oldsmobile 400; Hupmobile 250; Nash 200; Cadillac 150; Maxweil 150; Packard 100; Cleveland 100.

W latach 1923-4 było w Niemczech 10,400 samochodów zagranicznych marek, podczas gdy w latach 1922-23 liczba ich wynosiła aż 28,063.

*Los zużytych samochodów.* Pytanie, gdzie się podziewają zużyte samochody, musiało zaciekawiać niejednego czytelnika. W krajach o silnie rozwiniętym automobilizmie tysiące samochodów rok rocznie zostaje wycofanych z użycia. Zwykle zostają one zmagazynowane w jakiejś szopie lub na placu i oczekują jeszcze ostatniego nabywcy, który zakupi je na metal. Jednakże w Ameryce w wielkich miastach, gdzie komorne dochodzi do nadzwyczaj wysokich sum, gwarantowanie przez czas dłuższy nieużytecznego samochodu nie opłaca osiągnięta w przyszłości ze sprzedaży na szmelc suma. Wobec tego trzeba było znaleźć inne wyjście dla właścicieli tak kłopotliwego towaru. Wyjście to znalazło tow. „Motor Trader Association“ w Birmingham, które poprostu postanowiło palić nieużyteczne samochody. W ten sposób już dwadzieścia pięć starych samochodów skończyło żywot na stosie, pozostawiając po sobie jedynie niezawadającą kupkę przepalonego metalu.

*Szybki jak wiatr* Wyrażenie to wobec osiągniętych dzisiaj szybkości jest przestarzałem i nie ma już właściwego znaczenia. Największa bowiem szybkość wiatru, zaobserwowana nad oceanem Wielkim podczas niebywałego huraganu, wynosiła 54 metry na sekundę, t. j. 194 klm. na godzinę. Wiatr taki oczywiście przewraca wszystko i wyrывa drzewa z korzeniami, — jednak wobec szybkości osiągniętych przez samochody — 230, 235 i 240 klm. (Malcolm Campbell, Thomas, Elridge), a zwłaszcza przez samoloty — powyżej 400 klm. na godzinę — szybkość wiatru nie może być już synonimem największej szybkości. Jeżeli przysłowia są mądrością narodów — to żyjemy obecnie w epoce, która kłam zadaje nawet tej prawdzie.

## Nowe wydawnictwa

„Ameryka—Polska“. Otrzymałmy zeszyt styczniowy miesięcznika „Ameryka—Polska“. Pismo to, wychodzące dotąd pod nazwą „Ameryka“, wnosi w nasze piśmiennictwo perjuryczne zgoła nowy typ, nową formę ujęcia tematów publicystycznych. To, co w Ameryce jest zjawiskiem powszednim: harmonijne połączenie pracy wyteżonej z radością życia codziennego i myśli poważnej z humorem zdrowym, u nas jest jeszcze tragicznie rozszczępionem. Dla pełni życia i szczęścia konieczną jest synteza tych wszystkich czynników samopoczucia. Do takiej syntezy — do harmonji pracy i rozrywki, przyjemności i pożytku, literatury i ekonomiki, poezji i realnej twórczości gospodarczej — dąży ten nowy miesięcznik.

Dowodem właśnie tych dążeń jest cały szereg artykułów o treści głęboko poważnej, w których jednak zagadnienia ekonomiczne ujęte są w formę nader żywą, a często wprost fascynującą. I odwrotnie: nieprzymuszone opowiadanie człowieka o swych doświadczeniach młodzieńczych wśród otoczenia polskiej chałupy wiejskiej — prowadzi do najpoważniejszych rozmyślań ekonomicznych i socjologicznych. Wystarczy wyszczególnić kilka tytułów bogatej treści tego numeru: „Ślub...? — Czarująca historyjka bez najmniejszego sensu“, „Zemsta Peroby“, „Niemówny mówca“, „Calvin Coolidge“, „Od sochy do katedry“, „Plan Dawes'a — powtórne wtargnięcie Ameryki w sprawy europejskie“, „Laborologia — nowa nauka o pracy ludzkiej“, „Pukajcie, a będzie wam otworzono“, „List otwarty do polskich byznesmenów“, „Gwiazdy o miłości“, „Za kulisami ekranu“, „Miljony amerykańskie dla rozbudowy miast polskich“, „Jak się robi pożyczki zagraniczne w Ameryce“ i wiele innych. Obfitą tę treść zdobią bardzo liczne ilustracje, całość więc przedstawia się znakomicie.

Przybywa piśmiennictwu polskiemu nowy organ, który bezwątpienia wniesie w nasze życie wiele z tego ducha, wynoszącego Amerykę na czoło wszystkich państw świata.

Adres redakcji: Warszawa, Nowy Świat 72/74.

„Lot Polski“ Nr. 16. Rozpoczynając trzeci rok istnienia, „Lot Polski“ zaprezentował się nader ciekawie. Styczniowy numer należy pod względem bogatej i interesującej treści do najlepszych tego czasopisma.

Rozpoczyna go artykuł podpułk. Grzędzińskiego „1924“, będący bilansem lotnictwa za rok ubiegły. Dalej spotykamy zajmujący opis samolotu przyszłości konstr. inż. Breguet'a, reminiscencje lotu Z. R. III (Los Angeles) do Ameryki, rezultaty konkursu w Dayton, o rosyjskim konkursie szybowców na Krymie, oraz o zdobyciu rekordu szybkości przez Francję.

Dział techniczny zawiera artykuł mjr. A. Stebłowskiego „Z techniki sterowców“ oraz drobiazgowy opis eksponatów IX-go Salonu Aeronautycznego w Paryżu pióra ppłk. Z. Płodowskiego. Dział ten zamyka krótka wzmianka o konkursie silników lotniczych we Francji.

W dziale wojskowym znajdujemy niezmiernie ciekawy obraz organizacji lotnictwa belgijskiego pióra płk. Cz. Łupińskiego. Życie w błękitach zawiera „Na marginesie wspomnień prelegenta“ M. Częścika oraz wiersz J. Ejsmonda „Orzeł i aeroplan“. Kronika międzynarodowa wraz z rubryką „To i owo“ dają nam obraz zdarzeń lotniczych zagranicą. Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa podaje obszernie sprawo-

zdanie z walnego zgromadzenia L. O. P. P. w dniach 7 i 8 stycznia b. r.

Całość robi nader dodatnie wrażenie.

„Deutsche-Motor-Zeitschrift“ numer 1/2 II-go półrocza. Nakład Hellmut Droscha. Drezno. A. 19.

Wstępny artykuł 1-go numeru czasopisma, które zdobyło sobie w ciągu roku 1924 jedno z naczelnych miejsc, jest poświęcony wyjątkowo aktualnemu tematowi, pt. „Zniżka cen niemieckiego samochodu“ ze szczególnem uwzględnieniem „działu budowy części samochodowych“.

W ramach przeglądu ostatniego Salonu Automobilowego w Berlinie pomieszczono parę zajmujących sprawozdań, jak np. o nowych modelach motocykli B. M. W., o aparatach, wystawionych przez fabrykę chemiczną „Giersheim-Elektron“, o nowoczesnych motorach lotniczych Ego, o hamulcach pneumatycznych, wystawionych przez Tow. Akc. Knorr-Bremze, o nowych modelach Mercedesa i Protosa, ze szczególnem uwzględnieniem specjalnego sprzęgła „Protos“, o motocyklu TX, którego nowe formy wzbudzić muszą zainteresowanie szczególnie wobec ogólnie zauważonej stagnacji w budowie motocykli.

Niemniej interesującym jest techniczne porównanie między niemieckim czołgiem WD a traktorem Fordsona w artykule zatytułowanym: „Niemieckie maszyny pociągowe w walce konkurencyjnej z amerykańskimi“. Poza to znajdujemy tu szczegółowe sprawozdanie ilustrowane o światowych rekordach, pobitych przez hydroplan duraluminiowy „Rohrbach“ Ro II. W ukazujących się w „Deutsche-Motor-Zeitschrift“ tablicach typów, tym razem największe zainteresowanie obudziły tablice o 6-kołowym wozie Büssinga, o ciężarowym wozie Nacka z napędem ślimakowym, o samochodzie małego typu Ego i o motocyklu TX.

Treści czasopisma odpowiada wytworny i spokojny wygląd zewnętrzny.

Prof. Rudolf Wacek: „Rowerem po Europie“. Str. 260 ze 100 fotografiami. Lwów 1925. Nakładem Biblioteki „Młodość i Siła“.

Znany we Lwowie sportowiec, redaktor „Sportu“ prof. Wacek, ma na sumieniu mnóstwo przeszlicznych podróży, odbytych na rowerze po całym świecie, do brze więc się stało, że zdecydował się część tych swoich zajmujących podróży zebrać i opisać.

Książka prof. Wacka — to nie łatwo zdobyte wrażenia i refleksje wygodnego turysty, ubierającego swą podróż w tanię piórka wiedzy, zaczerpniętej z Baedekera i w wypożyczone uczucia. Książka ta — to przede wszystkim dzienniczek wypraw, odbytych o własnych siłach, opis tysięcy kilometrów, odbytych na rowerze z trudem niemałym, często w warunkach opłakanych, jednak zawsze doprowadzonych do końca szczęśliwie, dzięki zapałowi i wytrwałości sportowej. Wyprawy te, odbywane częstokroć bez grosza w kieszeni, bez przewodnika i poparcia, przenoszą nas przy czytaniu w ciekawy świat. Warunki takie wytwarzają nieraz przekomiczne sytuacje, a śmiech bierze teraz, czytając arcyważne rozmyślenia autora podczas podróży, gdy floty zabrakło, nad tem, czy sprzedać aparat fotograficzny, czy kuchenkę naftową, czy też mieszkać „na gapę“ w hotelu i czekać na pieniądze ze Lwowa. I tu sytuacja kończy się szczęśliwie, bo

bez sprzedaży aparatu czy też kuchenki autor doczeka się na koniec upragnionych stu koron na dalszą drogę.

Książka prof. Wacka jest znakomitym wzorem wypraw o własnych siłach, i dlatego powinna znaleźć jaknajszersze grono czytelników pośród sportowców. Uczy ona, opisuje i objaśnia, a co najważniejsze — rozszerza widnokrąg dostępnych naszemu cyklicie możliwości. W tem rozszerzeniu widnokręgów sportowych leży książka prof. Wacka największą wartość.

St. Sz.

## ODPOWIEDZI REDAKCJI

*P. B. Semczuk w Tarnowie.* Niestety, „Informator Automobilowy” na rok 1924—25 nie wyszedł. Według zasięgniętych przez nas informacji, nie jest przewidywane narazie nowe wydanie tej pożytecznej książki. „Auto” wysyłamy.

*P. Stefan Łabańczów — Nowe Siolo.* Co do wyboru samochodów — trudno nam dać Sz. Panu jakąś radę. Z łatwo zrozumiałych względów bowiem Redakcja nie może dawać tego rodzaju porad. Jedyną radę, jaką dać możemy Szan. Panu, to kupno samochodu nowego od solidnej firmy. W warunkach terenowych, jakie posiada Sz. Pan, oczywiście najodpowiedniejszym byłby lekki samochód amerykański, choć niewykluczone byłoby i użycie małego samochodu europejskiego, który pod względem zużycia materiałów pędnych będzie stanowczo ekonomicznym. W takim terenie polecić możemy opony balonowe. Na świadectwo wojskowe jeździć Sz. Pan nie może. Musi Pan otrzymać na podstawie egzaminu świadectwo cywilne. W tym celu złożyć należy w komisji egzaminacyjnej przy okr. Dyrekcji Robót Publicznych województwa Pańskiego podanie, opłacone 2-złotową marką stemplową, wraz ze świadectwem lekarskim, 2 fotografjami i wyciągiem z ksiąg ludności lub świadectwem urodzenia, które to załączniki opłacone być muszą markami po 40 groszy. Na tej podstawie, po okazaniu jeszcze kwitu wpłacenia do kasy skarbowej opłaty za egzamin, zostanie Szan. Panu wyznaczony termin składania tego egzaminu.

## PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW

„ERGS“

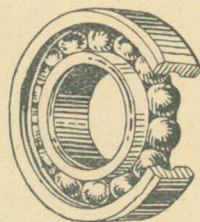
WL. INŻ. GOLDE

WARSZAWA

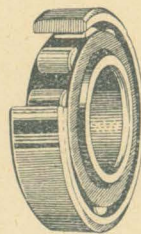
ELEKTORALNA 10 TELEFON 193-59

**Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory (typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca, i inne) do oświetlenia starteru, zapalenia etc. Pojemność i trwałość gwarantowana**

**Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania**



ŁOŻYSKA  
KULKOWE  
I ROLKOWE  
koncentryczne  
i konusowe



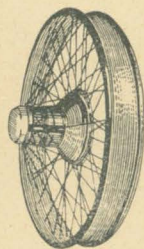
1-o i 2-u rzędowe, stałe i wahliwe  
KULKI STALOWE LUZEM I W OPRAWKACH



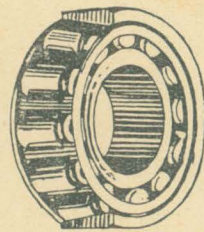
KOŁA SAMOCHODOWE  
„R A F“

RURY GIĘTKIE D W M

K A R O L K U S K E



WARSZAWA  
Nowogrodzka 12  
Telefon Nr. 63-61  
Depsze: „KARKUS“  
Istnieje od r. 1909



**Kuster  
& Marosky**

BERLIN SW, 68.  
Linden-Strasse 18-19.

**AKCESORIA  
SAMOCHODOWE**

Adres telegraficzny:  
LIMOFON-BERLIN

LIMUZYN A CZARNA  
„PANHARD LEVASSEUR“ 14 HP

W DOSKONAŁYM STANIE DO SPRZEDANIA

Informacje: POSELSTWO JAPONSKIE, ul. Foksal Nr. 10  
Telef. 14-73 Michalski

Przy zamówieniach prosimy powoływać się na „Auto”.



# Crossley

14/35 HP

19/45 HP

Seryjne 4-osobowe torpedo

„ 2-osobowe „

Luksusowe 6-o i 4-o osobowe torpedo

„ 2-osobowe

„ 2-osobowe karetko

„ 4-osobowe „

„ 6-osobowe Landalette

JENERALNY PRZEDSTAWICIEL

## ANGIELSKIE BIURA TECHNICZNE ALBERT VICTOR FRANK

W WARSZAWIE NOWY-ŚWIAT 34

TELEFONY: DYREKCJA 502-03, ODDZIAŁ TECHNICZNY 188-34, ODDZIAŁ SAMOCHODOWY 11-19, GARAŻ 180-36

ADRES TELEGRAFICZNY: „ANGLOTECHNIK“

### ROCZNIK AUTOMOBILKLUBU POLSKI NA ROK 1925

Z treści: Ustawy i rozporządzenia, dotyczące jazdy samochodem w kraju i zagranicą. Poradnik techniczny dla automobilistów, z licznymi tablicami. Wykaz firm samochodowych. Wykaz miejscowości wraz z podaniem informacji ważnych dla automobilistów. Plany miast. Mapa automobilowa Polski

350 STRONIC Z LICZNYMI TABLICAMI I ILUSTRACJAMI CENA W OPR. PŁÓCIENNEJ ŻŁ. 10  
WYDAWNICTWO KSIĘGARNI POLSKIEJ B. POŁONIECKIEGO WE LWOWIE

Do nabycia we wszystkich księgarniach.

Pierwsze w Polsce, czynne od 1919 r., zatwierdzone przez Ministr. W. R. i O. P. Depart. Szkół Zawod.

**Kursy Kierowców  
SAMOCHODOWYCH**  
Stefana Waclawa Kopczyńskiego  
NOWY-ŚWIAT 62. TEL. 219-24

Kursy zawodowe i dżentelmeńskie  
Zajęcia: ranne, popoł. i wiecz. Zapisy 3 — 5 po poł.

**UWAGA.** Wyszkoliliśmy około 1000 kierowców,  
posiadających prawa jazdy.



POSZUKUJĘ  
POSADY  
SZOFERA

Kilkoletnia praktyka,  
świadectwa dobre.

Łaskawe zgłoszenia pod  
adres: Administracja cza-  
sopisma „Auto“ dla L. B.