

Auto

ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

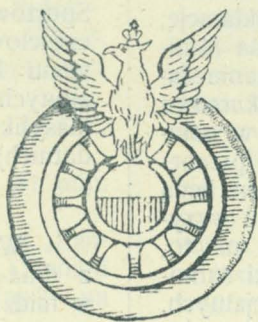
REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

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

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 NADESLANYCH ARTYKUŁACH. WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKÓW I REPRODUKCJI — ZASTRZEŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA

PRENUMERATA:

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

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografije i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Automobilklub Polski (Regulamin nagród) M. R. P. — Automobilklub Wielkopolski (oficjalny komunikat wyścigów dnia 24 maja). — Problem ruchu ulicznego w Warszawie — Mn. — Wyścigi samochodowe i motocyklowe w Poznaniu — P. B. — Pierwsza Polska fabryka samochodów ciężarowych — Juliusz Erlich. — Urzędowe. — Sposoby oceny i badania starych samochodów — St. Szydelski. — Na szlaku raidowym — Zdz. Kleszczyński. — Wypadki w czasie wyścigów — M. Krynicki. — Kronika. — Ogłoszenia.

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE NORMALNE I KONICZNE

WARSZAWA, KOPERNIKA Nr. 13

TEL. 12-14

OTWARTE BEZ PRZERWY



Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp
Tel. 135 86.

REGULAMIN

„NAGRODY MINISTERSTWA ROBÓT PUBLICZNYCH“
RAIDU 1925 ROKU.

„Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych“ przeznaczoną jest dla fabryk samochodowych, które bądź bezpośrednio, bądź za pośrednictwem swych przedstawicieli podpiszą przed rozpoczęciem raidu deklarację, że ubiegają się o powyższą nagrodę. „Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych“ przyznana zostanie fabryce, której samochód skończy jazdę konkursową w najlepszym stanie bez względu na miejsce w ostatecznej klasyfikacji, t. j. samochodowi, który przebędzie raid bez uszkodzeń. Za uszkodzenie uważane będą wszelkie uszkodzenia podwozia i nadwozia we wszystkich ich organach i częściach bez względu na to, czy są one integralnym fabrykatem danej marki samochodowej, czy też pochodzą z fabryk specjalnych.

W razie, gdyby żaden z ubiegających się o nagrodę samochodów nie ukończył raidu bez uszkodzenia, może Jury A. P. przyznać nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych samochodowi, który ukończył raid z najmniejszym uszkodzeniem. O stopniu uszkodzeń decydować będzie gremjum Komisarzy Sportowych A. P., po dokładnym obejrzeniu samochodów, które raid ukończyły, i na podstawie notatek Komisarzy Sportowych.

Samochód, który w czasie raidu w 2 lub więcej etapach nie osiągnie średniej regulaminowej szybkości, nie będzie mógł otrzymać nagrody Ministerstwa Robót Publicznych. To samo dotyczy samochodów, które wyraźnie nie będą się stosować do regulaminu raidu lub rozporządzeń Komandorów i Komisarzy Sportowych, ogólnych dla wszystkich uczestników. W razie konieczności sprawdzenia stanu samochodu, Komisja Sportowa A. P. będzie mogła zarządzić całkowitą lub częściową rozbiórkę samochodu. W razie jednakowego stanu kilku samochodów lub równoznaczności znalezionych uszkodzeń, nagrodę otrzyma samochód lepiej klasyfikowany (pod względem punktów karnych i dodatków) w ogólnej klasyfikacji raidu.

KOMUNIKAT.

Według postanowienia Komisji Sportowej A. P. z dnia 29 maja 1925 roku, panie mogą brać udział w raidzie tylko jako kierowcy lub pomocnicy ich.



Automobilklub Wielkopolski

OFICJALNY KOMUNIKAT WYŚCIGÓW

odbytych w dniu 24 maja 1925 r.
w Poznaniu na przestrzeni 34 klm.

PROTOKÓŁ

spisany dnia 24 maja 1925 r. na posiedzeniu sędziów wyścigu Automobilklubu Wielkopolski, odbytem w tymże dniu i roku w Poznaniu.

Obecni: Komandor Paweł Bitschan — Automobilklub Polski, Warszawa; mecenas Żuromski, Poznań; Maciejewski, prezes Automobilklubu Wielkopolski filja Bydgoszcz; J. Piotrowski, vice-prezes Automobilklubu Wielkopolski filja Bydgoszcz; W. Swinarski, gen. sekretarz Automobilklubu Wielkopolski — Poznań (w zastępstwie p. prezesa dr. Rola-Szadkowskiego); hr. Potulicki — Automobilklub Polski, Warszawa.

Ustalono wynik następujący:

Bieg I. Motocykle — klasa do 350 cm.³: 1) Kprl. Buda na „Sarolea“ — czas 22,14 min. Pozostali uczestnicy wycofali się.

Bieg II. Klasa do 600 cm.³: 1) Rogowski na motocyklu „Sarolea“ — 22 min. 28¹/₂ sek., 2) Janowicz na B. M. W. — czas 23,38 min., 3) Jahr na „Triumph“ — czas 25,9⁴ min. Pozostali dwaj uczestnicy wycofali się.

Bieg III. Motocykle ponad 600 cm.³: 1) Robert Gunsch na „Indian“ — czas 21 min. 14,7 sek., 2) Turkiewicz na „A. J. S.“ — czas 24 m. 5,22 sek.

Bieg IV. Motocykle z wózkami od 350—1000 cm.³ i wyżej: 1) Kpt. Mańczak na „B. S. A.“ — czas 23,7 min., 2) Górecki na „Indian“ — 24 m. 17,5 sek., 3) Szulczyński na „Indian“ — 27,20 min.

Samochody.

Bieg V. Kategorja Ia i kat. Ib do 1100 cm.³, połączono do 1500 cm.³ (w myśl uchwały Komisji Sportowej): p. Nalaskowski na „Mathis“ dopuszczony do tego biegu z handicapem 20⁰/₀.

Bieg VI. 1) Nalaskowski na „Mathis“ — 31 min. 26,21 sek., 2) Gunsch na „Fiat“ — 28 m. 17,34 sek., 3) Bieliński na „Fiat“ — 28 min. 46,16 sek., 4) Czerwiński na „Mathis“ — 31 min. 20,24 sek.

Bieg VII. Kat. II do 2500 cm.³: 1) hr. Kwilecki na „Lancia“ — 28 m. 43,2 sek., 2) Bieliński na „Chenard & Walker“ — 28 m. 46,14 sek., 3) Płoszajski na „Lancia“ — 29 m. 14,40 s., 4) Duszyński na „De Dion Bouton“ — 29 min. 59,27 sek. Pozostali nie dokończyli biegu.

Bieg VIII. Kat. III do 3500 cm.³: 1) Czarnecki na „Itala“ — 28 min. 8,28 sek., 2) hr. Tyszkiewicz na „Ralf Stetysz“ — 30 min. 7,22 sek.

Z powyższego zestawienia wynika, że we wszystkich klasach samochodów najlepszy czas dnia osiągnął p. Piotr Czarnecki na „Itala“ — 28 m. 8,28 sek.

We wszystkich klasach motocykli pojedynczych najlepszy czas dnia osiągnął p. Robert Gunsch na „Indian“ — 21 min. 14,7 sek.

W klasie motocykli z przyczepkami najlepszy czas dnia osiągnął kpt. Mańczak na „B. S. A.“ — 23 min. 7 sek.

Jury przyznało pierwsze miejsca następującym panom:

Klasa A. Motocykle.

Kat. I do 350 cm.³: p. Buda — Poznań na „Sarolea“ (22 mi. 14 sek.).

Kat. II do 600 cm.³: 1) p. Rogowski — Poznań na „Sarolea“ (22 min. 28,5 sek.), 2) p. Janowicz — Bydgoszcz na „B. M. W.“ (23 m. 38 s.).

Kat. III ponad 600 cm.³: 1) p. Robert Gunsch — Poznań na „Indian“ (21 m. 14,7 sek.).

Najlepszy czas dnia dla motocykli:

Klasa B. Motocykle z wózkami od 350 — 1000 i ponad 1000 cm.³: 1) kpt. Mańczak na „B. S. A.“ — 23 min. 7 sek., 2) Górecki na „Indian“ — 24 m. 17 $\frac{1}{2}$ s.

Klasa C. Samochody. Kat. Ia do 1100 cm.³ i kat. Ib do 1500 cm.³

Kat. Ib. 1) Gunsch na „Fiat“ — 28 m. 17,34 s., 2) Bieliński na „Fiat“ — 28 min. 46,14 sek.

Kat. Ia. 1) Nalaskowski na „Mathis“ — 31 min. 26,21 sek.

Kat. II do 2500 cm.³: 1) hr. Kwilecki na „Lancia“ — 28 min. 43,2 sek., 2) Bieliński na „Chenard & Walcker“ — 28 min. 46,14 sek., 3) Płoszajski na „Lancia“ — 29 min. 14,40 sek.

Kat. III do 3500 cm.³: 1) Piotr Czarnecki na „Itala“ — 28 min. 8,28 sek. — nagroda Automobilklubu Wielkopolski za najlepszy czas dnia dla samochodów; 2) hr. Stefan Tyszkiewicz na „Ralf Stetysz“ — 30 min. 7,22 sek.

Jury, zważywszy klasyczną formę jazdy p. Duszyńskiego, przyznaje mu wyróżnienie sportowe.

Jury, oceniając wysoce sportowego ducha p. hr. Stefana Tyszkiewicza, twórcy pierwszego polskiego samochodu, który do biegu konkurencyjnego stanął bez poprzedniego zamiaru i przygotowania, kończąc go chlubnie, wyraża mu całkowite uznanie.

Poznań, 24 maja 1924 roku.

Przewodniczący Jury

(—) Paweł Bitschan.

Sędziowie:

(—) Maciejewski.

(—) Jan Piotrowski.

(—) Jerzy Potulicki-Skórzewski.

(—) W. Swinarski, gen. sekr. A. W.

Ogólne uwagi o wyścigach.

Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski z polecenia Zarządu zorganizowała powyższe wyścigi i podaje następujący komunikat o kierowcach i jazdach:

Kat. I. Kap. Buda, jeden z młodszych jeźdźców, posiada dobrą technikę nie tylko w szybkiej jeździe,

ale i na zakrętach. Kierowany przez niego motocykl „Sarolea“ pracował od początku do końca bez zarzutu.

P. Turkiewicz Nr. 2, jako amator, jechał znakomicie i rokuje nadzieje rekordzisty na przyszłość, który zawsze okazuje brawurową technikę na zakrętach, — był jednak zniewolony do wycofania się z powodu defektu swej maszyny „A. J. S.“.

P. Steck z Gdańska Nr. 4, znany zawodowy sportsman, na motocyklu „B. S. A.“, był również zniewolony do wycofania się z biegu z powodu defektu w motorze.

P. Górecki Nr. 5, znany w kołach sportowych, zwycięzca w różnych imprezach na motocyklu „Indian“, był prześladowany w dniu wyścigów niedomaganiem motoru tak dalece, że również wycofał się z biegu, jadąc do wyścigu na maszynie należycie nie przygotowanej.

P. Pęcherski — Nr. 6 — okazywał podczas jazdy bardzo dobrego ducha sportowego, jadąc na motocyklu „Gillet“. Był jednak również zmuszony do wycofania się z biegu z powodu niedomagań motoru.

Wymieniony w programie pod Nr. 8 p. Koszczyński, mistrz jazdy motocyklowej, niestety, nie stanął do startu z powodu wypadku w przeddzień wyścigu.

Motocykle kat. II. W tym biegu wyróżnił się p. Rogowski na „Sarolea“, p. Janowicz na „B. M. W.“ i p. Jahr na „Triumph“. Wszyscy trzej panowie okazali nie tylko brawurową jazdę, ale i znakomitą technikę. Motory ich pracowały bez zarzutu.

Motocykle kat. III. W tej kategorii jechał właściwie jeden jeździec p. Gunsch na motocyklu „Indian“, osiągając najlepszy czas dnia na motocyklach bez przyczepki. P. Śmigielski i Koszczyński nie startowali. Ten ostatni z powodu wypadku. Jadący w tym biegu poza konkursem p. Turkiewicz, jechał tempem spacerowym, wywołując tem ironiczne uwagi widzów.

Klasa B. Motocykle z wózkami. P. Woźniak — Nr. 21 — na „Indianie“ nie stanął do startu. P. Koszczyński z powodu wyżej wymienionego również nie stanął. Na miejsce p. Koszczyńskiego wziął udział w biegu kpt. Mańczak, okazując nadzwyczajną odwagę i sprawność w jeździe i zdobywając najlepszy czas dnia tej kategorii. Jego poważnym rywalem był p. Górecki na motocyklu „Indian“, trzymając się w krótkim odstępie za swoim współzawodnikiem. P. Górecki okazał wielką sprawność w jeździe, a p. Szułczyński na „Indianie“ Nr. 23 walczył zawzięcie, jako młody jeździec, o nagrodę. Szczególną uwagę zwracali na siebie współtowarzysze w przyczepkach, wykonywując karkołomne dopomagania na zakrętach.

Klasa C. Samochody. Przeważnie pojazdy, zaopatrzone w czwarty hamulec.

Pp. Bieliński i Gunsch na „Fiatach“ okazali dużo sprawności, a praca ich motorów była dobra.

P. Czerwiński — Nr. 12 — na „Mathisie“ turystycznym o 4-ch siedzeniach i balonowych oponach jechał znakomicie, nie mógł jednak dorównać „Fiatom“, które jechały jako podwozia, ukończył jednak bieg w bardzo dobrej formie i czasie.

P. Nalaskowski z Torunia na „Mathisie“ Nr. 26, o pojemności tylko 750 cm.³ (liliput tego biegu), walczył jak z Goljatem i okazał wiele sprawności, zdobywając pierwszą nagrodę w tej kategorii.

Kat. II. Samochody. P. Głowiński, vice-prezes Automobilklubu Wielkopolski, na samochodzie „Lancia“ jechał, jako amator, pierwszorzędnie, biorąc zakrety wspaniale i walcząc o nagrodę po mistrzowsku, zmuszony był jednak wycofać się z biegu z powodu defektu w motorze.

P. Bieliński na „Chenard & Walcker“ konkurował dobrze wobec przeciwników, mających samochody turystyczne.

Hr. Kwilecki na „Lancia“ jechał zawzięcie, okazując wielką odwagę.

P. Płoszajski, który rokował bezwzględne zwycięstwo na „Lancia“, dokończył wspaniale wyścig pomimo defektu przy kablach, rozwijając kolosalną szybkość i zdobywając tem samem nagrodę.

P. Duszyński na „De Dion Bouton“ (podwozie) wyróżnił się równą i spokojną jazdą, kończąc wyścig pomimo defektu opony.

P. Rakowicz na „Lancia“ jechał bardzo sprawnie, jednakże przez omyłkę nie dokończył biegu.

Kat. III. Samochody (ostatni bieg). Hr. Stefan Tyszkiewicz z Paryża na samochodzie własnej konstrukcji „Raif Stetysz“ wyruszył z nadzwyczajną energią, rozwijając wielką szybkość i przejechał całą przestrzeń, mimo nieprzygotowanego wozu, bez zarzutu, zdobywając tem samem słusznie przyznaną mu nagrodę i wyróżnienie.

P. Czarnecki na „Itala“ jechał, jak zwykle, precyzyjnie i ze spokojem, zdobywając pierwszą nagrodę oraz specjalną nagrodę wędrowną Automobilklubu Wielkopolski za najlepszy czas dnia dla samochodów.

Następnie startował powtórnie p. vice-prezes klubu Głowiński na „Lancia“ turyst., nie ułatwiając współzawodnikom zdobycia nagrody do czasu powtórnego defektu w motorze.

Na tem zakończono pierwszy dzień tegorocznych wyścigów, które odbyły się bez nieszczęśliwych wypadków. Tak publiczność, jak i współzawodnicy wracali z dobrem wrażeniem i w miłym nastroju.

Zorganizowanie i przeprowadzenie wyścigów spoczywało w sprawnych i doświadczonych rękach naszych członków, o czem w całej pełni świadczył przebieg tegorocznych wyścigów.

Szczególne podziękowanie należy się władzom cywilnym i wojskowym za wydatną pomoc, a mianowicie:

P. wojewodzie hr. Bnin-Bnińskiemu; p. generałowi Hauserowi, zastępcy dowódcy okr. korpusu; p. pułk. Górskiemu, dowódcy 7 pułku saperów; p. pułk. Laudowiczowi, szefowi inżynierji i saperów; p. pułk. Bukowieckiemu, komendantowi obozu warownego; p. pułk. Skotnickiemu, dow. 15 pułku ułanów, oraz gronu oficerów stacji lotniczej wojsk samochodowych i telegraficznych.

Następnie władzom policyjnym, t. j. p. dr. Hasowski i nadkomisarzowi Bossertowi, oraz wszystkim tym, którzy przyczynili się łaskawie do zorganizowania wyścigów.

AUTOMOBILKLUB
WIELKOPOLSKI.

Problem ruchu ulicznego w Warszawie

W DNIU 27 maja r. b. ogłoszonym zostało w Dzienniku Urzędowym Komisarjatu Rządu na m. stoł. Warszawę rozporządzenie o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie. Rozporządzenie powyższe, które umieszcimy w całości w następnym numerze „Auta“, zawiera 68 paragrafów, określających i normujących całkowity ruch uliczny w stolicy. Łącznie z rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. oraz z dnia 26 czerwca 1924 r. rozporządzenie to daje dostateczne podstawy prawne do ujęcia wreszcie w karby kompletnie zanarchizowanego w Warszawie ruchu ulicznego. Jednakże przy żywiołowo wzrastającym w miesiącach ostatnich ruchu ulicznym, rozporządzenie to, wprowadzając narazie pewien ład, nie rozwiąże świeżo powstałego u nas problemu przeładowania ulicy. Obecnie sytuacja na ulicach stolicy jest nie do zniesienia. Wzrost ilości środków przewozowych, a jednocześnie bezkarna niesforność woźniców i publiczności wytworzyły stan, jakiego nie spotykamy na ulicach najbardziej nawet przeludnionych miast innych stolic, nie wyłączając Paryża. Nowe rozporządzenie usunie bezwątpienia jedną stronę obecnego chaosu — swawolę i anarchję, jednakże nie zaradzi wzrastającemu przeludnieniu. Należy oczekiwać w najbliższym już czasie prawdziwych kłopotów z ciąglem zakorkowywaniem ulic, które to kłopoty, wskutek specyficznych warunków naszej stolicy, a powiedzmy otwarcie — wskutek bezmyślnej gospodarki wszystkich resortów administracji miejskiej, wystąpią w bardziej ostrej formie, niż gdziekolwiek indziej.

Poznanie dokładne przyczyn utrudnienia ruchu ulicznego w Warszawie da materiał do obmyślenia środków zaradczych, które, jak wskazują przykłady innych wielkich miast, muszą poprzedzać maksymalny wzrost przeludnienia ulicy, w przeciwnym bowiem razie pozostaną zawsze chwilowymi paljatywami. Że kłopoty te są już bliskie, tego dowodem wzrost w Warszawie w ostatnich miesiącach ilości samochodów

i wozów tramwajowych, który wynosi w przybliżeniu około 40%. Z tego, że niektóre arterje stolicy odznaczają się jeszcze iście prowincjonalnym spokojem, sądzić nie należy, iż obawy te są przesadzone. Nawet w Paryżu, tuż obok wielkich bulwarów, tych najsilniej na świecie przeładowanych arterji, istnieje cały szereg zupełnie cichych uliczek, gdzie zabłąka się zaledwie kilka samochodów dziennie. Chodzi tu właśnie o te główne arterje, na których koncentruje się cały ruch stolicy i zakorkowanie których przerywa normalne życie współczesnego miasta.

Na utrudnienie ruchu ulicznego w Warszawie składa się cały szereg różnorodnych czynników. A więc w pierwszym rzędzie zupełnie nieodpowiednie, oczywiście samorodne, rozplanowanie miasta, nie dostosowane w żadnym razie do tempa życia współczesnego. Nieodpowiednia szerokość ulic, archaiczne pozostałości w postaci zwężeń ważnych arterji są przyczyną wielu kłopotów. Tramwaje miejskie opanowały ulice jako swoją wyłączną własność, rządząc się na nich jak szare gęsi, i wprowadzając chaos i zamieszanie. A następnie magistrat z całym szeregiem swoich biurokratycznych instytucji, z ludźmi minionej epoki, nieznającymi podstawowych zasad nowoczesnej gospodarki miejskiej, magistrat, lekceważący sobie potrzeby ludności, osławiony magistrat warszawski z kamienym uporem nic nie chce wiedzieć o wymaganiach ruchu ulicznego. A dalej, niesforność woźniców, tolerowane zamiłowanie ludności do manifestacji i uroczystości ulicznych, swawola dzieci, samowola, bezmyślność i kryminalna psychologia tłumu, a wreszcie nieumiejętność i brak wykształcenia policji — oto wszystko czynniki, które w Warszawie wytworzyły z ruchu ulicznego potoki anarchji. Wszystkimi temi czynnikami zajmijmy się tu bliżej i omówimy je szczegółowo, mając nadzieję, iż ułatwi to powołanym władzom nie tylko ujęcie w karby wszelkiej samowoli, ale i przygotowanie warunków, umożliwiających zwiększanie się ruchu ulicznego.

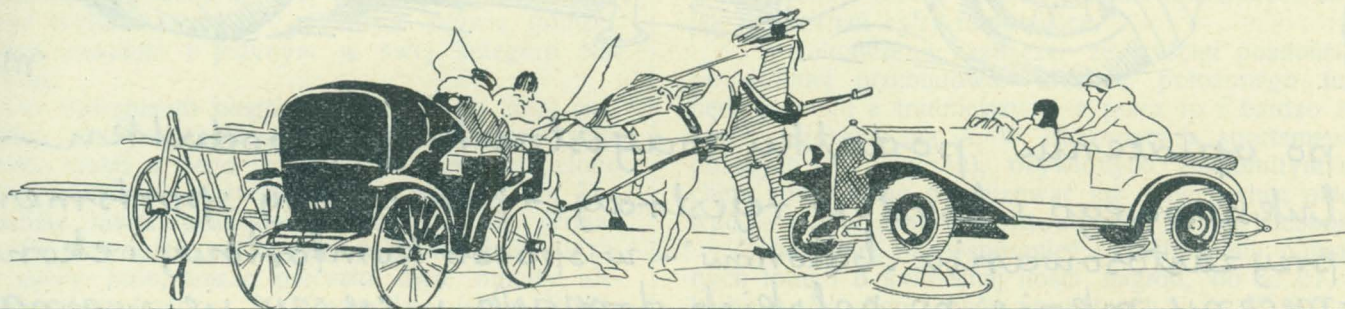
Rozplanowanie Warszawy.

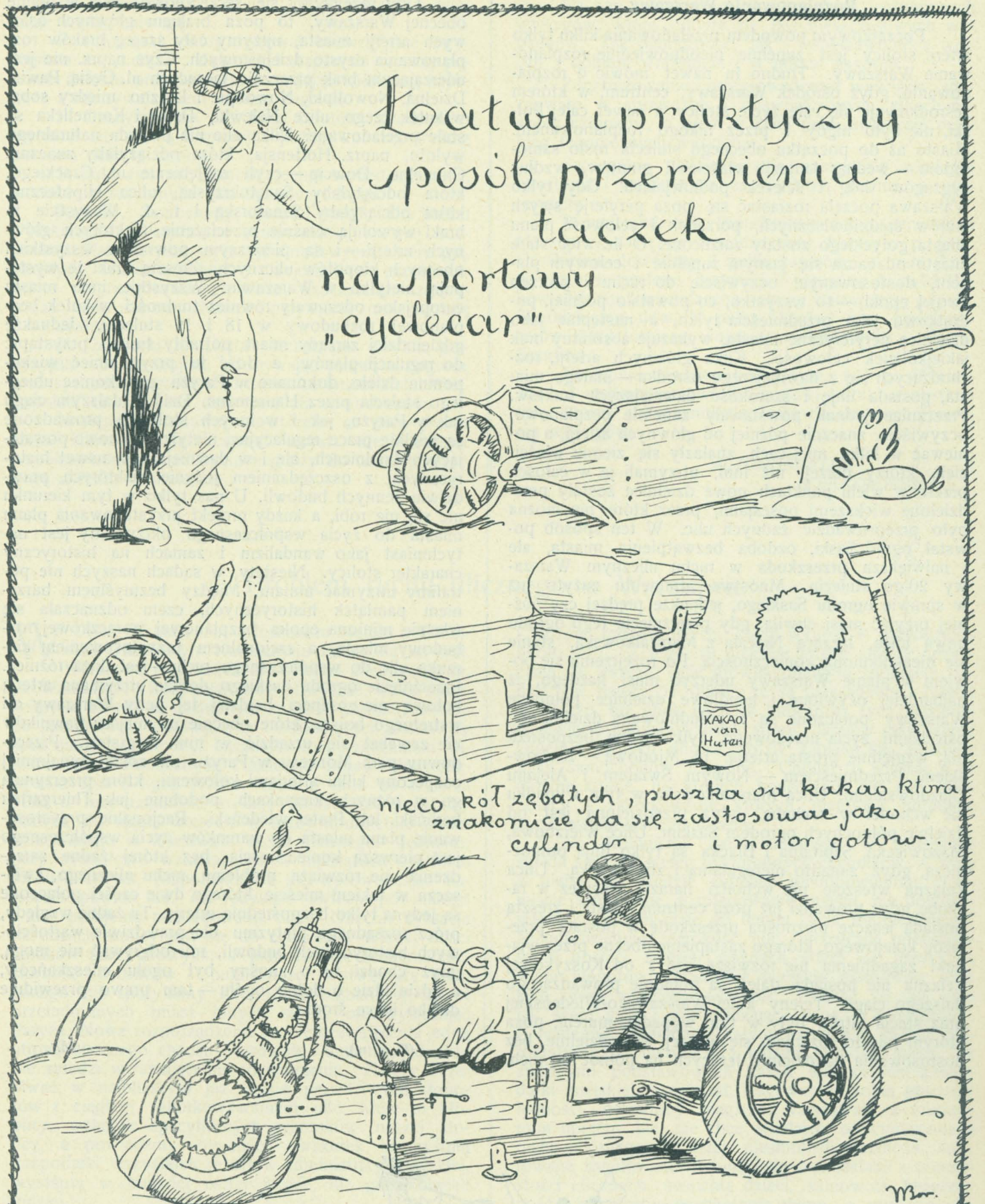
Początkowym powodem przeładowania kilku tylko arterji stolicy jest zupełnie nieodpowiednie rozplanowanie Warszawy. Trudno tu nawet mówić o rozplanowaniu, gdyż ośrodek Warszawy, centrum, w którym ześrodkowuje się całe życie stolicy, a nawet całej Polski, nie było nigdy i przez nikogo rozplanowaniem. Miasto aż do początku obecnego stulecia rosło samorodnie — według fantazji właścicieli gruntów, wzdłuż zygzagów dróg i ścieżek podmiejskich. Gdy tylko Warszawa poczęła rozrastać się poza peryferję swych murów średniowiecznych, porządek i celowość planu miasta gotyckiego zostały zarzucone. O ile więc stare miasto odznacza się jasnym zupełnie i celowym planem, dostosowanym oczywiście do ruchu i potrzeb swojej epoki, — to wszystko, co powstało później, początkowo jako przedmieścia tylko, a następnie jako dzielnice peryferyczne miasta, wykazuje absolutny brak jakiegokolwiek celowości. Kilka głównych arterji, rozchodzących się z dawniejszego ośrodka — starego miasta, posiada linję i szerokość dawniejszych traktów. Przecznice jednak powstawały zupełnie bezplanowo, oczywiście, znacznie później od głównych arterji, a ponieważ w kilku miejscach znalazły się ziemie właścicieli, którzy dłużej, niż inni, utrzymali je w całości, przeto w wielu punktach nowe dzielnice zostały przedzielone większymi posesjami, przez które nie można było przeprowadzić żadnych ulic. W ten sposób powstał ogród Saski, ozdoba bezwątpienia miasta, ale i największa przeszkoda w ruchu ulicznym Warszawy 20-go stulecia. Mnóstwo atramentu zużyto już w sprawie ogrodu Saskiego, jednakże prędzej czy później przyjść musi chwila, gdy przerżnięcie tego ogrodu nową ulicą, łączącą Niecałą z Marszałkowską, stanie się nieuniknioną koniecznością. Po rozejrzeniu się bowiem w planie Warszawy uderzyć musi każdego, iż najbardziej ożywione i handlowe dzielnice północne Warszawy połączone są z południowemi dzielnicami, ośrodkami życia urzędowego, tylko jedną bezpośrednią, względnie prostą arterją: ul. Miodową — Krakowskim Przedmieściem — Nowym Światem i Alejami Ujazdowskiemi. Ulica Marszałkowska w tym wypadku nie wchodzi w rachubę, gdyż przedzieloną jest od dzielnic północnych ogrodem Saskim. Ulice Wierzbowa, Mazowiecka, Szpitalna i Bracka są tylko linją pomocniczą, gdyż zanadto nieregularną i zbyt wąską. Ulica Żelazna wreszcie nie wchodzi narazie również w rachubę, gdyż prowadzi już poza centrum miasta i zresztą posiada jeszcze nieznośną przeszkodę w postaci przejazdu kolejowego, którego zastąpienie obecne przez wjadukt zagadnienia nie rozwiąże, gdyż od Koszykowej Żelazna nie posiada dalej na południe prowadzącego dalszego ciągu. Tereny kolei Warszawsko-Wiedeńskiej oraz stacja filtrów były w tym wypadku murem, poza którym miasto rozwijało się inaczej, samodzielnie, bez dostosowania do dzielnic, leżących na północ od nich.

Gdy rozejrzemy się szczegółowo dalej w planie obecnej Warszawy, to poza brakiem głównych osiowych arterji miasta, ujrzymy cały szereg braków rozplanowania czysto dzielnicowych. Czyż naprz. nie jest uderzającym brak przecznic, łączących ul. Gęsią, Pawią, Dzielną, Nowolipki, Nowolipie i Leszno między sobą, wskutek czego ulice Nalewki, Dzika i Karmelicka są stale przeładowane? Kilka ulic nie posiada naturalnego wylotu, naprz. Hortensja, która odciążałaby znacznie Chmielną, Dowcip — czyli zagłębienie ul. Czackiego, która odciążałaby Świętokrzyską, ulica Hipoteczna, która odciążałaby Senatorską i t. d. Wszystkie te braki wywołują właśnie przeciążenie niektórych głównych arterji — i są pierwszym powodem wszystkich obecnych kłopotów ulicznych. Zresztą braki te występują nie tylko w Warszawie. Wszystkie inne miasta europejskie odczuwały również trudności wskutek bezplanowej rozbudowy w 18 i 19 stuleciu. Jednakże gdzieindziej zarządy miast potrafiły śmiało przystąpić do regulacji planów, a dość tu przypomnieć wiekopomne dzieło, dokonane w Paryżu pod koniec ubiegłego stulecia przez Haussmana. Dziś w dalszym ciągu tak w Paryżu, jak i w innych stolicach prowadzone są wielkie prace regulacyjne, nie tylko w nowo-powstających dzielnicach, ale i w dawniejszych, nawet historycznych, z oszczędzaniem jedynie niektórych, prawdziwie cennych budowli. U nas tylko w tym kierunku nic się nie robi, a każdy projekt przystosowania planu miasta do życia współczesnego okrzyczany jest natychmiast jako wandalizm i zamach na historyczny charakter stolicy. Niestety, w sądach naszych nie potrafimy utrzymać umiaru. Między bezmyślnem burzeniem pamiątek historycznych, czem odznaczała się właśnie miniona epoka bezplanowej gorączkowej rozbudowy miasta, a racjonalnem przystosowaniem kierunku ulic do współczesnego ruchu — jest duża różnica. Przerżnięcie ogrodu Saskiego dobrze utrzymaną arterją kołową nie zeszpeci bardziej tej perły Warszawy od wstrętne go boiska, które obecnie na miejscu trawników nie zawahał się urządzić w nim magistrat. Przewodny park Monceau w Paryżu nie został bynajmniej oszpecony kilku arterjami kołowemi, które przerzynają go w różnych kierunkach, podobnie jak Thiergarten berliński lub Prater wiedeński. Racjonalne przystosowanie planu miasta do warunków życia współczesnego jest pierwszą koniecznością, bez której żadne zarządzenia nie rozwiążą problemu ruchu ulicznego, zwłaszcza w takim mieście, którego dwie części połączone są jedyną tylko bezpośrednią arterją. Tu żadne względy, prócz rozsądnego pietyzmu dla prawdziwie wartościowych historycznych budowli, roli odgrywać nie mogą, gdyż chodzi tu o znośny byt ogółu mieszkańców, a gdzie idzie o dobro ogółu — tam prawo przewiduje daleko idące środki.

(D. c. n.)

Mn.





Łatwy i praktyczny sposób przerobienia taczek na sportowy „cyclear”

nieco kół zębanych, puszka od kakao która
znakomicie da się zastosować jako
cylinder — i motor gotów...

po opłaceniu podatku magistrackiego, podatku
luksusowego i kosztów rejestracji — pomysły sportsmen
przy zastosowaniu „balonów” — w sposób komfortowy i ekono-
miczny — mkną po polskich drogach i cieszą się wiosną!

Wyścigi samochodowe i motocyklowe w Poznaniu

PONIEWAŻ pociąg mój, który zawieść mnie ma do stolicy, spóźni się nie mniej, niż o godzinę, chwytam więc na gorąco wrażenia, przeżyte w grodzie Przemysława, jako delegat Automobilklubu Polski na wyścigi, urządzone przez Automobilklub Wielkopolski. A więc Poznań żył dzisiaj pod znakiem „szybszego“ samochodu; w ruchliwych punktach miasta rozwieszono transparenty, zawiadamiające o dniu i godzinie wyścigów; urządzono treningi reklamowe i huczne (od huków), odbywane po całym mieście na już numerowanych wyścigowo maszynach; przed hotelem Britannia, gdzie mieści się A. W., pełno samochodów i ciekawych, którzy na swój sposób komentują szanse oglądanych wozów.

Wyścig zapowiedziany był na godz. 12 m. 30 i dość punktualnie się rozpoczął, bo pierwszy start motocykli, o pojemności do 350 cm., nastąpił o godzinie 12 m. 55; bieg ten, licznie obstawiony (8 zawodników), odbył się przy ulewnym deszczu, grzmotach i piorunach, i temu prawdopodobnie przypisać należy znaczną liczbę wycofanych motorów, bo aż 7. Kończy bieg, jako doskonały i wytrawny jeździec, kapral Buda na Sarolea w czasie 22'14".

Następny bieg obejmował motocykle do 600 cm.; startowało 5 zawodników — już przy pięknej pogodzie. Z miejsca do miejsca doprowadził Rogowski na Sarolea w klasycznej, równej formie — czas 22'28"; drugim był Janowicz na ciężkiej maszynie niemieckiej B. M. W., prowadząc takową z precyzją i opanowaniem; trzecim był Jahr na Triumfie — jako jeździec początkujący, pozostali dwaj wycofani.

Trzeci bieg motocyklów ponad 600 cm. interesował ze względu na zapisanych: Gunscha, jednego z najlepszych jeźdźców polskich, i Koszczyńskiego, znanego ze swej brawury. Ten ostatni uległ wypadkowi na treningu i do biegu nie stanął, dano więc Gunschowi, chyba dla urozmaicenia biegu, jako foulera, Turkiewicza, który jechał cały czas „spacerkiem“ za liderem, który na Indianie Big Chief osiągnął najlepszy czas dnia dla motocykli — 21'14".

Kończą serię motocykli Sidecar'y, gdzie śmiało i pewnie wychodzi jako pierwszy doskonały jeździec kapitan Mańczak na B. S. A. (pasażer istny akrobata) w 23'7"; następnym jest Górecki, trzecim Szulczyński — obaj na Indianach.

Teraz wyjeżdżają na tor samochody, mające o wiele trudniejsze zadanie od swych dwukołowych poprzedników. A więc w kategorii 1500 cm. stają: Bieliński na Fiat 501, Gunsch — Fiat 501 (obydwa wozy doskonale uszykowane do wyścigu, t. j. na chassis tylko dwa siedzenia), Czerwiński na seryjnym Mathisie i Nalaskowski na Mathisie 750 cm. Wysunęły się od razu obydwa Fiaty i tu niespodzianka: widzę po raz pierwszy przy kierowniku na torze Gunscha i okazuje się, że czuje się on równie dobrze na samochodzie, jak na motocyklu. Biję on współzawodników i przychodzi pierwszy w swej kategorii 28'14,4"; drugim jest Bieliński — 28'46", o którym mówię poniżej, trzecim Czerwiński i jedynym w swej kategorii Nalaskowski.

Do następnego biegu w kategorii do 2500 cm., z bardzo licznym zapisem, bo aż 7 maszyn, staje do startu sześć; z tego też powodu bieg podzielono na dwie części: w pierwszej części wysuwa się Duszyński na Djonie, prowadząc znakomicie, ma jednak pecha: w dziesiątym okrążeniu pęka mu dętka — zakłada nowe koło, tracąc przeszło dwie minuty, niezrażony — bieg kończy. Na Chenardzie jechał Bieliński,

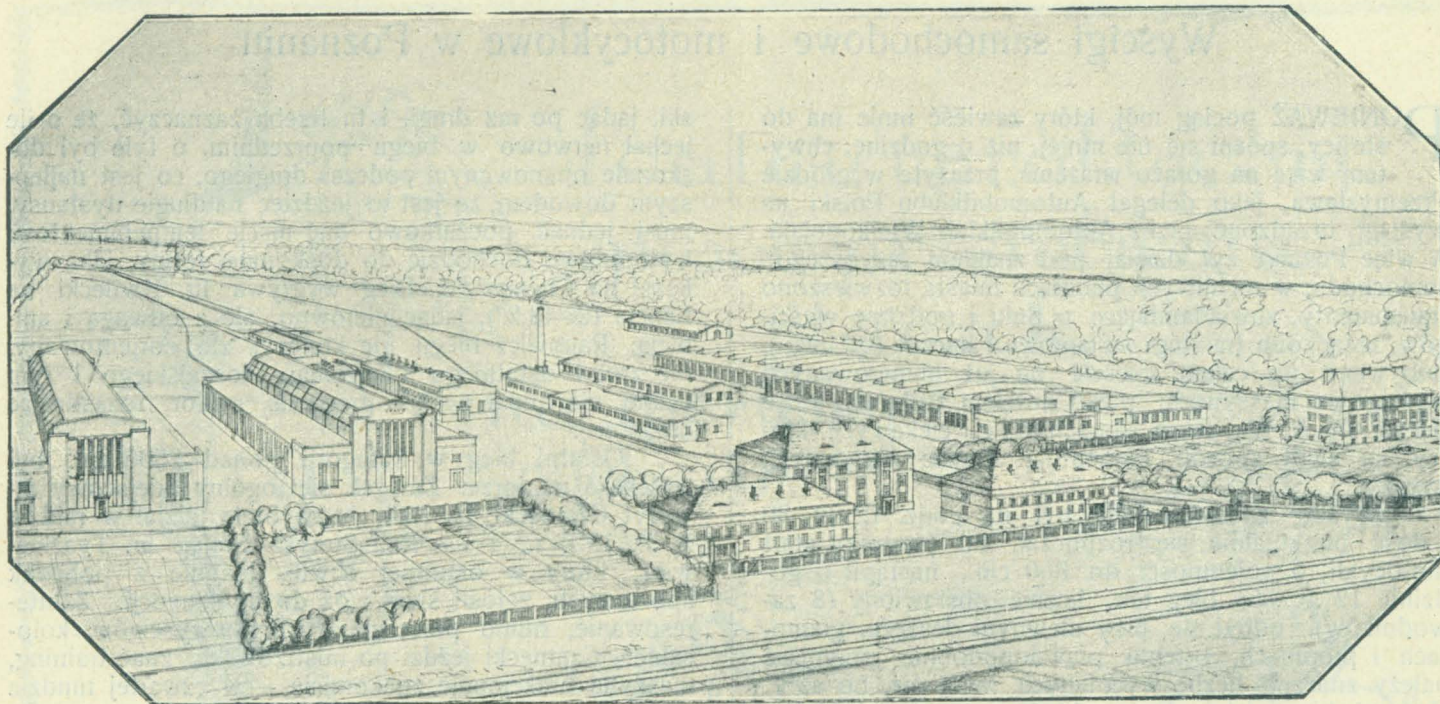
skierując się po raz drugi, i tu trzeba zaznaczyć, że o ile jechał nerwowo w biegu poprzednim, o tyle był doskonale opanowanym podczas drugiego, co jest najlepszym dowodem, że jest to jeździec na długie dystansy, musi jednak początkowo dać ujście temperamentowi i stopniowo dochodzić do doskonałej formy, jaką wykazał na Chenardzie. Bieg wygrywa hr. Kwilecki na Lancia (28'43,2"), jadąc nierówno, ale z odwagą i ambicją; Rakowicz biegu nie kończy, źle zorientowany, nie zrobił ostatniego okrążenia; Płoszajskiego i tym razem nie minął pech — przegrzał motor, rozsadzając chłodnicę.

Ostatni bieg w kategorii ponad 2500 cm. był rewelacją na torze. Zmagali się: ogólny miejscowy faworyt Czarniecki na Itali, która brała udział w raidzie A. P. 1924 r., i na Ralf Stetysz Stefan hr. Tyszkiewicz, który w ostatniej chwili, jedynie z pobudek sportowych, zgłosił swój wóz do konkurencji. Zainteresowanie, mimo przeciągających się wyścigów, kolosalne. Czarniecki jeździ po mistrzowsku, znać trening, maszyna funkcjonuje znakomicie, — w czwartej rundzie mija Stetysza, który zupełnie nieprzygotowany, bo przyjechał do Poznania o godzinie 2.30 w nocy, nie znając toru, na starych oponach, wykazuje klasyczną jazdę, robiąc czas o 1'50" gorszy od Czarnieckiego, który zdobywa nagrodę A. W., mając najlepszy czas dnia dla samochodów — 28'8,28". Publiczność owacyjnie przyjmuje i zwycięzcę i zwyciężonego; oklaskom i powinszowaniom niema końca.

A teraz trochę o wszystkim. Długość toru wynosiła dla motocykli 27,2 km., czyli ośm okrążeń, dla samochodów 34 km., czyli 10 okrążeń; tor trudny, z pięcioma niebezpiecznymi wirażami. Tu należy zaznaczyć, że mimo starań A. W. te właśnie wiraże nie były dostatecznie wykończone. A więc wschodni koło trybun, mimo poszerzenia i podsypania, został kompletnie zorany, tak że różnica poziomów szosy na szerokości dwóch metrów dochodziła do 40 cm.; północny — ostatni przed trybunami, usypany z piasku, stał się wprost karkołomnym; toż samo należy powiedzieć o zachodnim na wprost trybun, — wogóle wiraże te na przyszłość wymagają specjalnego opracowania. Organizacja, wzorowana na takiejże z r. 1924 A. P., sprawna, — może trochę mało policji i komisarzy sportowych przy wyjątkowo niesfornej i niekarnej publiczności. Trybuny rozbudowane i podwyższone znakomicie, wogóle grubszych błędów czy załamania organizacyjnych nie zauważyłem. W nakładzie pracy, włożonej w pierwszy publiczny i samodzielny występ A. W., widać zbiorowy wysiłek, ujęty już we właściwym kierunku, i przyznam się, mimo dość ostrego krytycyzmu z mej strony, wyniosłem wrażenie bardzo dodatnie. Może jeszcze [trochę] szkoły potrzeba, do sportowej jednak pracy chętni i ofiarni — ot ludzie czynu. Wyniki więc sportowe z wyścigu tego są pozytywne: publiczność poparła imprezę, stawiając się na miejscu w ilości około 5.000, dochód wyniósł około 9.000 zł. — jak na Poznań cyfry imponujące.

W zakończeniu zaznaczę, że wyścigi poznańskie, po drobnej przebudowie idealnie położonego toru, będą jednymi z trudniejszych, a przez to i bardzo ciekawych. Jeźdźców ma A. W. doskonałych, sportsmenów ofiarnych (31 zgłoszeń), ożywionych znakomitym duchem sportowym; organizować już umieją, chcą pracować, — a więc stolico sportowa miej się na baczności!

Nie mogę nie wspomnieć o zachowaniu poprawnych form i o kolosalnej ilości nagród, bo aż 21, od klubu A. W., firm i osób prywatnych. P. B.



Rys. 214. Ogólny widok przyszłych zabudowań fabryki „Ursus“ w Czechowicach.

JULJUSZ ERLICH

Pierwsza polska fabryka samochodów ciężarowych

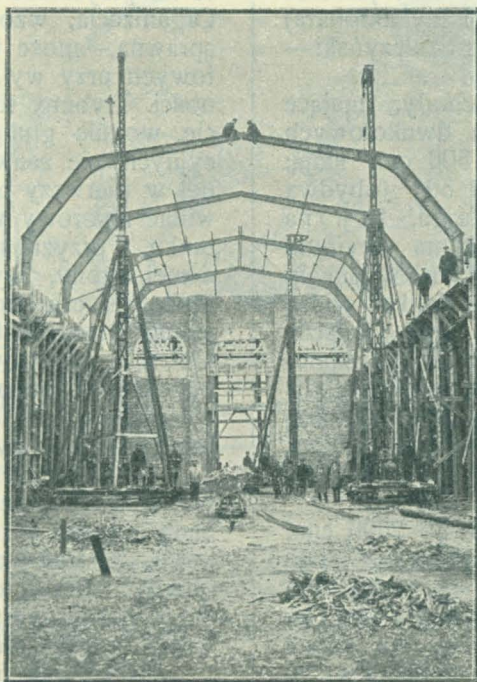
DUŻO już papieru zostało zapisane i wiele atramentu zużyto dla wykazania potrzeby stworzenia w Polsce przemysłu samochodowego. Projekty, plany, pomysły sypały się jak z rękawa, tylko czynów nie było widać. Obecnie jednak możemy z czytelnikami „Auta“ podzielić się garścią szczegółów, które tym razem dotyczyć będą faktów dokonanych, projektu zrealizowanego.

O kilkanaście kilometrów od Warszawy, niedaleko stacji kolejowej Włochy, przejeżdżającym tamtędy podróżnym rzuca się w oczy ogromny kompleks budynków fabrycznych, których część jest już na ukończeniu, część jeszcze w budowie. Jest to fabryka samochodów „Ursus“ S. A. Dawno już istniejąca firma ta, która do tej pory wyrabiała traktory rolne oraz motory ropne w swej warszawskiej fabryce, obecnie staje się pionierką nowej gałęzi przemysłu w kraju.

Historja powstania budującej się fabryki jest taka: Jak wiadomo, na początku ubiegłego roku Ministerstwo Spraw Wojskowych na podstawie wyników wojskowego raidu samochodów ciężarowych ustaliło 2 normalne typy ciężarówek dla armji polskiej. Są to opisane już w poprzednich numerach „Auta“ wozy S. P. A. 25/C Polonia oraz Berliet C. B. A. Wtedy to powstała myśl rozpoczęcia produkcji tych maszyn w kraju.

W porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych rozpoczęto więc pertraktacje z koncernami, produkującymi wymienione typy samochodów, aby uzyskać od nich licencje na fabrykację ich w Polsce.

Aczkolwiek może się wydawać przykre dla naszej ambicji narodowej, że technika polska, zamiast stworzyć własny typ dla własnej produkcji, stara się o pozwolenie fabrykowania cudzych, jest to ze względów praktycznych jedyne słuszne wyjście. Wszak produkcja na małą skalę obecnie się nie opłaca, zaś produkowanie nowo stworzonego typu na wielką skalę, masowo, o ile nie było poprzedzone długotrwałym okresem prób i badań, jest krokiem zbyt ryzykownym, by nasz dopiero powstający przemysł mógł się nań odważyć. Wszystko to sprawia, że gdybyśmy uparli się przy chęci produkowania oryginalnych konstrukcyjnie polskich wozów, a jednocześnie zachowali konieczną tam, gdzie idzie o zaopatrzenie armji, ostrożność, powstanie rodzimego przemysłu samochodowego uległoby znacznej zwłóce. Zwłoka ta nie tylko mogłaby się odbić fatalnie na bezpieczeństwie Państwa, ale i dla samego przemysłu stworzyłaby niebezpieczeństwo utraty krajowego rynku, — mogłoby bowiem dojść do tego, że powstały zbyt późno przemysł znalazłby już rynek krajowy w znacznym stopniu nasycony importowanymi maszynami.



Rys. 215. Budowa odlewni.

Na razie więc będziemy mieli francuskie i włoskie samochody, fabrykowane w kraju rękami polskich robotników pod kierownictwem polskich inżynierów.

A teraz do faktów. W połowie sierpnia 1924 r. zawarto umowę z Bankiem Gospodarstwa Krajowego oraz koncernami Berliet, Ansaldo, S. P. A. etc., dzięki której zdołano sfinansować koszty budowy fabryki. Teren zakupiono w miejscowości Czechowice (st. kol. Włochy) i w dniu 21 sierpnia rozpoczęto budowę. W grudniu tegoż roku roboty murarskie były skończone. Całkowite zakończenie robót budowlanych przewidziane jest na czerwiec bieżącego roku. Tempo więc iście amerykańskie, jak zresztą z załączonych ilustracji osądzić można, niemałą chlubę przynosi firmie Lubiński i Jaskólski, prowadzącej roboty budowlane.

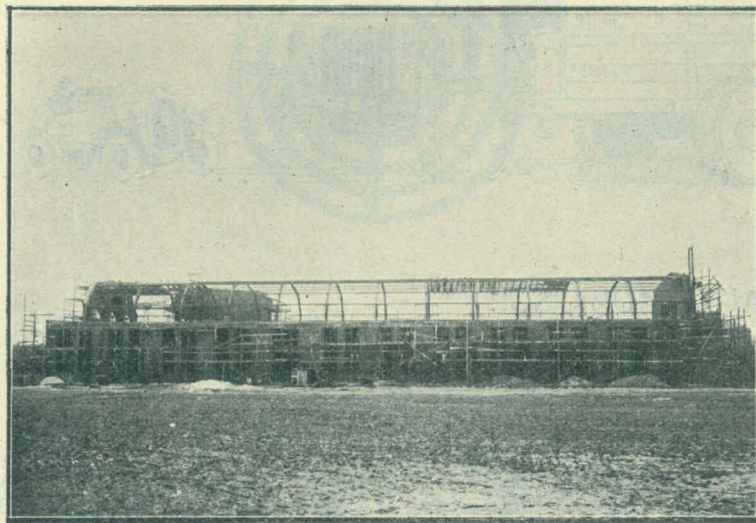
Przypatrzmy się obecnie budującym się zakładom. Na rysunku 214 widzimy widok ich z lotu ptaka. Mamy tu dwa zasadnicze działy: 1) odlewnie i 2) hale obrabiarek i warsztaty konstrukcyjne, czyli właściwą fabrykę samochodów. Widoczne na rysunku budynki mają następujące przeznaczenia: od lewej do prawej: 1) stalownia, 2) odlewnia żeliwa, 3) odlewnia metali pólzłachetnych, 4) magazyny, 5) wodociąg i kąpiele, 6) kuźnia, 7) fabryka samochodów. Na samym przodzie — bu-

dynki administracyjne i mieszkalne. Za wyjątkiem stalowni, której budowy narazie zaniechano, w chwili, gdy te słowa piszemy, wszystkie budynki są już na ukończeniu. Co do maszyn, to te zamówiono już zagranicą w paru krajach (odpowiednich obrabiarek jeszcze się u nas nie wyrabia), przyczem uwzględniono najnowsze postępy techniczne, co w znacznym stopniu przyczyni się do obniżenia kosztów i polepszenia jakości produkcji. Według przewidywań, wszystkie prace przy montowaniu maszyn zakończone będą w roku bieżącym i już w styczniu 1926 roku ujrzymy na ulicach pierwsze „Ursusy“.

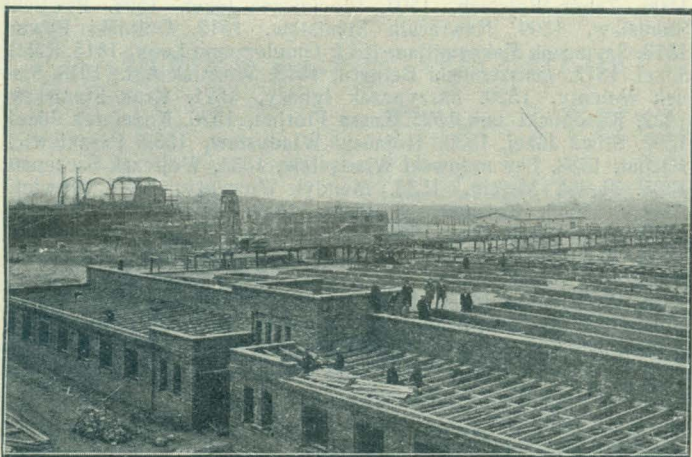
Produkcja, obliczona na początek na 500 sztuk rocznie, w serjach po 50 do 60 sztuk, w miarę wzrostu zapotrzebowania, będzie stopniowo powiększana.

Nie trzeba chyba zaznaczać, jak wielką mieć będą zasługę twórcy tej nowej placówki wobec społeczeństwa, przyczyniając się walcie do zmniejszenia bezrobocia, poprawy bilansu handlowego oraz do obrony narodowej.

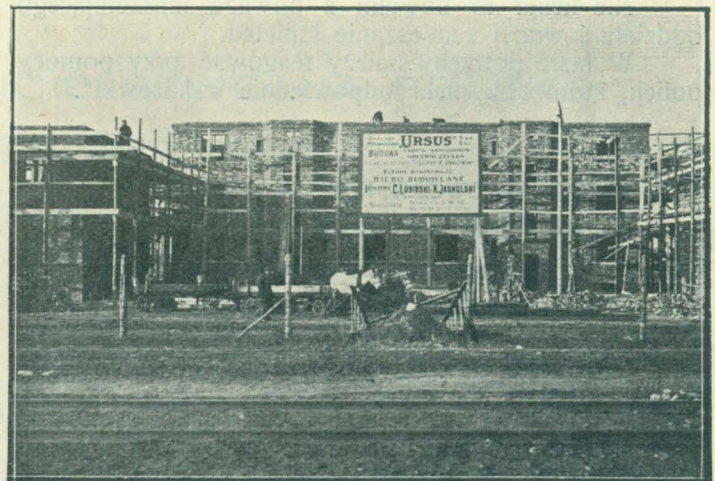
Widzimy więc, że przemysł samochodów ciężarowych w Polsce już jest w stanie realizacji. Obyśmy wkrótce mogli to samo napisać o samochodach osobowych.



Rys. 216. Obecny stan robót przy odlewni.



Rys. 217. Hala główna fabr. samochodów.

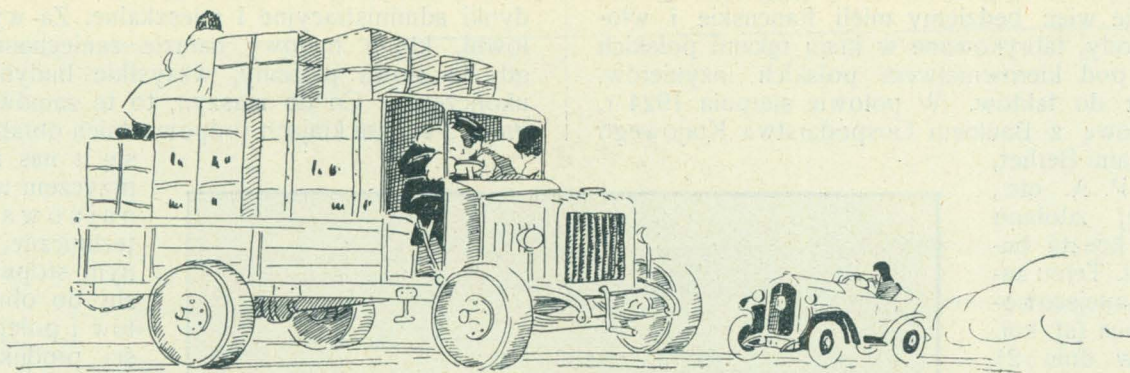


Rys. 218. Widok fabryki od strony toru kolejowego.

KATALOG PRASOWY „PARA” ROK III. 1925

WYSZEDŁ Z DRUKU

Do nabycia we wszystkich księgarniach w cenie 3 Zł.



BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej m. st. Warszawy z dn. 18/V 1925 r.

Przepuszczanie osób i pojazdów przez oddziały wojskowe.

Poniżej podaję do wiadomości rozkaz Komendy Miasta w sprawie zakazu przepuszczania osób i pojazdów przez środek maszerujących przez miasto zwartych oddziałów wojska, z jednoczesnym poleceniem udzielania ze strony funkcjonariuszów P. P. pomocy i natychmiastowej interwencji w tych sprawach w razie zwracania się o to wojskowych:

„Dowódcy, prowadzący oddziały zwarte przez ulice stolicy, zwrócą uwagę na to, by zarówno poszczególne osoby, jak również pojazdy nie przechodziły, ani przejeżdżały między dowódcą a oddziałem, względnie między poszczególnymi oddziałami.

Nie licuje to bowiem z powagą maszerującego oddziału i wnosi zamieszanie i nieład.

W razie potrzeby należy reagować przy pomocy policji, która otrzymała odpowiednie wskazówki“.

WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

Województwo Poznańskie.

1373. Szebeko Józef, 1374. Matela Antoni, 1381. Sobieralski Djonizy, 1382. Puszwaj Józef, 1383. Przybylski Józef, 1384. Walenciak Jan, 1385. Wojtunik Teodor, 1386. Strzelczyk Marjan, 1387. Treichel Ignacy, 1390. Wróbel Stanisław, 1391. Tatarski Wawrzyn, 1393. Wojtkowiak Józ., 1396. Strożniak Ant., 1397. Walkowiak Józef, 1399. Winiecki Jan, 1400. Filipowicz Bronisław, 1401. Lehmanu Kazimierz, 1402. Zagórski Józef, 1403. Zaworski Franciszek, 1405. Werner Jan, 1406. Wyrąbek Bron., 1407. Waliński Aleksy, 1408. Czajkowski Stefan, 1409. Kłyszynski Michał, 1412. Gąsiorowski Konstanty, 1415. Kasprzak Jan, 1416. Kamysek Antoni, 1421. Szymański Leonard, 1422. Czujek Władysław, 1423. Hermann Józef, 1424. Ratajczak Michał, 1425. Grzesko

Chryzostom, 1426. Gawron Kazimierz, 1427. Waszyński Franciszek, 1428. Zmuda Stanisł., 1430. Ignaszak Józef, 1431. Nawoźny Michał, 1433. Kleina Izidor, 1434. Rejek Marcin, 1435. Pacyński Michał, 1436. Migdałek Edward, 1437. Łuczak Jan, 1438. Boge Maksymiljan, 1439. Szydlik Andrzej, 1440. Jaroszewicz Józef, 1441. Łuszkowski Stanisław, 1442. Greca Feliks, 1443. Walkowiak Stanisław, 1445. Szubertowski Walenty, 1446. Gotowała Józef, 1447. Kąkol Stefan, 1448. Weber Władysław, 1449. Gronowski Franciszek, 1450. Dymel Bronisław, 1453. Chudyszewicz Adam, 1454. Wnuk Wacław, 1456. Bamber Walenty, 1457. Ronka Wład., 1458. Zahlten Paweł, 1461. Hofmann Antoni, 1463. Jędraszek Marcin, 1464. Marcinkowski Stefan, 1465. Szober Antoni, 1466. Worobow Arseni, 1467. Weber Kaz., 1473. Kujawa Piotr, 1475. Heyer Bernard, 1477. Halikowski Michał, 1480. Naumowicz Bazyli, 1481. Jasicki Wacław, 1482. Kawczyński Józef, 1484. Łukowski Sylwester, 1485. Osiński Stefan, 1486. Romanowski Dominik, 1487. Laszkiewicz Ludwik, 1489. Nowak Stanisław, 1490. Przyziada Marcin, 1491. Bartkowiak Franciszek, 1492. Lenartowicz Feliks, 1493. Biliński Aleksander, 1494. Jankowski Franciszek, 1495. Jakubiak Jan, 1496. Jankowiak Franc., 1497. Kaczmarek Adam, 1498. Klak Stan., 1499. May Franc., 1500. Sroka Michał, 1501. Przepiora Marjan, 1502. Szymankiewicz Czesław, 1503. Kryś Florjan, 1504. Gerke Maksymiljan, 1505. Kaźmierczak Stanisław, 1506. Zabór Wojciech, 1507. Płociniczek Józef, 1508. Pawlicki Stanisław, 1509. Nawracała Stanisław, 1512. Goliński Paweł, 1513. Szymczak Maksymiljan, 1514. Gundermann Leon, 1515. Kałek Józef, 1517. Jastrzembki Bernard, 1518. Woźniak Ant., 1519. Stanek Walenty, 1520. Skrzypczak Ignacy, 1521. Kruk Stanisław, 1522. Kosobucki Jan, 1525. Łassa Florjan, 1526. Kuźniarek Józef, 1527. Śliwa Józef, 1530. Trojański Władysław, 1532. Paszkiewicz Michał, 1533. Lewandowski Władysław, 1534. Wojtczak Szczepan, 1535. Janiak Marcin, 1536. Mendyk Wincenty, 1537. Nowicki Alojzy, 1538. Kaźmierczak Józef, 1539. Dworniczak Walenty, 1540. Górski Bolesław, 1541. Musiołek Jan, 1542. Roszak Stefan, 1543. Stachowiak Antoni, 1544. Stanek Jan, 1545. Wachowiak Franciszek, 1546. Zakęś Stanisław, 1547. Lebedyński Stefan, 1548. Wróblewski Józef, 1549. Kowalski Bronisław, 1551. Trybus Wincenty, 1554. Mroczyński Stanisław, 1555. Bieliński Józef, 1556. Pacholski Józef, 1557. Paszkiewicz Antoni, 1558. Matysiak Jan, 1559. Piątkowski Stan., 1560. Weidern Kazim., 1561. Pawłowski Wojciech.

Województwo Lubelskie.

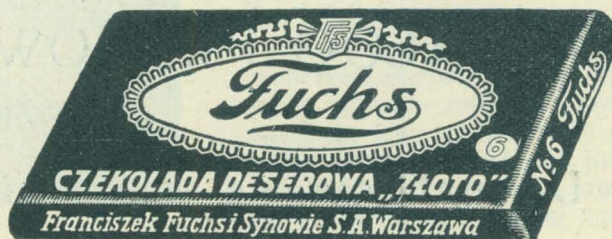
126. Głuchowski Stanisław, 127. Śliwiński Stanisław, 128. Śliwiński Jerzy, 129. Ogiński Roman, 130. Rojowski Przemysław, 131. Winkler Paweł, 132. Grzybowski Stefan, 133. Juško Antoni.

BENZYNE SAMOCHODOWĄ

poleca

„ANGLOPOL”

ULICA TRĘBACKA 13, TELEFON 118-51





SAMOCCHODY STEYR

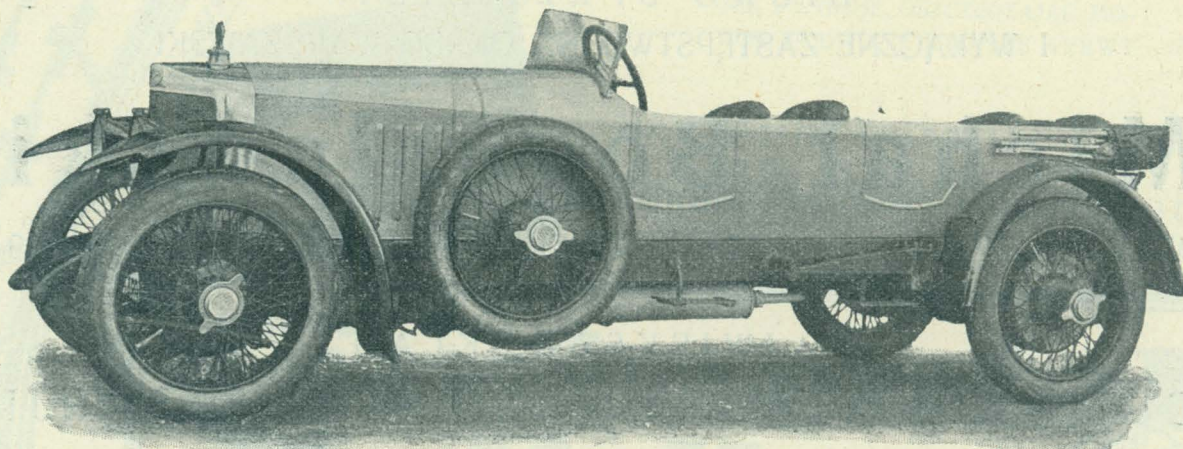
RÓWNIE PRECYZYJNE I NIEZAWODNE,
CO SŁYNNNE SZTUCERY STEYR'A

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

Tow. „TEHATE“ Sp. Akc.

ul. Krakowskie Przedmieście 5

- - - Telefon 275-89 - - -



LANCIA

ZAJĘŁA NA WYŚCIGACH WARSZAWSKICH
I i II MIEJSCE, UZYSKUJĄC W NAGRODZIE
PUHAR WĘDROWNY, KTÓRY OTRZYMAŁ
P. MICHAŁ BOGUSŁAWSKI

O wyścigach poznańskich pisze „Kurjer Poznański“ dnia 26-go maja b. r.

Wczorajsze wyścigi samochodowe na Błoniach Grunwaldzkich ściągnęły przy pięknej pogodzie tłumy publiczności. Pierwsze biegi motocykli zainteresowały publiczność brawurowymi jazdami p. Turkiewicza i na motocyklu z przyczepką kapitana Mańczaka, oraz p. Budy. W następujących wyścigach samochodów brał udział cały szereg fabryk jak Lancia, de Dion Bouton, Fiat, Ralf Stetycz (polska fabryka Stanisława hr. Tyszkiewicza) i Itala. Publiczność z zapartym tchem śledziła brawurową

jazdę. **Zainteresowanie budziły zwłaszcza jazdy na wozach Lancia i de Dion Bouton, prowadzonych przez hr. Kwileckiego (Lancia), p. Zygmunta Rakowicza (Lancia) i p. Duszyńskiego (de Dion Bouton) oraz Bilińskiego (Chenard Walker i Fiat). Pierwszą i trzecią nagrodę otrzymały w swojej kategorii samochody Lancia, drugą nagrodę Chenard Walker. Niespodziankami dla publiczności było, że p. Duszyński na de Dion Bouton, przy doskonałej jeździe, spóźnił się**

w ostatnim okrążeniu, z powodu konieczności zmiany opony. **Jeszcze większą sensację wzbudził p. Rakowicz na Lancji, który w dziwnym okrążeniu pobił bezwzględnie czas współzawodników i świetną brawurową jazdą przy doskonałym funkcjonowaniu wozu, gwarantując pierwszą wygraną, wskutek źle zrozumianego przez mechanika sygnału, zatrzymał po 9 okrążeniu samochód, wycofując się w ten sposób niepotrzebnie z wyścigów.**

ANSALDO

PIERWSZORZĘDNY
SAMOCHÓD
TURYSTYCZNY

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

SYNDYKAT HANDLOWY & CO LTD.

TEL. 104-86, 116-00 4 m. 7, UL. PRZESKOK, WARSZAWA. TEL. 104-86, 116-00

PRZEDSTAWICIELSTWA:

WARSZAWA; M. Bogusławski, ul. Mazowiecka № 3, tel. 97-86 i 253-89; POZNAŃ, Intern. Tow. Handl., ul. Strzelecka № 15, tel. 30-84; KIELCE, St. i Z. Przygodzcy, ul. Sienkiewicza № 25, tel. 106; LWÓW, A. Kapliński, ul. Halicka № 19.

BIURO SPRZEDAŻY
I WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO NA OKRĘG WARSZAWSKI

Michał Bogusławski

WARSZAWA

MAZOWIECKA 3

Tel. 97-86 i 253-89

NAJWIĘKSZY SKŁAD
GUM SAMOCHODOWYCH I AKCESORJI

Oddział w Łodzi: Piotrkowska 150. Telefon 29-40.

BIURO INŻYNIERSKIE
C. LUBIŃSKI i K. JASKULSKI

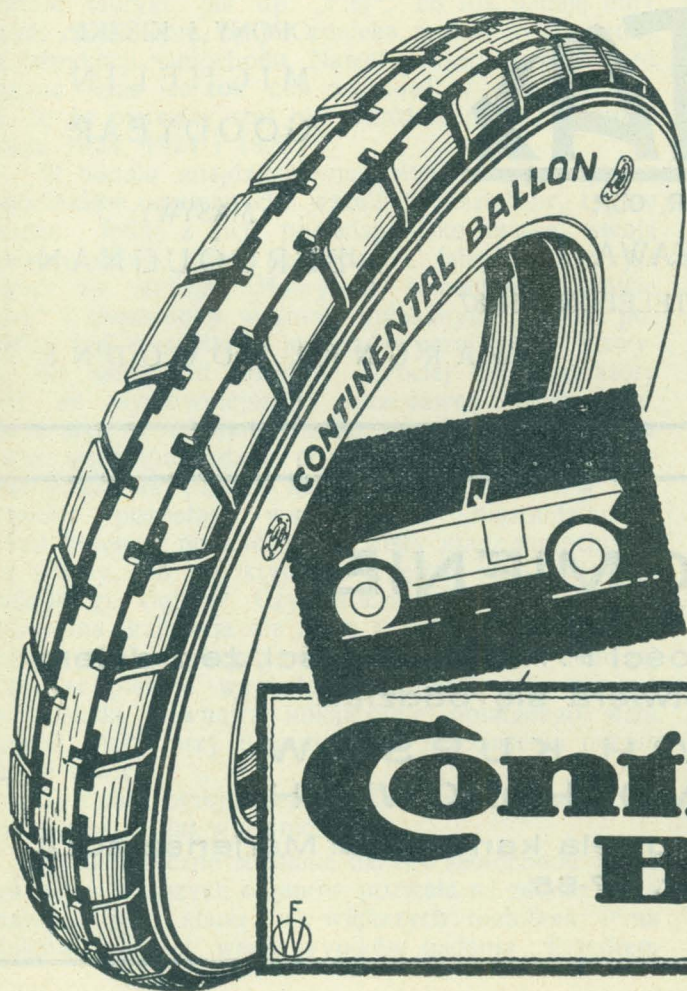
SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, UL. WILCZA № 5, m. 12 TELEFONY: 116-50, 116-51 i 97-88

ADRES TELEGRAFICZNY: „TECHKUK“ WARSZAWA

ODDZIAŁY W PIOTRKOWIE, GRODŹCU-BĘDZIŃSKIM i LUBLINIE

1. STUDJA I BUDOWA KOLEI ŻELAZNYCH
2. KONSTRUKCJE ŻELAZO-BETONOWE
3. BUDOWA DOMÓW MIESZKALNYCH
 ::::: I GMACHÓW FABRYCZNYCH :::::
4. WSZELKIE ROBOTY INŻYNIERYJNE:
 BUDOWA DRÓG BITYCH, MOSTÓW, ŚCIAN
 ::::: OPOROWYCH i t. p. :::::



NOWĄ EPOKĘ

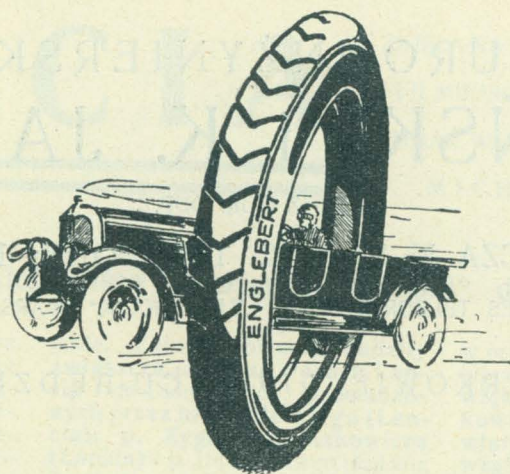
W KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ
STWORZYŁA OPONA - BALON

JAK MIĘKKA, WYŚCIELANA PODUSZKA
 MKNIE LEKKO POPRZEZ KAMIE-
 NIE I WYBOJE, OSZCZĘDZAJĄC MO-
 TOR, PODWOZIE I WASZE NERWY

UŻYWAJCIE ZATEM ODTĄD TYLKO
Opony - balony Continental

Continental Ballon





BELGIJSKIE MASYWY
„BELGICA“

--- O P O N Y ---
„ENGLEBERT“

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

ALEKSANDER RIEDEL I S^{KA}

WARSZAWA KREDYTOWA 16 TEL. 291-45

S T O C K I:

ŁÓDŹ — J. Pacer, M. Przesmycki, S. Sienkiewicz i Sp.,
ul. Piotrkowska 213.

GDAŃSK — S. Reychan — Stadtgraben 20.

WILNO — Stefan Szostakowski — Stefańska 29.

ZAKOPANE — Zakopiańska Sp. Samochodowa.

TORUŃ — Władysław Izdebski — Rynek Nowomiejski 13.

ŁAŃCUCHY
SAMOCHODOWE
FRANCUSKIE

KARBURATORY
ZENIT
FRANCUSKIE

ROTAX

SP. z OGR. ODP.

WARSZAWA

NIECAŁA № 1, TELEFON 154-87

OPONY I KISZKI:
MICHELIN
GOODYEAR

MASYWY:
BERGOUGNAN

CENY PRZYSTĘPNE

⊗

WARUNKI DOGODNE

ZAWIADOMIENIE

Niniejszym podaje się do wiadomości P.T. Publiczności, że z dniem
15 czerwca b. r. otwiera się oddział

**CENTRALNYCH KURSÓW
KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH**

Zapisy oraz wszelkich informacji udziela kancelarja: Marjensztadt 4
telefon Nr. 117-85

STANISŁAW SZYDELSKI

Sposoby oceny i badania starych samochodów

NADSZEDŁ już sezon sportowy. Wielu samochodziarzy czynnych, to jest posiadających już samochody, pragnie je sprzedać, by umożliwić sobie kupno samochodu, który, wedle ich zdania, będzie tym najlepszym, wymarzonym typem maszyny, względnie lepiej odpowie ich wymogom. Inni „samochodziarze honorowi“ zebrali już tyle grosza, iż mogą sobie pozwolić na kupno okazynego samochodu „w dobrym stanie“. Jednym słowem uważam, że nie od rzeczy będzie napisać artykuł, który rzuciłby trochę światła w te ciemne krainy rozpoznawania stanu samochodu, sprzedawanego okazynie.

Rynek polski, dzięki demobilowi, przepelniony jest całą masą samochodów najrozmaitszych marek i typów, posiadających za sobą przeszłość nie gorszą od niejednego bohatera wielkiej wojny światowej! Przechodziły one już najniemożliwsze trepanacje swych karterów, traciły wszystkie zęby w napędzie i w skrzynce biegów i niejedni domorośli artyści-mechanicy uczyli się na nich jak nie należy naprawiać samochodu.

Handel samochodami używanymi tworzy w każdym kraju poważną gałąź i jest konieczny, jeżeli automobilizm ma się rozwijać. Cóżby się bowiem stało, gdyby każdy samochód przez czas — dajmy na to — dziesięcioletni nie zmieniał właściciela i nie wjeżdżał do warsztatu? Tysiące ludzi musiałyby szukać sobie innego zawodu, a fabryki produkowałyby znacznie mniej i nie mogłyby wypuszczać coraz to nowych ulepszonych typów. W Ameryce i Anglii uważane jest za zły ton, jeżeli szanujący się samochodziarz jeździ więcej jak jeden sezon na tej samej maszynie. Dlatego niektóre fabryki, jak np. „Fiat“, co rok nadają inny kształt chłodnicom, by już zdaleka można było poznać rok fabrykacji samochodu. Nawet konserwatywny Ford zaczyna teraz co rok coś zmieniać w samochodzie, tak, że na pierwszy rzut oka odróżnić można „Fordy“ z roku 1923, 1924 i 1925.

W handlu znajdziemy najrozmaitsze egzemplarze samochodów używanych, wszelkich kształtów, typów i wieku. Jedne z nich posiadają, jako markę, swoją ustaloną sławę, inne pochodzą z fabryk, które już dawno nie istnieją. Mamy tu samochody „prawie nowe“ i samochody w stanie opłakanym. Wybór pomiędzy tem wszystkim jest nadzwyczaj trudny i zwykle ten samochód znajduje szybciej odbiorcę, który trafił na wymowniejszego sprzedawcę. Oczywiście, zdarza się, że reflektant na kupno samochodu ma już pewne, wyrobione zdanie co do mocy, wielkości i ceny samochodu, jaki pragnie kupić, jednak nawet i w tym wypadku pozostaje współczynnik „niespodzianki“. Jakżeż bowiem poznać rzeczywisty stan samochodu? Czy wiemy, co się kryje we wnętrzu jego szczelnie zamkniętego karteru? Czy jesteśmy pewni, że pięknie odnowiona karoserja nie kryje w sobie najmniej spodziewanych i przykrych niespodzianek? Któż nam zaruczy, że pięknie wyglądający karter mostu tylnego nie posiada wewnątrz kilkakrotnie połatanego wału kardana, który przy najmniejszym przeciążeniu pęknie lub się urwie?

Ten cały ogrom niepewności i pytań chciałbym trochę bodaj wyjaśnić.

Systematyczne zbadanie danego samochodu wedle jego najważniejszych organów pozwala na zdanie sobie sprawy z jego stanu bez większych rozbiórek i na ustalenie wartości wedle wyników badania. Przedtem

jednak muszę zaznaczyć, iż pewne typy samochodów nawet znanych i dobrych fabryk nie stoją na wysokości wymagań i ani konstruktor, ani też klientela nie była z nich zadowolona. Typy takie wskutek tego wykonane zostały w niewielkiej ilości egzemplarzy i fabrykowane je może tylko w ciągu kilku miesięcy lub w ciągu roku najwyżej. Typy takie, nawet dobrze utrzymane i prawie nowe, mają wartość daleko niższą od innych. Także części zapasowe do takich samochodów dostać można znacznie trudniej, nawet w fabryce.

Drugim czynnikiem, na który należy zwrócić baczną uwagę, jest wiek danego samochodu. Wieku tego nie możemy poznać ze stanu nadwozia, gdyż to ostatnie mogło być doskonale odnowione lub nawet całkowicie zmienione. Widzimy więc, że oprócz czysto mechanicznego stanu samochodu wchodzi tu w grę i inne czynniki praktyczne i handlowe i dlatego rozpocznę od podania sposobu rozpoznania danego podwozia.

Zaczynając pertraktacje handlowe o kupno danego samochodu, musimy przede wszystkim przekonać się, czy traktujemy z samym właścicielem samochodu, czy też z pośrednikiem. Trzeba więc zażądać pokazania karty rejestracyjnej, czyli „pozwolenia na prawo kursowania na drogach publicznych“. W karcie tej wpisane jest nazwisko właściciela i numer porządkowy w księdze rejestracji. Według tego numeru możemy ewentualnie dojść w okręgowej dyrekcji robót publicznych jakiego typu jest ten samochód i kiedy został po raz pierwszy zarejestrowany. Jeżeli okaże się, że jest to samochód z demobilu, to mniej doświadczonym w samochodowym fachu radzę od razu przerwać pertraktacje, chyba że kupno następuje w solidnej firmie samochodowej, która ręczy piśmiennie za stan maszyny i daje pewne gwarancje co do naprawy pewnych niedomagań, powstałych nie z winy szofera.

Według „żółtej kartki“ (prawo kursowania samochodu) można też sprawdzić numer silnika i numer podwozia. Przy pewnych markach numera te dają nam też pewne pojęcie co do wieku maszyny. Naprzykład numer silnika Forda daje nam od razu granice wieku, gdyż wystarczy dowiedzieć się u „Elibora“, w którym roku wyprodukowany został Ford o takim a takim numerze silnika.

Nie radzę też kupować samochodu, do którego sprzedawca nie pokazuje „żółtej kartki“, lub też kartka ta wykazuje ślady wymazywań, i takiego samochodu, którego numera nie zgadzają się z numerami, wypisanymi na żółtej karcie.

Sposób oceny wartości obecnej samochodu używanego.

Wartość używanego samochodu zależeć będzie od: ceny tego samochodu nowego (seryjnego), jego nadwozia, osprzętu, jaki posiada, stanu, w jakim się znajduje, od opinii, jaką dany typ, wzgl. model, wyrobił sobie w świecie samochodowym.

Widać z tego, że nawet dla danego typu cena może się znacznie wahać, zależnie od wyliczonych czynników, przyczem wszelkie objaśnienia sprzedawcy należy przyjmować z dużą rezerwą.

Strata na wartości.

Samochody seryjne, to jest takie, które fabryka wyrabia całymi serjami wraz z gotowem nadwoziem, tracą stosunkowo najmniej na swej wartości. Samochody seryjne, już jako nowe, są w fabryce tańsze od samochodów luksusowych, a koszta tych ostatnich, zwiększone tylko wskutek specjalnych upodobań zamawiającego, nie mogą być brane w rachubę przy kupnie samochodu używanego, gdyż specjalne urządzenie, jak np. takie a nie inne obicie, kształt specjalny nadwozia, dodatkowe, a kosztowne dodatki, są wyrazem gustu osobistego i nie grają w większości wypadków roli dla nowego nabywcy, gdyż silnik wskutek tego nie będzie lepiej ciągnął, ani też nie będzie trwalszy. Można nawet rozumować odwrotnie, gdyż dla człowieka interesu, kupującego samochód dla celów praktycznych, zbyt luksus nadwozia będzie raczej ciężarem, aniżeli wygodą. Dlatego dla oceny wartości samochodu jako wytyczne mogą być brane pod uwagę tylko ceny takiego samego typu seryjnego, a nie cena indywidualna danego samochodu luksusowego. Przy samochodach typu przejściowego, to jest takiego, jaki fabryka szybko przestała dalej wytwarzać, straty wartości będą niepomiarne większe.

Dla modeli znanych i uznanych jako dobre i wytrzymałe strata na wartości w pierwszym roku wyniesie 25% ceny kupna, gdyby nawet samochód przebył mało kilometrów. W roku następnym z tej ceny zmniejszonej o 25%, należy znowu odjąć 25%. W ten

sam sposób postępować będziemy i przy dalszych latach, a od roku 7-go cena pozostanie już mniej więcej stałą, o ile stan mechaniczny nie wykaże poważnych mankamentów. Oczywiście, mówimy tu ciągle o samochodach czynnych i nie uległych w czasie używania poważniejszym katastrofom.

Weźmy przykład cyfrowy dla samochodu, kosztującego 16,000 zł. w stanie nowym:

Wartość w pierwszym roku	13,500 zł.
„ w drugim roku	10,000 „
„ w trzecim roku	7,500 „
„ w czwartym roku	5,600 „
„ w piątym roku	4,200 „
„ w szóstym roku	3,150 „
„ w siódmym roku	2,350 „
„ w ósmym roku	1,750 „

Ceny te — jak powiedziałem — musimy ustalać w związku ze stanem mechanicznym samochodu, gdyż stan ten może wpływać znacznie na zmniejszenie się wartości.

Przy niektórych markach i typach samochodów wiek tegoż poznać można według charakterystycznych danych, w innych koniecznym jest posłanie numeru silnika do fabryki z zapytaniem, kiedy został wykonany. Żadna z fabryk nie odmówi naszej prośbie, a lepiej jest poczekać parę dni na odpowiedź przed kupnem samochodu, jak później wyczekiwać miesiącami na zakończenie naprawy w warsztacie.

(D. c. n.).

ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI

NA SZLAKU RAIDOWYM

(Dokończenie).

II.

BACZNOŚĆ, Panowie! Rozpoczynamy drugi etap raidowy! Wilno — Słonim! Jeżeli macie słabe restry, zostańcie lepiej u Zorża... Jeżeli motor Wasz, broń Boże, skonstruowany został nazbyt filigranowo — powtórnice zaklinam Was:

— Zostańcie u Zorża!

Albowiem trakt Oszmiański więcej przedstawia pułapek dla automobilisty, niż groźna Sahara — królestwo Beduinów i... Citroëna!

Z niebezpieczeństwami traktu Oszmiańskiego może się równać tylko słynna Wola, przedmieście stolicy, środkiem przetrzynięta dwiema sztrangami szyn tramwajowych, bokiem spadzista, moszczona „Kocimi łbami“ (ulubiona kostka magistralna), flankowana przez pijanych, najeżona szczytkami „Alembikówki“ i „Żytniówki“... Wszystko — ginące w ciemnościach...

Nieznam osobiście rodziny pp. Daimlerów. Przypuszczam, że byli to bardzo dzielni — a prze-

dewszystkiem — bardzo silni ludzie; najsilniejszym z nich był jednak Austro-Daimler, jak mi się zdaje, patriarchy rodu.

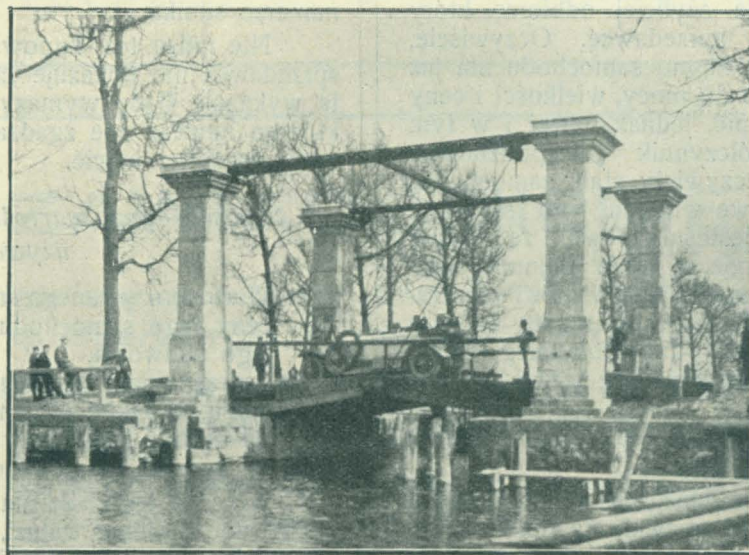
— Ten człowiek musiał mieć łeb nie od parady! No, i stalowe mięśnie!

Sam kieruję nienagannie autem, robiłem już... 40 kilometrów na godzinę, na szosie Wilanowskiej, co prawda, trzymany za rękę przez mojego instruktora...

(Testament mój znajdował się, oczywiście, u jednego z Rejentów warszawskich...) Wyznam jednak, że patrzyłem z podziwem na p. Dzierlińskiego, naszego nieporównanego szofera, który pilotował wóz przez wyboje i piachy zupełnie wzorowo...

Sześćdziesiątka zorientowała się już wczoraj, z kim ma przyjemność (było to na Lidzkiej trawce. Porównaj: Dante, „Boska“, Czyściec).

Tedy skosztowawszy rozkoszy kresowych dróg, szła oględnie, wyrażając tylko od czasu do czasu swe niezado-



Rys. 219. Kanał Ogińskiego.

wolnie — mocniejszym pomrukiem. W miejscach wyjątkowo patetycznych (jedno z nich zobaczycie na fotografii) Austro-Daimler zaczynał groźnie warczeć...

I tak, kołysani, jak rozbitki na morzu, dotarliśmy do Oszmiany.

Gwoli ścisłości zaznaczam, że gospodarka drogowa w Wileńskim przedstawia się gorzej, niż w sąsiednim powiecie Oszmiańskim. Przekonaliśmy się, że przy jakiejś takiej dbałości droga gruntowa może wyglądać wcale nieźle. Włoka, wał — odnowienie rowów — kosztuje to, doprawdy, niewiele — zato jedzie się o sto procent lepiej.

Niechże te słowa wynagrodzą p. Inżyniera powiatowego za spory trud, włożony w konserwację traktu na terenie pow. Oszmiańskiego: oficjalny komplement otrzymał był zresztą we właściwym czasie od Inżyniera Mincheimera.

Dalej układa się gościniec, jak Bóg da: częściowo piaskami, częściowo grobelkami — koło Iwja, potem, nieco później, przez nowy, piękny most na Niemnie. Od Zbój-ska — lasami, drózkami, kładzionymi z okropnych okrąg-laków (jazda 30 klm. na godzinę: — Nie rozmawiać!!!).

Ukazuje się nam wreszcie uroczy Nowogródek, malowniczo rozrzucony na pagórkach.

Tutaj porządnie wytrzęsieni, zamykamy nasz etap trzeci. W dyspozycji raidowej będzie to jednak dopiero połowa etapu drugiego.

Z Nowogródka jedziemy na Korelicze (po obu stronach drogi, za Koreliczami, wśród splecionych drutów kolczastych, nawpół zaspanych okopów — gęsto rozsiane siedzi-by osadników wojskowych).

Tempo raidowe nie pozwala, niestety, na zbyt długie postoje. Gdyby jednak komu wypadło w tych stronach pompowanie dętki, zmiana koła, albo nieodzowna reperacja (czego nie życzę!) — niech wyzyska ten kwadrans na zaznajomienie się z pierwszym z brzegu osadnikiem...

Rzadko stosunkowo zaglądają w te strony ludzie z Warszawy. Dzielni nasi oficerowie borykają się z różnymi trudnościami: troszkę zainteresowania, okazanego im w przejeździe, niezawodnie sprawi niezwykle dodatnie wrażenie.

Bowiem: być polakiem w stolicy — to, doprawdy, żadna sztuka? Być polakiem tutaj — i to dobrym polakiem — rzecz niełatwa!

Poznaliśmy się z jednym z Osadników tutejszych — p. por. Szymlem.

Wysłuchaliśmy opowieści, nieco przypominającej... Jacka Londona!

Więc: najprzód mieszkanie w zrębie spalonej, rozwalonej izby — absolutny brak inwentarza, brak budulca, różne przykrości osobiste — wrogi stosunek miejscowych włościan...

Potem, zwolna, pod górę.

— Jakże pan Porucznik sobie radzi?

— Ano, sprzedałem sąsiadowi na pokos dwa hektary łąki...

— Ile pan za to wziął?

— Krowę z cielakiem.

— Aha. Zamiast waluty?

— Właśnie.

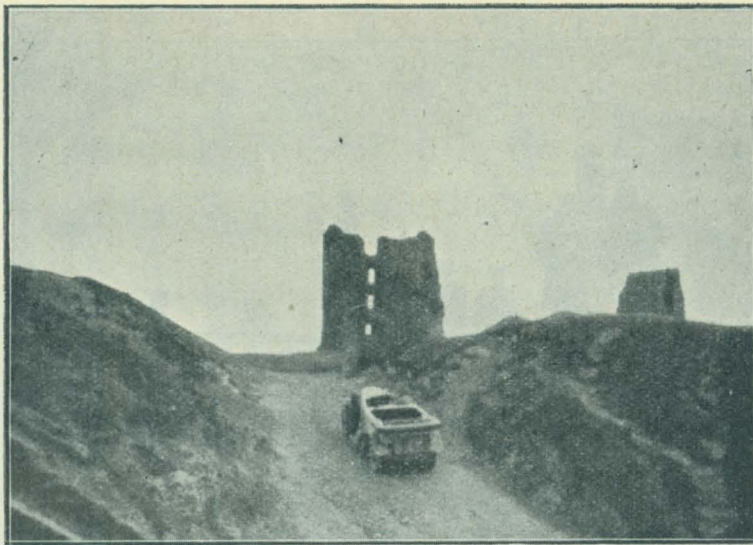
— A potem?

— Tę krowę prze-facjendowałem następnie na konia.

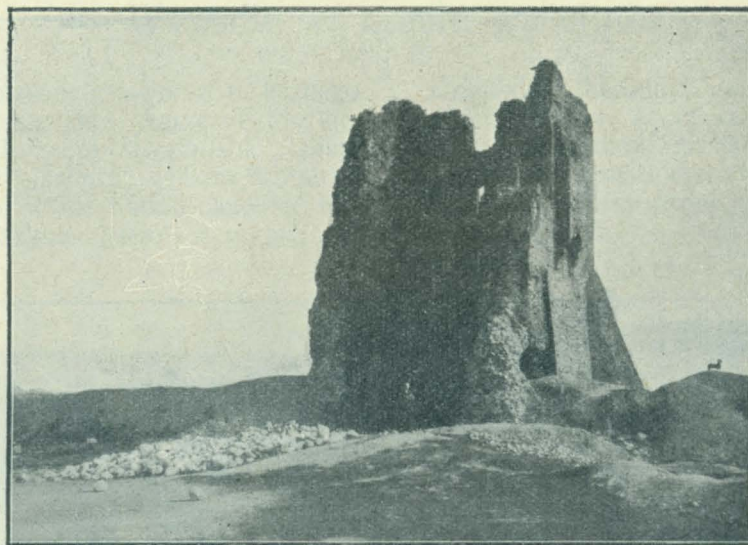
— O! Świetna zamiana!

Porucznik Szymel uśmiecha się wesoło.

— Przepraszam! Nie taka znowu świetna: dodałem cztery gęsi!



Rys. 220. Ruiny zamku w Mirze.



Rys. 221. Mir.

Okazuje się, że nasz sympatyczny Porucznik dorobił się po paru latach ciężkiej pracy jako-tako: ma obecnie dwa konie, krowę z jałówką, kilka owiec, świń, trochę drobiu...

I tak, to, nieledwie wyrwijając zębami z zachwaszczonej, zaniedbanej ziemi — konieczny plon — rozgospodarowują się powoli polscy osadnicy na kresach. Przytem — szczegół bardzo ważny — potrafili w większości wypadków przełamać wrogi z początku stosunek z sąsiedami, chłopami białoruskimi.

Jednemu dali dobrą radę, innemu napisali podanie do Władz — trzeciemu dopomogli w nieszczęściu... Zapewne, jeszcze do Arkadij daleko, ale zawsze postęp daje się zauważyć duży.

Zainterpelowany w tej kwestji wojewoda Nowogródzki, jen. Januszajtis, oświadczył:

— Osadnicy Wojskowi sprawiają się dzielnie i są naogół bardzo pożytecznym elementem w Województwie!

Przytaczamy dosłownie zdania sympatycznego Wojewody. Specjalny charakter „Auta“ nie pozwala,

niestety, na publicystkę; dlatego nie mogę się podzielić z Wami ciekawymi szczegółami uprzejmie udzielonego mi wywiadu. Tyle tylko powiem:

— Jeżeli będziecie mieli bodaj kwadransik czasu, Panowie, zatrzymajcie się pod Koreliczami!

Przez piękny, surowy Mir — siedzibę księcia Mirskiego — jedziemy do Nieświeża. W Mirze, oczywiście, Raid się nie zatrzyma: znowu to przekłete tempo. Ale my, nieskrępowani czasem, zawaraliśmy znajomość z gościnnym gospodarzem i zwiedzili, oprowadzani przez niego, jedne z najpiękniejszych i najlepiej zachowanych ruin zamkowych.

Przy jednej z bram — na murze — dziwne jakieś znaki... Równy rząd drobnych blizn, podobnych do zagadkowego szyfru...

— Tutaj rozstrzelali bolszewicy — objaśnia nas spokojnie Książę: — Siedmiu ludzi rozstrzelali, w tej liczbie księdza.

Milczymy. Książę Mirski uzupełnia:

— A zwłoki pomordowanych wrzucali do tej, ot, studzienki...

Odwracamy się z kolei, patrząc we wskazanym kierunku. O kilka kroków dalej stoi w podwórku zamkowym mała studnia pod daszkiem: tutaj były owe niesamowite katakumby...

Mocny, wschodni wiatr sypie nam w oczy kurzem. Wysoko, wysoko żeglują spiętrzone obłoki...

Książę Mirski towarzyszy nam do samochodu. Rozmawiamy o pracach architektonicznych, dokonywanych obecnie w jednej z baszt zamkowych. Robotami kieruje architekt Bursche z Warszawy.

— Czy książę ma nadzieję skończenia tych prac w bliższym czasie?

Pan na Mirze uśmiecha się lekko.

— Chyba, żebym żył sto lat...

Istotnie, jest to zadanie, przewyższające zasoby jednostki. Książę miał przed wojną 1200 dojnych krów — po wojnie znalazł... jedną.

Żegnamy niezwykle miłego gospodarza i ruszamy dalej, na Radziwiłowski Nieśwież, w którym stajemy

niebawem. Przed Nieświeżem mamy kilkanaście kilometrów niezłej szosy...

— Nareszcie!

Siłaby jeszcze opowiadać o dalszej drodze, przejechanej tego dnia. Nie pozwalają na to, niestety, ramy niniejszego feljetonu.

Więc, po krótkim postoju w Nieświeżu — i eskapadzie do pogranicznej stacji — uściśnawszy ręce dzielnych naszych żołnierzy, wartujących przed słupami z sympatycznym napisem: S. S. S. R. — gazujemy na Baranowicze. Drogi, co się zowie, „Boczne“.

Piachy, mylne ścieżki, brak znaków. Wogóle, dosyć łatwo jest zbłądzić na tym odcinku. Miejmy nadzieję, że w czasie Raidu skrzyżowania dróg będą odpowiednio obsadzone...

Kończymy etap późną nocą.

Ziąb!

W olśniewającym blasku księżyca mkniemy

przez odludne, milczące lasy pod Słonimem.

Nasza maszyna chce sobie widać powetować te setki kilometrów, żmudnie wypracowanych na drogach gruntowych; zresztą szosa tu dobra.

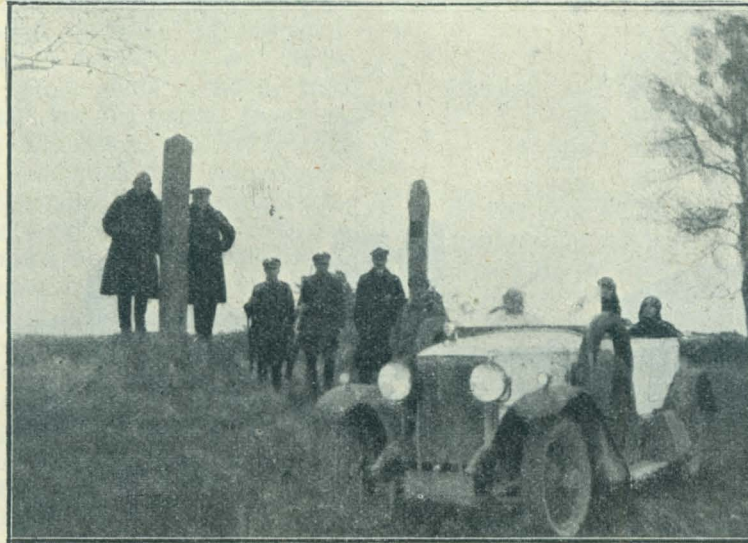
W uszach gwizdże wiatr, migają słupy kilometrowe, światła latarń suną widmowo wzdłuż gąszczy leśnych.

Od czasu do czasu oznajmiamy się donośnym sygnałem... Ale to ostrożność prawie zbyt zbyteczna: na pięćdziesięciu kilometrach gościnną spotkaliśmy, jeżeli mnie pamięć nie myli, jedną furmankę.

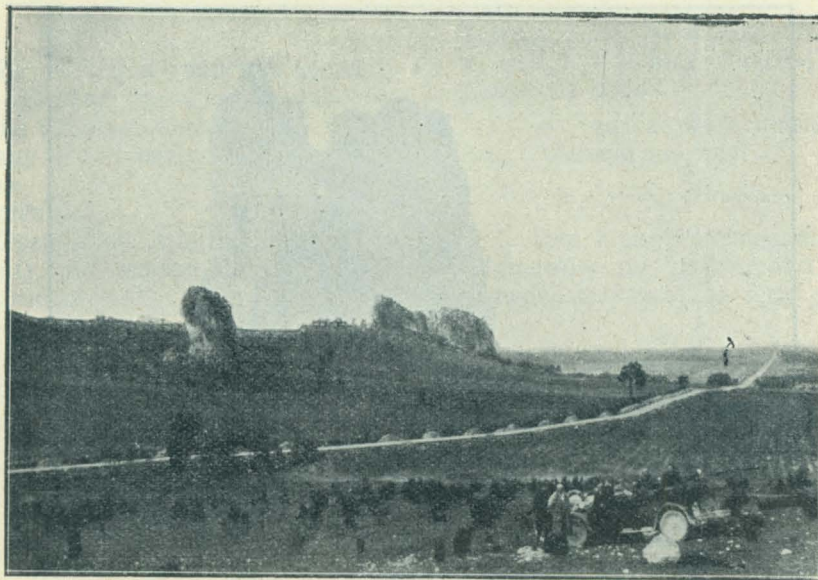
Mam nadzieję, że organizacja tegorocznego Raidu nie zostanie w tyle za organizacją ubiegłych naszych wypraw. Szczególnie, co się tyczy dwóch pierw-

szych raidowych etapów: Warszawa—Wilno i Wilno—Słonim, nadmienić muszę, że dzielni nasi automobilści, przybywający do celu całodziennych podróży, winni mieć świetnie przygotowany nocleg. Jeżeli tam bodaj o kwadrans chybi P. T. Intendentura, mogą się stać rzeczy nieobliczalne...

Naprzykład: kierowca zwali się na poduszki swej maszyny i zaśnie od razu snem kamiennym, nie wypiszący nawet kieliszka koniaku...



Rys. 222. Na sowieckiej granicy.



Rys. 223. Droga do Krzemieńca.

A trzeba wiedzieć, że nigdzie koniak tak nie smakuje, jak właśnie w Słoniemiu, który jest tylko o kilka procent brzydszy od Sieny—i o kilkaset procent droższy od Luxoru...

Słusznie, zresztą!

Mieliśmy bowiem w nieprawdopodobnym hotelu, zajmowanym tej nocy — zupełnie autentyczną kanalizację — w dodatku. Pomyślcie! funkcjonującą!

Inżynier Kauczyński rozplakał się jak mała dziewczynka, gdy się podzielił z nim tem odkryciem:

— Claridge—Hotel! Jak Boga Kocham!

Potem długo szumiały jakieś wodospady, jakieś srogi Niagara, jakieś bełkotące siklawy...

— Heroiczna idylla!

A potem—mogło być koło 1-ej w nocy—zasiedliśmy do wieczerzy.

Nie można powiedzieć, żeby załoga A. Daimlera była zmęczona... Nie można też jednak powiedzieć, żeby była zupełnie świeża...

Jeden z nas zamierzył się widelcem

w plasterkę szynki — i zamarł tak, w ruchu dopyć wdzięcznym, zapadłszy w nagły sen...

Panie usiłowały doprowadzić do jakiegoś takiego porządku koafiury, trochę potargane wskutek długiej jazdy — i nagle omdlały...

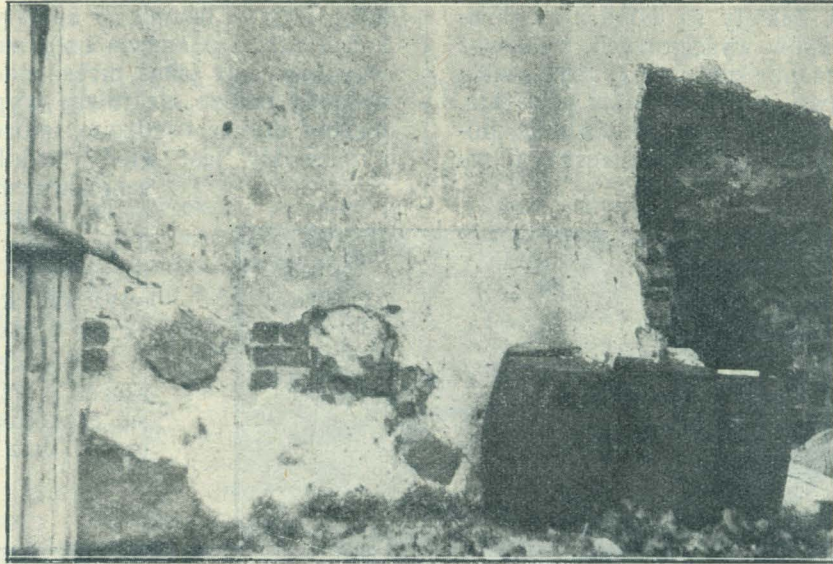
W którymś z dalszych pokoi jęły nagle sprężyny: to walił się na materac nasz nieoceniony Dzierliński, „Polski Dąb“, napewno wytrzymałszy od Pineckiego i Jaago, razem wziętych...

A potem rozległo się jakieś uniwersalne, nieartykułowane: „Dbrnc...“ — co miało zapewne oznaczać „dobranoc“ — i cała załoga A. Daimlera runęła do łóżek...

Jamnik „Morus“ oddawna już, oczywiście, chrapał.

W okna zaglądał słoniński księżyc, dwa razy większy od zwyczajnego — a nad niewypitemi szklankami herbaty, nad skromną szynką i Vermouthem — brzęczała samotna mucha-jedynaczka, zdumiona naszą wczesną wizytą...

— Djabli ich przynieśli do Słoniema!



Rys. 244. Ściana w Mirze, przed którą bolszewicy rozstrzelali polaków.

MARJAN KRYNICKI

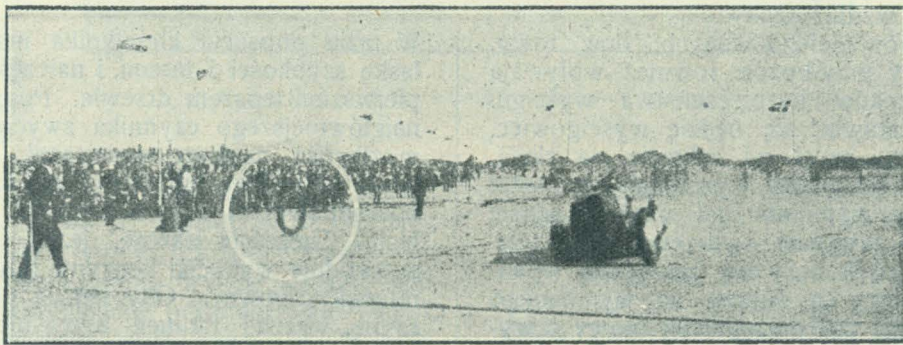
Wypadki w czasie wyścigów

BYC MISTRZEM kierownicy i faworytem każdego wyścigu — wielka to chwała i zaszczyt dla kierowcy. Nie jest jednak rzeczą łatwą zostać „asem“ kierowców wyścigowych i olśniewać widzów wirtuozją w technice jazdy, gdyż nad wyraz trudno panować nad rozszalałą z szybkości maszyną. Kierowca wyścigowy musi być człowiekiem o stalowych mięśniach i nerwach, o pewnej ręce i niezawodnym oku, bo najmniejsza niezręczność lub przeoczenie stać się może przy ogromnej szybkości samochodu w wyścigu powodem najstraszliwszych wypadków.

To też wszyscy kierowcy wyścigowi rekrutują się z pośród młodych, zdrowych i wspaniale zbudowanych ludzi i przez dłuższy czas trenują się w technice jazdy wyścigowej, którą doprowadzają do perfekcji, nieznaną zwykłemu śmiertelnikowi, a jednak...

Człowiek stworzył szybkość, lecz jej dotychczas nie potrafił opanować. Szybkość na ziemi nigdy nie była i prawdopodobnie nigdy nie będzie bezpieczną,

i człowiek, bezsilny, stać musi w obliczu tragedii, jakich teatrem są nierzadko wyścigi samochodowe. Z pod szczątków rozbitej maszyny wydobywane są zeszecone straszliwie zwłoki kierowców, a mierzadko i widzów, którzy przed chwilą z zajęciem śledzili przebieg wyścigu.



Rys. 225. Wyskoczenie opony w czasie biegu.

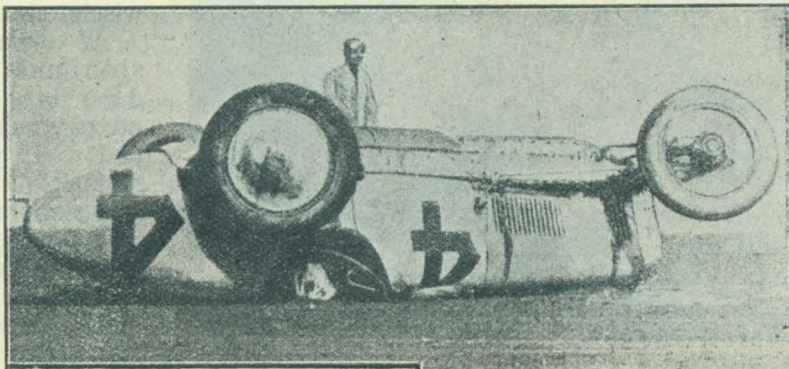
sie tylko rozbięciem samochodów, a w najgorszym razie poraniem kilku osób.

Myśl ludzka pracuje usilnie nad stworzeniem samochodu, któryby zapewniał bezpieczeństwo przy największej nawet szybkości. Niepodobna jest walczyć z plagą wypadków wyścigowych bez dokładnego poznania ich przyczyn, które — jak dalej zobaczymy — są,

Tak smutne sceny nie są, na szczęście, bardzo częste, dzięki właśnie doskonałemu doborowi i solidnemu wyszkoleniu kierowców wyścigowych, którzy w trudnych sytuacjach potrafią ratować życie swoje i bliźnich. Dlatego też większość często w przebiegu wyścigów zachodzących wypadków kończy

niestety, bardzo liczne. Najogólniej powiedzieć można, że zarodek niebezpieczeństwa tkwi w każdym z trzech czynników, składających się na wyścig, to znaczy w torze, samochodzie i kierowcy. Zarówno trudny tor, jak popsucie się mechanizmu samochodu oraz niezręczność kierowcy stać się mogą przyczyną nieszczęścia. Kolejno omówimy te przyczyny.

Jeżeli śledzić będziemy za przebiegiem różnych wyścigów, to zauważymy łatwo, że największa ilość wypadków przypadnie w wyścigach, rozegranych na zamkniętych torach szosowych, posiadających liczne płaskie i ostre krzywizny. Zakręty są jedną z najgłówniejszych przyczyn wypadków wyścigowych, ponieważ siła odśrodkowa, działająca na skręcającą ze zbyt wielką szybkością maszynę, łatwo może wyrzucić ją z toru. To też, na przykład, na sycylijskim torze Madonie, posiadającym półtora tysiąca zakrętów na przestrzeni stu



kilometrów, nie było jeszcze wyścigu, któryby minął bez wypadku, a natomiast w wyścigach, rozgrywających się na odcinkach prostej, pozbawionej zakrętów szosy, wypadki należą do rzadkości.

Tory szosowe, poza zakrętami, posiadają jeszcze wiele niedogodności, mogących drobnie nawet uchybienie kierowcy zamienić w sytuację poważną. Szosa jest przede wszystkim zbyt wąska na to, aby się na niej mogły bezpiecznie mijać samochody w tempie wyścigowym. Poza tem ciągnące się wzdłuż szosy szeregi drzew i słupów telegraficznych, oraz rowy, kamienie lub też skały przydrożne również wpływają na pogorszenie warunków bezpieczeństwa wyścigu. Znacznie gorzej przedstawiać się będzie wyścigowemu, którego siła odśrodkowa rzuci na zakręcie na skałę, drzewo lub do rowu, niż gdyby wyrzucony on został na płaszczyznę. Przy wymijaniu na wąskiej szosie łatwo może kierowca zawadzić o drzewo, słup telegraficzny lub kamień, co kończy się zazwyczaj wpadnięciem do rowu, albo, co gorsze, na wymijanego współzawodnika. Niema zaś najzupełniej mowy o wymijaniu się na płaskim zakręcie szosy, gdyż katastrofa jest w tym wypadku nieunikniona.

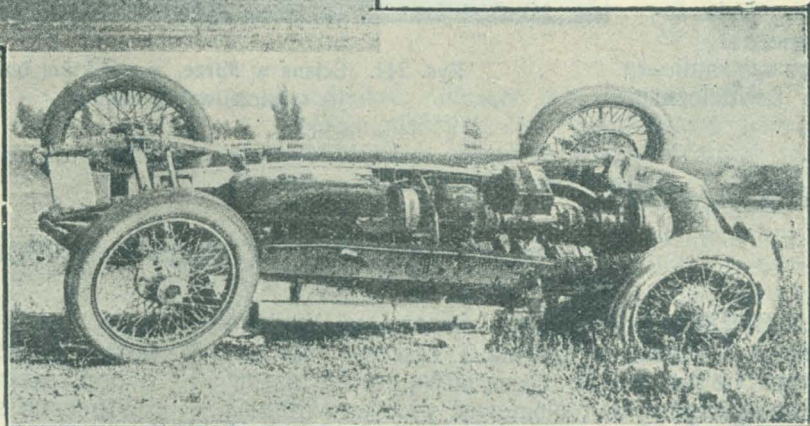
Znacznie lepsze warunki bezpieczeństwa przedstawiają specjalnie budowane tory wyścigowe, to też na autodromach wypadki nie są na porządku dziennym i zdarzają się tylko w razie popsucia maszyny lub w bardzo niezwykłych okolicznościach.

Samochody, biorące udział w wyścigach, są zazwyczaj tak dobrze przygotowane i skonstruowane, że poważniejsze popsucia się mechanizmu, mogące spowodować katastrofę, zachodzą bardzo rzadko. Najczę-

ściej zdarzającym się uszkodzeniem maszyny, nie powodującym zwykle poważniejszych następstw, jest pęknięcie opony. Jeżeli przytrafi się ono na prostej, to powoduje tylko utratę równowagi maszyny, którą dobry kierowca momentalnie może opanować. Gorzej jest znacznie, gdy opona pęknie na zakręcie; w tym wypadku cudem tylko udaje się kierowcy utrzymać maszynę na torze—zazwyczaj kończy ona w rowie lub na drzewie przydrożnym.

Z innych mechanizmów samochodu najczęściej ulegają zepsuciu te, które najintensywniej pracują, a więc koła, resory, hamulce i aparaty kierownicze. Rozbicie koła (także i pęknięcie osi) nastąpić może tylko po wpadnięciu na jakąś przeszkodę. Z kołami zdarzają się niekiedy bardzo efektowne wypadki. Mianowicie koło, niezbyt dobrze osadzone, może odkręcić się w biegu, i niezwykle jest wtedy widok: leci ono bowiem za samochodem, a natrafiwszy na kamień, wyskakuje wysoko w górę. Tego rodzaju wypadek dostarcza przyjemnej emocji tylko widzowi, gdyż dla kierowcy może on mieć skutki opłakane.

Powodem najstraszliwszych, na szczęście rzadkich wypadków stają się uszkodzenia aparatów kierowniczych oraz hamulców samochodu.



Rys. 226. Typowy wypadek samochodowy.

W razie popsucia kierownika maszyna zdana jest na łaskę szybkości i terenu, i najczęściej druzgocznie się na pierwszym lepszym drzewie. Popsucie hamulców, tego najgłówniejszego czynnika zwycięstwa, powoduje niemożliwość nagłego zmniejszenia szybkości samochodu przed krzywizną lub mijaniem i czyni zeń igraszkę siły odśrodkowej. I w tym wypadku samochód ulega rozbiciu. Szczęście jeszcze, jeżeli rozbicie maszyny nie spowoduje wybuchu benzyny, gdyż wtedy można nieść ratunek kierowcy. Gdy jednak płomień obejmą maszynę, wszelki ratunek bywa niemożliwy, i kierowca życiem przyplaca katastrofę.

Zdarza się niekiedy, że po zderzeniu z jakąś przeszkodą kierowca zostaje wyrzucony z samochodu. I w tym wypadku los jego nie jest godny zazdrości. Wskutek znacznej szybkości samochodu, po gwałtownym jego zatrzymaniu kierowca wylatuje z tak wielką siłą, że, spadając, jeśli nie zabije się na miejscu, to w każdym razie ponosi ciężkie obrażenia.

Mniej lub więcej szczęśliwe zakończenie wyścigu zależne jest również od warunków atmosferycznych. Zmoczony deszczem tor przedstawia znacznie większe

niebezpieczeństwo dla kierowców, niż tor suchy, przy zmniejszonym bowiem tarcia silniejsze są skutki działania siły odśrodkowej, a zwykłe zahamowanie doprowadzić może do wywrócenia wozu.

Nawet na autodromach wyścigi podczas deszczu stają się niebezpieczne, gdyż skutkiem zmniejszonego tarcia przewyższone krzywizny nie są lepsze od płaskich, a nawet łatwiej spowodować mogą poślizgnięcie się samochodu.

Nietrudno przewidzieć, że skutki wypadków wyścigowych będą mniej straszne u doskonale wyszko-

lonego i wypraktowanego „mistrza kierownicy“, niż u nowicjusza, który w trudnej sytuacji niezręcznym zwrotem wiele może sobie zaszkodzić.

Mimo jednak wspaniałej techniki jazdy kierowców wyścigowych, wypadki są nieuniknione i ofiarą ich padają często najszlachetniejsi jeźdźcy. Nie odstrasza to jednak innych miłośników sportu samochodowego, których dziesiątki ubiegają się nadal w każdym wyścigu o zaszczyt zwycięstwa. Bo kto raz zaznał rozkoszy szybkości, ten zawsze tęsknić do niej będzie, choćby miał sobie zgotować tem zgubę.

KRONIKA

Konkurs 5 litrów benzyny. Konkurs oszczędności, polegający na przebyciu jaknajwiększej przestrzeni z zapasem 5 litrów benzyny, przy szybkości średniej 40 klm/g., został zorganizowany po raz szósty w dniu 31 maja na torze Ferté Bernard, przynosząc następujące wyniki: Samochody siedmiomiejscowe: 1. Drouin (La Licorne) 69 klm. 260 m. — Samochody sześciomiejscowe: 1. Collomb (La Licorne) 71 klm. 232 m. — Samochody pięciomiejscowe: 1. Brion (Citroën) 99 klm. 576 m.; 2. Engoulevent (Ford) 60 klm. 760 m. — Samochody czteromiejscowe: 1. Merillon (Renault) 114 klm. 548 m.; 2. Toulleron (Renault) 114 klm. 248 m. — Samochody trzymiejscowe: 1. Masson (Citroën) 103 klm. 576 m. — Samochodziki czteromiejscowe: 1. Morillon (Peugeot) 131 klm. 492 m.; 2. Houszaye (Peugeot) 110 klm. 148 m. — Samochodziki dwumiejscowe: 1. Pedexés (Amilcar) 149 klm. 864 m.; 2. Remoncol (Citroën) 99 klm. 276 m. — Cyclocary 750 cm³: 1. Pitard (Peugeot) 79 klm. 232 m.

Zawody w Montlhery. Oficjalne otwarcie autodromu Montlhery na sezon 1925 r., nastąpiło w dniu 17 maja. Wyścig otwarcia, rozegrany na przestrzeni 500 klm. w dwóch okrążeniach toru, dostępny był dla samochodów półtoralitrowych. Stanęło do wyścigu 16 maszyn: 3 Talbot, 2 Thomas Special, 2 B. U. C., 2 Salmson, 3 La Perle, 2 Jean Gras, 1 Eldridge Special i 1 Collet Anzani.

Jak było do przewidzenia wyścig wygrały bezkonkurencyjnie trzy fenomenalne półtoralitrowki Talbot, kończąc go w następującym porządku:

1. Duller (Talbot). 3 : 11 : 45. 156 klm. 453 m/godz.
2. Conelli (Talbot). O długość maszyny.
3. Seagrave (Talbot). O 12,5 kilometra.

Z pozostałych samochodów trzy tylko zdołały dojść do celu, w ogromnej odległości za Talbotami. Eldridge na Eldridge Special został wyprzedzony przez Dullera o 50 klm., Henny de Joncy na Jean Gras o 125 klm. i Bucciali na B. U. C. o 130 klm.

Po wyścigach odbył się start jednomiejscowego, angielskiego samochodu marki A. C., którego kierowca,

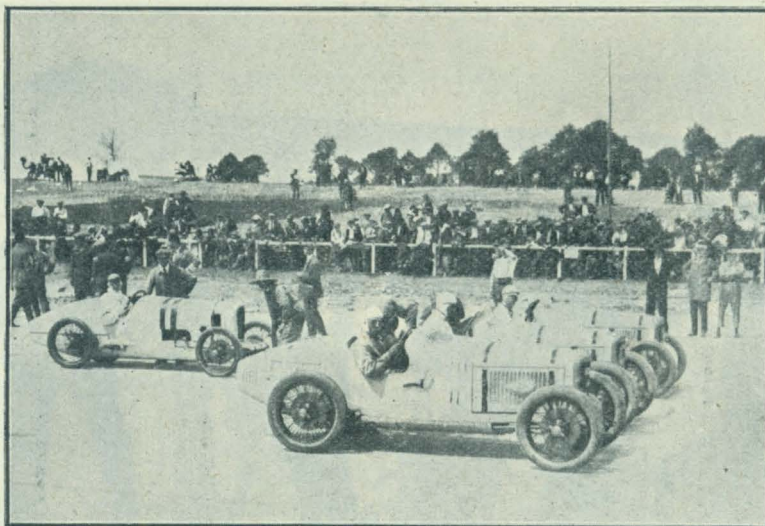
Gilett, sam prowadząc maszynę przez 24 godziny, zdołał osiągnąć

Nowy rekord światowy w jeździe 24-godzinnej. Mianowicie przebył on w ciągu 24 godzin przestrzeń 3137 klm. 079 metrów, z szybkością średnią 130 klm. 711 m/godz., bijąc rekord, ustanowiony w roku zeszłym przez Martina i Grosa na samochodzie Bignan, wynoszący 2986 klm. 807 metrów.

Gilett pobił poza tem w ciągu swej jazdy następujące rekordy światowe szybkości: 2000 klm. w 15:17:44; 2500 klm. w 19:5:02; 3000 kilometrów w 22:56:57¹/₅; 2000 mil ang. w 24:35:38³/₅.

W dniu 11 maja, inż. Gartfield pobił na torze Montlhery, na 40-konnym samochodzie Renault, trzy rekordy światowe szybkości: w 3 godziny przebył on — 509 klm. 857 m.; w 6 godzin przebył — 945 klm. 397 m.; 500 klm. przebył w 2:56:40,24.

W wyścigach na wzniesieniu Brno-Sobesice koło Pragi, zorganizowanych w dniu 10 maja na przestrzeni 3500 metrów, najlepszy czas dnia, 2 m. 42 s., osiągnął Junek na samochodzie Buggatti. Najlepszy czas motocyklistów, 2 m. 45 s., wykazał Kucka na Brough Superior.



Rys. 227. Start 3 Talbotów w Linas-Monthery.

Zawody motocyklowe w Baden, zorganizowane przez Zjednoczenie Motocyklistów Austrii w dniu 10 maja, przyniosły wyniki następujące:

Motocykle 175 cm.³ (10 klm.): 1. Gayer (Alegor) 8 m. 45,5 s. — Motocykle 250 cm.³ (10 klm.): 1. Gall (New Imperial) 7 m. 53 s.; 2. Pukker (New Gerard) 7 m. 58 s. — Motocykle 350 cm.³ (10 klm.): 1. Kodrie (A. J. S.) 6 m. 58,9 s. — Motocykle 500 cm.³ (10 klm.): 1. Karner (Sunbeam) 7 m. 0,5 s.; 2. Jellinek (Sunbeam) 7 m. 6,8 s.; 3. Mayer (Frera). — Motocykle 1000 cm.³ (10 klm.): 1. Schmid (Brough Superior) 6 m. 48,3 s.; 2. Dirlt (Zenith) 6 m. 57 s.; 3. Karner (Sunbeam). — Wielka nagroda m. Baden (50 klm.): 1. Karner (Sunbeam) 35 m. 30,5 s.; 2. Jellinek (Sunbeam) 35 m. 32 s.; 3. Mayer (Frera). — Mistrzostwo dolnej Austrii (50 klm.): 1. Schmid (Brough Superior) 33 m. 29 s.; 2. Dirlt (Zenith) 33 m. 50,3 s.; 3. Karner (Sunbeam) 34 m. 26,3 s.

Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Lyonńskiego Klubu motocyklowego, rozegrały się w dniu 17 maja na torze Saint André de Corcy, przynosząc następujące wyniki:

Motocykle 175 cm.³ (225 klm.): 1. Perrotin (Terrot) 2:59:19⁴/₅; 2. Hommaire (Monet Goyon) 3:01:17⁴/₅.—
Motocykle 250 cm.³ (270 klm.): 1. Durand (Terrot) 3:26:56; 2. Garot (Terrot) 3:31:23³/₅.—
Motocykle 350 cm.³ (315 klm.): 1. Marc (Alcyon) 3:32:30.—
Motocykle 500 cm.³ (360 klm.): 1. Richard (Peugeot) 3:26:22²/₅; 2. Francisquet (Sunbeam) 3:27:22²/₅.—
Motocykle z wózkiem 350 cm.³ (90 klm.): 1. Cox (B. S.A.) 1:11:2³/₅; 2. Convert (D.F.R.) 1:21:32³/₅; 3. Benet (Ultima); 4. Billion (Ultima); 5. Rolly (Magnat Debon).—
Motocykle z wózkiem 600 cm.³ (120 klm.): 1. Dôme (Sarolea) 1:42:45⁴/₅; 2. Savioz (Koehler Escoffier) 1:44:25²/₅; 3. Dorel (Ultima).—
Cyclocary 500 cm.³ (165 klm.): 1. Violet (Sima Violet) i Doré (Sima Violet) 2:06:08⁴/₅.

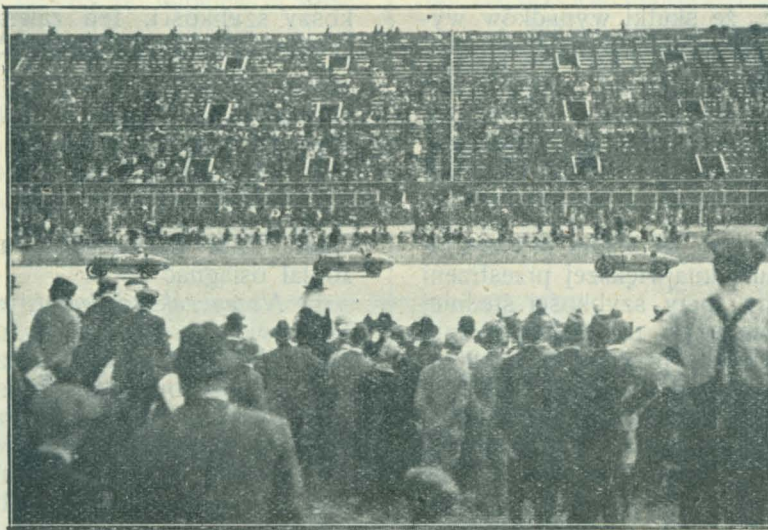
Wyścigi Solitude. Na torze Solitude koło Stuttgartu, rozegrano w dniu 17 maja klasyczne wyścigi dla motocykli (Mistrzostwo Niemiec 1925 r.) oraz dla samochodów, o wynikach następujących:

Motocykle 120 cm.³ (67 klm.): 1. Zick (Puch) 1:04:02.—
Motocykle 175 cm.³ (67 klm.): 1. Gradel (Abako) 1:04:41.—
Motocykle 250 cm.³ (67 klm.): 1. Stelzer (B. M. W.) 49 m. 32 s.—
Motocykle 350 cm.³ (89 klm.): 1. Bussinger (A. J. S.) 1:58; 2. Kugler (Hardy).—
Motocykle 600 cm.³ (89 klm.): 1. Schwamberger (Norton) 1:14:11; 2. Ell (Imperia); 3. Brudes (Victoria).—
Motocykle z wózkiem 600 cm.³ (89 klm.): 1. Imbolz (Harley Davidson) 1:11:09.—
Samochody 8 M. K. (89 klm.): 1. Rosenberg (Benz) 1:14:07; 2. Czerniak (Czerniak); 3. Kordewan (Stoewer); 4. Broblenski (Dürkopp).—
Samochody 9 M. K. (89 klm.): 1. Biesenberger (Lancia) 1:18:38.

Biesenberger po wyścigu uległ nieszczęśliwemu wypadkowi (wywrócenie wskutek poślizgu), który spowodował jego śmierć na miejscu.

W dorocznych wyścigach na wzniesieniu Ries koło Grazu, zorganizowanych w dniu 17 maja przez Automobilklub w Steiemark na przestrzeni 5 klm., osiągnięto następujące wyniki:

Motocykle 250 cm.³: 1. Sandler (Puch) 4 m. 47,6 s.—
Motocykle 350 cm.³: 1. Janauschek (Chater Lea) 3 m. 56 s.—
Motocykle 500 cm.³: 1. Wimpfen (Scott) 5 m. 4,6 s.—
Motocykle 1000 cm.³: 1. Schmid (Brough Superior) 2 m. 26,4 sek. (rekord).—
Motocykle z wózkiem 1000 cm.³: 1. Meyer (Brough Superior) 4 m. 31 s.—
Samochody tur. 3000 cm.³: 1. Langer (Fiat) 3 m. 45 s.—
Samochody sport. 5000 cm.³: 1. Hansal (Steyr) 3 m. 37 s.—
Samochody sport. 3000 cm.³: 1. Malberg (Austro Daimler) 3 m. 30,2 s.—
Samochody sport. 1100 cm.³: 1. Malsassine (Salmson) 4 m. 44 s.—
Samochody wyśc. 3000 cm.³: 1. Rützler (Steyr) 3 m. 29,6 s.



Rys. 228. Bieg 3-ch Talbotów: 1-szy Seagrave, 2-gi Duller, 3-ci Conelli.



Rys. 229. Po biegu Conelli uległ nieszczęśliwemu wypadkowi wskutek poślizgnięcia się przy szybkości 170 klm. na godzinę. Wóz się przewrócił, raniąc ciężko kierowcę.

„Rickennbacker“, Marmon, Pierce i Studebaker, zaś z mniejszych wozów 2-u osobowych i 5-cio osobowych tylko samochody fabryki „Gray Motor Corporation“. Te ostatnie osiągnęły pierwszą nagrodę za precyzję i wytrzymałość resorów oraz nadzwyczajną wytrzymałość ram podwozia takowych.

Jeneralnym reprezentantem na całą Rzeczpospolitą Polską samochodów fabryki „Gray“, jest p. K. S. Rymowicz, ul. Nowowiejska 22. Tel. 232-71 i 511-11.

IV Salon samochodowy w Barcelonie był otwarty od 20 maja do 1 czerwca. W wystawie brało udział około 200 firm, w czym 80 fabryk samochodowych.

Dalsze zapisy do tegorocznych zawodów. Królewski automobilklub Belgji przyjął zapisy trzech samochodów Nagant, dwóch Sara i jednego Salmson do wyścigu o Wielką Nagrodę Belgji, oraz jednego samochodu Diatto do Wielkiej Nagrody Europy.

Z ostatniej wystawy samochodowej w Detroit USA. Pisma fachowe zagranicy donoszą, iż w tym roku na wystawie w Detroit wyróżniły się wozy osobowe 6-0 i 7-mio miejscowe tylko produkcji fabryki

Nowy rekord lotniczy. Lotnik włoski, komendant Bernardi, pobił w dniu 8 maja, na samolocie Fiat z silnikiem Hispano Suiza 300 M. K., rekord światowy szybkości na przestrzeni 500 klm. z obciążeniem 250 kg., rozwijając szybkość średnią 264 klm./g.

W wyścigach na wzniesieniu „siedemnastu zakrętów“, zorganizowanych przez Francuski Klub Motocyklowy w dn. 21 maja, najlepszy czas dnia osiągnął Divo na ośmiolitrowym samochodzie wyścigowym Delage.

Węgierskie „Tourist Trophy“. Drugie węgierskie „Tourist Trophy“ motocyklowe, rozegrane zostało w dn. 17 maja koło Budapesztu. Wyniki są następujące: Motocykle 175 cm.³ (280 klm.): 1. Pulz (Sunbeam) 4:35:52. — Motocykle 500 cm.³ (280 klm.): 1. Delmar (Sunbeam) 4:12:16. — Motocykle pow. 500 cm.³ (280 klm.): 1. Hild (Scott) 4:39:44.

XVII Salon samochodowy w Pradze był otwarty między 11 a 19 kwietnia, ciesząc się wielkim zainteresowaniem firm samochodowych i fachowców oraz znaczną frekwencją publiczności.

Wyścigi samochodowe w Targa Florio i Coppa Florio. Dnia 3 maja odbył się dorocznym zwyczajem wyścig samochodowy w Targa i Coppa Florio (Włochy). — Frekwencja naogół słaba, gdyż startowało zaledwie 13 wozów w tem 7 wozów włoskich, 4 Peugeot, 2 Tatra.

Jak nam komunikują, wszystkie wozy, za wyjątkiem 1 Chiribiri miały magneta Bosch'a, przyczem oczywiście, jak zwykle nagrody uzyskały wozy z magnetami Bosch'a.

I na to trzeba aż 600 koni! Łódź motorowa firmy Teaser z silnikiem mocy 600 K. M., sterowana przez R. M. Hoytsa, przebyła w dn. 20 maja przestrzeń 224 kilometrów, dzieląc New York od Albany, w czasie 2 g. 40 min., wykazując rekordową szybkość średnią 83 klm. 869 m/godz.

Wypadki uliczne w Londynie. W przeciągu kwietnia zdarzyło się na ulicach Londynu 17810 wypadków, w czem 183 śmiertelne. Samochody ciężarowe stały się przyczyną śmierci 67 osób, prywatne samochody osobowe 42, autobusy 38, taksometry 29, tramwaje 5 i motocykle 2.

Zmiany w czeskim przemyśle samochodowym. Zakłady Skoda w Pilźnie nabyły fabrykę samochodów Laurin Klement, w której nadal wyrabiane będą samochody. Pilzeńskie fabryki Skody produkować będą tylko silniki lotnicze.

Nadzwyczajny rozwój przedsiębiorstw Forda. Towarzystwo motorów Forda w ostatnich 20-tu latach z zupełnie małego zaczątku rozwinęło się do jednego z największych przedsiębiorstw przemysłowych świata. Jak się dowiadujemy z wiarogodnego źródła, przedsiębiorstwo to zatrudnia około 180 tysięcy pracowników, którzy w 1924 roku otrzymali jako wynagrodzenie olbrzymią dla naszych pojęć sumę 253,001,528 dolarów, t. j. więcej, niż ćwierć miljarda dolarów w jednym roku.

Ford produkuje obecnie dziennie 7,000 sztuk samochodów osobowych i ciężarowych, t. j. więcej lub też tyle, ile cały pozostały przemysł samochodowy. W Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie najpoważniejsze okręgi są zasiane fabrykami Forda i prócz tego w 14 innych krajach dymią kominy tego olbrzymiego przedsiębiorstwa.

By w planowanej dziennej produkcji nie być zależnym od obcych dostawców materiałów surowych, towarzystwo Forda ma własne kopalnie żelaza, węgla,

wielkie piece, wytwórnie siły, obróbki drzewa, fabryki szkła i t. p., a nawet własne połączenia kolejowe i statki parowe. Olbrzymie przemysłowe statki i okręty Forda rozwożą gotowe samochody i części takowych we wszystkich kierunkach świata.

Zakłady Forda od roku 1903 do 1923 wypuściły w świat zgórą jedenaście milionów samochodów. Jak produkcja szybko postępowała naprzód, najlepiej wskazuje poniższa tabela wytwórczości fabryk Forda:

W roku	Wykonano samochodów osob. i cięż.	Traktorów	Samochodów „Lincoln“
1903	195		
1904	1.513		
1905	1.695		
1906	1.599		
1907	8.759		
1908	6.181		
1909	10.660		
1910	19.051		
1911	34.979		
1912	76.150		
1913	181.951		
1914	264.972		
1915	283.161		
1916	534.108		
1917	785.433	254	
1918	708.355	34.167	
1919	939.434	57.290	
1920	1.074.336	70.955	652
1921	1.013.958	36.761	2.249
1922	1.351.333	68.985	5.505
1923	2.090.959	101.898	7.825

TALIZMAN SAMOCHODOWCA



Avez-vous l'AUTOCATALOGUE

NA ROK
1925



?



NAJKOMPLETNIJSZY I NAJWIĘKSZY INFORMATOR FRANCUSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

Niezbędny dla każdego zawo-
dowca, kupca branży samocho-
dowej i sportmana.

Podaje adresy wszystkich firm
samochodowych, karoseryjnych,
motocyklowych, motorowych, ro-
werowych, akcesoryjnych, pism
i wydawnictw i t. d. całej Fran-
cji, oraz dane techniczne wszyst-
kich dawnych i obecnych samo-
chodów francuskich.

Wielki tom w oprawie płóciennej—15 zł. franco,
wskazany adres, płatny przy zamówieniu.

Zamówienia przyjmuje: Administr. „AUTA“
WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6.

Kto nie zna dzie-
sięciu przykazań???



„THE ARISTOCRAT OF SMALL CARS”

Ten niema pojęcia o najwykwint-
niejszych, najoszczędniejszych, naj-
mocniejszych, arystokratycznych
samochodach amerykańskiej fabryki

GRAY Motor Corporation U.S.A.

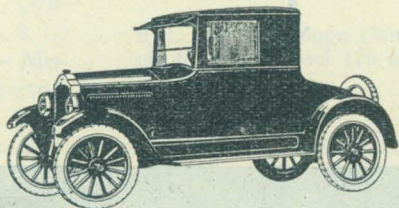
TORPEDO, LANDOLET, LIMOUSINE I PODWOZIA

Które to samochody osiągnęły I-szą nagrodę na międzynarodowych wystawach za oszczędność w zużyciu benzyny,
za piękność linii ich budowy, za szybkość w biegu i za nadzwyczajną wytrzymałość resorów i ramy podwozia.

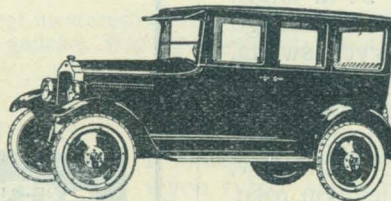
JENERALNY REPREZENTANT
NA RZECZPOSPOLITĘ POLSKĄ

K. S. RYMOWICZ i S-ka w Warszawie
(Biurove godziny 10 do 1 i od 4 do 6-ej)

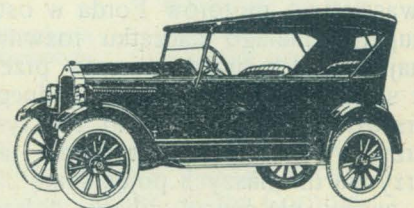
UL. NOWOWIEJSKA Nr. 22
TELEFONY №№: 232-71 i 511-11



THE GRAY COUPE



THE GRAY SEDAN



THE GRAY TOURING

**P. S. Kto dba o oszczędność i swój własny grosz!!! Ten niech pamięta zawsze o wszechświatowym
wynalazku angielsko - francuskim „MONDIAL ECONOMISEUR d'ESSENCE pour Automobiles et tous moteur a Essence”.**

Jest to płyn chemiczny, który się dodaje do benzyny, nafty, benzolu, oraz ropy naftowej w celu za-
oszczędzenia takowych przy ich zużywaniu. Płyn ten zaoszczędza do 30% użycia powyższych materia-
łów pędnych i jednocześnie oczyszcza wszystkie przewody rurkowe, a także zwiększa szybkość do 30%.

Przedstawicielstwo jeneralnej reprezentacji „Mondial Economiseur d'Essence“ posiada na całą Rzeczpospolitą Polską firma:

K. S. RYMOWICZ i S-ka, w Warszawie, ul. Nowowiejska № 22, telefony: № 232-71 i 511-11.

Bosch

W wyścigu samochodowym
z dnia 17 maja 1925 r.
pod Serockiem

STARTOWAŁO 90% WOZÓW

ZE ŚWIECAMI
B O S C H ' A

W S Z Y S T K I E
N A G R O D Z O N E W O Z Y M I A Ł Y
Ś W I E C E B O S C H ' A

Zwracajcie uwagę
na firmę
ROBERT BOSCH
i na jej markę.



Jeneralne

Przedstawicielstwo na Polskę

I. KESTENBAUM

WARSZAWA, UL. WILCZA Nr. 29

Telef. 170-87

ZAKŁADY WULKANIZACYJNE
OPON I WEŻY SAMOCHODOWYCH

WUL-GUM

Właściciel ANTONI KWIATKOWSKI

POZNAŃ, WIELKIE GARBARY 8. TEL. 18-64.

FILJA: OSTRÓW (Wlkp.), WROCŁAWSKA 11. TEL. 142.

PNEUMATYKI, BENZYNA, OLIWA, SMARY, AKCESORJA STAŁE NA SKŁADZIE

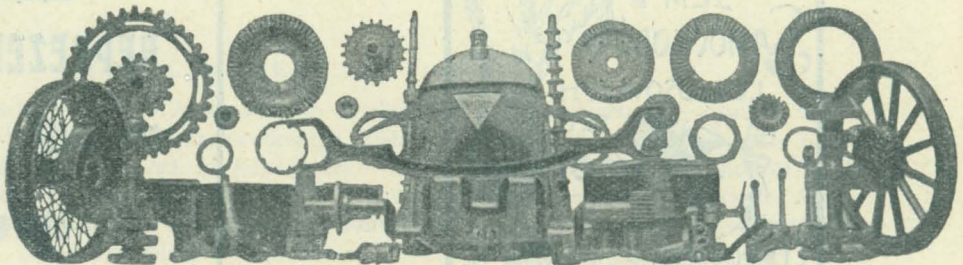
SPECJALNY ODDZIAŁ DLA AUTO-ELEKTROTECHNIKI.

J. ADAMCZEWSKI

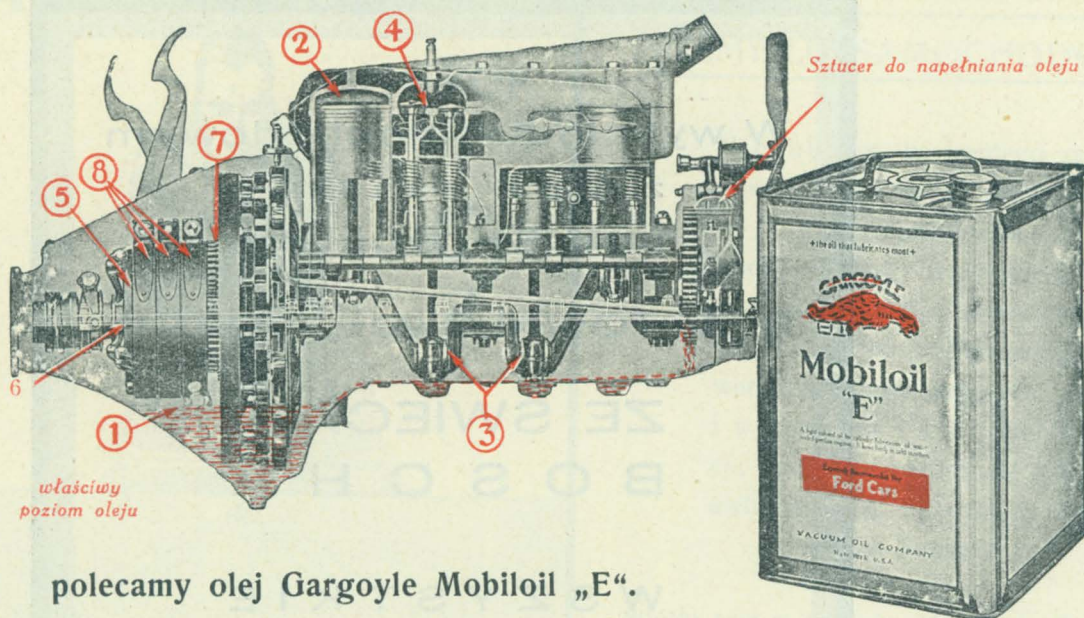
WARSZAWA

Nowy Świat 12 Telefon 265-36

Części zamienne do samo-
chodów różnych marek.



Dla samochodów „FORD'a“



polecamy olej Gargoyle Mobiloil „E“.

1. Ponieważ **GARGOYLE MOBILOIL „E“** posiada właściwą konsystencję i będzie natychmiast przeciekać, gdy poziom jego osiągnie wierzchniego brzegu. — Unika się więc przepelniania i stąd wynikających przykrych skutków.
2. Ponieważ **GARGOYLE MOBILOIL „E“** nie pozostawia osadu; ilość więc zwęglonych pozostałości w cylindrach redukuje się do minimum.
3. Ponieważ **GARGOYLE MOBILOIL „E“** i w czasie zimowym jest na tyle ciekłym, że łatwo przenika do wszystkich ocierających się wzajemnie powierzchni i należycie je smaruje.
4. Ponieważ **GARGOYLE MOBILOIL „E“**, przepchnięty przez pierścienie tłokowe do komór wentylowych, zostaje tutaj albo całkowicie zużyty, albo wyparty, tak, że nie zanieczyszcza ani wentyli, ani ich przewodnic i siodełek.
5. Ponieważ **GARGOYLE MOBILOIL „E“** nawet w czasie zimowym umożliwia szybkie włączenie oraz wyłączenie sprzęgła, tak, że motor rusza z łatwością.
6. Ponieważ **GARGOYLE MOBILOIL „E“** łączy w sobie doskonałą smarność z ogromną ciekłością, wobec czego z łatwością pokrywa i faktycznie smaruje przenośnie nawet w najniepomyślniejszych warunkach klimatycznych.
7. Ponieważ **GARGOYLE MOBILOIL „E“** przedostaje się łatwo do łożyska i między przenośnie, które w samochodach „Ford“ są szczególnie dopasowane. Olej smaruje więc należycie wszystkie łożyska oraz przenośnie biegu.
8. Ponieważ używaniem **GARGOYLE MOBILOIL „E“** zapobiega się brząkaniu taśm popędowych „Ford“, o ile tylko to brząkanie nie jest wywołane nieprawidłowym ich ustawieniem.

U W A G A.

Wystrzegajcie się fałszyfikatów! Należy żądać jedynie **GARGOYLE MOBILOIL „E“** i zwracać uwagę, by na opakowaniu widoczną była firma i marka nasza ochronna „Gargoyle“.

Vacuum Oil Company S. A. Czechowice, p. Dziejzice.

Reprezentacja: WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.



Najtaniej ubezpiecza samochody!
Najszybciej wypłaca odszkodowania!
REPREZENTACJA WARSZAWSKA
TOW. UBEZP. „PATRIA” SPÓŁKA AKC.

Złota № 52

Telefon 35-23