

# 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 AFILIÉS

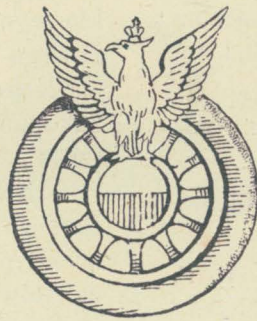
WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU.

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05  
(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05  
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

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

PRENUMERATA:

Rocznie . . . . .	20 zł.
Kwartalnie . . . . .	5 zł.
Zagranicą . . . . .	25 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$
2 i 3-cia okładka oraz za tekstem . . .	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście . . .	250	150	90	50	30
Wklejki . . . . .	300	180			

Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Automobilklub Polski (komunikaty). — Małopolski Klub Automobilowy (komunikat). — Kilka uwag o szkoleniu kierowców. *Zygmunt Borawski*. — Problem ruchu ulicznego w Warszawie (Dokończenie). *Mn.* — Przyczynek do ujednostajnienia typów samochodów w Polsce. *M. Dąbrowski*. — Urzędowe. — Muza w aucie. *Zdzisław Kleszczyński*. — Kronika. — Nowe książki. — Nowe mapy. — Z czasopism. — „Mała Tatra” w wszechrosyjskim raidzie 1925 r. — Ogłoszenia. — Rocznik 1925 r. (spis artykułów).



# 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.

#### KOMUNIKATY

##### Nadzwyczajne Ogólne Zebranie.

W dniu 2 grudnia 1925 roku odbyło się Nadzwyczajne Ogólne Zebranie Członków Automobilklubu Polski, na którym, po zatwierdzeniu sprawozdania rachunkowego za rok bieżący, jednomyślnie uchwalonem zostało pobranie od Członków Klubu

zł. 25 — tytułem dopłaty do składki 1925 r. oraz  
zł. 25 — tytułem zaliczki na składkę 1926 r.

Termin nadsyłania odnośnych wpłat, t. j. zł. 50, ustalono na dzień 15 grudnia r. b.

Sekretariat Klubu rozsyła jednocześnie do P. P. Członków odnośne cyrkularze, dołączając blankiety nadawcze P. K. O., z prośbą o łaskawe rychłe uregulowanie pomienionych opłat.

Zaznaczyć należy, że wielu Członków Klubu uiściło już wspomniane należności przed uchwaleniem ich przez Ogólne Zebranie.

##### Sekcja Odczytowa.

W środę dnia 25 listopada 1925 roku rozpoczęła działalność swoją Sekcja Odczytowa Automobilklubu Polski, odczytem inż. Eugenjusza Porębskiego: „Przyczyny nieszczęśliwych wypadków“.

Odczyt wywołał długotrwałą i ożywioną dyskusję, której wynikiem było wyznaczenie specjalnej komisji dla opracowania wzorów, broszur i plakatów propagandowych; propagandę bowiem uznano za najskuteczniejszy środek przeciwko szerzeniu się nieszczęśliwych wypadków.

##### T r y p t y k i.

Mając na względzie, że znaczna część Członków Klubu, wbrew przepisom, nie zwraca Klubowi po odbytej podróży kart III tryptyków zagranicznych, formalnie załatwionych, doręczając tylko karty II i III

do załatwienia i wywołując tem potrzebę przeprowadzenia obszernej korespondencji, Komitet Automobilklubu Polski polecił Sekretariatowi pobierać opłatę zł. 10 od każdego niezałatwionego tryptyku, co P. P. Członkowie zechcą wziąć łaskawie pod uwagę.

### Małopolski Klub Automobilowy

#### KOMUNIKAT

Jury Małopolskiego Klubu Automobilowego na posiedzeniu, odbytem w dniu 5 listopada b. r., ustaliło wyniki pierwszego raidu turystycznego samochodowego M. K. A., który odbył się w dniach 8—11 października b. r., na przestrzeni Lwów — Kraków — Zakopane — Morskie Oko — Szczawnica — Krynica — Lwów, w sposób następujący:

Nagrodę miasta Lwowa, przeznaczoną dla samochodu, który, prowadzony przez cały czas trwania konkursu przez jednego kierowcę, ukończy jazdę bez punktów karnych, względnie z największą ilością punktów dodatnich, — samochodowi Nr. 4 Lancia, prowadzonemu przez p. Kaplińskiego.

Nagrodę Komisji Sportowej M. K. A., przeznaczoną dla kierowcy gentlemiana, członka M. K. A., lub któregośkolwiek z klubów afiliowanych, który osiągnie najlepsze miejsce w ogólnej klasyfikacji ubiegających się o tę nagrodę, — p. Adamowi Kaplińskiemu.

Nagrodę p. A. Kaplińskiego, przeznaczoną dla kierowcy gentlemiana, członka M. K. A. lub klubów afiliowanych, który, prowadząc własny samochód, wykaze największą regularność jazdy na wszystkich etapach, — p. dr. Stefanowi Stenzlowi.

Nagrodę p. Albinowskiego, przeznaczoną dla kierowcy zawodowego, który uzyska najlepszą klasyfikację z pośród kierowców zawodowych, — kierowcy wozu Nr. 2 Citroën szoferowi Bortiatyńskiemu.

Nadto przyznało Jury M. K. A. wszystkim wozom, biorącym udział w pierwszym raidzie M. K. A., dyplom i plakietę honorową, zaś p. Zawidowskiemu specjalny dyplom za wysoce brawurową jazdę.

Bez punktów karnych przybyły wozy: wóz Nr. 4 Lancia p. Kaplińskiego z 18 punktami dodatnimi i wóz Nr. 6 Mercedes p. dr. Stefana Stenzla z 11 punktami dodatnimi.



ZYGMUNT BORAWSKI

## Kilka uwag o szkoleniu kierowców

**W** UWAGACH poniższych zajmować się będą kierowcami zawodowymi, t. j. tymi, którzy stale prowadzą i utrzymują samochód dla zarobku, a nie kierowcami przygodnymi lub właścicielami samochodów, którzy nazwani być mogą kierowcami „amatorami“.

Wyszkolenie amatorów nie nastęrcza specjalnych trudności, gdyż są oni zwykle ludźmi inteligentnymi i, chcąc się nauczyć prowadzenia samochodu, zawsze znajdują sposób skorygowania na własną rękę, nawet najgorzej prowadzonego, szkolenia.

Inaczej zupełnie przedstawia się sprawa z kierowcami zawodowymi, rekrutującymi się z ludzi półinteligentnych i często bez żadnego wykształcenia. Wyszko-  
lenie takiego materiału jeżeli jest postawionem źle, musi dawać złe wyniki, które wyrażą się w:

1) zbyt długim okresie szkolenia;

2) w mniej lub więcej poważnych brakach w posiadanych wiadomościach, a przez to w niemożności radzenia sobie w drodze;

3) w ilości spowodowanych przez kierowcę wypadków samochodowych;

4) w nadmiernym zniszczeniu maszyny, gum i w nadmiernym zużyciu materiałów pędnych.

Okres szkolenia ludzi mniej inteligentnych może być skróconym wtedy, gdy nauczyciel będzie umiał zastosować do nich odpowiednie metody i odpowiedni system, — trudno bowiem spodziewać się dodatniego rezultatu, gdy nauczyciel przytłoczy przyszłego zawodowca zbyt mądrymi słowami, często nawet dla ludzi inteligentnych niezrozumiałymi, gdy go będzie zmuszał do wysiadania godzinami bez ruchu i do wyobrażania sobie skomplikowanych organów maszyny na mocy szematów, wreszcie do zrozumienia działania maszyny przez asymilowanie nowych pojęć.

Zaznaczyć należy, że każde nauczanie prowadzonym być może przy pomocy operowania: pojęciami, wyobraźnią, wzrokiem i dotykiem.

Dotyk jest najprymitywniejszym i najpewniejszym źródłem poznania. Możemy to łatwo sprawdzić obserwując dzieci; ileż to razy trzeba dziecku powtarzać: „nie dotykaj, nie rusz“! Niemowlę już poznaje przedmioty otaczające przez dotknięcie wyciągniętą rączką, takie same postępowanie charakteryzuje ludzi dzikich; zresztą nietylko dzikich, gdyż każdy nawet najinteligentniejszy człowiek sprawdzić może na sobie, że więcej wierzy dotykowi niż wzrokowi.

Sprawdzenie czy za pomocą dotyku przedmiot został zapamiętany osiąga się przez rozróżnienie przedmiotów z zamkniętymi uczniami.

Wzrok przy dotyku odgrywa rolę pomocniczą, a jednocześnie służy jako pośrednik przy zastosowaniu nauczania zapomocą wyobraźni i pojęcia. Wzrok (obok słuchu i węchu) jest następnym źródłem poznania.

Sprawdzenie czy zapamiętało się wzrokowo wygląd przedmiotu uskutecznia się przez pokazanie danego przedmiotu lub jego części, nazwanie go i wyjaśnienie do czego służy (bez udziału dotyku).

Nauczanie przez wyobraźnię ma miejsce wtedy, gdy mówiąc o jakimś przedmiocie nauczyciel nie pokazuje go lub gdy uczniowie zamiast przedmiotu mają przed oczami tylko rysunek, fotografię lub szemat.

Przy patrzeniu na rysunek wyobraźnia musi rekonstruować przedmiot w jego wyglądzie realnym — z dwuwymiarowego zrobić trójwymiarowy. Przy patrzeniu na szemat wyobraźnia musi być zdolną do procesu syntetyzowania i upraszczania sobie wygląd uprzed-

miotu i, patrząc na szkielec przedmiotu, zdawać sobie sprawę z jego warunkowości, gdyż szkielec lub graficzne ujęcie funkcji jego ma wyobrażać sam przedmiot lub jego działanie.

Sprawdzenie nauczania przez działanie na wyobraźnię daje się przeprowadzić przez wprowadzenie wzroku i dotyku (np. „pokaż jak idą połączenia drutowe od magneto“) lub za pomocą wyrysowania przez ucznia szkicu szematu danego przedmiotu z pamięci. Nauczanie za pomocą nasuwania pojęć jest najwyższym stopniem nauczania. W wielu wypadkach pojęcia nie

wiążą się z przedmiotem realnym, (który można dotknąć, zobaczyć, powąchać itd.), ale z rzeczami, których sobie nawet wyobrazić plastycznie bez wprowadzenia analogji nie można (np. wolta amper itd.)—stąd nauczanie za pomocą pojęć jest dostępnem tylko przy pewnym dość wysokim ogólnym poziomie inteligencji, lub przy dużem obyciu się z danymi zjawiskami, np. elektrycznością. Sprawdzenie, czy nauczanie za pomocą wzbudzenia pojęć osiągnęło skutek, może być przeprowadzonym przy kontrolowaniu wiadomości ucznia jako powtórzenie usłyszanego od nauczyciela, lub przez wykazanie znajomości przedmiotu i jego funkcji

Z pobieżnego rozpatrzenia źródeł poznania wynikają następujące bezpośrednie i pośrednie konsekwencje co do szkolenia ludzi mało inteligentnych:

a) należy tak zorganizować szkolenie, by jak największą część wiedzy uczeń zdobywał przez palce (przez dotykanie), w mniejszym stopniu posługiwać się należy wzrokiem, a w jeszcze mniejszym wyobraźnią, a w najmniejszym pojęciami.

b) w tych wypadkach, gdy jest się zmuszonym



Rys. 401. Z osobliwości samochodowych 1925 r. Nowy model dorożki-cab, uruchomiony w Paryżu.



do operowania pojęciami (np. w wykładzie o elektryczności), należy w najszerszym zakresie operować zrozumiętymi i, plastycznie występującymi w wyobraźni, analogiami.

c) wykłady powinny być tak ułożone, by nie były tylko wkładem przedmiotu, lecz by jednocześnie rozwijały intelekt ucznia (kształciły jego sposób myślenia i wyobraźnię).

d) zainteresowanie przedmiotem nie osłabnie, jeżeli wykład prowadzonym będzie od rzeczy prostych i zrozumiałych ku coraz trudniejszym bez podreśnienia obecnych lub przyszłych trudności i pod warunkiem, że nie będzie się nigdy posuwało dalej, zanim rzeczy wyłożone w umyśle ucznia nie „ułożą się“ i, co sprawdzić można, z przyjemności, jaką znajduje on w opowiadaniu innym o zdobytej już wiedzy.

e) nigdy nie trzeba zapominać o powtarzaniu; powtarzać musi nauczyciel rzeczy trudniejsze podczas lekcji i kazać w tym czasie również powtarzać uczniom (lekcje winny być prowadzone raczej w formie dialogu niż wykładu); początek każdej lekcji musi być powtórzeniem pokrótce poprzedniej, a koniec jej poświęcony na streszczenie tego, co przed chwilą zostało wyłożone; co kilka lekcji stosować należy repetycję i skłaniać zdolniejszych uczniów do uprzystępniania wiedzy mniej pojętym poza lekcją.

f) podczas lekcji wszyscy uczniowie powinni być utrzymać w stanie skoncentrowanej uwagi na danym przedmiocie, a w tym ułatwi zadanie nauczycielowi stosowanie metody powtarzania, a pozatem stosowanie próbnego wykładu mniej pojętego ucznia, którego uzupełniać ma więcej zdolny itp.

g) nim się przejdzie do rzeczy trudniejszych należy przygotować do nich uczniów; tak więc, gdy się posiada plan prowadzenia pewnego wykładu przy stosowaniu szematów (np. elektryczność), należy wcześniej łączyć wykłady „poglądowe“ i „dotykowe“ z najprostszymi szematami (choćby przy nauczaniu o kolejności pracy w cylindrach).

h) nie należy wobec uczniów mniej inteligentnych zbyt wyraźnie oddzielać teorii od praktyki, okresów wykładów od okresów jazdy i pracy przy maszynie; przeciwnie, gdy uczeń posiadał ogólnikowe pojęcie o maszynie już powinien jeździć, gdy mu się mówi o systemie oliwienia niech maszynę smaruje, gdy wykład

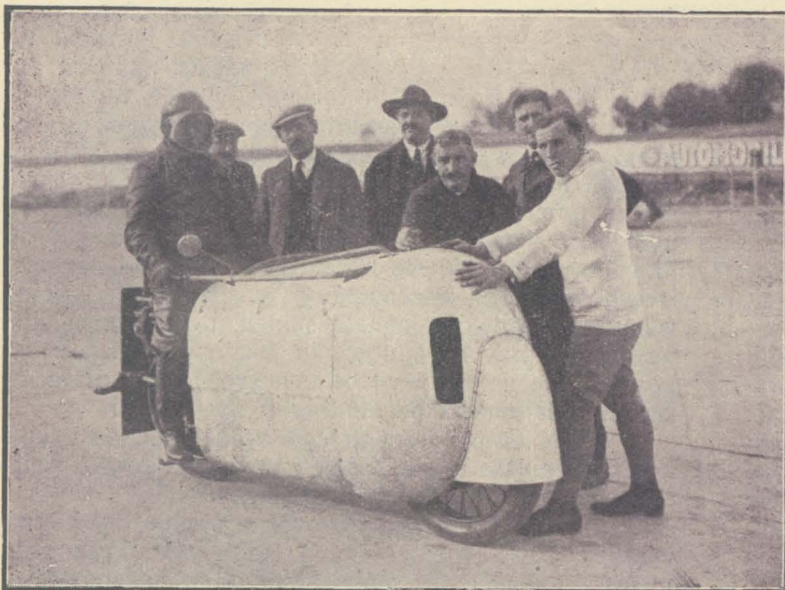
mu się o właściwościach metali niech jednocześnie pracuje w warsztacie przy imadle lub na obrabiarkach. W ten sposób każda zdobyta wiadomość powiąże się u niego bezpośrednio z praktyką tj. z osobistym doświadczeniem, co wyrobi w nim pewność siebie i zaradność.

By zadośćuczynić wszystkim tym wymaganiom należy:

- 1) by nauczyciele byli dobrymi pedagogami,
- 2) by system nauki pozwalał uwzględnić warunki wyżej wyszczególnione,
- 3) by szkoła posiadała dostateczną ilość instruktorów i zbiór odpowiednich modeli, oraz dostateczną ilość samochodów do jazdy.

Co do punktu 1) a częściowo i 2) dałoby się nadmienić, że należy w minimalnym stopniu stosować naukę kolektywną, tj. wykład ex katedra, lecz w jaknajszerszym zakresie stosować nauczanie indywidualne, tj. w małych grupach (po 5—10 uczniów). Na mocy osobistej wieloletniej praktyki mogę stwierdzić, że rezultaty nauczania indywidualnego dają jaknajlepsze rezultaty w jaknajkrótszym czasie. Nauczanie z katedry powinno być raczej urozmaiceniem tylko nauki (inny nauczyciel, inny charakter wykładu, inny głos) jest szkołą dla wyrobienia skupionej samodzielnie uwagi i kształtowania sobie zdolności wyobraźni. Co do punktu 3-go, należy dodać, iż beznadziejne stwierdzenie faktu, że „nie mamy dobrych instruktorów w należytej ilości“, za którym nie następuje wskazanie środka zaradczego — sposobu wyszkolenia nowych instruktorów, jest równoznacznym z powiedzeniem „nie możemy, czy nie chcemy mieć dobrych szoferów“. To samo w innej nieco formie powiedziecby można o zaopatrzeniu się w modele i samochody. Tu parę słów powiedzieć należy o tych ostatnich. W wyniku służby wojskowej w armii austriackiej i rosyjskiej mamy 2 szkoły: jedni powiadają iż szkolić trzeba przede wszystkim na maszynie ciężarowej, a potem dopiero przechodzić na osobową (pogląd austriacki), drudzy twierdzą wprost przeciwnie (szkoła rosyjska). Co jest słuszniejszym, odpowiedzi szukać należy w rezultatach szkolenia, w wyrobionej psychice szoferów, lub też wreszcie w liczbowym ustosunkowaniu się kierowców samochodów ciężarowych i osobowych.

Jeżeli chodzi o psychikę ucznia, to sam ogrom maszyny ciężarowej przyniata go. Prawda, że niema on możliwości zbyt prędkiego rozwijania dużej szybkości, ale za to więcej czasu minąć musi zanim wyrobi on sobie to, co się nazywa wyczuciem maszyny. Wóz ciężarowy jest narzędziem mniej elastycznym (pod względem różnicy między największą a najmniejszą przekładnią), trudniejszym do manewrowania i opanowania (gdyż różnica jazdy z ładunkiem i bez ładunku jest większą, niż różnica w jeździe z pasażerami lub bez pasażerów na samochodzie osobowym), trudniejszym do zawracania i prowadzenia tylnym biegiem. Z wyliczonych rzeczy uważam za najważniejsze czas jaki jest uczniowi potrzebnym dla wczucia się w maszynę. Gdy raz uczeń wyrobił sobie to „wzucie się“, będzie go już zawsze szukał na każdej nowej maszynie. Jednym właśnie z najważniejszych zadań instruktora jazdy samochodowej jest obudzenie i kultywowanie w uczniu zdolności „wczuwania się“. Najlepszy nawet szofer musi być „bojaźliwym“, t. j. nadmiernie ostrożnym w obchodzeniu się z nową dla siebie maszyną, dopóki się w nią „nie wczuje“. Zresztą zdolność „wczuwania się“ jest warunkiem nieodzownym nie tylko dla kierowcy zawodowego, ale również i dla kierowcy ama-



Rys. 402. Z osobliwości 1925 r. Motocykl Lautier'a, który służył do prowadzenia cyklisty Brunier'a, rekordzisty świata, z szybkością 120 klm. 58 na godzinę.



tora, czy sportowca. Zdanie jakoby uczeń szkolony początkowo na ciężarowej maszynie przez to samo przyzwyczajął się do unikania nadmiernie szybkiej jazdy jest poprostu złudzeniem, gdyż szybka jazda zależy nie tyle od maszyny, co od kierowcy, jeśli zaś sięgnąć głębiej, do urobionej psychiki szofera, to upodobanie to zależy od wartości jego instruktorów, a później zwierzchników. Nie samochód bowiem wychowuje szofera, ale instruktor.

Problem cały sprowadza się tutaj do pytania: na jakiej maszynie łatwiej może wyrobić sobie uczeń w początkach swej praktyki zdolność „wczuwania się” w samochód?

Cyfry mogą nam dać tutaj pewne wskazówki, a w każdym razie przekonają nas one, że ponieważ większość używanych w świecie samochodów, są to maszyny osobowe, więc i kierowcy przede wszystkim najczęściej na tych maszynach się kształcą i najwięcej jeżdżą.

Programu szczegółowego szkolenia kierowców podawać tutaj nie będę, gdyż przedmiot ten jest zbyt specjalnym i interesować może nieliczne osoby, mające coś wspólnego ze szkoleniem.

Często teraz zdarzyć się może, że wykładowcy i instruktorzy, będą najlepszymi specjalistami samochodowymi, ilość ich będzie odpowiadała ilości uczniów, jak również i ilość modeli, program będzie prawidłowym metody szkolenia najtrafniejszymi, uczniowie doskonale zdadzą egzamina, a potem policja pocznie przysyłać na nich po kilka protokołów dziennie, a właściciele samochodów będą ze swych kierowców niezadowoleni.

Jakiż powód tego będzie? gdzie szukać przyczyny zła?

Oto w psychice instruktora i właściciela samochodu, które oddziałują na psychikę kierowcy.

Poza walorami bowiem fachowymi instruktor posiadać musi również i walory pedagogiczne (o czym wspomniano już wyżej), oraz moralne walory osobiste.

Instruktor musi posiadać silny zrównoważony charakter, musi sam być doskonałym szoferem i mechanikiem, pożądanym jest by był sportowcem, a poza tym musi umieć i chcieć przelać nie tylko wiedzę fachową w swego ucznia, ale i swe walory osobiste, musi wy-

robić w uczniu uczucie miłości do samochodu. Obcując stale z przyszłymi fachowcami powinien zwracać uwagę na wyrobienie w nich należytych pojęć w obchodzeniu się z samochodem; o sporcie, a nawet o stanowisku społecznym szofera.

A teraz jeśli właściciel maszyny chce, by jego szofer był dobrym fachowcem, powinien sam dawać dobry przykład i nie jeździć lub nie kazać jeździć zbyt szybko tam, gdzie większej szybkości rozwijać nie należy, powinien dbać o kierowcę i pamiętać, że im więcej opiekować się on będzie kierowcą, tem więcej wymagać też będzie mógł opieki tego ostatniego nad maszyną.

Stosunek właściciela samochodu do swojego kierowcy winien posiadać wiele cech koleżeńskości, a nie być stosunkiem czysto służbowym, gdyż samochód będzie tu głównym łącznikiem między nimi, a nie pieniądze. Jeśli właściciel samochodu chce mieć oddanego sobie kierowcę, musi mieć go sobie zdobyć, musi traktować go w sposób odpowiedni, t. j. tak, aby teorie wyrotowe nie miały do niego przystępu, aby był to stosunek podobny do stosunku dowódcy plutonu w wojsku do podkomendnych szeregowych. Stosunek pełen pieczołowitości i troskliwości, bez okazywania swej wyższości i władzy. Pisząc te słowa doskonale zdaję sobie sprawę, że nie każdy właściciel samochodu będzie zdolnym do ułożenia sobie w ten sposób stosunku z kierowcą — trudno, będzie on miał tylko sługę, a nigdy oddanego mu istotnie człowieka!

Dobrym kierowcą może być nie każdy. Przede wszystkim musi być to człowiek nie używający nadmiernej ilości alkoholu (większość poważniejszych wypadków zdarza się po pijanemu), musi być uczciwym człowiekiem, gdyż zajmowanie się samochodem daje wiele okazji do trudnych do skontrolowania nadużyć, musi naprawdę przywiązać się i lubić maszynę na której jeździ, a nie tylko jazdę, musi mieć wycucie maszyny, rozumieć życie na drodze i orjentować się w szeregu innych warunków, od których w dużej mierze zależy sprawne działanie samochodu i szczęśliwe przybywanie do celu, musi wreszcie mieć w sobie choćby w minimalnym stopniu poczucie, co to jest istotnie sportowa jazda?

Oto główne warunki.

## Problem ruchu ulicznego w Warszawie

(Dokończenie).

**P**ISZĄC o niesforności publiczności pieszej w Warszawie, wyraziłem się w ostatnim numerze „Auta”, że należałoby zwolnić kierowców pojazdów od odpowiedzialności za przejechanie osób, znajdujących się na jezdni, poza chronionymi przejściami. Nie chciałbym być jednakże źle zrozumianym. Oczywiście, nie miałem na myśli zwalniania z reguły od odpowiedzialności każdego kierowcy, gdyż, jak nadmieniałem, zdarzają się wypadki przejechania, gdzie wina kierowcy jest wyraźną. Jednakże, jeżeli można powiedzieć, że przejechania w miejscach przeznaczonych do przejść, gdzie obowiązuje kierowców najbardziej wyętzona ostrożność, z reguły spowodowane będą z winy kierowców, to przejechania poza temi miejscami z reguły również wynikają z winy przechodniów. Oczywiście, w jednym i w drugim wypadku zdarzają się wyjątki, ale tak postawiona zasada, a nie jak dotychczas tylko zasada, że zawsze i wszędzie kierowca jest winien, zmusi publiczność do wyrzeczenia się wreszcie swej niepomahowanej skłonności do samo- i złej woli.

### Rola policji w regulowaniu ruchu ulicznego.

Z decydującej roli policji w regulowaniu ruchu ulicznego wszyscy już i u nas zdają sobie dokładnie sprawę. Dowodem tego wyętzona praca nad wyszkoleniem policji specjalnie w tym kierunku i wprowadzanie nowoczesnych metod i przyrządów pomocniczych, które widzimy już od pół roku w szeregach policji warszawskiej. Tutaj jednak, będąc z całym uznaniem dla dzieła dokonanego już przez komendę policji na m. st. Warszawę z pp. inspektorem Charlemagne'm, nadkom. Fuksem oraz komisarzem Grzędzicą na czele, zrobić muszę kilka uwag ogólnych. Szybkie i usilne wpajanie w posterunkowych zasad kierowania ruchem ulicznym wytworzyło z nich bardzo sumiennych wykonawców, którzy na swoich posterunkach w warunkach normalnych zaszczyt wprost przynoszą instruktorom. Jednakże widoczna jest w ich wykształceniu pewna luka, a mianowicie niezrozumienie całokształtu ruchu ulicznego. Nie wystarcza bowiem utrzymać porządek na jednym



skrzyżowaniu, gdy nieco dalej panuje już chaos. Niech się tylko zdarzy wypadek, wykraczający poza normalny tryb życia ulicy, posterunkowy traci głowę — danemu wypadkowi poświęca całą uwagę, a pozwala rozpręgać się ruchowi ulicznemu. Nieświadomość, jak w danym wypadku postąpić, skłania go często do popełnienia nieprawidłowości, sprzecznych może nie tyle z przepisami, ile z logiką prawidłowego ruchu ulicznego, a niezdecydowanie i niepewność w decyzjach i rozkazach obniża natychmiast jego autorytet wśród ulicznego zbiegowiska. Jest to, oczywiście, wina, jak mówię, zbyt szybkiego szkolenia, podczas którego wpaja się w policjanta wszystkie zasadnicze przepisy i rozporządzenia o ruchu ulicznym, bez wskazania dostatecznie wyraźnego celu i powodów danych zarządzeń. Zresztą nawet tłumaczenie genezy danych przepisów nie da człowiekowi ze średnim zaledwo wykształceniem dokładnego pojęcia jak w zastosowaniu do życia ulicy dane rozporządzenia wyglądają. Do tego potrzebna jest praktyka, ale nie w bałaganie, jaki dotychczas panuje na ulicach Warszawy, ale w mieście o prawidłowo unormowanym ruchu ulicznym. Konieczni są więc instruktorzy, którzy poznali sztukę kierowania ruchem ulicznym w najbardziej ożywionych stolicach Zachodu, jak również przyjrzenie się zblizka przez najbardziej zdolnych posterunkowych pracy ich kolegów zagranicznych. Takich kilku wykształconych posterunkowych zaprowadzi ład w kilku najgłośniejszych punktach Warszawy, które już z kolei będą terenami szkolenia dla dalszych zastępów policji.

Dla unormowania ruchu ulicznego w Warszawie jednak nie wystarcza uporządkowanie go w kilku ruchliwych punktach, gdyż wyda to rezultat najwyższy taki, jaki codziennie obserwujemy na wiadukcie w Alei 3-go Maja, gdzie pędzące po 60 i 70 klm. na godzinę samochody, dojeżdżając do konnego policjanta, stojącego od pewnego czasu przy wjeździe na wiadukt, zwalniają do 20 klm. i jak niewiniątka jaknajprawdopodobniej przejeżdżają obok niego. Dla unormowania ruchu ulicznego w Warszawie koniecznym jest wykształcenie tysięcy woźniców i kierowców i setek tysięcy przechodniów, a do tego powołana jest właśnie policja. Posiada ona bowiem broń najszybciej kształcącą — protokół i karę administracyjną, trzeba tylko, aby policja nauczyła się i zechciała ją stosować wszędzie, w każdym czasie i w każdym miejscu, gdy zajdzie rzeczywiste wykroczenie przeciw prawdom ruchu ulicznego, a nie tylko na rogu Brackiej i Alei Jerozolimskich oraz Marszałkowskiej i Aleji. Niech żaden woźnica i żaden przechodzień nie wie dnia i godziny, kiedy spadnie na niego karząca ręka policjanta! Konieczne są więc ruchome posterunki policyjne wzdłuż najbardziej ożywionych ulic, które o każdej godzinie gdzieindziej wprowadzać będą ład i notować wykroczenia. Konieczne są patrole cyklistów lub lepiej motocyklistów, które, krążąc po mieście, zauważą nietylko zło-

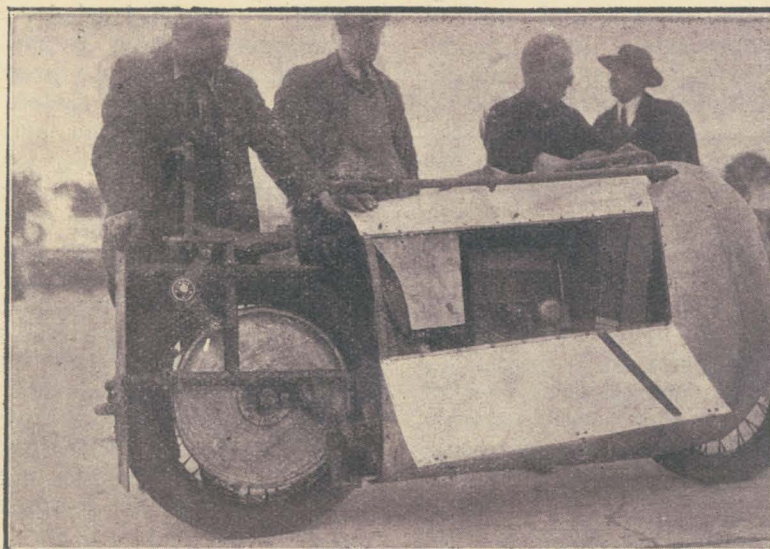
dziei, ale i wszelkie wykroczenia, popełniane przez pojazdy i przechodniów tysiące razy dziennie. Gdy żaden woźnica nie będzie pewien, czy za chwilę nie wpadnie na niego pełniący służbę policjant, to strzedz się będzie jazdy po szynach, albo zawracania na środku ulicy. Tak, — konieczna jest ciągła i wytężona praca w tłumie, przewalającym się przez ulicę, a nie efektowna parada na kilku tylko ruchliwych skrzyżowaniach.

A następnie perspektywa wykroczeń. Niech każdy policjant zostanie poinformowany, jakie wykroczenia są najgorsze, a jakie są drobnostkami. Niech dla byle błahego wykroczenia nie absorbuje się on zanadto, nie spisuje zaraz protokołu tam, gdzie wystarcza zwrócenie uwagi lub „obsztorcowanie“, gdyż w czasie, kiedy zajmie się on drobiazgiem, poważnie wykroczenia zostaną nie ukarane, albo sama jego czynność zapisywania spowoduje zator i zamieszanie. A gradacja wykroczeń ulicznych niech będzie sporządzoną z punktu widzenia jaknajwiększej przelotności ulicy. To, co tamuje ruch innych pojazdów lub jest publicznym niebezpieczeństwem, to jest najgorszym wykroczeniem, reszta to są drobiazgi. A dymienie samochodu lub

nieprawidłowe objechanie policjanta — to naprawdę fraszka!

Dla uporządkowania ruchu ulicznego konieczną jest również współpraca wszystkich doświadczonych w ruchu ulicznym osób. Trzeba przyjąć za pewnik, że nikt tak dobrze nie zna bolączek ruchu ulicznego, co ludzie poruszający się po ulicach, ale nie w roli widzów, bo takimi są wszyscy mieszkańcy miasta, lecz w roli czynnej kierowców pojazdów najszybszych. Najbardziej wytężona uwaga policjanta pieszego nie da mu tyle materiału doświadczalnego, co poprowadzenie pojazdu przez ulicę, i pod tym względem napewno policjanci kierowcy samochodowi mogliby niejednego nauczyć swych, stojących na posterunkach, kolegów. Dlatego byłoby ze wszech miar pożądanym wprowadzenie patroli motocyklowych, zajmujących się tylko ruchem kołowym. Ministerstwo robót publ., w zrozumieniu pomocy, jaką udzielić może policji doświadczenie kilku osób, obeznanych dobrze z ruchem kołowym, wydało szereg legitymacji kontrolerów ruchu ulicznego. Jednakże pomoc tych osób została przez policję zbagatelizowana w tym sensie, iż niższe szarże nie otrzymały odpowiednich instrukcji, wskutek czego interwencja lub rady, udzielane przez te osoby posterunkom, spotykają się z ich strony z niechęcią i lekceważeniem, jako wtrącanie się postronnych nie w swoje sprawy.

Jak z powyższego widać, większą uwagę przywiązywałbym do wykształcenia przez policję publiczności, niż do doraźnego uregulowania ruchu w kilku ożywionych punktach. W tych ostatnich zresztą — myślę tu o skrzyżowaniach — działalność policjanta powinna być bezwarunkowo dopełniona przyrządem mechanicznym — semaforem. Jest to właściwość umysłów nieokrzęsanych, do jakich należy większość woź-

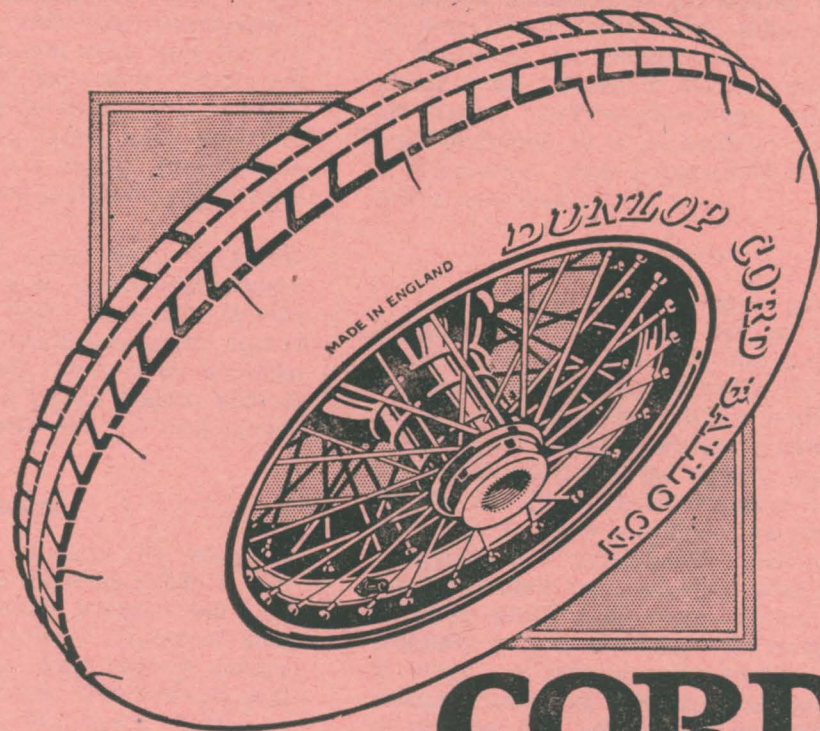


Rys. 403. Z osobliwości motocyklowych 1925 r. Motocykl Lauthier'a, który zapewnił rekord światowy cykliście Brunier'owi (120 klm. na godzinę).



NIEDOŚCIGNIONEJ  
JAKOŚCI

**DUNLOP**



**CORD  
BALLOON**

Żądać we wszystkich składach  
automobilowych!

Jen. Repr.: Warszawa, Marszałkowska 130.



niców warszawskich, iż czuje większy respekt dla sygnałów przyrządu mechanicznego, który nie podlega żadnym wahaniom, którego różnorako nie można sobie tłómaczyć i którego rozkaz jest niejako nieodwołalny, niż do zarządzeń człowieka, choćby w mundur ubranego. Dowodem tego zresztą duży szacunek woźniców warszawskich do wszelkich napisów, ostrzeżeń i zagrożeń, choć nikt przy nich nie stoi. Rola policjanta przy semaforze ograniczałaby się tylko do karcenia winnych przekroczeń. Z drugiej strony pożytek semaforów jest niezaprzeczony dlatego, iż sygnał taki jest widoczny znacznie dalej, niż sygnały policjanta, a ma to ogromną rolę w regulacji ruchu ulicznego. Najważniejszym bowiem jest wstrzymanie w danej chwili całego ruchu na przestrzeni conajmniej kilkudziesięciu metrów, a nie pierwszego tylko rzędu posuwających się pojazdów, dla których widocznym jest sygnał policjanta. Wszak często nawet i dla pierwszego rzędu policjant jest niewidoczny, gdy w chwili dawania sygnału nadjeżdża większy jaki pojazd, a głównie tramwaje, które jadą po środku jezdni, i zakrywają go przed oczami woźniców i kierowców. Może to być i jest nawet często przyczyną znacznego zamieszania. W Warszawie w czasie najbliższym mają więc być też ustawione semafony w punktach najbardziej ruchliwych i prawdopodobnym jest, iż wtedy służbę w tych punktach pełnić będzie mógł znowu jeden tylko policjant, zamiast, jak obecnie, 3 lub 4, a reszta zwolnionych zajmie się regulowaniem ruchu w punktach oddalonych od głównych skrzyżowań.

Jakby nie było, policja warszawska wykazuje jednak, pomimo niektórych błędów, codziennie rosące postępy w sztuce regulowania ruchu ulicznego. Wielka uwaga, przywiązana do tego zagadnienia przez organa kierujące, pozwala mieć nadzieję, że w tym kierunku policja nasza wkrótce dorówna policji krajów zachodnich, podobnie, jak jej dorównała ona już i na innych polach.

### Środki zaradcze.

Jakie być mogą środki zaradcze na wszystkie wyżej wyszczególnione bolączki ruchu ulicznego w Warszawie, w jaki sposób zaprowadzić wreszcie ład i poskromić samowolę na ulicach stolicy? Większość środków wskazałem już, omawiając dane objawy anarchii ulicznej. Tutaj streszczę się jeszcze. Właściwego przeładowania i przeludnienia ulice Warszawy jeszcze nie znają. Obecne przeładowanie wywołane jest nie wielką ilością pojazdów i publiczności, a wyłącznie tylko wzajemnym utrudnianiem sobie ruchu na ulicach architektonicznie nie przystosowanych do harców stepowych. Pierwsza zasada, która powinna być przeto postawiona przy regulacji ruchu ulicznego w Warszawie,—to powiększenie przelotności ulic, z jednej strony przez bezwzględne przystąpienie tam, gdzie to

się da, do zburzenia przeszkód architektonicznych, do przebicia nowych arterji i do doprowadzenia do porządku stanu ich nawierzchni, a z drugiej przez zmuszenie krążących pojazdów do szybszego przeciętnego tempa. To ostatnie da się osiągnąć przez surowe karanie wszelkiego tamowania ruchu ulicznego, przez zmuszenie tramwajów do zmodyfikowania sposobu obsługiwanego śródmieścia, a wreszcie, najgłówniejsze, przez skoordynowanie harmonijne wszelkich magistrackich robót ulicznych i bardziej szybkie ich prowadzenie. A wreszcie działalność władz rządowych, skierowana również w jednym kierunku—utrzymania porządku na ulicach w celu ułatwienia ruchu, a nie w celu zatrzymania go.

Na zakończenie wreszcie wyrażę tu ogólne wszystkie automobilistów życzenie. Niech dobrze ujęte przepisy o ruchu ulicznym będą rzeczywiście w życie wprowadzone. Niech będą one stosowane bezwzględnie do wszystkich bez żadnych różnic, niech i przechodzień wreszcie poczuje, że nie jest on wyłącznym panem ulicy. W Paryżu zdecydowano się obecnie w dniach ostatnich na pociąganie do odpowiedzialności wszystkich osób, które, przechodząc przez jezdnię w miejscach nie chronionych, były przyczyną utrudnienia ruchu. Jeżeli w mieście, gdzie publiczność jest już bardzo wydyscyplinowaną, zdecydowano się na krok podobny, to o ile bardziej potrzebnym byłby on w Warszawie, gdzie publiczność ma tendencje tak wybitnie anarchistyczne!

\* \* \*

Gdy kilka miesięcy temu zaczynałem ten cykl artykułów, ruch uliczny był w stanie kompletnego jeszcze chaosu i nikt nic na serjo nie robił w celu doprowadzenia go do porządku. Obecnie jednak wiele na dobre się zmieniło. Kilka środków, które w artykułach swych wskazywałem, zostało w międzyczasie wprowadzonych i widać ogólny wysiłek władz, powołanych dla postawienia wreszcie kresu nieporządkom ulicznym. Jeżeli w artykułach swych kilkakrotnie ostro skrytykowałem działalność niektórych władz, to dzisiaj przyjemnie mi stwierdzić widoczne zajęcie się ich na serjo problemem ruchu ulicznego i duży postęp, zrobiony w tym kierunku. Ze swej strony zapewnić je mogę, że właśnie automobiliści, dotąd przez nie znienawidzeni, są ich najlepszymi sprzymierzeńcami, że nikomu tak, jak właśnie im, nie zależy na ujęciu w karby ruchu ulicznego i że „sporadyczne łobuzerskie wybryki kilku nowo-upieczonych kierowców nie powinny być zaliczane na rachunek ogółu automobilistów i wzbudzać przeciwko nim niechęci i uprzedzenia.

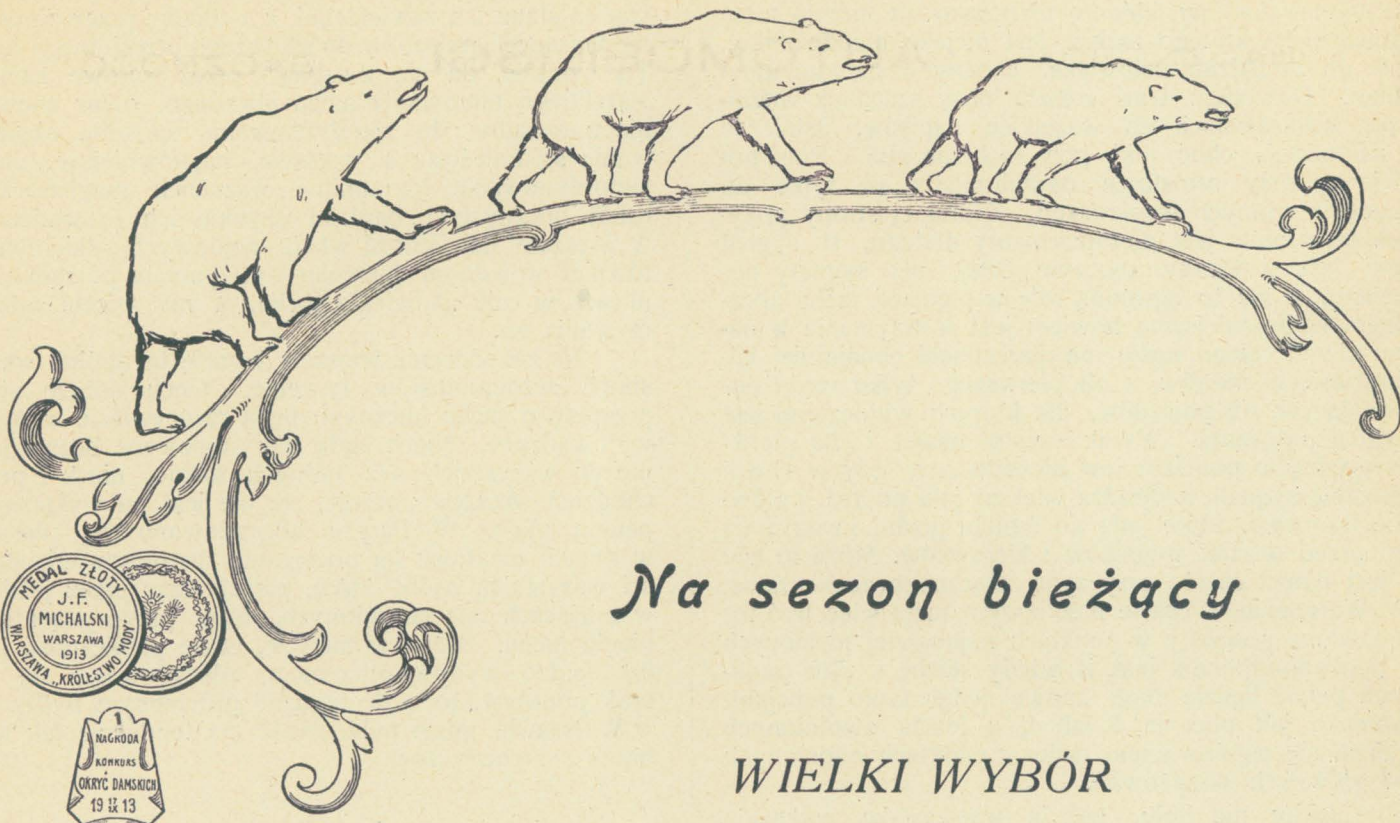
Mn.

*Od Redakcji.* W celu dostarczenia władzom materiału dla uporządkowania ruchu ulicznego, poczniemy od Nowego Roku pomieszczać w specjalnej rubryce wszelkie zauważone nieprawidłowości ruchu ulicznego.



Rys. 404. Z osobliwości samochodowych 1925 r. Wyścig „scooters’ów” (samochodzików pedałowych) w Paryżu.





*Na sezon bieżący*

WIELKI WYBÓR

*różnych futer oraz daek  
dla p. p. Automobilistów*

POLECA

*Skład Futer  
J. F. Michalski*

*Warszawa  
ul. Żorawia 6, tel: 45-14.*





BACZNOŚĆ! **AUTOMOBILIŚCI** BACZNOŚĆ!

Największa bogato zaopatrzona w wszelkie  
artykuły samochodowe jest tylko firma

# LEONARD KRUPKA

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 5, TEL. 210-70 (daw. PL. TRZECH KRZYŻY 8)

DEWIZA:

NAJLEPSZY TOWAR  
NAJNIŻSZE CENY

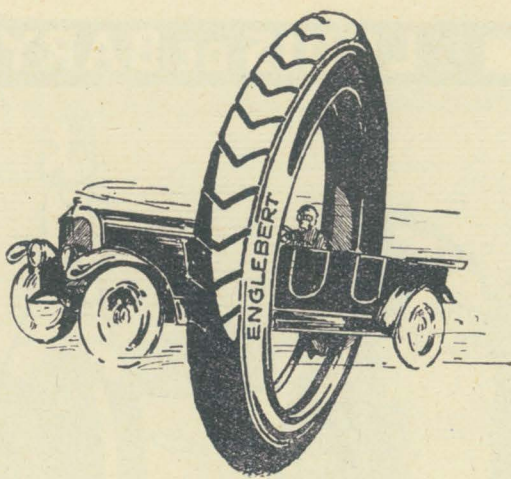
DUŻY OBRÓT  
MAŁY ZYSK

DETAL I HURT FACHOWA OBSŁUGA

OPONY: **MICHELIN, GOODYAR**

WSZELKIE WYMIARY NA SKŁADZIE

BACZNOŚĆ! **AUTOMOBILIŚCI** BACZNOŚĆ!



BELGIJSKIE MASYWY  
„BELGICA“

----- OPONY -----  
„ENGLEBERT“

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

**ALEKSANDER RIEDEL I S<sup>KA</sup>**

WARSZAWA

KREDYTOWA 16

TEL. 291-45

STOCKI:

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

LWÓW — K. Medwecki, Batorego 34.

GDAŃSK — S. Reychan — Stadtgraben 20.

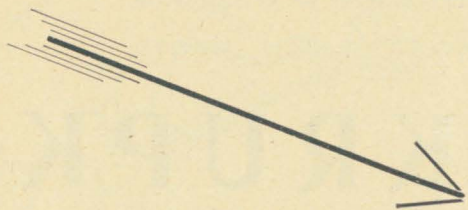
WILNO — Tow. „Unja“, Jagiellońska 3.

ZAKOPANE — Zakopiańska Sp. Samochodowa.

TORUŃ — Władysław Izdebski — Rynek Nowomiejski 13.



Najwytrzymalsze samochody  
dla naszych dróg są bezsprzecznie



# LAURIN & KLEMENT

Zarząd i warsztaty:

Złota 68, tel. 74-84

Salon wystawowy:

Mazowiecka 11, tel. 309-59





M. DĄBROWSKI

## Przyczynek do ujednostajnienia typów samochodów w Polsce

**S**PRAWA ujednostajnienia typów samochodowych jest, jeżeli wogóle wykonalna, to bodajże najtrudniejsza w dziedzinie normalizacji, zważywszy, że istnieje obecnie na świecie kilkanaście tysięcy typów samochodów i raczej z dniem każdym typów tych przybywa, jak dotąd, ale nie ubywa. Analiza tak niezmiernie bogatego materiału i idący za nią wybór — stanowiłby musiało pracę olbrzymią, a bodajże i nie bardzo celową.

Dlatego też postaram się obudzić wymianę zdań i zająć uwagę raczej spostrzeżeniami o charakterze ogólnym, zasadniczym, odbiegając narazie od właściwego zadania wyboru typów samochodów najbardziej odpowiednich w służbie komunalnej.

Ujednostajnienie jest bezwątpienia ukoronowanymi rozwoju techniki w każdej dziedzinie i, jak z natury rzeczy wynika, w ścisłym słowa znaczeniu stosowane jest do materiałów, czy elementów, które rozwój swój zasadniczy ukończyły, tak więc: śruba, tryb, łańcuch i t. p. może się w swych ujednostajnionych ramach doskonalic pod względem materiału, lub wykonania, ale zasadniczo już się nie przekształca.

Normalizacja może być regulatorem, ale nie powinna stawać się hamulcem technicznego rozwoju.

Mnożące się typy samochodów, nie wyłączając nawet typów dziwolągów, mają swoją rację bytu w tem, że stanowią dobitny wyraz kroczącej naprzód, ciągle jeszcze bez widocznego kresu, pracy rozwojowej i, być może, prędzej wyczerpią się źródła benzyny, niż możliwość wynalazcza w konstrukcji samochodu.

Na tę wielostronność i rozbieżność myśli wynalazców i konstruktorów nie należy nakładać więzów w postaci zbyt daleko idącego ujednostajnienia.

Racjonalnym kierunkiem ujednostajnienia będzie opracowanie norm dla części składowych samochodu: jego podwozia, jego silnika, jego nadwozia i akcesorii i w tym to właśnie kierunku idą Niemcy.

A zaś normalizacja typów pozostanie, pozostać musi, czemś konwencjonalnym — umową, podyktowaną raczej względami gospodarczymi, niż technicznymi.

Zalecenie typów podwozi lub silników, które egzystują obecnie, względnie któreby pragnęło się widzieć, nie przyniewoli wynalazcy i fabrykanta do ich wytwarzania, gdy tymczasem, o ile chodzić będzie o klasyczne elementy samochodu, to prawie z pewnością można stwierdzić, że i wynalazca i fabrykant nie tylko chętnie przyjmie, ale i rad skorzysta ze znormalizowanego materiału.

Zatrzymajmy się na przykład na rozpatrzeniu

niem sprawy silnika: wybór zaczyna się często od tego, czy wybrać silnik szybkoobrotowy, czy też wolnoobrotowy.

W ostatnich latach szczególnie utrwala się przekonanie, że silnik szybkoobrotowy jest lepszy, ekonomiczniejszy, że taki właśnie winien być wybrany.

Tymczasem przypatrzmy się zestawieniu ilości obrotów silników kilkunastu marek, dostarczających obecnie samochodów do Polski:

White . . . . .	—	1600
Renault . . . . .	75 × 120	— 1600
Latil . . . . .	105 × 140	— 1200
Benz . . . . .	120 × 180	— 1100
Saurer . . . . .	110 × 160	— 1000
Daimler . . . . .	120 × 160	— 880
Manesman . . . . .	120 × 160	— 800
Fiat . . . . .	100 × 180	— 1200
Fiat . . . . .	130 × 200	— 1000
Fiat . . . . .	75 × 130	— 2200
Leyland . . . . .	125 × 150	— 1000
Karier . . . . .	120 × 140	— 1000
Perl . . . . .	115 × 160	— 800
Spa 2-ton., wybrany przez Wojska Samochodowe . . . . .	85 × 120	— 2000
Berliet 3-ton., wybrany przez Wojska Samochodowe . . . . .	110 × 140	— 1300

Nieliczne tylko fabryki europejskie, jak Fiat i Renault, przesuwają się wyraźniej na stronę silnika szybkoobrotowego.

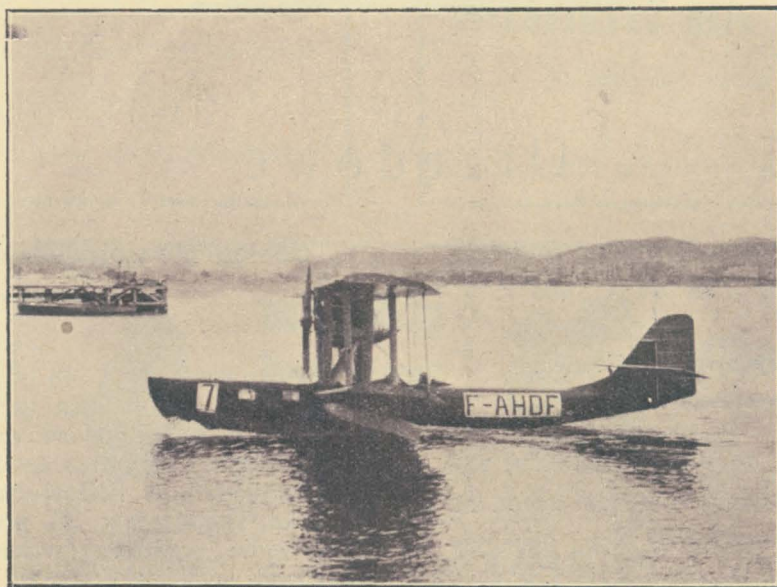
Promotorem silnika szybkoobrotowego było bezwątpienia lotnictwo.

Ale stosowanie silnika takiego nie powinno być dowolnie przeszczepiane na wszelkie gałęzie potrzeb, narzędzi i wehikułów motorowych.

A z drugiej strony nowszą jeszcze ideję reprezentuje silnik wolnoobrotowy dieselowski, zwany także semi-dieselowskim, odpowiadający dalej sięgającym przewidywaniom.

Na zjeździe Tow. Kolei Żel., Tramwajów i Publicznego Transportu Automobilami, odbytym w czerwcu 1924 r. w Paryżu, jeden z jego uczestników, Dyr. Tow. Publ. Transp. Automob., p. Maurice Bonhomme, wypowiedział się bardzo kategorięcznie za motorem wolnoobrotowym dla samochodów przemysłowych i komunalnych.

Nie należy zapominać, że silnik szybkoobrotowy tylko przy średnich i małych obciążeniach pracuje ekonomicznie, a przy pełnych obciążeniach zużycie paliwa szybko wzrasta



Rys. 405. Wodnopławiec Liore i Olivier, który odbył podróż wzdłuż wybrzeży morza Śródziemnego (2000 klm.) ze średnią szybkością 145 kl. na godzinę. Ten aparat należy do p. Clement'a, właściciela fabryki samochodów Clement-Bayard'a, który używa go zamiast jachtu.



gdy tymczasem silnik wolnoobrotowy odwrotnie najekonomiczniej pracuje przy obciążeniu pełnym.

Nie należy zapominać, że silnik szybkoobrotowy jest delikatny i wymaga dużo częstszej rewizji.

W kraju mało nasyconym samochodami, jak Polska, nie można się wzorować na Ameryce, gdzie motor po 1000 godzin pracy raczej oddadzą do wielkiego pieca, niż do kosztownego, a stosunkowo mało skutecznego remontu, gdy tymczasem u nas motor taki będzie 3 i 4 krotnie remontowany.

Wspomniany wyżej referent Zjazdu Paryskiego posuwa się dalej, aż do twierdzenia, że silnik samochodu przemysłowego (ciężarowego) nie powinien być przyrównywany naogół do silnika turystycznego, sportowego, ale raczej do silnika stacjonarnego.

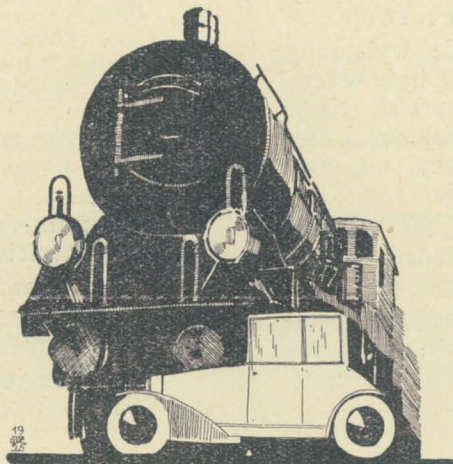
Reasumując, możnaby twierdzić, że rozwój a zatem i klasyfikacja silników pójdzie w dwóch kierunkach i tworzyć się będą dwie zupełnie różne grupy typów: silnik lekki precyzyjny, szybkoobrotowy, na paliwa drogie dla obciążeń zmiennych, ale przeważnie średnich i małych — to silniki dla samolotów, ślizgowców, samochodów osobowych — i silnik ciężki o budowie silnej i prostej, wolnoobrotowy na paliwa ciężkie dla obciążeń stałych — to silnik dla samochodów ciężarowych, traktorów, łodzi motorowych, agregatów.

To wskazanie nie wyczerpuje oczywiście sprawy umownego wyboru i ujednostajnienia, ale to nie było moim założeniem.

Przyjdę do drugiego przykładu: do podwozia.

Jeżeli oznaczamy i wybieramy typy, kierując się tonnażem, to konstrukcja takiego wyboru jest wielce chwiejna.

Istnieje wielka dowolność w oznaczaniu typów przez fabryki: to, co jedna fabryka oznacza nośnością 1½ ton., inna nazywa 2-tonnową; 4 i 5 ton. podwozia niejednokrotnie w istocie nie różnią się wcale, wreszcie zależnie od stanu dróg, to samo podwozie będziemy używać raz, jako 3-tonnowe, względnie, jako 4-tonnowe.



Jeżeli więc chodzi o normalizację, to znowu raczej należałoby je zacząć i oprzeć na elementach podwozia: na nośności bezwzględnej jego osi, rozstawieniu osi, rozstawieniu kół, nośności ramy i t. d.

Zmierzam do wniosków, nad którymi, moim zdaniem, należałoby otworzyć dyskusję publiczną:

1. Należy wyjaśnić i utrwalić pogląd na normalizację typów samochodów, t. j. właśnie ujednostajnić sam pogląd, bo tymczasem ma się wrażenie, że każdy, zabierający głos w tej sprawie, zaczyna przypadkiem od takiego lub innego punktu widzenia, wybiera te, lub inne organy składowe samochodu, a omawiając je, nie porusza istotnych cech normalizacji.

2. Należy przyjąć zasadę normalizowania elementów konstrukcji samochodu, nie zaś typów.

3. Należy z kapitalnych części składowych samochodu, jak silnik, podwozie, nadwozie, akcesoria, wyznaczyć te elementy, które mogą być znormalizowane i kolejno normy opracować, wyłączając te elementy, które do normalizacji nie dojrzały, lub się nie nadają.

4. Należy, nie w sensie normalizacji technicznej, ale raczej wskazówki gospodarczej, wybrać te typy samochodów z pośród istniejących i rozpowszechnionych, które nam nasza, niestety bardzo skromna praktyka, a za to bardzo bogata spekulacja teoretyczna podsuwa.

Ten ostatni wniosek jest może o tyle najważniejszy, że wymaga stwierdzenia, że Polska, gdzie na 1 samochód przypada 2350 mieszkańców, wobec 6 głów, przypadających na 1 samochód w Ameryce, jest krajem nienasyconym samochodami, a przeto krajem nie produkującym samochodów, z tego zaś wynika, że jest całkowicie zależna w tej dziedzinie od przemysłu państw obcych i może raczej tylko, kierując się także względami politycznymi i gospodarczymi, znormalizować swój import, co będzie miało charakter tymczasowy, a jak wyżej powiedziałem, od istoty normalizacji technicznej zgoła różny.

## Urzędowe

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej na m. st. Warszawę z dn. 14/X 1925 r.

**Wydawnictwo „Przepisy o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie“.**

Podaję do wiadomości, że wyszła z druku, wydana przez urzędników Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę, broszura p. t. „Przepisy o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie“ z uwzględnieniem ogólnych norm o ruchu na drogach publicznych w Państwie Polskiem. Broszurę tą, jako wydawnictwo konieczne dla użytku służbowego, zalecam. Cena broszury 2 zł.

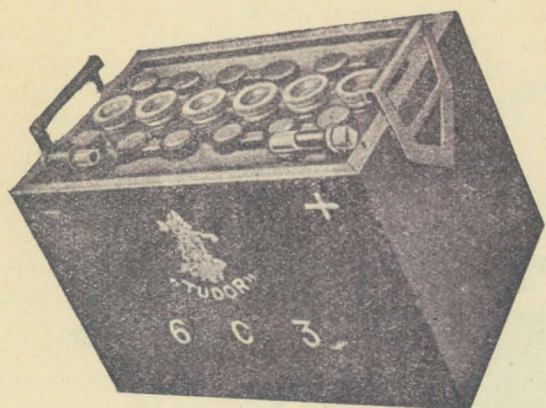
**Doniesienie województwa Białostockiego.**

Do Automobilkłubu Polski w Warszawie.

Stosownie do § 43 rozporządzenia Min. R. P. i M. S. W. z dnia 6 lipca 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 65 z 1922 r., p. 587), zawiadamiam, że kierowca Antoni Szugałski syn Kazimierza, urodzony dn. 7 lipca 1894 r. w Pieczurkach pow. Białostockiego, zamieszkały w Białymstoku, Dojlidy fabr. 35, posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, wydane przez tut. Urząd za Nr. 41, został na podstawie § 27 wymienionego na wstępie rozporządzenia pozbawiony prawa prowadzenia samochodów i innych pojazdów mechanicznych na czas do dnia 1 maja 1926 r.

Za wojewodę T. Głotz.





Zakłady Akumulatorowe  
syst. „TUDOR“

INŻYNIER FR. MÜLLER

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 45. TELEFON 17-45

ODDZIAŁY:

BYDGOSZCZ, Błonia Nr. 7. Telefon Nr. 13-77

POZNAŃ, Mostowa Nr. 4-a. Telefon Nr. 11-67

Baterje starterowe ORYGINALNE „TUDOR“

STACJA DO ŁADOWANIA W WARSZAWIE, ŻŁOTA Nr. 35

Bracia OSTROWSCY i S-ka

SP. Z OGR. ODP.

FABRYKA POWOZÓW i KAROSERJI

WARSZAWA, UL. ŁUCKA Nr 11

Przyjmują zamówienia

karoserji wszelkich typów, nadbudówki do otwartych karoserji oraz wszelkie reperacje i odnowki karoserji



PAROWY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY  
„OPONA“



NAPRAWA: opon i dętek samochodowych motocyklowych i rowerowych.  
WYKONANIE: wszelkich robót w zakres wulkanizowania wchodzących

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA Nr 31-a

MAGNETA INSTALACJE ELEKTRYCZNE

Fabrica Italiana Magneti Marelli S. A.

MILANO

PRZEDSTAWICIEL

Inż. MARCIN MALINIAK

Polsko-Włoskie Biuro Handl.-Przemysłowe

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 1

Telefony: 505-40 i 192-01 Adres Telegr.: MARBREDA

AUTOMOBILOWA MAPA ŚRODKOWEJ EUROPY

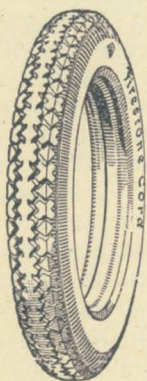
W. LIEBENOW

Wydawnictwo niemieckie L. Ramensteina

Skala 1 : 300.000

DO SPRZEDANIA

Informacji udziela Redakcja „A U T O „



Osiągają

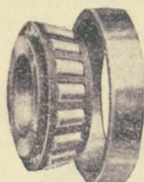
Firestone

Gum Dipped



Warszawa

Największy  
Rekordowy

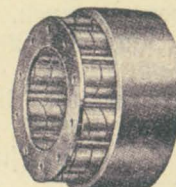


TIMKEN

Z A W B O R

Telefony: 92-55 i 96-47

Kilometraż



Czackiego 3/5





O STATNIEMI czasy otrzymywałem wielokrotnie listy z pogroźkami, a nawet—wyrokami śmierci—za mój iście frenetyczny zapał dla spraw automobilizmu.

Raz pod taką epistołą podpisana była „Czarna ręka“, kiedyindziej — „Ku-Klux-Klan — Filja na Woli“...

Miałem przez dłuższy czas wątpliwości, czy groźne te listy są spowodowane jakąś animozją osobistą? Czy wywołane są istotną przewiną z mojej strony? Czy popadłem w konflikt z jakąś potężną grupą społeczną?...

Ostatnie przypuszczenie okazało się, niestety, słusznem!

Oto treść listu, który dostałem wczoraj:

— „Póki wy literaty i dziennikarze pisaliście różne secesyje i kubizmy, jeszcze puł biedy z tem. Ale żeby się wtroncać bez żadnego niczego do róchu kołowego benzynowego i kadzić owszem wyjontkowo tym psia-krwiom samochodom, co nam chleb odbirają, bo trakcja automobilistyczna ciągiem ino rośnie a owies drogi, skond go brać, oprucz wszystkiego sałaciarze i tak nie obrosty hrabskim puchem, żeby pana poła- mało wyjontkowo, rzyczym serdecznie, prosze sie strzec, z oziębłem pozdrowieniem“.

Podpis nieczytelny.

Zrozumiałem!

Wynika z przytoczonego pisma, jak na dłoni, że naraziłem się potężnej organizacji warszawskich dryndziarzy, którzy nie mogą mi darować mojej pasji do koni benzynowych, nadewszystko zaś faktu, że usiłuję ożenić automobil z literaturą — i vice versa.

Ano, trudno.

Ostatecznie, literat zawsze się komuś musi n a r a z i ć. Taki już to wdzięczny zawód...

Ale muszę z tego wyciągnąć konsekwencje. Skoro ma być wojna — niechże będzie!

Starannie przygotowa-  
wał



Nierówne są narazie siły. Bo pomyślcie:

Po mojej stronie (ewentualnie!) kilku tylko kolegów po piórze, no, i wszyscy automobiliści, naturalnie... „Wszyscy automobiliści“... Hm... To jeszcze mało. Djabelnie mało! Mistrzów bata jest legion! Legion trzeszczących, dzwoniących, przygniecionych na resorach, brudnych i niesamowitych dorożek warszawskich, zaprzężonych w 100-letnie chabety... Ze szpatem, grudą, z kocińcem, z ochwatem, z kolerem, z zołą, z parchem...

Nasze wojsko liczy niewiele pewnie więcej nad parę tysięcy maszyn różnego kalibru. Mało. Bardzo mało!

Trzeba tedy jaknajprędzej rekrutować nowe siły, trzeba wydać potężny apel do ziemian, do wieśniaków!

W tej właśnie myśli zamieszczam narazie Poradnik dla początkujących automobilistów—pierwsze opus propagandowe... Ściślej: poradnika tego część I-szą, przeznaczoną specjalnie dla wsi.

#### Poradnik dla początkujących automobilistów.

I. Przygotowanie maszyny do wyjazdu. — Przed wyjazdem należy maszynę jaknajstaranniej przygotować do wyjazdu.

II. Wyjazd. — Po ustawieniu maszyny przed domem lub garażem (wyjazd z przed obory lub chlewu nie jest praktykowany) — należy odprowadzić na bok zapasową parę koni, która maszynę podprowadziła przed dom (względnie garaż). O ile konie są młode i płochliwe, wskazanem jest owinięcie im łbów workami lub plandeką. — Prowadzący maszynę (szofer) żegna się z najbliższą rodziną, poczem odmawia stosowną modlitwę. Osoby, mające odbyć podróż, winny znajdować się już w tym czasie wewnątrz karoserji. — Kurczowe trzymanie się karoserji, jako też zastanianie sobie oczu rękami — nie jest przyjęte.

III. Zapuszczanie motoru. — Motor jest



najważniejszą częścią składową maszyny. Były wypadki, że bez motoru maszyna nie chciała absolutnie funkcjonować. Dlatego zapuszczanie motoru, czyli wprawianie takowego w ruch, jest czynnością ważną. Jednocześnie czynność ta wymaga wielkiej wprawy.— Motor zapuszcza się w rozmaity sposób, zależnie od konstrukcji maszyny. W każdym bądź razie pamiętać należy, że przed zapuszczeniem motoru w zbiorniku (rezervoarze) powinna się znajdować pewna ilość benzyny.— Do zapuszczania motoru służą obie ręce i obie nogi. — Normalnie skonstruowany motor zapala się bez użycia siły brutalnej.— Użycie zębów przy zapuszczaniu motoru jest zbyteczne.

IV. Ruszanie z miejsca. — Ruszać z miejsca trzeba w ten sposób, żeby maszyna ruszyła się z miejsca. O ileby maszyna nie chciała ruszyć się z miejsca, należy bezzwłocznie porozumieć się z fabryką, z której dana maszyna pochodzi. Przy posługiwaniu się automobilami europejskich marek nie sprawi to większego kłopotu. Z fabrykami amerykańskimi najlepiej porozumiewać się radiotelegraficznie, względnie zapomocą kablogramów.

V. Jazda. — Jechać z początku bardzo wolno, bo nigdy niewiedomo, co może zająć. Zapasowa para koni winna postępować w jaknajmniejszej odległości od automobilu.

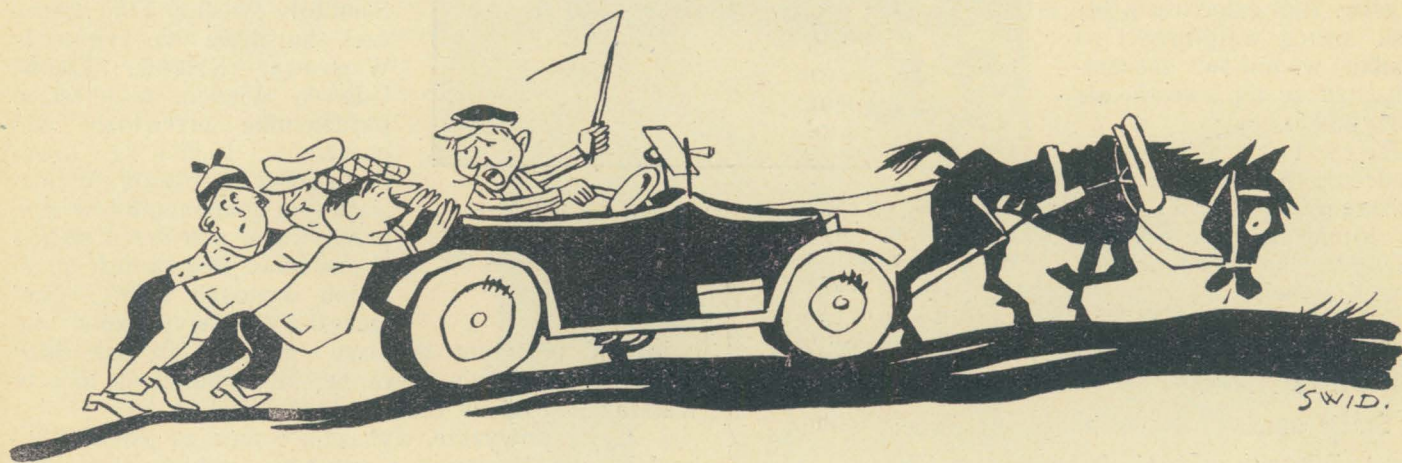
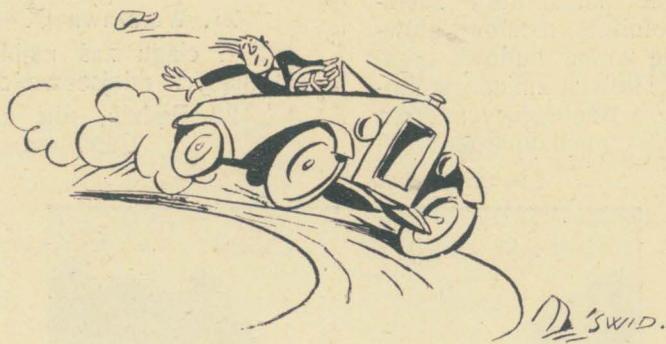
VI. Zmiana szybkości. — Zmiana szybkości powinna się odbywać bez większych wstrząśnień. O każdej projektowanej zmianie szybkości wypada powiadomić zawczasu współtowarzyszy podróży, a to w celu umożliwienia im zajęcia odpowiedniego stanowiska. (U w a g a: W myśl umowy zbiorowej, rozdz. V, par. 19, lit. B, należy się fomalowi strawnie, o ile towarzyszył automobilowi poza granice majątku)."

VII. Wiraże. — Wirażami, czyli zakrętami, nazywają się w języku automobilistów zakręty, czyli wiraże. — Zakręty bywają dwojakie: naprawo i nalewo. Wiraże wolno brać dopiero wówczas, gdy się jest dostatecznie obznajmionym z techniką jazdy automobilowej. Osoby mniej wprawne winny jechać zawsze prosto, bez względu na konsekwencje, mogące stąd wyniknąć.

VIII. Wymijanie. — Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wszelkie przeszkody, zarówno materjalnej, jak i moralnej natury, trzeba starannie omijać. — Prowadzący maszynę winien, we własnym, dobrze zrozumianym interesie, unikać wszystkiego, co by mogło narazić na szwank jego dobre imię, względnie życie i zdrowie ludzi, zwierząt i maszyny. (Ostatnie odpada jedynie w wypadku, gdy została kupiona na kredyt, bez gwarancji wekslowej).

IX. Przejechanie. — Przejechanie może zająć tylko wówczas, gdy prowadzący samochód (szofer), skutkiem lekceważenia, względnie nieznanomości niniejszych przepisów, coś, albo kogoś przejedzie. — Przed przejechaniem trudno się zazwyczaj zorientować, że coś, albo ktoś zostanie przejechany. — Jeżeli fatalny zbieg okoliczności spowoduje wypadek przejechania, zaleca się powiększyć szybkość w celu zapobieżenia możliwości dalszych, przykrych komplikacji. (Przejechanie teściowej nigdzie nie jest karane).

X. Reperacje. — Zdarzające się od czasu do czasu niedokładności i defekty motoru, albo podwozia, naprawia się stosownie do okoliczności. — Zepsucie się kierowcy (szofera) powoduje zazwyczaj dłuższą przerwę w podróży. — Zepsucie się pasażerów nie jest przewidziane w niniejszym poradniku.



## KRONIKA

*Konferencja lotnicza w Paryżu.* W dniach 24 i 25 listopada odbyły się w Paryżu w *Chambre Syndicale de l'Industrie Aéronautique Française* pierwsze obrady Komitetu „Dziewięciu” w sprawie zrzeszenia wszystkich europejskich towarzystw komunikacji powietrznej na wzór Związków Kolejowych, wzgl. Międzynarodowej Izby Handlowej.

Komitet ten, jak wiadomo, wybrany został na międzynarodowej konferencji lotniczej, odbytej w miesiącu wrześniu b. r. w Sztokholmie, gdzie reprezentowanych było 16 państw europejskich i 25 towarzystw lotniczych.

Udział w obradach wzięli: p. Dick Farman, jako przewodniczący, p. dr. Wygard, p. Silverwood Cope,



p. Moranli, p. Wronsky, p. Florman, p. Deutelmoser, p. Plesman i p. dr. Hagmann.

W imieniu Polskiej Linji Lotniczej, której powierzony był Sekretarjat, dr. Wygard zdał sprawozdanie z ankiety, przeprowadzonej wśród wszystkich europejskich towarzystw komunikacji powietrznej, w wyniku której przedłożono z różnych stron trzy projekty związku międzynarodowego. Stwierdzono jednomyślnie, że wyrażone w Sztokholmie życzenia stworzenia wspólnej międzynarodowej organizacji staje się z dnia na dzień potrzebą coraz pilniejszą.

Po długiej dyskusji, w której kilkakrotnie zabierali głos wszyscy członkowie komitetu, ustalono główne zasady, na jakich oprócz się winna budowa organizacji, do której wszyscy dążą. Główną zmianą w stosunku do istniejących obecnie, a obejmujących tylko część różnych kompanij lotniczych międzynarodowych związków, jest ustalenie zasady największej liberalności w dopuszczeniu członków. Prawo do udziału będzie miało każde towarzystwo komunikacji lotniczej, opierające się na autoryzacji swego rządu.

Miejsca i nazwy nowego związku jeszcze nie ustalono. Będzie to przedmiotem obrad najbliższego posiedzenia, które ustalić ma ostateczny tekst statutu. Posiedzenie to odbędzie się 18 lutego 1926 roku w Paryżu. Prezesem na najbliższy okres pozostał dotychczasowy przewodniczący p. Farman, a biuro komitetu pozostaje w Warszawie przy Polskiej Linji Lotniczej.

Kompanje, należące do „Association Internationale de Trafic Aérien“, propagowały przeobrażenie tego związku w organizację wszystkich towarzystw. Inni członkowie podnieśli szereg wątpliwości co do kilku warunków zasadniczych, tak że tej kwestji nie rozstrzygnięto.

Rezultaty najbliższego posiedzenia przedłożone będą najbliższemu zjazdowi kompanij lotniczych europejskich w r. 1926, najprawdopodobniej w Krakowie.

#### Spis stacji benzynowych Tow. Przem. Naftowego Bracia Nobel.

Stacje uruchomione w b. Kongresówce:

1. Warszawa, I Al. Jerozolimskie 57;
2. „ II Plac Napoleona 6;
3. „ III Praga, Targowa 16;
4. „ IV Al. Szucha 6;
5. „ V Złota 64 (garaż Zbierańskiego);
6. „ VI Czerniakowska 186/88 (garaż W. Ładyńskiego);
7. „ VII Radna 15 (garaż Szandurskiego);
8. Białystok, Plac Kościuszki;
9. Częstochowa, Al. N. Marji Panny (Elibor);
10. Ciechocinek, ulica Słońska;
11. Dąbrowa Górnicza, ul. Królowej Jadwigi;
12. Grodno, ul. Mostowa;
13. Kalisz, Al. Józefiny, róg ul. Włocławskiej;

14. Kielce, ul. Sienkiewicza;
15. Łódź I, Plac Wolności 2;
16. Łódź II przy Starym Rynku;
17. Lublin, Plac Króla Łokietka;
18. Piotrków, Plac Kościuszki (Elibor);
19. Radom, ulica Warszawska przy zbiegu ulic Szewskiej i Spacerowej.

W ciągu najbliższych dwóch tygodni uruchomione będą następujące stacje:

20. Warszawa VIII — Praga, ulica Zygmuntowska róg Łukasiewskiego;
21. Warszawa IX — ul. Przejazd, przy skwerze.

W ciągu zaś najbliższych kilku miesięcy w następujących miejscowościach:

22. Będzin, róg ul. Czeladzkiej, Małobędzkiej i Cichowskiej;

23. Ciechanów, Plac Kościuszki, naprzeciwko kina „Polonia“;

24. Koło, przy Rynku;
  25. Kutno, Poznańska 129;
  26. Konin, Słupecka 17;
  27. Mława, ul. Działdowska;
  28. Łowicz, Stary Rynek;
  29. Płock, ul. Kolejowa 8;
  30. Siedlce, ul. Warszawska;
  31. Sosnowiec, przy Dworcu Kolejowym;
  32. Ostrowiec, na bulwarze przy ul. 3-go Maja;
  33. Wilno, skwer przy ul. Elizy Orzeszkowej.
- Na Górnym Śląsku:
34. Katowice, ul. Mickiewicza (Elibor).

Projektowana jest jeszcze budowa około 80 stacji na terenie b. Kongresówki, Śląska i Małopolski.



Rys. 406. Z osobliwości samochodowych 1925 r. Fabryka „Unic“ używa do próby nowych samochodów kobiet, które podobno lepiej wyczuwają działanie maszyny od mężczyzn.

#### Komunikacja powietrzna.

Samoloty Polskiej Linji Lotniczej, kursujące na linjach: Warszawa, Kraków, Lwów, Gdańsk, Wiedeń, w miesiącu październiku przewiozły 453 pasażerów, 15.293 kg. towarów i 183,2 kg. poczty. W miesiącu tym dokonano lotów 198, przebywając przestrzeń 68.954 kilometrów. Regularność przeciętna wynosiła 97,6%. Nie-szczęśliwych wypadków nie

było. W ubiegłym miesiącu zauważyć się daje duży wzrost w przewozie towarów, szczególnie na linjach: Warszawa—Kraków oraz Wiedeń—Kraków.

Cyfry powyższe, wykazujące ruch za jeden z najbardziej dla lotnictwa, z powodu ciężkich warunków atmosferycznych, niekorzystnych miesięcy, zaprzeczają opinii wielu, jakoby jedynie w piękne, słoneczne dni podróże samolotami były możliwe, oraz dowodzi, iż coraz szersze koła publiczności, rozumiejąc zalety komunikacji powietrznej, z niej korzystają.

W bieżącym miesiącu samoloty Polskiej Linji Lotniczej kursują codziennie na wszystkich linjach zupełnie normalnie.

*Polskie zawody balonów wolnych.* W dniu 25 października odbyły się pierwsze polskie zawody balonów wolnych przy udziale trzech balonów wojskowych. Konkurs polegał na najdłuższym przelocie nad



obszarem Polski, z tym jednak warunkiem, aby lądowanie nastąpiło w odległości najmniej 15 kilometrów od granicy. Zgodnie z regulaminem, zakończył lot, na wschód od Kolna przy granicy Prus Wschodnich, balon „Poznań” z obsadą por. pil. Zakrzewskiego i por. Janusza. Dwa pozostałe balony, choć przebyły w tym samym kierunku nieco większą przestrzeń, nie spełniły warunku przepisowego lądowania.

*Dzień rekordów w Arpajon* pod Paryżem, zorganizowany przez Francuski Klub Motocyklistów w dniu 8 października, dał rezultat imponujący. 16 rekordów zostało pobitych lub ustanowionych na dystansach kilometra i mili angielskiej o starcie z miejsca i z rozbiegu. Największą szybkość dnia osiągnął amerykański motocyklista Anderson, który na litrowym motocyklu Indian przebył milę ang. w czasie 26,525 sek., odpowiadającym szybkości 218 klm. 421 m./g. Podczas jednej z prób oficjalnych rozwinął podobno Anderson szybkość 256 klm./g., jednak z powodu wady w elektrycznym aparacie chronometrującym i zachodzącej możliwości złego pomiaru czasu, frapujący ten wynik, jak również kilka innych, zostało unieważnionych. Najlepsze rezultaty dnia są następujące:

Mila angielska i kilometr o starcie z miejsca:

Mot. 175 cm.<sup>3</sup>: 1. Sourdöt (Monet Goyon) — mila: 59,620 s. — 97 klm. 176 m./g.; kil.: 39,920 s. — 90 klm. 180 m./g.; rekordy światowe.

Cycl. 750 cm.<sup>3</sup>: 1. Sandford (Sandford) — kil.: 40,750 s. — 88 klm. 343 m./g.; rekord światowy.

Sam. wyśc. 1500 cm.<sup>3</sup>: 1. Bourlier (Talbot) — mila: 44,495 s. — 130 klm. 209 m./g.; rekord międzynarodowy.

Sam. wyśc. 2000 cm.<sup>3</sup>: 1. Divo (Delage) — mila: 38,430 s. — 150 klm. 758 m./godz.; kil.: 28,175 s. — 127 klm. 773 m./godz.; rekordy międzynarodowe.

Mila ang. i kilometr o starcie z rozbiegu:

Mot. 1000 cm.<sup>3</sup>: 1. Anderson (Indian) — mila: 26,525 s. — 218 klm. 421 m./godz.; kil.: 18,500 s. — 194 klm. 594 m./godz.; rekordy światowe.

Cycl. 500 cm.<sup>3</sup>: 1. Doré (Sima Violet) — mila: 50,595 s. — 114 klm. 510 m./godz.; kil.: 31,260 s. — 115 klm. 163 m./godz.; rekordy światowe.

Cycl. 1100 cm.<sup>3</sup>: 1. Casse (Salmson) — mila: 32,710 s. — 177 klm. 121 m./godz.; kil.: 19,755 s. — 182 klm. 232 m./g.; rekordy światowe.

Sam. wyśc. 1500 cm.<sup>3</sup>: 1. Bourlier (Talbot) — mila: 30,070 s. — 192 klm. 671 m./g.; kil.: 18,645 s. — 193 klm. 081 m./godz.; rekordy międzynarodowe.

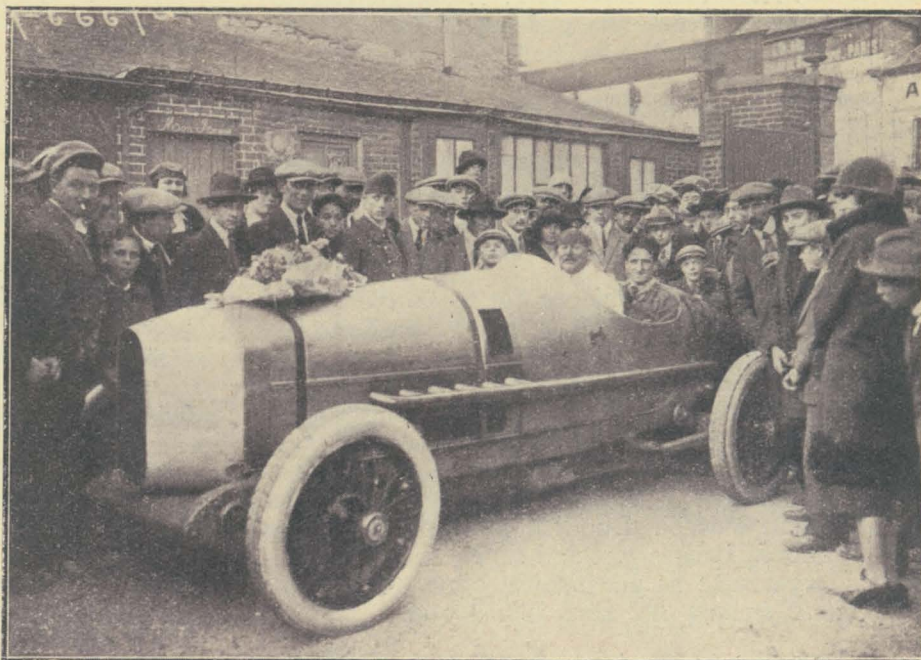
Sam. wyśc. 2000 cm.<sup>3</sup>: 1. Divo (Delage) — mila: 26,910 s. — 215 klm. 296 m./g.; kil.: 16,685 s. — 215 klm. 762 m./g.; rekordy międzynarodowe.

*Wyścigi na wzniesieniu Gaillon.* Klasyczne wyścigi na wzniesieniu Gaillon odbyły się po raz 21-szy w dniu 18 października na przestrzeni 1 kilometra o starcie z miejsca. Szereg rekordów w poszczególnych kategoriach pobili lub ustanowili następujący zawodnicy: Renaud na mot. Gourdin 125 cm.<sup>3</sup>, Sourdöt na mot. Monet Goyon 175 cm.<sup>3</sup>, Jolly na mot. Alcyon 350 cm.<sup>3</sup>, Pean na mot. Peugeot 500 i 750 cm.<sup>3</sup>, Meremans na cycl. Villard

350 cm.<sup>3</sup>, Dore na cycl. Sima Violet 500 cm.<sup>3</sup>, Violet na cycl. Sima Violet 750 cm.<sup>3</sup>, Clause na sam. tur. Bignan 2000 cm.<sup>3</sup>, De Coularé na samoch. tur. Buick 3000 cm.<sup>3</sup>, Ismalun na sam. sport. Salmson 1100 cm.<sup>3</sup>, Celerier na sam. sport. B. U. C. 1500 cm.<sup>3</sup>, Morel na sam. wyśc. Amilcar 1100 cm.<sup>3</sup>, Chassagne na sam. wyśc. Talbot 1500 cm.<sup>3</sup>, Caplain na sam. wyśc. Ballot 3000 cm.<sup>3</sup> i R. Thomas na sam. wyśc. Delage 8000 cm.<sup>3</sup>. Thomas na bolidzie Delage pobił rekord wzniesienia Gaillon, przebywając kilometr z szybkością blisko 122 klm./godz.

*Wystawa samochodów w Londynie.* Doroczny salon samochodowy w Londynie został urządzony w październiku, jak zwykle w hali wystawowej Olimpja. Wystawa tegoroczna odniosła olbrzymi sukces pod każdym względem, świadcząc o żywotności i rozwoju angielskiego przemysłu samochodowego. Brało w niej udział 250 firm angielskich i zagranicznych i wystawionych zostało ogółem 1250 samochodów; zwiedzało wystawę tysiące osób dziennie, a sprzedaż maszyn przeszła wszelkie oczekiwania. Dzięki niskim cenom, różnorodności typów i dogodnym warunkom kredytowym, już „w pierwszych minutach po otwarciu wystawy”, jak pisze prasa angielska, zaczęto czynić nieprawdopodobne zakupy. Fabryka Crossley sprzedała, na przykład, przez czas wystawy 100 samochodów, wartości 40.000 funtów szt., ale jest to jeszcze drobnością w porównaniu z ilością samochodów sprzedanych przez firmy, masowo produkujące lekkie i tanie wozy. Fabryka Alvis sprzedała 1000 samochodów, firma Rover otrzymała zamówienie na dostawę 100 wozów miesięcznie do Australji i Nowej Zelandji, fabryka Clyno wyprzedzała zgóry całą swą produkcję, zamierzoną na rok 1926, w ilości 15.000 wozów, i na koniec rekordową ilość — 70.000 sprzedanych maszyn — osiągnęła popularna firma Morris; cyfra powyższa stanowi całkowitą produkcję wszystkich oddziałów fabryki Morris do sierpnia 1926 r.

*Nowe rekordy motocyklowe.* Na torze Monza trzech jeźdźcy włoscy, Ghersi, Casali i Prini, pobili na motocyklu Guzzi osiemnaście rekordów światowych kategorii 500 cm.<sup>3</sup>, wszystkie z szybkością ponad



Rys. 407. Wyścig z boczka Gaillon. Thomas na 12-cylindrowce Delage, zwycięzca wszystkich kategorii tego dnia.



130 klm./godz. W tydzień później dwaj inni jeźdźcy włoscy, Nuvolari i Self, pobili w Monza na motocyklu Bianchi trzy rekordy światowe kategorii 350 cm.<sup>3</sup>, z szybkością ponad 120 klm./godz.

Na torze Brookland jeździec angielski Horsman pobił na motocyklu Triumph z wózkiem dwa rekordy światowe kategorii 600 cm.<sup>3</sup>, z szybkością 125 klm./g.

*Zawody w Montlhery.* Tor szosowy w Montlhery stał się w dniu 4 października teatrem zawodów o Wielką Nagrodę Francuskiego Klubu Motocyklistów. W szeregu ciekawych biegów motocykli i cyclecarów osiągnięto następujące rezultaty:

Mot. 175 cm.<sup>3</sup> (112,5 klm.): 1. Porter (New Gerard) 1:18:54,4, szybkość średnia na godzinę 85 klm. 536 m.; 2. Lemasson (Thomann) 1:21:37,1; 3. Sourdot (Monet Goyon) 1:23:06,3.

Mot. 250 cm.<sup>3</sup> (125 klm.): 1. Porter (New Gerard) 1:17:22,2, szybkość średnia na godzinę 96 klm. 932 m.; 2. Pierre (D. F. R.) 1:24:19; 3. Rolland (Terrot) 1:24:21,3.

Mot. 350 cm.<sup>3</sup> (137,5 klm.): 1. Marc (Alcyon) 1:24:50,3, szyb. średnia na godzinę 97 klm. 237 m.

Mot. 500 cm.<sup>3</sup> (150 klm.): 1. Longmann (A. J. S.) 1:24:11, szyb. średnia na godzinę 106 klm. 550 m.; 2. Richard (Peugeot) 1:25:11; 3. Francisquet (Sunbeam) 1:29:53,1.

Cycl. 500 cm.<sup>3</sup> (125 klm.): 1. Doré i Stanton (Sima Violet) 1:36:01,2, szybkość średnia na godzinę 77 klm. 106 m.

Cycl. 750 cm.<sup>3</sup> (137,5 klm.): 1. Violet (Sima Violet) 1:31:15,1, szyb. średnia na godzinę 90 klm. 416 m.; 2. Hall (Austin) 1:34:22,2; 3. Sandford (Sandford) 1:40:47.

Sam. 1100 cm.<sup>3</sup> (150 klm.): 1. Doré (Senechal) 1:30:30, szyb. średnia na godzinę 99 klm. 440 m.; 2. De Marmier (Salmson) 1:33:20,4.

*Doroczne wyścigi naokoło jeziora Garda* odbyły się w dniu 18 października na dystansie 245 klm. Wyniki: Sam. 1100 cm.<sup>3</sup>: 1. Brambilla (G. A. R.) 1:13:32, szybkość średnia na godzinę 75 klm. 867 m.; 2. Clerici (Salmson) 3:18:02. — Sam. 1500 cm.<sup>3</sup>: 1. Serboli (Chiribiri) 3:01:21, szyb. średnia na godzinę 79 klm. 644 m.; 2. Montanari (Bugatti) 3:06:06; 3. Valpreda (Fiat) 3:06:41. — Sam. 2000 cm.<sup>3</sup>: 1. Maggi (Bugatti) 2:55:41, szyb. średnia na godzinę 83 klm. 574 m., rekord; 2. Minoia (O. M.) 3:00:42.

*Rekordy na torze Brookland.* Kierowca Hovey pobił 12 października na torze Brookland, na samochodzie Thomas Special, trzy następujące rekordy światowe szybkości: 50 klm. w 16 m. 9,09 sek., 50 mil ang. w 25 m. 59,68 s. i 100 klm. w 32 m. 17,62 s. Szybkość rekordzisty wyniosła około 186 klm./g.

*Zawody o puchar Schneidera dla wodnopłatowców* rozegrane zostały w Baltimore w dniu 26 października, na dystansie 350 klm., przy udziale pięciu samolotów: trzech amerykańskich, jednego angielskiego i jednego włoskiego. Zwycięstwo odniósł lotnik amerykański Doolittle na wojskowym wodnopłatowcu Curtiss z szybkością 374 klm./g., bijąc Anglika kpt. Biard na samolocie Gloster Napier i Włocha, kpt. Briganti, na płatowcu Nieuport Macchi. Doolittle pobił tegoż samego dnia w Baltimore światowy rekord szybkości na wodnopłatowcu, wykazując na przepisowej bazie 3-kilometrowej szybkość średnią 392 klm. 320 m./godz.

*Nowe rekordy na torze w Montlhery.* Angielski rekordzista Eldridge pobił na torze Montlhery, na samochodzie własnej konstrukcji, dziewięć rekordów międzynarodowych w kat. 1500 cm.<sup>3</sup>

Podczas nieudanej próby pobicia rekordu dwudziestoczęterogodzinnego przez kierowców Gartfielda i Plessiera na 40-konnym samochodzie Renault, pobite zostały następujące rekordy światowe szybkości: 1000 klm. przebyto w 6 g. 5 m. 24,69 s., 1500 klm. w 9 g. 9 m. 49,74 s., 1000 mil ang. w 9 g. 49 m. 45,28 s., 2000 klm. w 12 g. 24 m. 23,5 s., w 6 g. — 985 klm. 100 m. i w 12 g. — 1939 klm. 898 m. (szybkość średnia na godzinę około 160 klm.).

Dwulitrowy samochód Rolland Pilain, prowadzony na zmianę przez sześciu kierowców, pobił w Montlhery światowy rekord szybkości na przestrzeni 5000 klm., przebywając ją w 48 g. 51 m. 19,21 sek., z szybkością średnią 162 klm. 343 m./godz. Podczas tejże jazdy przewyższono pozatem pięć rekordów międzynarodowych kategorii 2000 cm.<sup>3</sup>

*Amerykańskie zawody lotnicze.* Międzynarodowe zawody lotnicze w Mitchell Field na Long Island koło New Yorku odbyły się między 8 a 14 października. Do zawodów, które składały się z kilku różnych wyścigów, stanęły oprócz wielkiej ilości płatowców amerykańskich również dwa samoloty francuskie, a mianowicie Breguety XIX A<sub>2</sub>, które pilotowali kapitanowie Lemaitre i Pelletier d'Oisy. Lemaitre wygrał jeden z ważniejszych wyścigów, a mianowicie Liberty Engine Builders Race, rozwijając na przestrzeni 180 mil ang. szybkość średnią 208 klm./godz. W najdłuższym wyścigu o nagrodę Pulitzera zwyciężył pułkownik armii ameryk. Bettis na samolocie Curtiss, przebywając dystans 200 klm. z szyb. średnią 400 klm. 625 m./g., co stanowi rekord światowy.

*Wypadki podczas treningów.* Do krótkodystansowych zawodów szybkości w Boulogne sur Mer zapisał się znany rekordzista angielski Parry Thomas na swym bolidzie Leyland, i rozpoczął sumienny trening, nie zważając na niepogodę. Pewnego dnia, podczas ulewnego deszczu, mknąca na pełnym gazie maszyna uległa poślizgnięciu i uderzyła o drzewo, rozbijając się prawie doszczętnie. Thomas na szczęście wyszedł z przygody tylko ze stłuczoną nogą.

Podobnemu wypadkowi uległ włoski kierowca Campari podczas treningu do Wielkiej Nagrody Włoch. Maszyna jego spadła z toru i uderzyła o drzewo, jednak nie uszkodziła się wielce, a Campari tylko podbił sobie oko.

Podczas treningu do Tourist Trophy motocyklowego dla amatorów na wyspie Man, wpadł na słup telegraficzny motocyklista Temple i zabił się na miejscu. Nieszczęśliwy jeździec nie miał nic wspólnego z angielskim rekordzistą motocyklowym o tem samym nazwisku, który cieszy się najlepszym zdrowiem i bije dalej rekordy.

W Monza zaszedł nowy śmiertelny wypadek. Kierowca włoski Leonardi, który wypróbował na torze nowy samochód wyścigowy, przewrócił się przy szybkości 150 klm./g. i poniósł śmierć na miejscu.

Kierowca francuski Didier zabił się podczas treningu do wyścigów górskich.

Na torze Glostrup koło Kopenhagi spadł z samochodem z krzywizny podczas treningu do wyścigów kierowca Christensen i ciężko się poranił.

*Z wyścigów amerykańskich.* W Stanach Zjednoczonych szybkość ponad 200 klm./godz. jest już osiągnięta w każdym prawie wyścigu torowym. Jak doniosły ostatnie telegramy, w wyścigu otwarcia, rozgranym na nowym torze w Rockingham w dniu 26 października, zwycięzca Harry Hartz rozwinął na samochodzie Miller szybkość średnią 217 klm. 697 m./g. W wyścigu 200-milowym, rozgranym tegoż dnia na



torze w Laurel, zwyciężył Mac Donough na samochodzie Miller w czasie 1 g. 29 m. 2,71 s., czyli z szybkością średnią 216 klm. 680 m./g. Wreszcie w ostatnim wyścigu rozgrywkowym Mistrzostwa Ameryki, który odbył się w dniu 1 listopada na torze w Salem, na dystansie 250 mil, wygrał znakomity kierowca de Paolo na sam. Duesenberg w rekordowym czasie 1 g. 50 m. 25 s., wykazując szybkość średnią 218 klm. 626 m./godz. De Paolo zdobył tytuł „Mistrza Ameryki“ na rok 1925.

*Nowe rekordy lotnicze.* Francuski lotnik Lasne pobił znowu dwa rekordy światowe szybkości z obciążeniem 500 kg., przebywając na swym płatowcu Nieuport Delage, z silnikiem Hispano Suiza 450 KM., prze-

strzeń 100 klm. w 21 m. 21 s. (281 klm. 030 m./g.) i 200 klm. w 42 m. 54 s. (279 klm. 720 m./godz.). Poza to ustanowił Lasne na tymże płatowcu dwa nowe rekordy światowe szybkości z obciążeniem 1000 kg., a mianowicie: 100 klm. w 24 min. 20 sek. (246 klm. 440 m./g.) i 200 klm. w 48. min. 59 sek. (244 klm. 274 m./godz.).

Podczas trwania rosyjskiego konkursu płatowców bezsilnikowych na Krymie, lotnicy niemieccy pobili dwa rekordy światowe, a mianowicie Schulz unosił się w powietrzu przez 12 g. 6 m. 22 s., a Hesselbach utrzymał się z jednym pasażerem w ciągu 5 g. 40 m. Oba powyższe rekordy nie będą naturalnie uznane za oficjalne, gdyż Rosja nie należy do F. A. I.

## Nowe książki

Inż. St. Dębicki: *Pomiary i narzędzia do pomiarów warsztatowych.* Nakład Księgarni wydawniczej B. Kotuli. Cieszyn 1925. Str. 135 ze 117 rys.

Ruchliwa księgarnia B. Kotuli zaczęła pracą tą, jako tomem I Biblioteki technicznej, nową serję poważniejszych wydawnictw. Podstawową zasadą nowoczesnego przemysłu technicznego jest wytwarzanie jak najprostszymi środkami przy jaknajmniejszym zużyciu materiału i czasu. Jednym z najważniejszych środków, prowadzących do tego celu, jest możność dokładnego mierzenia zapomocą dobrych narzędzi mierniczych. Dokładność obróbki, zależna od możności mierzenia bardzo małych różnic w wymiarach obrabianych przedmiotów, umożliwia wyrób części zamiennych, którymi bez specjalnych dopasowań na miejscu można zastąpić części zużyte lub uszkodzone. Na wydoskonaleniu pomiarów i narzędzi mierniczych polega cały dzisiejszy imponujący rozwój techniki, szczególnie w Ameryce. Dobrze więc się stało, że posiadliśmy dzieło, napisane przystępnie, a przecież poważnie traktujące tą ważną dziedzinę. Szkoda tylko, że autor wziął sobie za wzory wyroby wyłącznie niemieckich fabryk, jak Schütte, Titaniawerk, Teegler i innych, nie sięgając do wzorów francuskich, angielskich, amerykańskich i szwedzkich, przodujących na tem polu, a mających u nas szeroki rynek zbytu, jak np. narzędzia miernicze Starreta i innych. Mimo tych drobnych pominięć, dzieło to zapełnia lukę w naszym piśmiennictwie technicznym i jako takie powinno znaleźć się w każdej fabryce, warsztacie i szkole technicznej.

St. Szydelski.

*Przepisy o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie,* Wydali St. T. Kl. i Eug. Ol. Warszawa 1925.

Ta nadzwyczaj pożyteczna książka jest zbiorem przepisów i rozporządzeń, normujących ruch kołowy na ulicach miasta stoł. Warszawy. Rozporządzenia te nie wszystkim automobilistom są znane, zwłaszcza zaś zamiejscowym, gdyż jako przepisy wykonawcze do rozporządzeń ministrów Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych publikowane były w Dzienniku Urzędowym Komisarjatu Rządu, który nie do wszystkich rąk się dostaje. Dopełnione one zostały wyjątkami ustaw i rozporządzeń ogólnych o ruchu na drogach publicznych w Państwie Polskiem oraz tablicami sygnałów i znaków obowiązujących kierowców oraz używanych przez policję przy regulowaniu ruchu kołowego. Książeczka ta więc zawiera komplet wiadomości niezbędnie potrzebnych każdemu kierowcy, aby na ulicach m. Warszawy był on zawsze w zgodzie z prawem. Zwłaszcza pożyteczna ona będzie dla wszystkich przyjezdnych do Warszawy automobilistów, którzy znać

nie mogą lokalnych przepisów stolicy. Autorowie, wyżsi urzędnicy Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę i współtwórcy tych tak koniecznych dla uregulowania zanarchizowanego ruchu na ulicach Warszawy przepisów, byli najbardziej kompetentnymi dla wybrania i ułożenia tych wszystkich wiadomości, jakie są potrzebne dla kierowców w Warszawie. Pożyteczną tę i rzeczywiście niezbędną książeczkę polecić należy gorąco każdemu, nawet obytemu z ruchem ulicznym, automobilście.

Mn.

Inż. Czesław Kołodziejcki: *Vade-mecum szofera.* Warszawa 1925.

Niezwykle pożyteczną w innym dziale książeczką będzie „Vademecum szofera“ inż. Cz. Kołodziejckiego.

Dzisiaj, gdy każdy miesiąc przynosi nam setki nowokreowanych kierowców, oczywiście, niegrzeszących jeszcze zbyt niemiłym doświadczeniem, książeczka ta będzie dla nich nieocenionym przewodnikiem i katechizmem. Zawiera ona bowiem wszystkie wiadomości w zakresie utrzymania, konserwacji i naprawy samochodu oraz szereg cennych rad o prawidłach jazdy. Wszystkie te wiadomości podane są niezwykle jasno i treściwie w formie szeregu paragrafów, dzięki czemu natychmiast utralają się w pamięci. Przytem rady te oparte są na gruntownym doświadczeniu, tak, iż postępując ściśle według nich, kierowca nigdy tego nie pożałuje, choćby narazie wydawać się mu mogło, iż zbyt drobiazgowych rzeczy wymaga od niego autor. Zarzucilibyśmy jedynie autorowi pewne błędy stylistyczne, niestety, prawie powszechne w polskiej literaturze technicznej. Książeczka uzupełniona została szeregiem tablic do zapisywania materiałów i czynności przy użyciu samochodu. Ścisła kontrola—buchalterja na małą skalę—jest w powszechnym użyciu na zachodzie, a zwłaszcza w Ameryce. U nas gospodarka przy samochodzie jest zupełnie ślepą—kierowca nie wie (gdyż żadnej nie prowadzi on kontroli) wiele materiałów zużywa jego maszyna, jakich wymagała reparaacji, wiele kilometrów i w jakim czasie przebyła i dlatego bardzo dużo niedomagań jej i wad uchodzi jego uwadze, narażając go później na zarzut niedbałości, nieumiejętności lub nieuczciwości. Byłoby nadzwyczaj pożądanem, aby książeczka inż. Kołodziejckiego znalazła się w ręku wszystkich, nawet doświadczonych, kierowców i aby na jej kartkach rozpoczęli oni małą kontrolę swej maszyny i... siebie. Uważne przeglądanie tylko tych zapisków odkryje im wiele rzeczy ciekawych i niespodziewanych i również czasem nauczy bardzo dużo.

Mn.



## Nowe mapy

*Orjentacyjna mapa automobilowa Rzeczypospolitej Polskiej* — wydawnictwo Automobilklubu Polski, w podziale 1:1.000.000, — w stosunku do pierwszej mapy Automobilklubu Polski stanowi duży postęp. Mapa ta, bardzo czysta i wyraźna, odpowiada dobrze swemu celowi, dając automobilście wyraźne wskazówki orjentacyjne. Nakreślenie linii kolejowych i biegu rzek ułatwia orjentowanie się w terenie, tak iż w braku innej użyta ona być może nawet jako mapa podróżna. Niestety, i do niej zakradło się nieco błędów przy oznaczeniu drugorzędnych linii komunikacyjnych. Mapa wydana jest drukiem dwubarwnym, na dobrym papierze. Opracowaną została przez por. Motyczkę.

*Atlas polski dla automobilistów Continental* jest częścią długiej i mozolnej pracy, obejmującej całokształt dróg środkowej Europy. Atlas ten, wydany

wprost luksusowo, odda bezwątpienia duże usługi każdemu automobilście, zwłaszcza cudzoziemcowi, przybywającemu do Polski, gdyż wyraźnie i prawidłowo podaje główne szlaki. Błędem pracy tego pokroju jest zbyt mała skala i pominięcie oznaczenia odległości na szosach drugorzędnych. Jednak atlas ten opracowany jest widocznie na podstawie dobrych materiałów i źródeł, z uwzględnieniem wielu ostatnich zmian, zasłanych w rozbudowie sieci dróg Polski, a wydany w formacie nie dużym, wygodnym dla użycia, w solidnej oprawie — będzie bezwątpienia towarzyszem wielu podróży samochodowych po Polsce.



## Z czasopism

„*Szofer Polski*“, dwutygodnik ilustrowany ogólno - automobilowy Nr. 1. — Oto nowe wydawnictwo wśród tak ubogiej polskiej prasy samochodowej, wydawnictwo bezwarunkowo potrzebne i pożyteczne, gdyż armia szoferów w Polsce szybko wzrasta i jeżeli jeszcze nie odczuwa, to w każdym razie w krótkim już czasie odczuwać zacznie potrzebę własnego organu zawodowego. Czy jednakże „*Szofer Polski*“ nie za szerokie stawia sobie zadanie, pragnąc „zajmować się automobilizmem w jaknajszerszym zakresie“? W naszych stosunkach, vide warunkach materialnych, rzecz to jest bardzo trudna. W automobilizmie, wziętem w szerokim znaczeniu słowa, istnieje mnóstwo dziedzin: sport, przemysł, handel, technika, prawo, sprawy zawodowe etc., których nie sposób objąć w jednym piśmie, chyba traktując je tylko powierzchownie, encyklopedycznie. Dlatego wszędzie na świecie pisma poświęcone automobilizmowi specjalizują się — obierają sobie pewną dziedzinę. Dziedzina „*Szofera Polskiego*“ wskazana jest w nagłówku pisma i sądzimy, że tej dziedzinie — jej życiu i sprawom zawodowym pismo to zechce się właściwie poświęcić. I tak praca to będzie bardzo wdzięczna, potrzebna, a dostatecznie szeroka.

Przechodząc do omówienia treści Nr. 1 „*Szofera Polskiego*“, to znajdujemy, jak przystało, na pierwszym miejscu krótką historję automobilizmu, następnie aktualny artykuł „Koszty utrzymania samochodu w Ameryce i u nas“, poruszający nieszczęsny fakt bankructwa dorożek samochodowych w Warszawie, dalej w „Troskach i bolączkach dnia powszedniego“ krytykę masowej produkcji szoferów, tego prawdziwego owczego pędu dni ostatnich; dalej „Rozpaczliwy tłok w biurze wydziału kołowego“ (chyba „ruchu“ kołowego, gdyż inaczej powiedziećby raczej należało nie kołowego, a „kołowacizny“), z którego cytujemy i powtarzamy: „Sam lokal biura ruchu kołowego ciasny i, jak się rzekło, odrażający, winien być jaknajprędzej przeniesiony w odpowiednie miejsce“; dalej „Represje za przekroczenie szybkości“, co do którego nie mogliśmy się zgodzić na projekt przymusu użycia wskazanych w artykule aparatów kontrolujących — typowej tandety niemieckiej, psującej się i niepraktycznej; dalej słaby wierszyk Nei P., szoferki — lepszej, mamy nadzieję, niż poetki; dalej „Konstrukcje samochodów na rok 1926“ p. Maurice Chérié, dalej Rady co do „Kon-

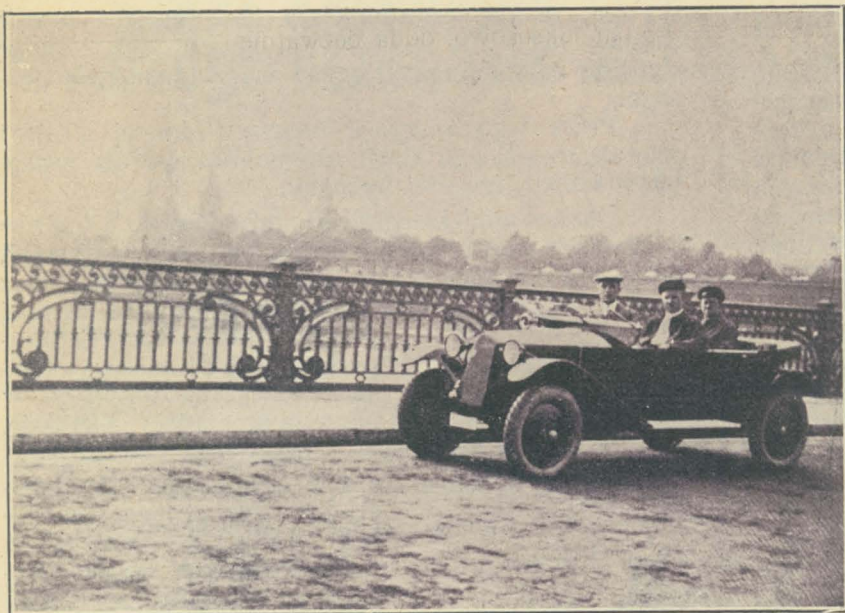
serwacji samochodu zimą“, a których radzimy szoferom nie słuchać, gdyż podają rażące absurdy, jak np. „przy uruchomianiu samochodu przedewszystkiem należy „zapełnić“ olejem karter“, „akumulator wraz „z całą instalacją“ należy jaknajlepiej załadować i „rozładować“ (w jaki sposób załadować „instalację“ autor nie wskazuje, za to wskazuje w jaki sposób najlepiej zepsuć akumulator — przez rozładowanie go, — może chodziło o opróżnienie?); „przy rozruszaniu silnika, w razie trudności ogrzać boki cylindra lampą prymus“ (może jeszcze od strony karburatora, która to strona w nowoczesnych samochodach jest jedynie dostępną? Za takie grzanie każdy właściciel samochodu winien na łeb wyrzucić szofer, o ile oczywiście potrafiłby ten ostatni „prymusem“ podegrać boki cylindrów!). Co do tego działu, to radzilibyśmy redakcji „*Szofera Polskiego*“ powierzyć go prawdziwemu fachowcowi, władającemu przytem dobrze językiem polskim, aby nie był on źle zrozumianym przez wielu czytających, go niedoświadczonych jeszcze, szoferów. Numer zamyka „Kronika bieżąca“.

Na jedno jeszcze chcielibyśmy zwrócić uwagę „*Szofera Polskiego*“. Nie nazywajmy na miłość Boską każdego pomysłu, każdego urządzenia, odbiegającego od szematu fabrycznego, — wynalazkiem! Jakimżeż to wynalazkiem jest podany przez p. Żylińskiego pomysł kontroli tylnego światła? Odkąd istnieje światło elektryczne wynalazek ten jest znany i używany w setkach i tysiącach wypadków. Że z fabryk samochody nie przychodzą z tem połączeniem, nie znaczy to, aby ogólnie wśród automobilistów nie było ono znanem. „Wynalazek“ ten oddawna jest wynaleziony. Redakcji przeto „*Szofera Polskiego*“ radzilibyśmy pewną ostrożność w przyjmowaniu wszelkich zgłaszających się do niej wynalazców, gdyż patronowaniem niemądrych, niepotrzebnych lub nienowych wynalazków bardzo łatwo się ośmieszyć.

Naogół „*Szofer Polski*“ przedstawia się dobrze i po dobraniu sobie odpowiedniego sztabu współpracowników będzie, miejmy nadzieję, w zupełności odpowiadać warunkom pisma zawodowego. Szybkiego i szerokiego rozwoju, w równym co najmniej stosunku do obecnego rozwoju kadrów szoferskich życzy mu redakcja „*Auta*“.



## „Mała Tatra“ w wszechrosyjskim raidzie 1925 r.



**W**SZECHROSYJSKI raid 1925 roku odbył się na przestrzeni: Piotrogród — Moskwa — Tyflis — Moskwa, t. j. około 5300 kilom., i trwał od 18 sierpnia do 9 września 1925 r., razem więc 23 dni. Pierwszy etap prowadził do Wielkiego Nowogrodu, drugi do Tweru, trzeci do Moskwy (dzień odpoczynku), czwarty do Orła, piąty do Charkowa, szósty do Bachmutu, siódmy do Rostowa nad Donem (dzień odpoczynku), ósmy do Armawiru, dziewiąty do Pjatigorska, dziesiąty do Władykaukazu, jedenasty do Tyflisu i stąd znowu w 8-dniowych równych etapach do Moskwy. Był to pierwszy międzynarodowy raid, który obejmował wśród bardzo trudnych warunków tak olbrzymią przestrzeń.

Samochody, biorące udział w tym raidzie, podzielono na 4 kategorie, a mianowicie:

Kateg. I	ponad 5 ltr. pojemności cylindrów,
„ II	4—5 ltr. pojemności cylindrów,
„ III	2,4—4 „ „ „
„ IV	do 2,4 „ „ „

W czwartej kategorii, t. j. do 2,4 ltr. pojemności cylindrów, brały udział następujące samochody:

- 2 Tatry 4/12 HP. z 1,1 ltr. pojemności cylindrów,
- 1 Sunbeam,
- 1 Sizaire,
- 2 Talbot'y,
- 1 Suere,
- 1 Adler,
- 3 Aga,
- 2 Citroën 10 HP.
- 1 Dodge,
- 1 Renault 10 HP, — razem więc 15 samochodów.

Raid odbył się oddzielnie dla samochodów osobowych, oddzielnie dla ciężarowych, z poszczególnymi warunkami dla każdej grupy.

Samochody podzielono w trakcie raidu na cztery kolumny według danych kategorii, z wyznaczeniem przepisów dokładnej szybkości na godzinę. Szybkość ustalono

dla poszczególnych kolumn według poniższej formuły:

$$W \max = K \sqrt[3]{v} \text{ plus } 7.$$

$V$  oznacza pojemność cylindra w cm.  $3$ ,  $K$  — wskaźnik, mający na drogach 2175. Osiągnięcia większej szybkości, niż przeciętnej, nie uwzględniono, natomiast nieutrzymanie szybkości minimalnej wykluczało uczestnika z raidu. Przy wyścigach, które urządzono po ukończeniu raidu w Moskwie, zastosowano celem ustalenia szybkości minimalnej również wyżej wyszczególnioną formułę z tą różnicą tylko, że wskaźnik miał 4,4 z rozpędem od startu, a 3,3 bez rozpędu. Przed każdym startem w poszczególnych etapach, których trakt prowadził przez drogi polne, ustalono dla każdego samochodu przeciętną szybkość w stosunku 65—75% szybkości na ulicach. Stawkę procentową oznaczono zależnie od stanu pogody, jako też i stanu dróg. Czas, który zużyto na wymianę opon, dla spożycia obiadów lub w razie jakiego wypadku, neutralizowano, czas zaś, który stracono przy ewentualnej naprawie lub też przy wydobyciu samochodu z błota, wliczano do przeciętnej szybkości. Od etapu do etapu kontrolowano przeciętną szybkość każdego samochodu, a za niedotrzymanie wykluczano uczestnika z raidu. Powodowało to oczywiście często zdarzające się uszkodzenia u wielu samochodów, gdyż kierowcy, chcąc zyskać na czasie, jechali bardzo szybko, aby w razie jakiego uszkodzenia mieć dosyć czasu na naprawę.

Każdą poszczególną kategorię klasyfikowano oddzielnie. Przedewszystkiem oceniano jakość i wytrzymałość samochodu. Każdy samochód otrzymał zgóry 200 plusów, z których według tabeli penalizacyjnej odliczano punkty karne za wszelkie uchybienia. Samochód, który miał więcej, niż 50 punktów karnych, nie otrzymywał żadnej nagrody. Samochody, mające ponad 200 punktów karnych, wykluczano z raidu.

Dalszą zaletę, t. zw. zdolność przewyższania złych dróg, nie klasyfikowano, niestety, z powodu opóźnienia się w Moskwie. Prócz wymienionej już po-





przednio klasyfikacji, nastąpiła także i klasyfikacja za oszczędność w zużyciu materiału pędnego tak pod względem kupieckim, jak też i technicznym.

Po ukończeniu raidu urządzono w Moskwie wyścig, do czego wybrano nlicę, niezbyt nadającą się na ten cel.

Po wjeździe do Moskwy, jako też przed każdym startem badała komisja specjalna zużycie sworzni mechanizmu kierowniczego oraz ewentualne błędy w konstrukcji i w materiale, które było trudno skontrolować podczas raidu, jak np. stuk w silniku z niewiadomych powodów, zużycie trybów skrzynki biegów, dyferencjału i t. p. Wypuszczoną z karteru każdego samochodu oliwę poddano oddzielnym badaniom w instytucie chemicznym.

Również oceniano wytrzymałość opon w ten sposób, że za wymianę lub naprawę tejsze przewidywano punkty karne.

Raid prowadził z Piotrogradu przez Wielki Nowogród — Wysznij Wołoczok — Torzok—Twer na bardzo złych drogach do Moskwy. Z Moskwy jechano przez Podolsk—Serpuchow do Tuły i dalej aż do Tyflisu, gdzie ludność przyjmowała owacyjnie uczestników raidu, którzy korzystali tu z dwudniowego zasłużonego wypoczynku po przebytych trudach.

Z 78 startowanych samochodów siedem nie dojechało do Moskwy. Za niewypełnienie przepisanych warunków wykluczono 29 samochodów, ogółem więc było wyłączonych 36 samochodów.

Bez punktów karnych odnośnie do wytrzymałości dojechały do celu:

- w I kategorii —  
żaden samochód,
- w II kategorii —  
trzy samochody,
- w III kategorii —  
pięć samochodów,
- w IV kategorii — jeden samochód.

Cyfry te świadczą najwymowniej, jak ostre i ciężkie były warunki tego konkursu, jeżeli się pomyśli, że wszystkie biorące udział samochody były bardzo starannie wyekwipowane i kierowane przez najdoświadczniejszych kierowców.

Wprost zadziwiające wyniki osiągnął mały seryjny samochód „Tatra“, kierowany przez Vermirovsky'ego. Ze wszystkich 15 startowanych samochodów czwartej kategorii on jeden tylko przybył do Moskwy bez punktów karnych i stanął z przyznaną mu sumą 386,15 jednostek porównawczych na czele wszystkich samochodów, które w raidzie wzięły udział, a to tem więcej, że osiągnął też najwyższą liczbę punktów za oszczędne zużycie materiału pędnego i za mocną budowę.

Opierając się na tych wynikach, można zatem uważać małą „Tatrę“ jako samochód, który wykazał

się w tym świetnym raidzie jako najlepszy. Z wyznaczonych dla czwartej kategorii dwóch pierwszych i dwóch drugich nagród otrzymała jedną pierwszą nagrodę mała „Tatra“, kierowana przez Vermirovsky'ego, za najniezawodniejszą konstrukcję i mocną budowę obok równie dobrych innych zalet, i drugą pierwszą nagrodę za oszczędne zużycie materiału pędnego.

Prócz tego otrzymał kierowca drugiej „Tatry“ nagrodę rosyjskiego klubu automobilowego dla najlepszego szofera czwartej kolumny.

Dla czwartej kategorii samochodów do 2,4 litrów pojemności cylindrów nie była przewidziana, niestety, żadna nagroda państwowa, do której kierowana przez Vermirovsky'ego „Tatra“, jako najlepsza w ogólnej ocenie wszystkich startowanych samochodów wszelkich kategorii, rościłaby w pierwszym rzędzie pretensje.

Mała „Tatra“ osiągnęła z 4,65 kg. na 100 km. zużycia materiału pędnego na szosach, a 7,62 na 100 km. na drogach polnych najkorzystniejsze cyfry wszystkich samochodów w zużyciu materiału pędnego.

W próbie szybkości na 1 klm. osiągnęła mała „Tatra“ kierowana przez Vermirovsky'ego szybkość 74 klm. na godzinę, przebywając kilometr w 48,6 sekundach. Prześciagnęły ją w szybkości w tej kategorii samochody „Talbot“ i „Sunbeam“, które przebyły kilometr w 43,6 sek., co w stosunku na godzinę wynosi przeszło 82 klm.

Świetny sukces małej „Tatry“ należy ocenić znacznie wyżej, jeśli weźmie się pod uwagę, że samochód ten ze swą pojemnością cylindrów 1,1 litra znajdował się w kategorii samochodów do 2,4 litrów.

Pomysłowa, idealna, a tak prosta konstrukcja małej

„Tatry“ okazała się także i na najbardziej nierównym i uciążliwym terenie rosyjskim doskonałą. Przeszkody, które udawało się wielkim samochodom pokonywać tylko z trudnością, przewycięzał ten mały samochód z największą łatwością, a na rosyjskich drogach, pełnych wybojów, ujawniała się szczególnie zaleta nieprześcignionej konstrukcji bez ram.

Ze względu na ten doniosły sukces, który w tym światowym raidzie wywyższył markę „Tatra“ ponad inne, wysłano ze strony czesko-słowackiej reprezentacji w Moskwie do fabryki w Koprzywnicy pismo gratulacyjne. Ze znajdujących się na rosyjskim raidzie trzech samochodów, z których jeden jako rezerwowo brał udział poza raidem, zakupił Autopromtorg po ukończonym raidzie: 1 samochód dla moskiewskiego sowietu, 1 dla piotrogrodzkiego sowietu i 1 dla młodego Krasina.



**Czytajcie, prenumerujcie i polecajcie drugim „Auto“!**



# „Drogi Szlakowe Rzeczypospolitej Polskiej”

## OD REDAKCJI

Wobec kompletnego braku map automobilowych i odpowiedniego Przewodnika po szlakach Polski, tak niezbędnych i koniecznych w szybko rozwijającym się naszym życiu sportowo-turystycznym, które rozrasta się obecnie do rozmiarów ruchu międzynarodowego, Redakcja „Drogi szlakowe Rzeczypospolitej” opracowała 10 map głównych arterji drogowych Rzeczypospolitej, **przystosowanych i przeznaczonych specjalnie dla celów turystyki i automobilizmu**, a obejmujących niemal całość sieci szosowych Polski.

Wydawnictwo powyższe, które ukaże się w styczniu, a skończone będzie w marcu roku przyszłego, składa się z 10 książek, każda z nich poza mapą szlaku zawiera odpowiedni przewodnik (Polski—Bedecker), opracowany przez znanego krajoznawcę prof. d-ra Orłowicza **w 4 językach** (polski, francuski, angielski i niemiecki), wskazujący turyście wszystkie punkty, godne widzenia ze względów artystycznych, historycznych, przemysłowo-handlowych, gospodarczych i t. p.

Mapy opracował kartograf por. Tadeusz Czarnota. Przejrzystością, precyzyjnością swą i ścisłością przewyższają najbardziej udane tego rodzaju wydawnictwa zagraniczne. Drukowane **w 4 kolorach sposobem grawjurowym**, w formie taśmy, są nieznanym u nas dotychczas typem map drogowych.

Poza uwzględnieniem wszystkich znaków drogowych, **posiadają potrójny kilometr (odległości: ogólne, międzymiastowe i międzywsiowe)** oraz profil drogowy z oznaczeniem **skali spadków, skrętów i serpentyn**. Skala: 1 : 300.000.

Każda książeczka, oprócz powyższego, zawiera spis zasadniczych, ogólnie przyjętych znaków drogowych i automobilowych wraz z wykazem automobilowych liter numerycznych polskich i zagranicznych, który pozwoli łatwo się zorientować do jakiego województwa, czy kraju należy mijany automotor.

**Specjalny dział informacyjny** wskaże turyście wszystkie potrzebne i konieczne punkty, gdzie może zaopatrzyć się w benzynę, smary, części zapasowe, gdzie jest najbliższy warsztat reperacyjny, garaż, hotel, restauracja i t. p.

O celowości danych informacji zainteresowanych firm przekonywać nie potrzebujemy, widoczna jest aż nadto i tem żywoniejsza, że jako zdrowa bezpośrednia informacja-reklama usuwa wszelkie pośrednictwo, tak często niesumienne w nieznanym miejscowościach.

REDAKCJA.

Warszawa, Szopena 1, tel. 229-50.

### SPIS SZLAKÓW

**Szlak 1.** Warszawa—Gdańsk.

**Szlak 2.** Warszawa—Wilno.

**Szlak 3.** Warszawa—Lwów.

**Szlak 4.** Warszawa—Zakopane.

**Szlak 5.** Warszawa—Poznań—Zbąszcź.

**Szlak 6.** Gdańsk—Poznań.

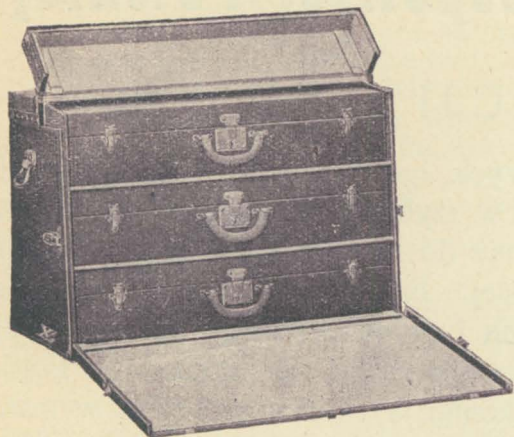
**Szlak 7.** Poznań — Częstochowa — Katowice — Cieszyn.

**Szlak 8.** Cieszyn — Lwów—Śniatyń.

**Szlak 9.** Cieszyn—Lwów.

**Szlak 10.** a) Lublin—Kalisz—Ostrów. b) Grudziądz — Kościerzyna — Kartuzy — Wejherowo — Reda — Gdynia — Puck.





*Two KOMISPOD S.A.*

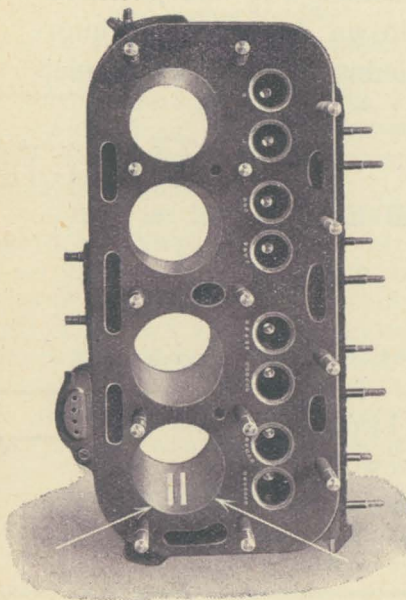
WARSZAWA SKRÓT. PRZEDMIENIE 16, \*NOWY-JEWNY 61

ZAKOPANE KRUPÓWKI 27

## E. HEŹMAN

WARSZAWA MŁYNARSKA 19 TEL. 174-25

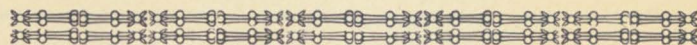
REPARACJA  
RYSÓW W CYLINDRACH NA ZIMNO  
BEZ NAGRZEWANIA



średnica cylindra  
nie ulega  
żadnej zmianie,  
również tłok  
i  
pierścienie zosta-  
ją te same

CAŁKOWITA  
GWARANCJA

Termin wykonania:  
w ciągu 24 godz.



## „X” Liquid — Amerykański płyn „X”

Lepiej nie polegać na: jakoś to będzie...

Można powrócić do domu na spłaszczonej gumie, **lecz nigdy z suchym Radiatorem!**

Zapasowa blaszanka Amerykańskiego płynu „X” **najpewniej zabezpiecza stałą używalność auta.**

Wytrawni automobiliści wiedzą, iż płyn „X” **usuwa cieknięcia w ich zespole wodnym szybko, trwale i tanio, i doskonale go przytem konserwuje.**

Każdy może sam, bez **niczyjej pomocy**, zreperować ciekący radiator, pęknięty cylinder lub otoczkę wodną — **napoczekaniu, bez wyłączania auta z ruchu**, a tem mniej — oddawanie go do warsztatu reperacyjnego.

**Wypróbowany już i stosowany przez:** Centralne Wojskowe warsztaty samochodowe, różne oddziały Wojsk Technicznych, Warszawskie Autobusy miejskie, garaże rządowe i prywatne etc.

Płyn „X” wyrabia się w 2 konsystencjach: **Radiatorowej** — dla samochodów, samolotów, traktorów i **kotłowej** dla kotłów parowych wysokiego i niskiego ciśnienia i wodnych ogrzewań centralnych.

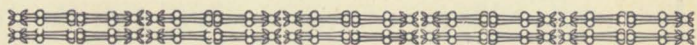
Żądać w składach automobilowych i wystrzegać się naśladownictw i „równie dobrych” preparatów.

Udziela bliższych szczegółów i przyjmuje zamówienia

**Ignacy Piotr Winner**

INŻ.-MECHANIK

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA Nr 12, TEL. 110-77



## AUTO-GUMA

WULKANIZACYJNY ZAKŁAD  
OPON i DĘTEK  
: : SAMOCHODOWYCH : :

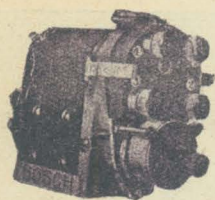
**F. MAZURKIEWICZ i S-ka**

WARSZAWA

Chłodna Nr 15, Telefon 418-30

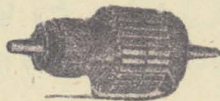
vis a vis stacji benzynowej





ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA  
**BCIA POPLAWSKY**

WARSZAWA  
Tel. 419-77



MIODOWA Nr 27  
Tel. 419-77



Naprawa przeróbka **MAGNET** dynamo, starterów, automatów, przewijanie spalonych od 25 zł.

**Akumulatory** samochodowe: do radio, naprawa - - - płyty, kwas i ładowanie od 50 gr. - - -

**Przewijanie** spalonych elektromaszyn prądu stałego i zmiennego w ciągu 24-ch godzin

Warsztaty czynne od godziny 8 rano do godziny 9 wieczorem

DOKŁADNIE!

TERMINOWO!

TANIO!

WYSZŁA Z DRUKU

**ORJENTACYJNA MAPA AUTOMOBILOWA  
RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

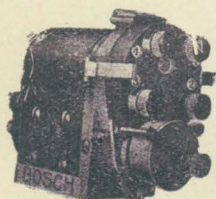
Podziałka 1:1.000.000

Wydawnictwo Automobilklubu Polski 1925 r.

Z DOKŁADNEM KILOMETRAŻEM WSZYSTKICH SZOS GŁÓWNYCH, DRUGORZĘDNYCH I TRAKTÓW

Jest do nabycia we wszystkich księgarniach, oraz w Sekretarjacie Automobilklubu Polski, Warszawa, Ossolińskich 6.

Sekretariat Automobilklubu Polski sprzedaje mapy członkom Klubu po cenach ulgowych.



ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA **„MAGNET“**

Z. POPLAWSKI, Warszawa, Koszykowa 31, Tel. 19-31

**OŚWIETLENIE I ZAPALANIE AUTOMOBILI**

NAPRAWA I PRZERÓBKA: MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, SPEDOMETRÓW i t. d. AKUMULATORY SAMOCHODOWE I DO RADIO, NAPRAWA, ŁADOWANIE, Kwas, Płyty i t. d.

**CZĘŚCI ZAPASOWE, ŚWIECE, ŻARÓWKI I KABLE**

DUŻY WYBÓR MAGNET 1 - 2 4 i 6-cio CYLINDROWYCH SAMOCHODOWYCH ORAZ DO MOTORÓW STACYJNYCH (NISKIEGO NAPIĘCIA)



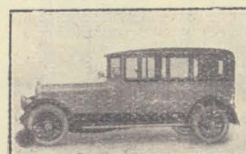
ROK ZAŁOŻENIA 1850

FABRYKA KAROSERJI I POWOZÓW  
**„JÓZEF RENTEL i S-ka“**

WARSZAWA LESZNO 23 TEL. 240-33

Przyjmuje zamówienia na luksusowe karoserje wszelkich rodzajów. Wykonuje ciężarowe i reklamowe karoserje, oraz wszelkie odnowki i reperacje karoserji

Lakierowanie samochodów angielskimi lakierami, pokrowce, budy z brezentów krajowych i zagranicznych



**CAROSERIE**

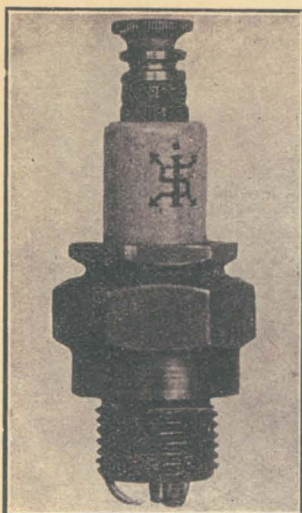
W. BATOROWSKI  
Warszawa, Leszno Nr. 26  
Tel. 243-59.

Wykonuje wszelkie obstalunki, przeróbki i reperacje, oraz nadbudówki z ogólnym luksusowym wykończeniem.

Łatki gumowe „MARS“  
autopłytkę do wulkanizacji opon poleca najtaniej  
FABRYKA WYROBÓW GUMOWYCH

„BRAGE“  
WARSZAWA, 11-go LISTOPADA Nr 18, TEL. Nr 168-83  
Żądać wszędzie





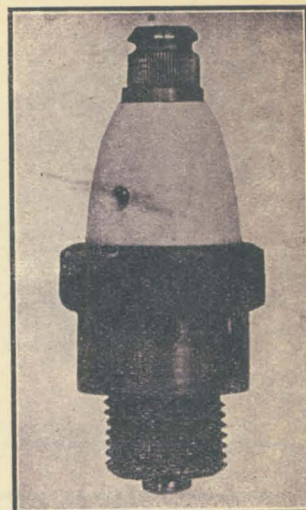
## BA CZNOŚĆ!

**ŚWIECE ŚWIECE**  
samochodowe samolotowe

**„ISKROPOL”**

SP. AKC.

FABRYKA ZAPALNIKÓW DO  
MOTORÓW SPALINOWYCH  
I WYROBÓW METALOWYCH



Telefon 55-00 — Poznań, Dolna Wilda Nr. 35 — Telefon 55-00

W wyścigach samochodowych i motocyklowych zdobyli zawodnicy  
- - - - - następujące nagrody, używając świec „ISKROPOL” - - - - -

- |  |  |
|--|--|
| 1) 5. X. 24. w Poznaniu: I nagroda K. Rogowski na motocyklu Kl. 500 cm.  | I nagroda R. Gunsch motocykl. Klasa 1000 cm.             |
| 2) 12. X. 24. w Gdańsku: 5 — I nagrody, 4 — II nagrody, 2 — III nagrody we wszystkich klasach.                   | I „ R. Gunsch samochód. „ 1100 cm <sup>3</sup>           |
| 3) 26. X. 24. w Bydgoszczy: I nagroda we wszystkich klasach Rogowski motocykl. Kl. 500 cm. i najlepszy czas dni. | I „ hr. Kwilecki „ „ 2500 „                              |
| 4) 17. V. 25. w Warszawie: I nagroda R. Gunsch na motocyklu. Kat. VI.  | 6) 14. VI. 25. w Bydgoszczy:                             |
| 5) 24. V. 25. w Poznaniu:  | I nagroda R. Gunsch samochód. Klasa 1100 cm <sup>3</sup> |
| I nagroda kapr. Buda motocykl. Klasa 350 cm.   | I „ Turkiewicz „ „ 350 cm. i najlepszy czas dnia.        |
| I „ K. Rogowski „ „ 500 „  | 7) 21. VI. 25. w Poznaniu:                               |
|  | II nagroda kapr. Buda motocykle. Klasa 350 cm.           |
|  | I „ Rogowski „ „ 500 „                                   |
|  | I „ R. Gunsch „ „ 1000 „                                 |

# AUTO-SALON

SP. Z OGR. ODP.

MAZOWIECKA Nr 8

WARSZAWA

TELEFON Nr 147-65

STOCK

Oponi Dętek „**FIRESTONE**”

Masywy „**BELGICA**”

AKCESORJA SAMOCHODOWE

ŁOŻYSKA KULKOWE F. & H.

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW

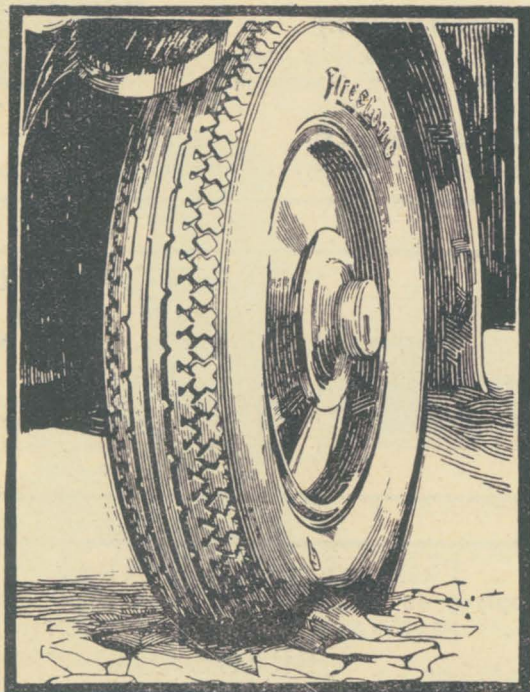
**„ F O R D ”**

SMARY „**VACUUM OIL COMPANY**” S. A.

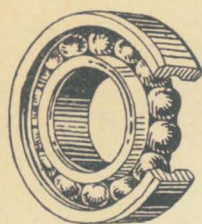
AKUMULATORY — ŻARÓWKI  
SAMOCHODOWE

ŚWIECE „**ISKROPOL**” — „**SPHINX**”

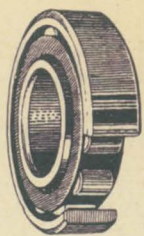
KUPNO I SPRZEDAŻ  
SAMOCHODÓW







ŁOŻYSKA  
KULKOWE  
I ROLKOWE  
koncentryczne  
i konusowe



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



KOŁA SAMOCHODOWE

„R A F“

RURY GIĘTKIE DWM

KAROL KUSKE

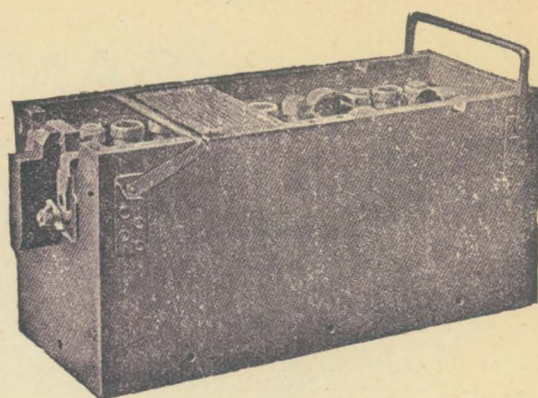
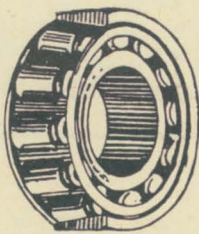
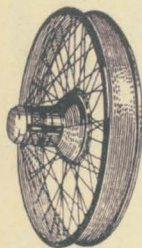
WARSZAWA

Nowogrodzka 12

Telefon Nr. 63-61

Depesze: „KARKUS“

Istnieje od r. 1909



PIERWSZA KRAJOWA  
FABRYKA AKUMULATORÓW

„E R G S”

wł. inż. GOLDE

WARSZAWA

ELEKTORALNA Nr. 10 TELEFON Nr. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory (typu normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania starteru, zapalania etc. Pojemność i trwałość gwarantowana

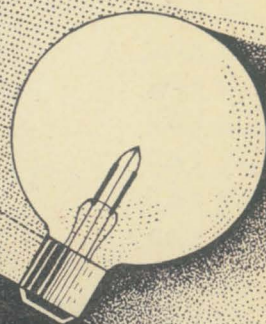
Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania

**TALIZMAN**

**AUTOMOBILISTY**

**PHILIPSA**  
**ŻARÓWKI SAMOCHODOWE**

**ZNANE ZE SWEJ DOBROCI,  
MAŁEGO ZUŻYCIA PRĄDU,  
BIAŁEGO ŚWIATŁA,  
NIEPOWSZEDNIO MOCNEJ BUDOWY.**





# SAMOCHODY

Najlepiej ubezpiecza!! Szybko wypłaca odszkodowania!!

REPREZENTACJA WARSZAWSKA

Tow. Ubezp. **P A T R I A** Sp. Akc.

ZŁOTA Nr 52

TEL. Nr 35-23

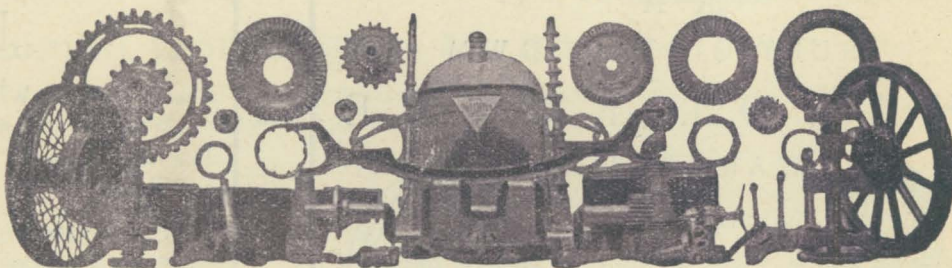
## J. ADAMCZEWSKI

WARSZAWA

Nowy Świat 12

Telefon 265-36

Części zamienne do samochodów różnych marek.



**NAJWIĘKSZE TRUDNOŚCI TERENU I WARUNKÓW PRACY POKONAĆ MOŻE SAMOCHÓD SMAROWANY OLEJAMI:**

MARKA SAMOCHODU	LATOZIMA GALKAR
NISSAN	20/110
NISSAN	30/120
NISSAN-FIAT OSOBY	10/120
NISSAN-FIAT CIEŻ.	20/120
BENZ-MANNHEIM	10/110
BENZ-GAGGENACH	20/110
BERLIET	10/110
BUICK	10/110
BUSSING	10/110
CHEVROLET (P) SUP.	10/110
CADILLAC	10/110
CITROEN DHD	10/110
CITROEN INNE	20/110
DELAJE	20/110
DOGE	10/110
FIAT	10/110
FORD	115/115
GRAF & STIFT	10/110
HORCH	20/110

### GALKAR



DLA AUTOMOBILISTY KWESTJA WYBORU OLEJU JEST KWESTJA ZAUFANIA. \* PEŁNE ZAUFANIE MOŻNA MIEĆ JEDYNE DO WYRABIANYCH NA ZASADACH 40-LETNIEGO DOŚWIADCZENIA OLEJÓW SAMOCHODOWYCH MARKI

### GALKAR

GDYŻ TYLKO TE GWARANTUJĄ NAJLEPZĄ SPRAWNOŚĆ MOTORÓW BEZWZGLĘDNĄ KONSERWACJĘ MASZYN PRZY RÓWNOCZESNEM BARDZO EKONOMICZNEM ZUŻYWKU

MARKA SAMOCHODU	LATOZIMA GALKAR
ITALIA	30/120
LANCIA	30/120
LACRIN-KLEMENTZ	10/110
LINCOLN	10/110
LORRAINE DIETRICH	20/110
MATHIS	20/110
MINERVA	10/110
OM 12 P.S.	30/120
OM INNE	10/110
OPEL	10/110
PACKARD	10/110
PRAGA	10/110
PROTOS	20/110
PEGEOT	20/110
PUCH OSO.	10/110
PUCH CIE.	30/120
RENAULT 6 PS	10/110
RENAULT INNE	20/110
RACHET-SCHNEIDER	10/110
STOEVER	20/110
STEYER	10/110
SALMSON	20/110
STUDEBACKER	10/125
TATRA	20/120

DO WEŁASCIVEGO SMAROWANIA SKRYŃKI BIEGÓW I DYFERENCJAŁU S'ON SUJE SIE 76/86

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

## KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. \* BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T.A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. RE. PR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151. TEL : 172-74, 282-04 - 224-81



WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA POLSKĘ PRZEZ

## KARPATY

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH SP. Z OGR. POR. \* BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO NAFTOWEGO T.A. W GLINIKU MARJAMPOLSKIM DZIEDZICACH I JEDLICZU. RE. PR. W WARSZAWIE ul. MARSZAŁKOWSKA 151. TEL : 172-74, 282-04 - 224-81

ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.

