

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 RAZ W MIESIĄCU

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

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO“

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)

KONTA CZEKOWE P. K. O. 1648

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

REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:						
Rocznie	24 zł.	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$	Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.	
Kwartalnie	6 zł.	2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30	Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Zagranicą	32 zł.	4 okł. przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40	Fotografie i klisze na rachunek klienta.
		Wklejka	360	210	—	—	—	

TREŚĆ NUMERU:

Rewizyta, T. Stach.— Statystyka ogólno-swiatowa samochodów w roku 1926.—Targa Florio 1927, Mak.— Konkurs na najlepszy projekt zrealizowania toru samochodowego w Polsce. — Kobieta, harem i samochód, Mieczysław Jarosławski. — Odpowiedzialność kierowcy-gentlemana, Bolesław J. Kachel, mag. iur.— Nowoczesne umywalnie samochodów, X.— Tryptyki a szmugiel, Ślązak—Szybki autobus, Marjan Krynicki.—Samochód Steyr.—Kronika.—Z ostatniej chwili.—Ogłoszenia.

T. STACH

R E W I Z Y T A

PRZED kilku laty byłem w Paryżu i poznawszy wszystkie powaby tego pięknego miasta, jak również przekonawszy się o prawdziwości przysłowia o owsie i ryżu, wróciłem do naszej kochanej Warszawy, nie przypuszczając, aby znajomości zawarte nad Sekwaną, mogły mieć dla mnie tu nad Wisłą jakiegokolwiek konsekwencje.

A jednak stało się inaczej. Przed kilku dniami przyniesiono mi z poczty list, w którym poznany przeze mnie w Paryżu p. Charles Nodis komunikuje mi uprzejmie, że w tych dniach przyjeżdża do Warszawy, chętnie odnowi dawną znajomość i prosi, abym go zapoznał z niektórymi sekretami tutejszego życia, co ma być rewanzem za uprzejmości, wyświadczone mi przez niego w Paryżu.

Westchnąłem i nazajutrz o godzinie 9 rano oczekiwałem już na dworcu głównym na przyjazd mego przyjaciela. Pan Nodis rozpromieniony wysiadł z wagonu i przywitawszy się uprzejmie rozejrzał się dookoła zdziwiony.

Quelle drôle d'histoire? Mieliśmy przyjechać na dworzec główny skądże tedy pan wiedział, że pociąg przyjedzie tu na przedmieście?

Nieco zakłopotany odpowiedziałem, że poinformowano mnie o tem w urzędzie ruchu i wyszedłem z moim gościem przed dworzec.

Mój towarzysz znów posmutniał, i spojrzawszy w głąb Marszałkowskiej szepnął:

— Mon Dieu, mam pecha. Jak widzę macie w Warszawie strajk taksometrów, czyż będziemy korzystać z usług nielicznych łamistrajków — zapytał niespokojnie?

Widząc, że mój towarzysz w niczem się nie orjentuje, wsadziłem go do jakiegoś niemiłosiernie obdrapanego Forda i ruszyliśmy dalej.

— Bardzo ciasne macie przedmieścia, szepnął jadąc Marszałkowską ku Królewskiej, — ale to mi się podoba, że wasz urząd samochodowy pozwolił podczas strajku na kursowanie takich maszyn, które normalnie naraziłyby właścicieli na srogie kary.

Potem dziwił się na każdym kroku. Każdego konia witał okrzykiem radości, wypytywał się, skąd te stworzenia w tak pokażnej ilości ukazały się na ulicach Warszawy i co one robią, gdy strajku szoferów niema. Wreszcie zapytał mnie niespokojnie:

— A jak pan przypuszcza, jak długo potrwa to bezrobocie?

Wtedy ja zapytałem go, jak długo ma zamiar pozostać w Warszawie i zapewniłem go, że „bezrobocie“ zapewne wcześniej się nie skończy.

Nazajutrz gość, który zamieszkał u mnie, i jak się okazało, zjechał do Polski w celu zaznajomienia

PP. AUTOMOBILIŚCI powinni zawsze pamiętać, że ze względu na pewność biegu — należy stosować tylko szwedzkie łożyska kulkowe, które

SKF

Specjalne łożyska: Buick, Ford, Citroën, Fiat, Chevrolet

nabywać można we wszystkich większych miastach Polski. Główny skład: Warszawa, Wierzbowa 8 róg Trębackiej; telefony: 12-14, 12-15.

się z tutejszym rynkiem automobilowym — zaproponował mi, abym odbył z nim przejażdżkę po naszych szosach, słyszał bowiem o nich opinie bardzo różnorodne.

Rad nie rad musiałem się zgodzić i nazajutrz o świcie, na maszynie, najlepszej, jaką byłem w stanie wydostać, wyruszyliśmy ku wschodowi, na to bowiem nalegał mój towarzysz, chcąc poznać szosy najgorsze — kresowe. Już pod Wawrem zaniepokojenie jego było tak znaczne, że musiałem je komentować w sposób całkiem swoisty.

— Proszę pana — mówiłem — jest to szosa historyczna rok 1831, pan wie — Wawer, Grochów. Pamiętka te zachowaliśmy umyślnie w tym stanie, w jakim je zastała ta wielka chwila dziejowa.

Ale pod Nowomińskiem gdyśmy minęli Dęby Wielkie trudno już było mówić o r. 1831 ponieważ jednak dziury, wyboje, wyłobienia i kamienie stawały się coraz bardziej malownicze, musiałem wpaść na inny pomysł.

— Czy to także pamiętka? — zapytał mój towarzysz.

— Nie, to teren zniszczenia wojennego z r. 1920.

Tędy — jak pan wie — ciągnęli bolszewicy.

P. Charles, stękając i wzdychając szepnął cicho:

— O tak, wspaniałą musieli mieć artylerję.

Jadąc dalej przekonałem się, że towarzysząc zagranicznemu gościowi w Polsce, trzeba mieć olbrzymią fantazję.

Wkrótce potem wyjechaliśmy na długie kilometry szosy zasłanej gałęziami. Gdzieindziej leżały poprzeczne bale gdzieindziej romantycznie pozarywane mostki. Mijający nas po drodze kmiotkowie swawolnie zajeżdżali nam drogę, pieski, prosięta, koniki i krówki, cały skarb ludu polskiego, spokojnie igrały na trawce, zlekka porastającej „pierwszorzędny“ trakt brzeski.

Mój towarzysz kręcił się niespokojnie na siedzeniu, wreszcie, otworzywszy podręczną walizkę, wyjął z niej 10-strzałowy mauzer.

— Jesteśmy na pograniczu sowieckim, nieprawdaż? Trzeba się mieć na baczności?

Trudno było wytłomaczyć, że jest inaczej, jednakże korzystając z jego narodowościowych niekompetencji geograficznych, powiedziałem:

— To tak chwilowo. Teraz jednak zaczniemy się oddalać od granicy i pojedziemy w głąb terytorjum polskiego.

Szosa do Brześcia była jaka taka ale tuż za tym miastem wjechaliśmy na szeroki wspaniały trakt, który na moim towarzyszu wywarł głębokie wrażenie.

— Zapewne jesteś już w Rumunji? — zapytał.

Tym razem zaprzeczałem gorąco. Jechaliśmy przez gładką szeroką doskonałą szosę, zwiększając stopnio-

wo szybkość. Stokilkadziesiąt kilometrów do Kowla zrobiliśmy w najmilszym nastroju ducha. Umyślnie za tem miastem zatrzymałem się na pierwszy postój, a wówczas francuz kazał sobie pokazać mapę.

— Jakże to, powiedział, to tutaj z daleka od oka władz naczelnych, na uboczu, w terenach pustych i nieuprzemysłowionych utrzymujecie najlepsze szosy, a tam pod Warszawą zachowujecie z pietyzmem „pamiętka“ po latach 1831 i 1920-ym?

Puściłem się na głębokie i zawite wywody. Zaznaczyłem, że ze względów polityki kresowej, strategicznych, ekonomicznych i wielu, wielu innych, taka gospodarka szosowa jest właśnie najrozsądniejszą i najbardziej celowa.

Ale on z niedowierzaniem pokręcił głową i wreszcie zrobił mi wyznanie, że przyjechał tu z ramienia pewnego konsorcjum francuskiego, aby wy badać teren pod fabrykę samochodów, jaką jego mocodawcy chcieli wybudować w Polsce.

— Cóż tedy mam robić? Czy stawiać ją pod ruchliwą i rokującą wielkie nadzieje Warszawą, ale na bezdrożach, gdzie żadna marka nie wytrzyma żadnej właściwej próby, czy tu na tych pięknych drogach, ale w zupełnym odludziu, gdzie od paru godzin nie widzieliśmy żywego ducha?

Niewiedziałem co mu poradzić i na moje nieszczęście przyszedł mi do głowy niedorzeczny pomysł dotarcia do Galicji wschodniej. Niedaleko za Dubnem wjechaliśmy w jakieś wąwozy, osypiska, lotne piaski to znów mokradła uroczyska, bagienka, dąbrowy i nieużytki. Mój towarzysz milczał od paru godzin zdając się być pogrążony w zadumie i tylko w Zbarażu, gdzie stanęliśmy na kilka minut, i gdzie formalnie pokryło naszą maszynę rojowisko zdumionych, krzyżujących i w najwyższym stopniu zaniepokojonych izraelitów, mój towarzysz szepnął jedno słowo: „Parbleu“.

W kilka godzin później, gdy dojeżdżaliśmy do Lwowa, ożywił się jednak nagle i spojrzął na niebo.

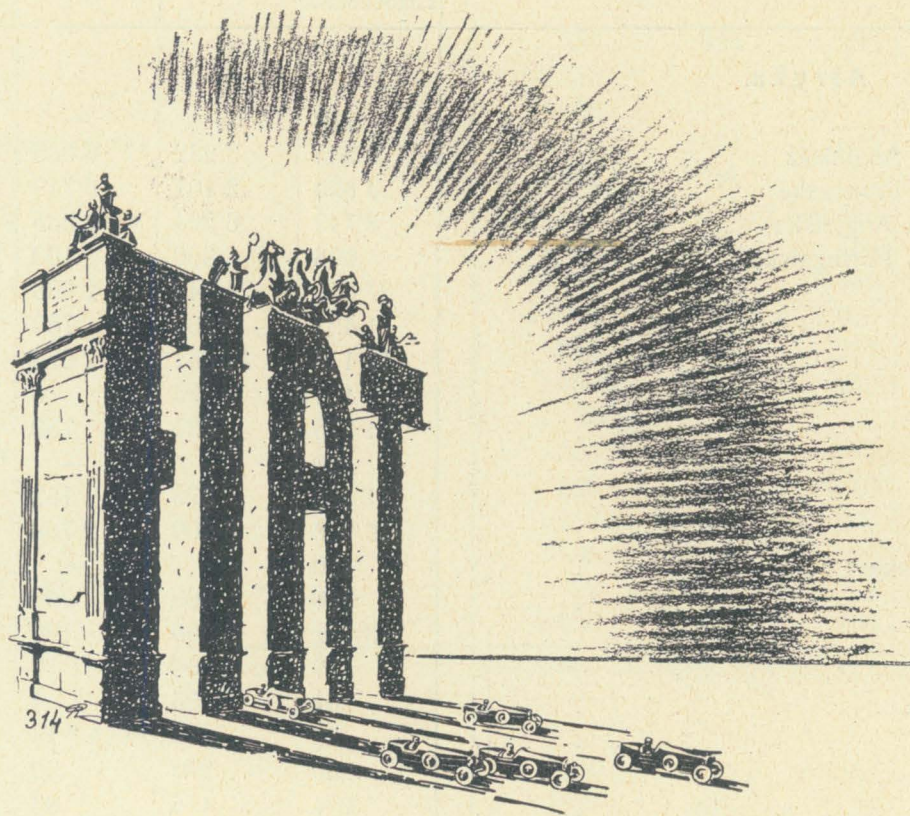
— O, aeroplan — rzekł tkliwie.

Nazajutrz raniutko, gdy obudziłem się w hotelu napróżno szukałem mego towarzysza. Służba powiedziała mi, że odjechał na lotnisko. Pojechałem tam czempredzej, prawie w ostatniej chwili i zastałem go siedzącego w samolocie, zrywającym się do lotu.

— Paniel! — krzyknąłem przerażony — a nasza podróż i dalsze zamiary?

Ale on, już oderwawszy się od ziemi, wychylił się tylko ku mnie i donośnym, na jaki tylko mógł się zdobyć, głosem krzyknął poraz pierwszy po polsku:

— Niema głupich!..



HANDICAP NA 5 KILOMETRACH

organizowany 15\|V przez Łódzki Automobilklub

WYGRAŁA PANI N. N.

NA 509 SPORT

o litrażu 990 cm. kb.

⊗ ⊗ ⊗

Identyczne maszyny na składzie w Sp. Akc. POLSKI FIAT

— WARSZAWA, HOTEL EUROPEJSKI —

Statystyka ogólno - światowa samochodów w roku 1926

(NA I-go STYCZNIA 1927 ROKU).

K R A J E	Ogólna ilość samochodów	Osobowych	Ciężarowych	Autobusów	Ilość motocykli
A f r y k a .					
Abisynja	110	—	—	—	—
Afryka Zachodnia Angielska	9 235	3 232	6 005	—	3 407
Afryka Zachodnia Francuska	3 820	2 101	6 719	—	250
Afryka Wschodnia Angielska	8 749	6 364	2 385	—	5 000
Afryka Wschodnia Portugalska	608	500	100	8	200
Algier	27 851	24 242	2 888	721	783
Angola	1 452	700	750	2	100
Egipt	17 115	14 051	2 074	990	4 807
Erytreja	101	95	6	—	12
Kongo Belgijskie	1 575	825	750	—	550
Liberja	20	—	—	—	9
Madagaskar	1 060	878	182	—	667
Marokko	10 900	8 200	2 700	—	1 000
Marokko Hiszpańskie	400	—	—	—	—
Nyassa	560	500	60	—	950
Rodezja	3 102	3 000	100	2	740
Somali Angielskie	79	60	10	9	20
Somali Francuskie	61	55	4	2	8
Somali Włoskie	88	75	13	—	10
Sudan	250	200	50	—	50
Tanger	271	178	93	—	—
Tunis	4 300	3 750	410	140	525
Wyspy Kanaryjskie	4 130	2 914	1 141	15	88
Wyspy Maderskie	415	210	85	120	100
Wyspy Maurycego	2 316	2 000	281	35	133
Wyspy Reunion	800	708	92	—	110
Wyspy Seycheles	8	8	—	—	22
Związek Południowo Afrykański	81 001	75 000	6 000	—	28 500
Razem	180 476	149 846	27 796	2 104	48 031
A m e r y k a .					
Alaska	1 744	1 153	566	25	2
Argentyna	222 610	205 000	16 500	1 110	2 971
Boliwja	2 020	1 350	650	20	000
Brazylja	111 741	70 820	33 741	—	3 500
Chili	18 000	14 400	3 600	—	150
Equator	868	615	238	15	16
Guatemala	1 400	1 200	200	—	160
Gujana Brytyjska	1 101	986	68	47	136
Gujana Holenderska	225	150	75	—	—
Haiti	1 664	—	—	—	—
Honduras Brytyjski	130	95	35	—	10
Honduras wolny	501	384	106	11	11
Indje Zachodnie Angielskie	770	550	220	—	60
Indje Zachodnie Holenderskie	675	525	150	—	—
Jamajka	5 369	4 111	1 258	—	371
Kanada	820 222	733 764	84 955	1 503	7 876
Kolumbia	7 916	5 425	2 310	181	168
Kosta-Rica	1 100	800	300	—	—
Kuba	45 546	—	—	—	450
Meksyk	45 134	37 158	7 271	705	765
Nikaragua	400	360	40	—	50
Panama	4 871	—	—	—	340

K R A J E	Ogólna ilość samochodów	Osobowych	Ciężarowych	Motocykli	Autobusów Ilość
Paragwaj	850	625	250	—	—
Peru	9 123	—	—	—	—
Porto - Rico	14 686	—	—	—	—
Rzeczpospolita Dominikańska	3 476	2 821	630	15	70
San - Salvador	1 458	1 191	91	176	—
Stany Zjednoczone	22 059 910	19 219 341	2 840 569	—	128 622
Terre - Neuve	1 085	950	135	—	160
Urugwaj	28 310	23 600	4 640	70	403
Venezuela	10 000	8 000	2 000	—	—
Wyspy Bahama	878	649	227	2	5
Wyspy Barbada	1 550	1 300	250	—	100
Wyspy Dominikańskie	35	25	10	—	5
Wyspy Grenadskie	305	260	45	—	35
Wyspy Gwadelupskie	680	640	40	—	25
Wyspy Martinikskie	1 250	1 050	200	—	70
Wyspa Św. Łucji	85	55	30	—	20
Wyspy Św. Piotra i Mirguela	22	—	22	—	—
Wyspy Trinidad	3 950	3 250	700	—	500
Razem	23 430 660	20 342 613	3 002 122	3 880	147 151
Azja.					
Afganistan	165	85	80	—	2
Arabja	715	586	35	94	120
Borneo Brytyjskie	70	55	15	—	10
Cejlon	12 135	8 599	1 528	2 008	2 812
Chiny	14 766	12 569	1 704	493	1 002
Hong-Kong	1 501	1 129	256	116	471
Indje Angielskie	100 000	88 000	12 000	—	22 000
Indje Holenderskie	48 800	43 000	5 800	—	9 000
Indo-Chiny	9 011	7 479	1 532	—	1 288
Irak	2 740	2 600	140	—	170
Japonja	35 292	24 867	10 425	—	14 000
Korea	1 368	1 208	160	—	125
Kreta	799	665	134	—	148
Palestyna	1 574	1 169	110	295	146
Persja	4 200	3 400	800	—	450
Półwysep Malajski Brytyjski	26 868	19 324	3 717	3 827	4 812
Sjam	4 319	2 257	674	1 388	382
Tybet	—	—	—	—	1
Turcja	4 800	—	—	—	—
Wyspy Filipińskie	21 993	15 686	6 037	—	704
Inne wyspy i kraje	199	197	2	—	—
Razem	295 477	236 729	45 688	8 260	57 703
Oceanja.					
Australja	361 602	302 416	59 186	—	—
Nowa Zelandja	123 334	101 681	21 653	—	32 054
Oceanja Brytyjska	90	70	20	—	25
Papuasja	135	90	45	—	40
Wyspy Cook'a	75	45	30	—	5
Wyspy Fidji	694	588	106	—	91
Wyspy Gilberta i Ellice'a	2	—	2	—	—
Wyspy Hawajskie	31 135	23 562	7 403	170	409
Wyspy Salomona	2	—	2	—	—
Wyspy Samoa (Amerykańskie)	29	20	5	4	1

K R A J E	Ogólna ilość samochodów	Osobowych	Ciężarowych	Autobusów	Ilość motocykli
Wyspy Samoa (Angielskie)	236	148	88	—	9
Wyspy Tonga	125	70	55	—	8
Wyspy Towarzystwie	397	330	55	12	48
Razem	517 856	429 020	88 650	186	32 690
Europa.					
Albanja	433	353	80	—	—
Austria	27 305	18 805	8 500	—	20 000
Belgia	130 000	—	—	—	62 730
Bułgaria	2 500	1 700	800	—	400
Czechosłowacja	23 389	—	—	—	14 599
Dania	63 170	46 236	13 804	3 130	19 701
Estonja	1 700	100	500	200	100
Finlandja	18 100	12 000	4 700	1 400	4 650
Francja	901 000	611 000	290 000	—	155 000
Gdańsk	1 595	1 095	425	75	675
Gibraltar	370	—	—	—	—
Grecja	11 222	7 054	2 450	1 718	520
Hiszpanja	85 000	76 000	9 000	—	—
Holandja	65 000	41 000	20 000	4 000	35 200
Irlandja (wolne państwo)	44 003	—	—	—	7 938
Irlandja (północna)	20 000	10 500	9 500	—	6 200
Islandja	355	—	—	—	25
Jugosławia	8 400	6 600	1 800	—	2 650
Litwa	730	565	141	21	290
Łotwa	1 600	1 026	574	—	400
Malta i Gozo	920	730	190	—	350
Niemcy	318 800	223 500	95 300	—	274 600
Norwegia	30 320	21 100	8 870	350	7 900
Polska	16 554	12 576	2 966	1 012	3 022
Portugalja	15 550	12 500	3 000	—	1 350
Rumunja	14 276	9 076	4 666	34	1 009
Szwajcaria	51 560	41 800	9 300	460	21 000
Szwecja	99 200	77 000	20 200	2 000	29 000
U. R. S. S. (Rosja)	7 000	2 600	4 400	—	3 000
Węgry	8 700	6 462	2 100	138	2 700
Wielka Brytania	984 368	642 850	258 841	82 677	498 255
Włochy	150 000	—	—	—	62 000
Wyspy Azorskie	523	481	7	25	18
Wyspy Faroë	12	—	—	—	—
Razem	3 103 655	1 885 869	772 234	97 740	1 235 332

Uwagi: W niektórych krajach nie podano podziału na samochody osobowe i ciężarowe, w innych zaś na ciężarowe i autobusy.

Razem na całym świecie było w ruchu 27 528 124 samochodów w tym w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej 22 089 910 i poza Stanami 5 468 214.

Ilość samochodów w Stanach Zjednoczonych składała się z 9 337 300 Fordów osobowych i 1 743 500 Fordów ciężarowych oraz 9 882 041 samochodów osobowych i 1 097 069 samochodów ciężarowych innych marek.

Miejsce porządkowe krajów według ilości samochodów w ruchu.

1) Stany Zjednoczone Ameryki Półn.	22 059 910	4) Kanada	820 222
2) Wielka Brytania	984 368	5) Australia	361 602
3) Francja	901 000	6) Niemcy	318 800

7) Argentyna	222 610
8) Włochy	150 000
9) Belgia	130 000
10) Nowa-Zelandja	123 334
11) Brazylja	104 561
12) Indje	100 000
13) Szwecja	99 200
14) Hiszpanja	85 000
15) Związek Południowo-Afrykański	81 000
16) Holandia	65 000
17) Danja	63 170
18) Szwajcarja	51 560
19) Indje Holenderskie	48 800
20) Kuba	45 546
21) Meksyk	45 134
22) Irlandja	44 003
23) Japonja	35 292
24) Wyspy Hawajskie	31 135
25) Norwegja	30 320
26) Urugwaj	28 310
27) Alger	27 851
28) Austrja	27 305
29) Półwysep Malajski	26 868
30) Czechosłowacja	23 389
31) Wyspy Filipińskie	21 993
32) Północna Islandja	20 000
33) Finlandja	18 100
34) Chili	18 000
35) Egipt	17 115
36) Polska	16 554
37) Portugalja	15 500
38) Chiny	14 766
39) Porto-Rico	14 686
40) Rumunja	14 276
41) Cejlon	12 135
42) Grecja	11 222
43) Marokko	10 900
44) Wenezuela	10 000
45) Zachodnia Afryka Brytyjska	9 235
46) Peru	9 123
47) Indo-Chiny	9 011
48) Wschodnia Afryka Brytyjska	8 749
49) Węgry	8 700
50) Jugosławja	8 400

i t. d. i t. d.

Ilość samochodów wyprodukowanych w głównych krajach przemysłowych w r. 1926.

Stany Zjednoczone	4 259 425*
Kanada	205 116
Francja	190 000
Anglja	170 000
Włochy	70 000
Niemcy	25 000
Belgja	8 000
Austrja	5 000
Czechosłowacja	5 000

*) W tem 3 765 048 osobowych i 494 377 ciężarowych.

Ilość osób wypadająca na 1 samochód w Ameryce wynosi w przecięciu 5,4, przyczem w stanie Kansas wypada 2,7 osób, w Kalifornji—2,8, w Nowym-Yorku — 6,3, a najwięcej w stanie Georgia, bo 11,6. W Anglji wypada 45,6 osób na 1 samochód.

Statystyka produkcji światowej ropy naftowej w r. 1926.

Biuro statystyczne Geological Survey Stanów Zjednoczonych podaje następujące cyfry produkcji ropy naftowej w r. 1926, w tysiącach baryłek.

	1926	1925	1924
Stany Zjednoczone	778 000	763 743	713 940
Meksyk	90 000	115 515	139 497
Rosja	60 000	52 448	45 312
Wenezuela	35 000	19 687	8 754
Persja	35 000	35 038	32 373
Rumunja	20 800	16 646	13 303
Indje Holenderskie	20 000	21 422	20 473
Peru	11 500	9 164	7 812
Indje Angielskie	8 000	8 000	8 150
Argentyna	6 000	5 818	4 669
Trinidad	6 000	4 654	4 057
Polska	5 950	5 960	4 657
Columbja	5 400	581	443
Sarawak	4 300	4 257	4 163
Japonja	—	2 000	1 959
Egipt	—	1 226	1 122
Francja	—	459	426
Niemcy	—	411	406
Kanada	4 000	318	164
Czechosłowacja	—	50	75
Włochy	—	45	45
Alger	—	12	12
Kuba	—	4	109
Inne kraje	—	108	100
Razem	1 089 900	1 067 566	1 012 927

Jak widzimy zwiększenie produkcji w stosunku do r. 1925, a nawet i 1924 było w r. 1926 bardzo nieznaczne, a w każdym razie niewspółmierne z powiększeniem konsumpcji destylatów ropy naftowej przez nowoczesne środki lokomocji.

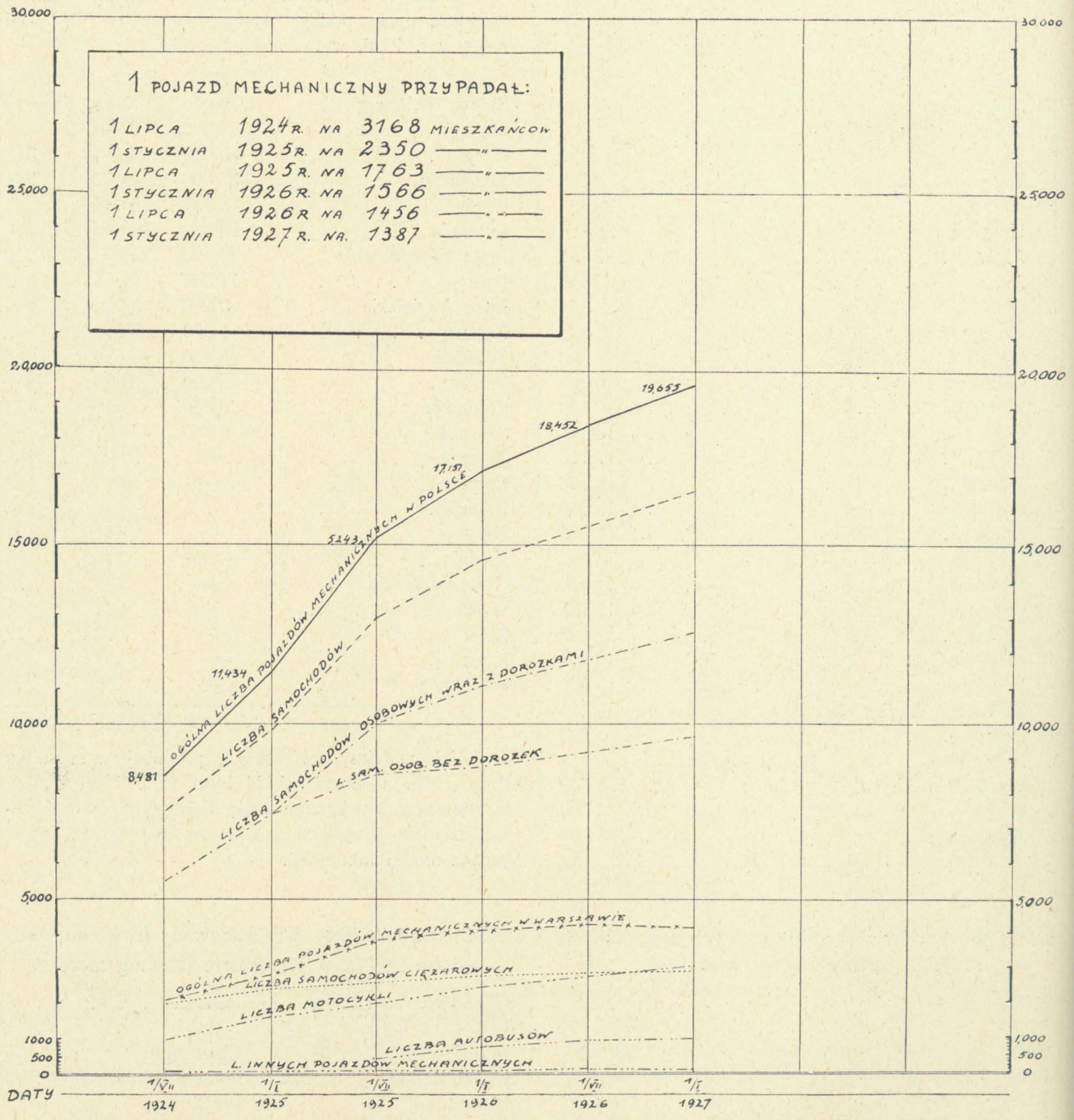
Ilość samochodów zarejestrowanych w miesiącu marcu 1927 r. w Warszawie (według marek).

Chrysler	5	Renault	6
Fiat	13	Presto	1
Ford	38	Chevrolet	6
Donet Zedel	2	Austro-Daimler	2
F N	1	Buick	3
OM	1	Bugatti	1
Peugeot	2	Steyr	1
Citroën	7	Berliet	1
Essex	1	Dodge	1

Razem 92 samochodów.

WYKRES

OGÓLNYCH ILOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH CYWILNYCH
KURSUJĄCYCH NA OBSZARZE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ





CAŁKOWITE
ZWYCIĘSTWO
BOSCHA

WYŚCIGI POD ŁODZIĄ

15. V. 1927

W GRUPIE PAŃ

1. **MARCHLEWSKA** — MAGNETO i ŚWIECE **BOSCHA**
FIAT 509
2. **POZNAŃSKA** — MAGNETO i ŚWIECE **BOSCHA**
AUSTRO-DAIMLER

W GRUPIE PANÓW

1. **LIEFELDT** — MAGNETO **BOSCHA**
AUSTRO-DAIMLER
2. **ZANGL** — MAGNETO i ŚWIECE **BOSCHA**
STEYR
3. **SCHWARZSTEIN** — MAGNETO i ŚWIECE **BOSCHA**
AUSTRO-DAIMLER
4. **REGULSKI** — ŚWIECE **BOSCHA**
BUGATTI

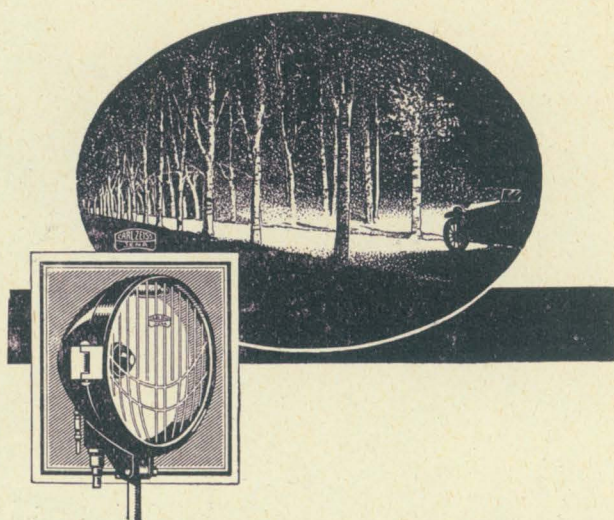
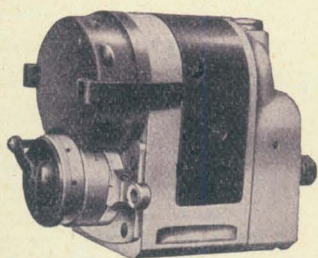
GENERALNE ZASTĘPSTWO

I. KESTENBAUM

WARSZAWA, WILCZA № 29 TELEFON 170-87

WŁASNE WARSZTATY REPARACYJNE

LESZNO № 121 TELEFON 286-13



BEZPIECZEŃSTWO SAMOCHODU

i pasażerów jest uzależnione w czasie nocnej jazdy od sprawności oświetlenia. Pod względem technicznym przedstawiają

ZEISS'A

Reflektory samochodowe

kompletne oświetlenie niezbędne dla samochodu. Podczas mgły, wiatru i deszczu, można przy odpowiednim włączeniu uzyskać bardzo jasne, lecz nie oślepiające żółte światło, które lepiej przebija mgłę, niż białe światło zwyczajne.

Żądajcie katalogów gratisowych Auto 363.

Jeneralne przedstawicielstwo na Polskę

Firmy **CARL ZEISS JENA**

TELEF.: 57-54 i 57-55. ADRES TELEGR. SEG WICZ - WARSZAWA

WARSZAWA, UL. SZPITALNA № 3

Dom Handlowy **J. SEGALOWICZ**



FARBY

NAJWIĘKSZA W POLSCE ZAT. w r. 1880 FABRYKA FARB I LAKIERÓW
W. KARPINSKI & W. LEPPERT.
WARSZAWA - JERUZOLIMSKA 30. OFERTY NA ŻĄDANIE.

LAKIERY

WARSZTATY

Samochodowe, Powozowe, Siodlarskie
Stelmachskie i Lakiernicze

J. KWAPISIEWICZ WARSZAWA
UL. KSIĄŻĘCA 19 TELEF. 317-48

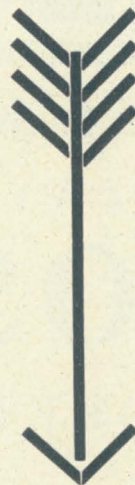
Przyjmuje wszelkie roboty wchodzące w zakres fachu jako to:
tapierskie obicia, gruntowne dorabianie bud, firanek, pokrowców
wszelkiego rodzaju.

Wykonanie solidne, szybkie i akuradne, na żądanie luksusowe
CENY KONKURENCYJNE



LA 11 CH **Peugeot**
A 4 Vitesses

Salon Wystawowy



WARSZAWA,
MONIUSZKI 5,
TEL. 293-99

Ericsson

**Polska Akcyjna
Spółka Elektryczna**

Warszawa — Al. Ujazdowska 47
Łódź — Piotrkowska 79

*Dostarcza urządzenia telefoniczne
wszelkich systemów
Specjalność automaty
NAJKRÓTSZY TERMIN DOSTAWY*

Światowej sławy wyroby

PHILIPS

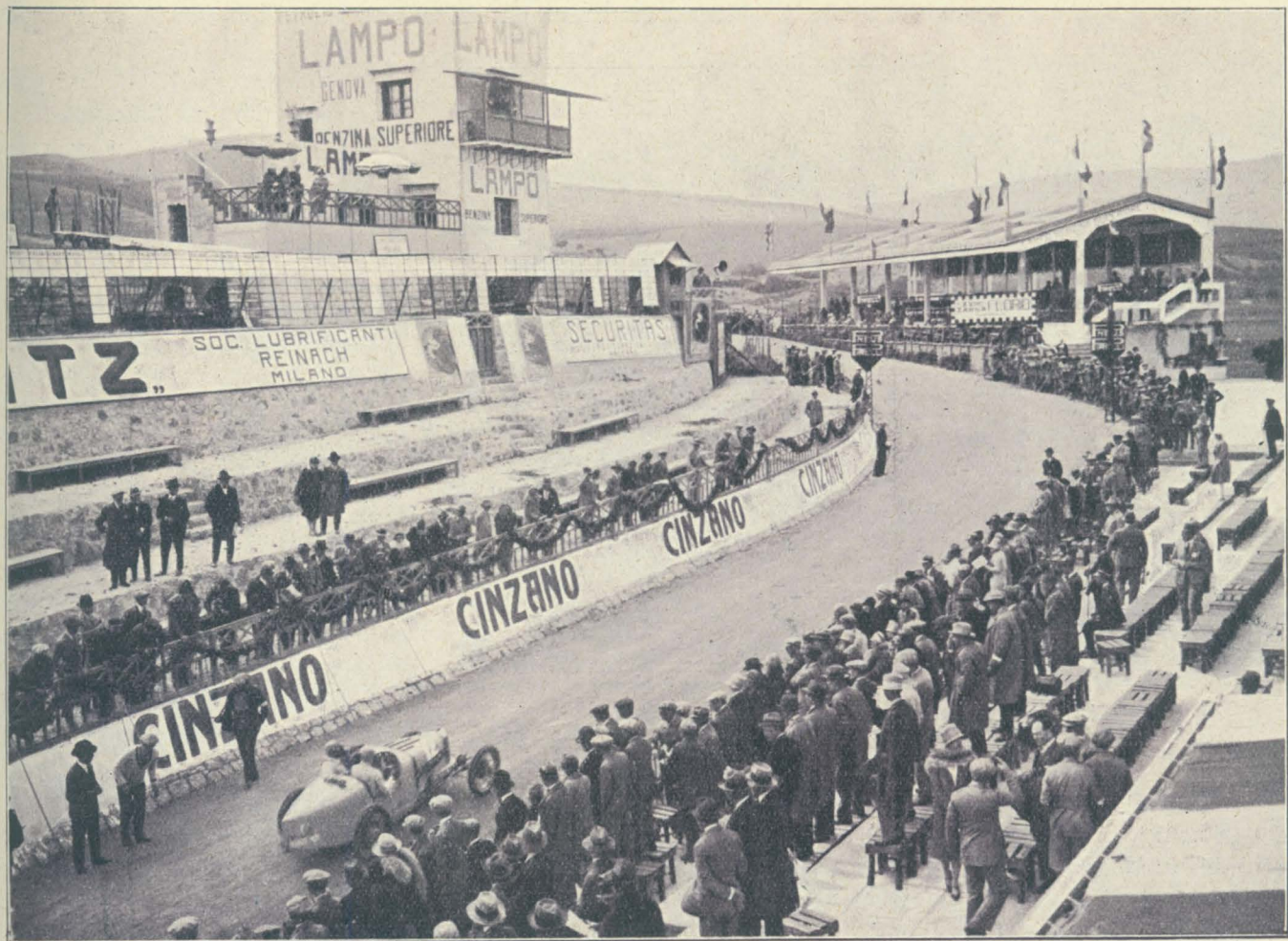
...

PHILIPS — Lampki katodowe oszczędnościowe odbiorcze i nadawcze niedoścignionej jakości i trwałości.

PHILIPS — Głośniki beztubowe jedyne, mogące zadowolić najwybredniejsze ucho.

PHILIPS — Prostowniki do ładowania akumulatorów — pracują zupełnie automatycznie, pewnie i oszczędnie.

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE



Targa Florio. Widok ogólny trybun w Cerda.

Targa Florio 1927

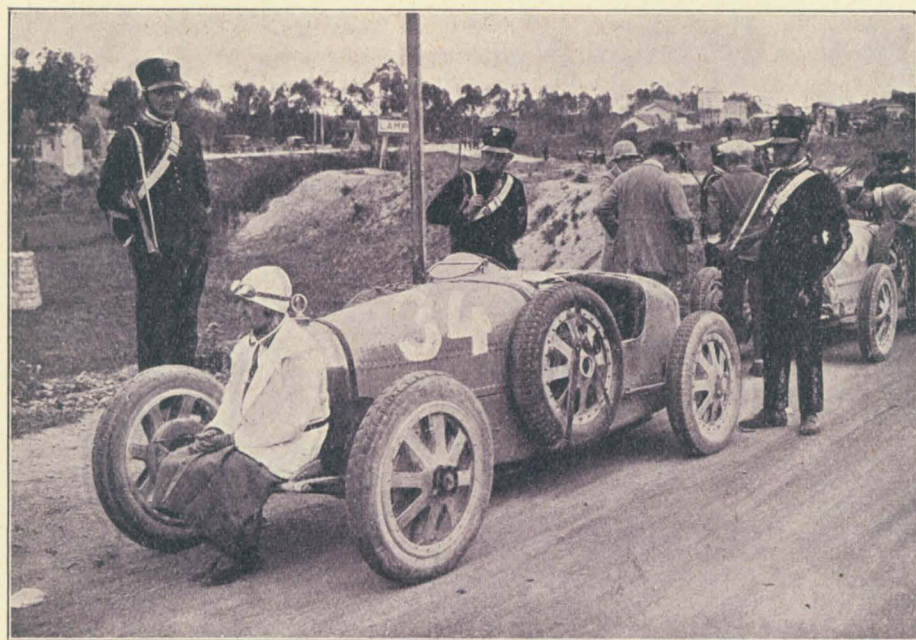
WYŚCIGI samochodowe Targa Florio posiadają pewną tradycyjną właściwość, jakiej nie wykazują żadne inne klasyczne zawody. Oto nie zdarzyło się jeszcze na torze Madonie, aby którykolwiek z rozegranych tam dotychczas siedemnastu wyścigów Targa Florio był podobny do wyścigu z roku poprzedzającego, a nawet z kilku lat poprzedzających. Wystarczy przejrzeć pokrótce wyniki klasycznych wyścigów sycylijskich z niedawno minionych lat, aby utwierdzić się w tym przekonaniu, każdy bowiem wyścig Targa Florio można inaczej scharakteryzować. Rok 1921 zaznaczył się pierwszym po wojnie udziałem kierowców niemieckich i bezkonkurencyjnym zwycięstwem nieodżałowanego Juljusza Masettiego na samochodzie Fiat. Rok 1922 upamiętniony jest drugim zwycięstwem Masettiego, ale tym razem na samochodzie Mercedes i po ciężkiej, zabójczej walce z Gouxem na samochodzie Ballot. Rok 1923 przyniósł gigantyczne zapasy włoskiej firmy Alfa Romeo z austriacką Steyr, zakończone zwycięstwem Włocha, Hugona Sivocci. W roku 1924 odbyła się na torze Madonie wielka batalia międzynarodowa, przy udziale dawno nienotowanej cyfry, blisko 40 współzawodników, zakończona świetnym zwycięstwem Wernera na Mercedesie, przed obsadą Alfa Romeo. Przeciwnie rok 1925 zaznaczył się bardzo skromną liczbą konkurentów, a wyścig tego roku stał się walką dwóch ob-

sad francuskich firm Bugatti i Peugeot, kończąc się pierwszym zwycięstwem Costantiniego na Bugatti. Nakoniec wyścig zeszłoroczny rozegrał się pod znakiem bezapelacyjnej przewagi obsady jednej tylko firmy Bugatti, której samochody zajęły trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji.

Tegoroczny, osiemnasty z rzędu wyścig Targa Florio, rozegrany na torze Madonie w dniu 24 kwietnia, również, zgodnie z tradycją, odróżnił się wielce od zawodów poprzedzających. Tym razem nie była to konkurencja fabryk samochodowych, lecz raczej spotkanie najświetniejszych asów wyścigowych, po większej części starych bywalców trudnego toru sycylijskiego. Ani jedna fabryka samochodowa nie wystawiła do tegorocznych zawodów swej specjalnej obsady, lecz tylko poszczególni kierowcy uczestniczyli w wyścigu, przyczem prawie połowa z nich powierzyła swe szanse maszynom Bugatti. Dwukrotne zwycięstwo marki Bugatti na torze Madonie zjednało jej tą zasłużoną renomę.

Ogółem stanęło do wyścigu 22 samochody, podzielone na trzy następujące kategorie:

1.500 cm³: 4. Charavel (Bugatti), 6. Conelli (Bugatti), 8. Marano (Fiat), 10. E. Maserati (Maserati), 12. Colin (Bugatti), 14. Eckert (Bugatti), 16. Maggi (Maserati).



Targa Florio. Pani Junek na Bugatti oczekuje na start.

Powyżej 1.500 cm³: 18. Candrilli (Steyr), 20. Balestrero (Bugatti), 22. Palaccio (Bugatti), 24. Materassi (Bugatti), 26. A. Maserati (Maserati), 28. Voldes (Diatto), 30. Lepori (Bugatti), 32. Minoia (Bugatti), 34. Pani Junek (Bugatti), 36. Boillot (Peugeot), 38. Dubonnet (Bugatti).

1.100 cm³: 40. Zubiaga (B. N. C.), 42. Fagioli (Salmson), 44. Bozzacchini (Salmson), 46. Starabba (Amilcar).

Samochody o pojemności od półtora litra wzwyż, miały do przebycia pięć okrążeń znanego ze swej trudności, górskiego toru Madonie, który, przy długości obwodu równej 108 km., posiada około 1.500 ostrych zakrętów. Dystans wyścigu wynosił zatem 540 kilometrów. Maszyny o pojemności 1.100 cm³ obowiązane były przebyć tylko trzy okrążenia toru, czyli 324 kilometry i były klasyfikowane oddzielnie.

Start wyścigu nastąpił u trybun w Cerda, o godzinie 8 rano, przy dosyć sprzyjającej, choć bezsłonecznej pogodzie.

W pierwszym okrążeniu najlepszy czas, 1 godz. 26 m. 30 s., wykazał Minoia na Bugatti, za którym przeszli: Dubonnet na Bugatti w 1 g. 26 m. 35 s., Materassi na Bugatti w 1 g. 26 m. 50 s., pani Junek na Bugatti w 1 g. 27 m. 04 s., Lepori na Bugatti w 1 g. 30 m. 03 s., Conelli na Bugatti w 1 g. 30 m. 39 s. i Maggi na Maserati w 1 g. 30 m. 45 s. Pierwsze miejsca w wyścigu zajęły zatem świetne maszyny Bugatti, przyczem czterej czołowi współzawodnicy przeszli w odstępie czasu mniejszym, niż jedna minuta.

W kategorii 1.100 cm³ prowadzi Bozzacchini na Salmsonie.

Zatrzymują się w pierwszym okrążeniu dwaj współzawodnicy: Boillot na Peugeot dla naprawy rury wydmuchowej i Caliri na Bugatti skutkiem uszkodzenia pompy smarowej.

Drugie okrążenie obfituje w liczne niespodzianki i zmienia zupełnie oblicze wyścigu. Przedewszystkiem, skutkiem zerwania kardanu, wycofuje się Minoia na Bugatti, który dotychczas szedł na czele. Znakomita czeska kierowczyni, pani Junek, która zrobiła najszybsze w tym dniu okrążenie, pokrywając dystans od Campofelice do Campofelice w fantastycznym czasie 1 g. 22 m. z szybkością 79 klm./g.; i szła pewnie na zdobycie pierwszego miejsca, odpada z powodu uszkodzenia kierownicy. Dubonnet traci dużo czasu z przyczyny

kilku źle przejechanych zakrętów. Na pierwsze miejsce wysuwa się Materassi na Bugatti, za którym przechodzą: A. Maserati (Maserati), Conelli (Bugatti), Lepori (Bugatti), Maggi (Maserati), E. Maserati (Maserati), Boillot (Peugeot).

Osobliwy i mrozący krew w żyłach wypadek zdarzył się w tym okrążeniu Charavelowi, słynnemu amatorowi, który w roku zeszłym wygrał Mistrzostwo Świata. Na jednym z zakrętów najechał Charavel na duży głaz, co spowodowało pęknięcie jednej z opon przednich i spadnięcie samochodu do ogrodu, położonego o 15 metrów poniżej poziomu toru. Jakimś cudem kierowca wyszedł z tej straszliwej przygody bez wielkiego szwanku.

W trzecim okrążeniu Materassi na Bugatti jest



Targa Florio. Charavel na Bugatti w „krzaczkach” po swym fenomenalnym 15-metrowym skoku-upadku.

na czele, przebywając 324 kilometry w 4 g. 30 m. 05 s. Za nim przechodzą: Conelli na Bugatti w 4 g. 30 m. 59 s., A. Maserati na Maserati w 4 g. 32 m. 45 s., Lepori na Bugatti w 4 g. 37 m., Maggi na Maserati w 4 g. 45 min. 13 sek. i Boillot na Peugeot w 4 g. 49 m. 22 s.

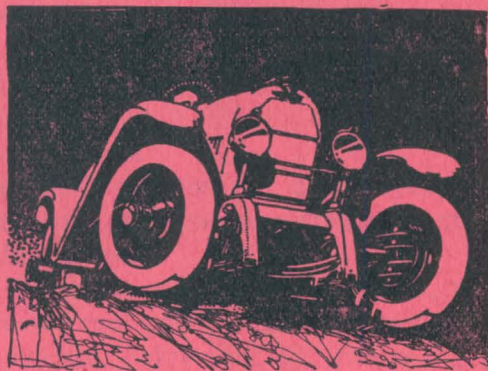
Wycofują się w tem okrażeniu: E. Maserati (Maserati) z powodu złamania osi, Candrilli (Steyr) z powodu rozbi-

riego zarzuca na zakręcie i rozbija się na skale. Bezkonkurencyjny Materassi powiększa jeszcze w ostatnim okrażeniu odstęp, dzielący go od pozostałych konkurentów i pierwszy dochodzi do celu. Osiem maszyn kończy ten trudny bieg, przyczem sześć tylko jest klasyfikowanych:

1. Materassi (Bugatti 2.000 z kompresorem) przebył 540 klm. w 7 g. 35 min. 55 s., szybkość



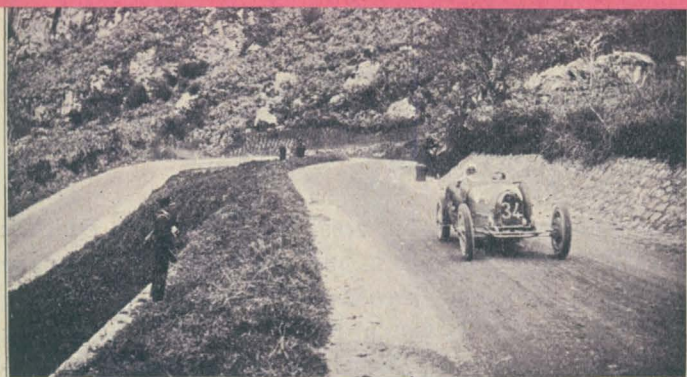
15 MAJA WYŚCIGI ŁÓDZKIEGO AUTOMOBILKLUBU 1927 R.



INŻ. H. LIEFELDT
NA SAMOCHODZIE

AUSTRO-DAIMLER
== SPORT 12/100 HP ==

PIERWSZA NAGRODA
NAJLEPSZY CZAS DNIA



Targa Florio. Pani Junek na Bugatti wychodzi z wirażu.



Targa Florio. Maserati na Maserati.

Dalej idą: Conelli na Bugatti w 6 g. 03 m. 43 s., A. Maserati na Maserati w 6 g. 08 m. 13 s., Lepori na Bugatti w 6 g. 14 m. 16 s., Boillot na Peugeot w 6 g. 37 m. 23 s., Dubonnet na Bugatti w 6 godz. 40 m. 09 s., Palaccio na Bugatti w 6 g. 41 m. 50 s. i Eckert na Bugatti w 7 g. 11 m. 40 s. Odpada Maggi na Maserati.

Na początku piątego okrażenia samochód Lepo-

i Eckert na Bugatti 1.500, gdyż wykazali oni czas większy, aniżeli 9 godzin.

W kategorii 1.100 cm³ klasyfikacja wypadła następująco:

1. Bozzacchini (Salmson) przebył 324 km. w 4 g. 59 m. 03 s., szybkość średnia na godz. 65 km. 005 m.
2. Fagioli (Salmson) w 5 g. 10 m. 36 s.
3. Zubiaga (B. N. C.) w 6 g. 12 m. 58 s.

na czele, przebywając 324 kilometry w 4 g. 30 m. 05 s. Za nim przechodzą: Conelli na Bugatti w 4 g. 30 m. 59 s., A. Maserati na Maserati w 4 g. 32 m. 45 s., Lepori na Bugatti w 4 g. 37 m., Maggi na Maserati w 4 g. 45 min. 13 sek. i Boillot na Peugeot w 4 g. 49 m. 22 s.

Wycofują się w tem okrążeniu: E. Maserati (Maserati) z powodu złamania osi, Candrilli (Steyr) z powodu rozbięcia koła na skalistym zakręcie, oraz Balestrero (Bugatti).

Wraz z zakończeniem trzeciego okrążenia samochody kategorii 1.100 cm.³ skończyły swój wyścig. Piękny sukces odniósł

Bozzacchini na Salmsonie, zeszłoroczny zwycięzca w tej kategorii, przybywając pierwszy do celu w 4 godz. 59 min. 03 sek.

W czwartym okrążeniu Materassi, mimo dziesięciminutowego postoju, znowu przechodzi na pierwszym miejscu, pokrywając 432 km. w 5 g. 58 m. 30 s.



Targa Florio. Pani Junek na Bugatti wychodzi z wirazu.

Dalej idą: Conelli na Bugatti w 6 g. 03 m. 43 s., A. Maserati na Maserati w 6 g. 08 m. 13 s., Lepori na Bugatti w 6 g. 14 m. 16 s., Boillot na Peugeot w 6 g. 37 m. 23 s., Dubonnet na Bugatti w 6 godz. 40 m. 09 s., Palazzo na Bugatti w 6 g. 41 m. 50 s. i Eckert na Bugatti w 7 g. 11 m. 40 s. Odpada Maggi na Maserati.

Na początku piątego okrążenia samochód Lepo-

riego zarzuca na zakręcie i rozbija się na skale. Bezkonkurencyjny Materassi powiększa jeszcze w ostatnim okrążeniu odstęp, dzielący go od pozostałych konkurentów i pierwszy dochodzi do celu. Osiem

maszyn kończy ten trudny bieg, przyczem sześć tylko jest klasyfikowanych:

1. Materassi (Bugatti 2.000 z kompresorem) przebył 540 klm. w 7 g. 35 min. 55 s., szybkość średnia na godzinę 71 klm. 065 m.

2. Conelli (Bugatti 1.500 z kompresorem) w 7 g. 39 m. 06 s.

3. A. Maserati (Maserati 2.000 z kompresorem) w 8 g. 01 min. 36 sek.

4. Boillot (Peugeot 4.000) w 8 godzin 27 min. 35 sek.

5. Palazzo (Bugatti 2.000) w 8 g. 33 m. 52 s.

6. Dubonnet (Bugatti 2.000) w 8 godzin 37 minut 59 sek.

Pozatem nie zostali klasyfikowani, mimo przebycia całkowitej przestrzeni: Marano na Fiat 1.500



Targa Florio. Boillot na Peugeot.



Targa Florio. Maserati na Maserati.

i Eckert na Bugatti 1.500, gdyż wykazali oni czas większy, aniżeli 9 godzin.

W kategorii 1.100 cm.³ klasyfikacja wypadła następująco:

1. Bozzacchini (Salmson) przebył 324 km. w 4 g. 59 m. 03 s., szybkość średnia na godz. 65 km. 005 m.

2. Fagioli (Salmson) w 5 g. 10 m. 36 s.

3. Zubiaga (B. N. C.) w 6 g. 12 m. 58 s.

W taki sposób znakomite samochody Bugatti po raz trzeci z rzędu odniosły zwycięstwo na najtrudniejszym torze świata. Tym razem zwycięskim kierowcą stał się Włoch Materassi, który dzięki swej świetnej technice jazdy i porywającej brawurze, okazał się bezwzględnie najlepszym ze wszystkich współzawodników. Osiągnięta przezeń szybkość średnia, 71 km/g., cokol-

wiek tylko gorsza od rekordowej, ustanowionej w roku zeszłym przez Costantiniego, wykazuje w całej pełni, jak wielkim wirtuozem steru jest nowy zwycięzca Targa Florio.

Bozzacchini, który bez trudu wygrał w kategorii 1.100 cm³, wykazał znów szybkość rekordową 65 km/g., znakomitą dla tak małego samochodu. *Mak.*



Targa Florio. Zwycięzca Materassi na Bugatti na wirażu Polizza.

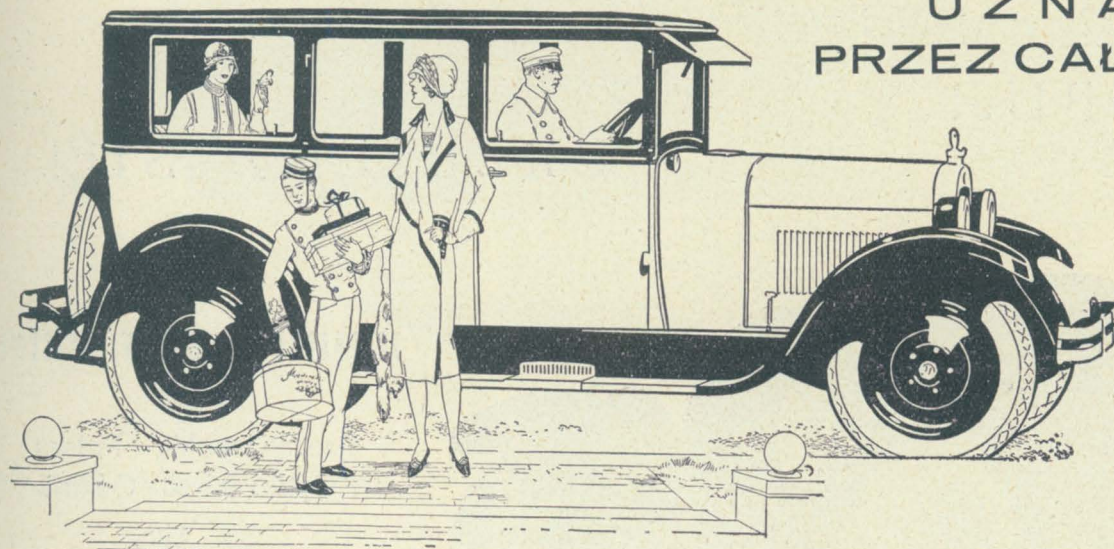
Wynik konkursu na najlepszy projekt zrealizowania toru samochodowego w Polsce

Ogłoszony przez nas w № 2-im konkurs na najlepszy projekt zrealizowania toru samochodowego w Polsce nie wydał spodziewanego rezultatu. Projektów do dnia 15 kwietnia nadesłano do Redakcji za ledwo 2 — jeden: godło „Marzenie o rekordzie” i drugi godło „Civis”. Drugi projekt nie odpowiada przystem warunkom konkursu, gdyż nie ma załączonej zapieczętowanej koperty z nazwiskiem autora. W ten sposób Redakcja otrzymała właściwie tylko jeden projekt, odpowiadający warunkom konkursu. Wobec powyższego Jury konkursowe postanowiło termin nadsyłania projektów przedłużyć do *dn. 1 września r. b.* w nadziei, iż rozpoczęcie samochodowego sezonu sportowego, podczas którego uwydatni się w pełni niedogodność braku odpowiedniego toru samochodowego, natchnie może sportowców do zastanowienia się i za-

projektowania sposobu zrealizowania toru. Redakcja „Auta” rozumie, iż skromna nagroda, wyznaczona w stosunku do jej możliwości, nie może być wyłączną zachętą do opracowania projektu zrealizowania toru samochodowego. Jeżeli sprawa ta leży na sercu automobilistów polskich, to dorzucą oni skromną dla niej cegiełkę w postaci paru godzin, poświęconych dla obmyślenia i naszkicowania najrealniejszego, w ich pojęciu, rozwiązania toru. Tu nie chodzi przecież jedynie o zwycięstwo w konkursie, ale o zarządzenie pilnej rzeczywiście potrzebie automobilizmu polskiego. Wyznaczając obecnie dłuższy termin na opracowanie projektu, Redakcja ma nadzieję, iż czytelnicy „Auta” wezmą liczniejszy udział w konkursie i że z planu jego narodzi się pierwszy polski tor samochodowy. *Redakcja.*

SAMOCHÓD DODGE

UZNANY
PRZEZ CAŁY ŚWIAT



TORPEDA I KARETY
TURYSTYCZNE
SPORTOWE
LUKSUSOWE
I KARETY
KOMBINOWANE
DO UŻYTKU
OSOBOWO-TOWAR.



UDOSKONALONE
MODELE 1927 R.
... NADESZŁY ...

SAMOCHODY
„MINERVA-MOTORS“

„F. N.“

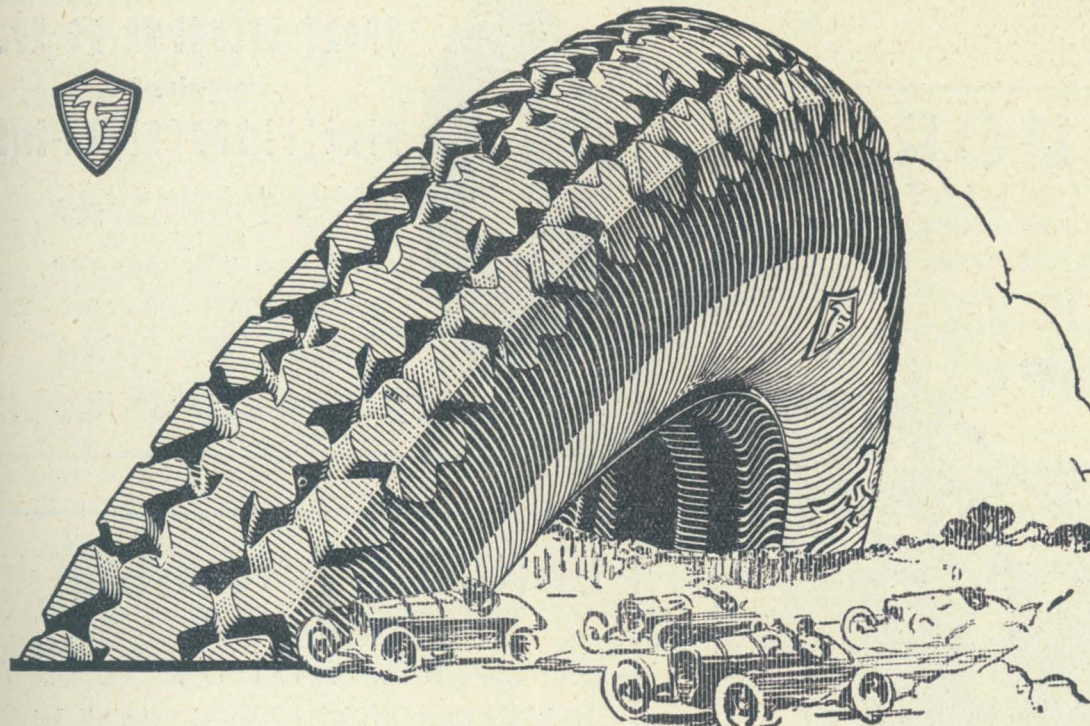
(FABRIQUE NATIONALE)

„VARSOVIE-AUTOMOBILE“

Sp. Akc.

WARSZAWA UL. KOPERNIKA Nr. 4/6

TELEFON Nr. 237-22 i 236-64



K
R
Ó
L
O
W
A

O
P
O
N

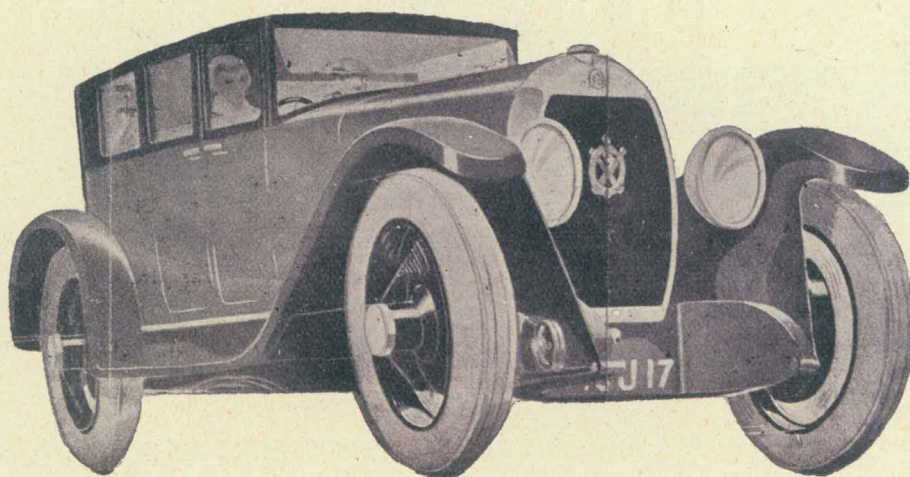
Firestone

H O T C H K I S S

Czy widziałeś typy na rok 1927?

SPRÓBUJ!

PRZEJEDŹ SIĘ!



JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

na

Rzeczpospolitą Polską
i wolne miasto Gdańsk

Sp. Akc.

K O O P R O L N A

WARSZAWA,

Kopernika 30. Tel. 141-14

"TUDOR"
ZAKŁADY AKUMULATOROWE
| SP. Z OGR. ODP.
WARSZAWA, WILCZA 11 m. 7 TEL. 93-92

ORYGINALNE
"TUDOR"
AKUMULATORY
MARKI FABRYCZNEJ
"VARTA"



OPONY BALONOWE DO KÓŁ

normalnych

PIRELLI-SUPERFLEX-Cord

715 × 100 do kół 26 × 3
opona zł. 118.50 dętka 23.70
830 × 130 do kół 765 × 105
opona zł. 218.50 dętka 39.80
845 × 145 do kół 820 × 120 lub 835 × 135
opona zł. 268.— dętka 40.80
31 × 4,45 do kół 30 × 3 1/2
opona zł. 160.50 dętka 26.60

dostarczają wszystkie firmy samochodowe lub reprezentant
H. SCHWIDEWSKI, KATOWICE, Szosa Wełnowska

LAKIERY ANGIELSKIE

(ORYGINALNE)

DO SAMOCHODÓW FIRMY
JENSON & NICHOLSON Ltd.

W LONDYNIE,

ISTNIEJĄCEJ OD 1821 ROKU

POLECA WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL

M. GERSON, WARSZAWA, WSPÓLNA 25, tel. 95-11

DO NABYCIA RÓWNIEŻ AUTOPLYTA I KAUCZUK SUROWY



Stary Seraj — widok z morza.

MIECZYŚLAW JAROSŁAWSKI

Kobieta, harem i samochód

(Z WRAŻEŃ KONSTANTYNOPOLSKICH)

MOŻE ktoś z czytelników uprzejmie się zdziwi, że można dać taki nagłówek. Temu odpowiem, że czytałem artykuły pod bardziej ryzykownymi tytułami, np.: „Liga narodów i bigos“, „Sejm i dzicy w Texas“, lub „Polska a słoń“ i przecież jakoś ich autorzy się wykpiłi ze swej zapowiedzi.

Spróbujemy więc, może i mnie się to uda.

Nie będzie to, ściśle mówiąc, dokładnie tylko to, co zapowiada tytuł, albo musiałbym powiedzieć za mało ze względu na pozornie rażącą rozbieżność tych pojęć, albo za wiele nablagować, żeby je jako tako zespolić.

Powiedzieć za mało nie mogę ze względu na wymagany rozmiar artykułu, nablagować zaś w artykule nie tak łatwo, jakby się to zdawało trzem damom w czarczafach i jednemu paszy, jadącemu z niemi w luksusowym samochodzie—niezależnie od tego, czy będzie się to dziać w Małej Azji, czy na kontynencie europejskim, naprzykład w okolicach „Constantines—les—Bains“.

Aha!... Jak widzimy już się jakoś zaczyna, bo właściwie kobieta musi być wszędzie tam, gdzie zaczyna się harem, harem oczywiście jest tam, gdzie są kobiety, a samochód stanowi nieodzowną potrzebę „porządnego“ haremu, a właściwie jego „namiastek“ jak się o tem niebawem będziemy mogli przekonać.

W imię tej zgody i pod auspicjami tureckiej emancypującej się gwałtownie kobiety zaczynamy.

Będę się starał mówić o kobiecie tureckiej tak, jakbym nie przestawał z nią stale obcować, o haremie zaś—jakbym tam był kiedykolwiek.

Dla ścisłości jednak muszę zaznaczyć, że z hareмами tureckimi ma się rzecz i do dziś dnia jeszcze w ten anegdotyczny sposób:

Mianowicie, kiedy jakiś bawiący się w egzotyzm podróżnik po swoim powrocie z Konstantynopola pochwalił się nawiązaniem tak daleko sięgających stosunków przyjacielskich z niejakim Riza-beyem, że jakoby tenże pokazał mu swój harem, a nawet uczynił mu podobno jakieś uprzejme propozycje, wtedy znany krytyk i publicysta krakowski, Klaczko, wtrącił luźną, choć niedyskretną uwagę: czy szanowny pan jest pewien, że ów jego przyjaciel, Riza-bey, nie zaprowadził pana czasem do jakiegoś innego zbiorowiska kobiet?...

To samo mniej więcej zdarzało się niejednokrotnie Pierre Loti'emu, który przez pewien czas grasował nad modrym Bosforem i zakradał się wraz ze swymi papierowymi bohaterami do tureckich haremów, jak mu się w naiwności jego zdawało.

Otóż niech nikt z czytelników nie łudzi się, że turek zaprowadzi go do swego haremu, chociażby zwiedzający był tylko teoretycznie przychylnie usposobionym dla zamkniętych tam, rzekomo, piękności—cudzoziemcem. Gdyby ta wątpliwa przyjemność miała być atrakcją pociągającą cię, brzydka płci czytelnicza na Bliski Wschód, zajdź do pierwszego lepszego teatrzyku podkasanej muzy, a zobaczysz pewniej, więcej i lepiej to, czegoś się spodziewał, a często nawet i to, o czym w najskrytszych swoich marzeniach nawet nie myślałeś!

Turcja bowiem istnieje wyłącznie dla Turków nawet i w tem znaczeniu. A kobieta turecka nie pokrywa nawet lokalnych zapotrzebowań, że się tak technicznie wyrażę. Dlatego też tak zwane nieraz wschodnie kobiety, które widzi się po konstantynopolskich norach, norkach i noreczkach są pochodzenia pozaazjatyckiego—wszelkich wyznań i narodowości, tylko

nie muzułmanki i nie turczynki. Są to najczęściej greczyńki, ormianki, włoszki, serbki, albanki, chorwatki, węgierki, no i, odpuść im, Allahu, niemki, a nawet żydówki z Dziki—gas, które tak zręcznie się autochtonizują w tingel—tanglach Kospola, że tylko rodowity turek jest w stanie je rozpoznać. Oczywiście, ten turek, który, jako wyzwolony już z przesądów, bywa w tych wesołych lokalach, zapominając o tradycyjnym poszanowaniu dla swego zamkniętego przed okiem cudzoziemca domu.

Zresztą to, co Europejczyk zwykł właściwie uważać za jakiś tajemniczy egzotyczny harem w wyrobionem u nas z przed laty pojęciu, dzisiaj w Turcji już nie istnieje, a przynajmniej nie istnieje nagminnie, za wyjątkiem może zakątków słabo związanych z szerszym światem życia cywilizowanego, przytem zakątków mocno konserwatywnych, a więc wrogich obecnemu porządkowi rzeczy w odrodzonej Turcji. Tam tylko jeszcze na ten zbytek przechowywania tradycji pozwolić sobie mogą dobrze sytuowani kupcy lub resztki przedstawicieli rozsianych dziś nieomal po całym dawniejszym imperjum tureckiem rodów arystokratycznych.

Ogólnie bowiem biorąc, tak zwany harem dzisiejszy, to w najlepszym razie żona i jej panna służąca, który to typ usytuowania domowego ogniska nie bardzo różni się od przyjętego typu europejskiego. W normalnych zaś warunkach muzułmanin posiada jedną żonę, stojącą na czele haremu, który składa się z jej matki, matki męża i córek, nie licząc już służących, przeważnie starych wieźm, którym z charakteru słodkiej kobiecości pozostały już tylko wyblakłe wspomnienia i spróchniałe zęby.

I w tem miejscu właśnie w grę wchodzi... samochód. Kobieta turecka z zamożniejszego domu (a takich jest w Turcji jeszcze bardzo wiele), nie może pokazywać się na ulicy pieszo, pomimo usilnych nawoływań reformatorów dzisiejszych. Niektóre z nich zrzuciły już wprawdzie czarczafy (zakrycia twarzy), ale do swobodnego chodzenia po ulicy jeszcze się nie przyzwyczyły, a tembardziej ich nóżki zlekka zakrzywione do środka od stałego siedzenia. To też w licznie kursujących samochodach po ulicach Carogrodu, nie tylko w jego dzielnicy europejskiej, Péra, ale zarówno w Stambule, leżącym po drugiej stronie Złotego Rogu, jak i we wszystkich większych mias-

tach tureckich, jak Brussa, Smyrna, Eskiszecin. Konia, Adana, lub Angora — podróżnik przedewszystkiem widzi kobiety — turczynki.

Taka komunikacja pomiędzy znajomymi należy nie tylko do zachowania pewnych, tkwiących jeszcze głęboko w psychice islamizmu form obcowania towarzyskiego, ale też w wielkiej mierze do szyku i podkreślenia swojej europejskości, na co szczególnie choruje stołeczna Angora, gdzie kobieta z tak zwanego towarzystwa nie dotknie swoją stopą potwornego kurzu, lub błota ulicznego i pomimo wysoce demokratycznych przekonań swych mężów, posłów i urzędników państwowych nie zniży się do obcowania z ulicznym motłochem, wśród którego mogłaby spotkać mniej szanujące się kobiety-wieśniaczki, ukazujące się publicznie w szerokich szarawarach.

To też na przestrzeni dziewięciokilometrowej drogi, dzielącej Angorę od dzielnicy rządowej i dyplomatycznej, Czan Kaji, gdzie zamieszkuje i Kemal Pasza, bez przerwy w ciągu dnia śmigają samochody luksusowe, z poza kryształowych szyb których wyglądają wielkie, głęboko ciemną farbą podkrążone oczy nudzących się turczynek, jakichś dalekich jeszcze od świata, który dotąd obserwowały ze swoich zakratowanych okienek haremowych, ustawionych pod kątem prostym do ulicy, a dziś oglądają z poza szyb samochodu.

Napisałem, że dzieje się to w dzień, bo doprawdy nie byłem w stanie odgadnąć podczas długiego mego pobytu w Angorze,

dłaczego dzieje się to samo również w nocy, kiedy te same samochody we wszystkich kierunkach przejeżdżając miasto, ryczą w sposób przeraźliwy i nie pozwalający biednym wyznawcom Allaha spokojnie zasnąć. Dopiero ku końcowi mego pobytu dowiedziałem się, że w ostatnich czasach weszły w modę na modłę europejską nocne eskapady samochodowe, połączone z nawiedzaniem się wzajemnem arystokratycznej... demokracji.

Nic też dziwnego, że każdy, cokolwiek zamożniejszy turek, który dotychczas posiadał parę wielbłądów, lub stadko mułów, dziś uważa za swój obowiązek posiadać auto dla dyspozycji... swego emancypującego się haremu, o którego dzisiejszym składzie już mówiliśmy. Proszę więc sobie wyobrazić, ile musiałby posiadać aut, gdyby miał kilka żon... emancypujących się obecnie w automobilizmie, choć przed kilko-



Mustafa Kemal Pasza, Prezydent Turcji.

ma zaledwie laty bezpretensjonalnie kroczyły za ogonami mułów, niosących na swych grzbietach ich wszechwładnych mężów.

— Z jedną żoną dziś trudno dać sobie radę — wyjaśniają sceptycznie mężowie tureczek, a wy posadzacie nas ciągle jeszcze o zdolność i amatorstwo do borykania się z kilkoma.

We wszelkim razie nie można skłonności do wielożeństwa zaobserwować w jednym mieście, natomiast posiadanie filii swego domu w innych miastach nie należy do wyjątków. No, ale o tem możnaby również z dobrą dozą złośliwości mówić i w Europie.

Pomimo to wszystko nawet niesłusznie posadza się dawniejszą Turcję o... rozpustę. W większości bowiem wypadków dotychczasowe haremy w Turcji nie miały nic wspólnego z tem mianem. Przeciwnie, zabezpieczały one rodzinę i społeczeństwo, zamykając życie w ramach ciasnej i nie-naruszalnej, choć po zwierzęcemu tylko rozumianej cnoty.

Do dzisiaj tureccy konserwatyści z niepokojem myślą o ewentualnej potrzebie pokazania swej żony już nie cudzoziemcowi, ale tylko chociażby najbliższemu swemu sąsiadowi, który wobec kobiety, pomimo całej zewnętrznej cywilizacji i kultury wyzwoleniczej, jest tylko notorycznym mężczyzną-samcem i nie pręd-ko jeszcze nim być przestanie.

Najlepiej zjawisko to można obserwować na dancingach, które w Turcji zgodnie z rozporządzeniem reformatorskiego rządu mają odgrywać rolę zbliżenia mężczyzny do kobiety nie tylko na gruncie jego własnego domu i wynikających stąd potrzeb małżeńskich.

Rzeczywiście, stosunek ten prawie wcale, albo bardzo mało dotąd się zmienił. Trzeba wpływu pokoleń, żeby kobieta, która dzisiaj jednym odślonięciem okiem wyjrzała na świat (ulegając zakazowi z góry), spotkała się z czemś bardziej ludzkim ze strony mężczyzny, niż pożądanie. Trzeba też wielkiego wyrobienia towarzyskiego i moralno-obyczajowego ze strony kobiety, czyli obycia ze światem etycznie obcujących z niemi mężczyzn, żeby dziś „wyzwolona z przesądu czarczafów i haremowego zamknięcia“ młoda, piękna tureczka nie... rzuciła się na mężczyznę po dziesięciominutowem pozostawaniu z nim na osobności.

Nie należy się też dziwić mężom turkom, że tak

się obawiają złych skutków dzisiejszej reformy w dziedzinie życia rodzinnego, które do tej reformy nie zostało uprzednio przygotowane ani psychologicznie, ani obyczajowo, ani... biologicznie.

Niestety bowiem, kobieta w Turcji nie jest jeszcze niczem innym, poza bardzo nielicznymi wyjątkami, jak nieświadomym towarzysko, instynktowo i z wpojonego jej wiekami obowiązku działającym zwierzęciem. To też nagły ruch wolnościowy wybija poważne szczyby w psychice kobiety i w ogniskach domowych, tak bardzo przecież od tej psychiki zależnych, na co nietylko z oburzeniem, ale i z lękiem patrzą ojcowie i mężowie zatroskani poważnie o przyszłość nowego pokolenia, a nie mniej zaniepokojeni i o swój dotychczasowy prestige w instytucji małżeńskiej.

Z drugiej strony również i kobieta turecka coraz wyraźniej podnosi swój głos przeciwko przeszłości haremowej, która, jak powiedziałem, w większości wypadków nie przestała być dotąd jeszcze teraźniejszością.

Kobieta więc protestuje.

Stosunek pomiędzy mężczyzną a kobietą, pomijając dotychczasowy charakter wyłącznie płciowego współżycia, zaczyna przybierać formy coraz bardziej ludzkie, choć właśnie dlatego w Turcji... bardziej wyrafinowane, niż gdziekolwiek indziej. Tureczka dotąd nie potrzebowała podobać się „swemu mężczyźnie“ — była dla niego zawsze kobietą. Teraz, widząc innych mężczyzn i chcąc zwrócić ich wyjątkową

siebie uwagę, wydobywa ze siebie wdzięki na licytację, a w miarę rozszerzania się koła jej wielbicieli i rodzącej się stąd już potrzeby wyboru, zwiększa tę przyrodzoną ilość wdzięków stosowaniem metody.

I oto w sukurs przychodzi jej samochód i dancing europejski. Zarówno bowiem jeden i drugi rozszerza jej pole działania. Pierwszy ułatwia jej przenoszenie się z miejsca na miejsce bez tak zwanego europejskiego afiszowania i popularyzowania się, zwiększając efekt jej oddziaływania na większy zastęp mężczyzn; drugi — zbliża ją ku nim na krótkie, a więc tym skuteczniej działające momenty, dosyć jeszcze po barbarzyńsku rozumianej kokieteryj.

Czy to mężatka, czy też panna, tureczka, pozostając ciągle jeszcze pod wpływem swego specyficznego wychowania, wyrabiającego w niej materiał wy-



Współczesna tureczka: Mufide Hanum (żona Ferid Beja, b. ministra spraw wewnętrznych).

łącznie na żonę, a stykająca się dziś już publicznie z turkiem, który ze swej strony umie patrzeć na kobietę tylko z jednej strony — wpada niezabezpieczona niczem — nawet opieką prawa — na teren ślizki pod względem obyczajowości.

To też na dzisiejsze dancingi, wyrastające nagle w Turcji, szczególnie w Konstantynopolu i Angorze,

należy patrzeć jako na wielkie niebezpieczeństwo dla słabej pod względem moralnym kobiety tureckiej. Spotyka się na nich rozentuzjzmowane, upojone wolnością 13 — 15-letnie panienki... paszportowe, które stąd schodzą w uboczną, źle oświetloną ulicę, w tym ostatnim wypadku, zawdzięczając trzeźwym przepisom, też tylko wyłącznie istniejącą... dla Turków.

(Dok. nastąpi).

BOLESŁAW J. KACHEL, *mag. iur.*

Odpowiedzialność kierowcy-gentelmana

OBOWIĄZUJĄCE na ziemiach Rzeczypospolitej przepisy, dotyczące udzielania zezwoleń na kierowanie i prowadzenie pojazdów mechanicznych, przewidują dwie kategorie kierowców: zawodowych, czyli tych, którzy wykonywanie czynności kierowcy przekładają ponad inne, czynności, czynność tę wykonywują jeśli nie jedynie, to przeważnie i dla których stanowi ona jeśli nie jedyne, to przynajmniej jedno ze źródeł utrzymania — oraz kierowców niezawodowych. Takie stanowisko zajmują w tej sprawie zarówno nasze władze administracyjne i sądy, jako też i sądownictwo zagraniczne, rozpatrujące wiele spraw kierowców (przeważnie Niemcy — por. wyroki sądów berlińskiego i monachijskiego).

Nietylko jednak powyżej cytowana różnica dzieli od siebie obie kategorie kierowców: w obliczu prawa bowiem najpoważniejszym może wymogiem obostrzonej odpowiedzialności kierowcy zawodowego jest fakt, iż ustawa wkłada na niego szczególny obowiązek znajomości rzeczy, troskliwości i uwagi. Jeżeli sprawca z tytułu swego zawodu, stanowiska czy wiedzy, upoważnień lub zobowiązań szczególnych miał obowiązek szczególny, to już dla ustalenia jego winy nieumyślnej nawet wystarczy, iż powinien on być przewidzieć możliwość powstania stanu faktycznego przestępstwa. „Jeżeli pomimo tych kwalifikacji — mówi prof. Makowski — nie wykonał swego obowiązku szczególnego, tej troskliwości o dobro cudze, jaka powinna mu być właściwa, to, jakkolwiek nieumyślnie, zawinił jednak przez nieostrożność“.

Tu tkwi tedy zasadnicza różnica prawna, nie zwalniająca — rzecz prosta — czynników, powołanych do wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdu mechanicznego takim tylko jednostkom, które istotnie wykazały się znajomością rzeczy, i nie można twierdzić, jakoby kierowca-gentelman miał pełnię praw do przejeżdżania bezkarnego ludzi, czyli atakowania tego ich dobra, jakim jest życie, zdrowie i całość orga-

nizmu cielesnego. Inna rzecz, iż w tym ostatnim wypadku ustawa karna inaczej reagować będzie na czyn przestępny. Jak bowiem głosi art. 48 kodeksu karnego, obowiązującego na ziemiach b. zaboru rosyjskiego (ustawa austriacka w §§ 1 i 238; ustawa niemiecka nie przewiduje tego oddzielnie), przestępstwo uważane będzie za nieostrożne nietylko wtedy, gdy go winowajca nie przewidział, chociaż mógł lub powinien był przewidzieć, lecz również wtedy, gdy, przewidując nastąpienie skutku, warunkującego przestępczość czynu, mniemał lekkomyślnie, iż temu skutkowi zapobiegnie.

W cytowanych słowach wyrażenie „mógł lub powinien był przewidzieć“, jak to nietrudno zrozumieć, znajdują zastosowanie jedynie w stosunku do kierowcy zawodowego, w nich bowiem zawiera się ów, wspomniany przezemnie, pierwiastek szczególnego obowiązku, ciężącego na kierowcy zawodowym. Reszta ma zastosowanie do kierowców-gentelmanów.

Dla przypisania i poczytania czynu przestępnego są dwa czynniki konieczne i czyn ten warunkujące: wola i świadomość. Rzecz prosta, iż trudno mówić

o obu czynnikach równocześnie, wykluczyć bowiem należy a priori wypadki takie, jak rozmyślną chęć przejechania kogoś. Nie znaczy to jednak, by jeden z tych czynników nie wystarczał — a naówczas mamy właśnie do czynienia z zawinieniem nieumyślnem. Na tle jego przewidują artykuły kod. karnego ros. zadanie śmierci przez nieostrożność i uszkodzenie ciała przez nieostrożność. Art. 464 głosi, iż winny zadania śmierci przez nieostrożność ulegnie karze więzienia na czas do 1 roku. Dalsza treść tego artykułu, zawierająca wzmoczone sankcje karne, ma zastosowanie, jak to zresztą wyjaśnił Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 27 stycznia 1920 r., do zawodowców. Natomiast zastosowanie do kierowców-gentelmanów ma przepis końcowy tegoż artykułu, zezwalający Sądowi wyrokującemu na pozbawienie przestępcy prawa wykony-



Sezon się zaczyna! Danusia Szydelska, za przykładem ojca, zaczyna już trening do mistrzostwa

Dowodzi niebywałej lekkomyślności WYPADKI MNOŻĄ SIĘ!

u właścicieli samochodów, jeżeli jeżdżąc nie ubezpieczają się od odpowiedzialności cywilno-prawnej od wypadków i samochodów od rozbicia i uszkodzenia.

NIEBEZPIECZEŃSTWO NA KAŻDYM KROKU!

NA KORZYSTNYCH WARUNKACH PRZYJMUJE WYMIENIONE UBEZPIECZENIA:

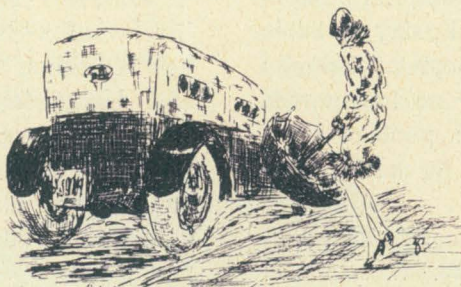
Założony w r. 1873 „VESTA” BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ w Poznaniu, Św. Marcin 61.

w Bydgoszczy, Dworcowa 30; Grudziądzu, Plac 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 36; Krakowie, Straszewskiego 28; Lublinie, Krak. Przedmieście 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 73; Poznaniu, Fr. Ratajczaka 7; Warszawie, Mazowiecka 13; Wilnie, Jagiellońska 8; Reprezentacje i Agencje w większych miastach całej Rzeczypospolitej. Koncern Zakładów ubezpieczeniowych „VESTA” w Poznaniu jest najpoważniejszym w Polsce. W roku 1925 zebrał zwyczaj 9.000.000 zł. składki, wpłacił szkód zwyczaj 4.700.000 zł.

wania stale lub na pewien przeciąg czasu tych czynności, przy wykonywaniu których wywołał skutek przestępny (odebranie prawa jazdy). Art. 474 tegoż kodeksu głosi, iż winny nieostrożnego zadania uszkodzenia ciała ulegnie karze aresztu (t. j. do 6 mies.), jeśli uszkodzenie jest bardzo ciężkie lub ciężkie, i aresztu na czas do 1 tygodnia lub grzywny, jeśli uszkodzenie było lekkie. I tu znów dalsza treść o wzmożonych sankcjach karnych ma zastosowanie do kierowcy zawodowego. Wyjaśnić tu jeszcze wypada, iż wyrażenie „uszkodzenie ciała” stosuje się li tylko do uszkodzeń cielesnych i nie ma zastosowania gdy chodzi o uszkodzenia psychiczne, jak, na przykład, przestraszenie nagłym ostrym sygnałem, światłem i t. p.

Cytowane artykuły kod. kar. rosyjsk. mają swe odpowiedniki w kodeksie niemieckim w §§ 222 i 230 i w austriackim w § 335.

Wypada wreszcie zacytować tu brzmienie art. 231 kod. karnego



rosyjskiego, który w ustępie 1-ym głosi, iż winny jazdy nieostrożnej lub niepomiernie szybkiej w mieście lub na wsi ulegnie karze aresztu do 2-tych tygodni lub grzywny. Przepis ten znajduje się niejako na granicy ustawy karnej i norm administracyjnych. Jest to bodaj najłagodniejszy z interesujących nas przepisów karnych, a jednak znajduje szerokie zastosowanie. Nadmierna przytem szybkość jest pojęciem nader względnym. Ustalona szybkość 25 klm/godz. w mieście może w danym konkretnym wypadku okazać się zbyt wielką i kierowca-gentelman będzie tu karany, narówni z kierowcą-zawodowcem, za niezastosowanie się do chwilowych warunków i za niezmnieszenie szybkości.

Mówiąc o przepisach administracyjnych (przepisy o ruchu kołowym), należy zauważyć, iż dotyczą one w równej mierze zawodowców, jak i gentelmanów i obie kategorie kierowców w jednakim stopniu winny się do nich stosować.

Nowoczesne umywalnie samochodów

JAKO przykład umiejętnego zmechanizowania pracy, nawet takiej, która jak mycie i czyszczenie samochodów, nie mogła, zdawałoby się, być ujętą w pewne ramki i prawidła, posłużyć może opis umywalni Towarzystwa Cunningham C-y w Chicago. Normalny czas potrzebny na umycie samochodu wynosi tam 14 minut, jednak w razie koniecznej potrzeby, już po 12 minutach samochód może być oddany klien-

towi czysty i wyświeżony. Operacja ta kosztuje wprawdzie 2 dolary, ale zato można być pewnym, iż dokonana ona została według wszelkich prawideł sztuki i absolutnie, w najmniejszym nawet stopniu, nie zniszczyła błyszczącej powierzchni samochodu, czego powiedzieć nie można o zwykłym, zwłaszcza u nas praktykowanym, myciu samochodów.

Tak szybkie czyszczenie samochodów osiągnięto

BENZOL — motorowy i czysty — BENZOL

Solwentnafta, oleje smołowe, oleje karbolowe, karbolineum,
© © © smoła preparowana, pak, lakier do żelaza i t. d. © © ©

FABRYKA CHEMICZNA MIEJSKICH ZAKŁADÓW GAZOWYCH

WARSZAWA, WOLA DWORSKA № 25

Skrzynka pocztowa Nr. 84. Adres dla depeesz AMONIAK — WARSZAWA

GARAŻ I WARSZTATY MECHANICZNE
„OBROMET“
JÓZEF KOSMOWSKI i S-ka
Warszawa, ul. Puławska № 9
(Wejście od ul. Skolimowskiej)
TELEFON № 406-29

REMONT KAPITALNY:
Samochodów. — Motocykli. — Silników Spalinowych
WŁASNA WYTWÓRNIA I CEMENTACJA WSZELKICH CZĘŚCI
ZAMIENNYCH ORAZ ARTYKUŁÓW MASOWEJ PRODUKCJI
NA OBRABIARKACH REWOLWEROWYCH.

tam przede wszystkim dzięki użyciu specjalnych maszyn i urządzeń, ale również i dzięki zmechanizowaniu, tayloryzacji, koniecznych przy czyszczeniu samochodu czynności, oraz rozłożeniu pracy na szereg pojedynczych czynności, wykonywanych przez liczny personel systemem łańcuchowym, podobnie jak to ma miejsce przy montażu podwozi w większych fabrykach. A więc samochody przesuwa się tam ciągłym ruchem wzdłuż umywalni na konwojerze (taśmie ruchomej) długości 60 metrów. Brygada robotnicza składa się z 32 osób bez nadzorca. Gdy brudny samochód zajeżdża—brama garażu-umywalni automatycznie się otwiera, a przy wjeździe nadzorca wysłuchuje żądań klienta i pobiera zapłatę zgóry. Klient otrzymuje pokwitowanie, którego duplikat przyczepia się do samochodu, poczem odchodzi on do poczekalni zaopatrzonej w pisma, lub, jeśli chce, wchodzi na korytarz równoległy do umywalni, skąd może obserwować poszczególne fazy mycia samochodu.

Fazy te są następujące:

1) Wspecjalizowana robotnica czyści wnętrze samochodu zapomocą odkurzacza próżniowego. Po skończeniu odkurzania podnosi ona maskę i zakrywa kable i mechanizm zapłonowy pochwą z nieprzemakalnego płótna, następnie wpychają samochód na transporter.

2) Samochód w powolnym ruchu podlega wstępnemu zlaniu rozpyloną wodą z góry, na maskę, boki i koła.

3) Jednocześnie ta sama robotnica, która odkurzała samochód wewnątrz, myje maskę. W tym celu wchodzi ona na podwyższony ganek skąd zapomocą szczotki na długim kiju ma możliwość wytarcia całej górnej powierzchni samochodu.

4) Następnie samochód przechodzi w ręce drugiej grupy robotników, ustawionych po 2-ch z każdej strony. Ci ro-

botnicy używają czystej ciepłej wody i gąbek i myją karoserję, skrzydła i fartuchy boczne samochodu.

5) Dalsza grupa 4 robotników bierze się do czyszczenia wstępnego osi i kół. Strumień wody pod ciśnieniem 40 kg. jaknajdokładniej usuwa błoto z pod skrzydeł, osi i resorów.

6) Samochód teraz, przesuując się bezustannie, podjeżdża pod 3-ą grupę 4 ludzi, którzy wykańczają pracę poprzedniej grupy zapomocą ciepłego rozczywno zmydlonego oleju kerosonowego, oraz przepłukiwania czystą wodą. Jednocześnie robotnica umieszczona znowu na podwyższeniu wyciera maskę.

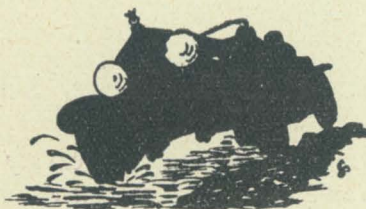
7) Mycie jest ukończone, samochód przesuwa się do grupy 16 robotnic, które zapomocą skór zamsowych wycierają karoserję, szyby, latarnie, odwiertnik i akcesorja.

8) Następnie samochód przegląda nadzorca w towarzystwie robotnika, który poprawia niedokładności i niedopatrzania poprzedników.

9) Tarcza obrotowa kieruje samochód przodem do wyjazdu, poczem po odjęciu płótna impregnowanego z organów zapłonu, majster wyprowadza go z umywalni i wręcza oczekującemu właścicielowi.

Umywalnia ta zaopatrzona jest w liczne urządzenia pomocnicze, z których przede wszystkim wymienić należy 2 zbiorniki o pojemności 50 hektolitrow dla mieszania mydła z kerozenem. Dwa kotły opalane ropą dostarczają stale ciepłej wody. Rotacyjna maszyna do prania i centryfugalna suszarka zaopatrują co rano cały personel w świeżą bieliznę, ścierki i t. p., wszyscy robotnicy bowiem ubrani są w białe fartuchy i kombinaisony. Zamsze również po każdym myciu są przepierane i wyżymane z wody.

X.



Moda jest jedną z tych drobnych spraw, którą historia zajmuje się bardzo mało, a jednak modzie wszyscy ulegają i kroczy ona dziś jak i przed wiekami w całej swej potędze.

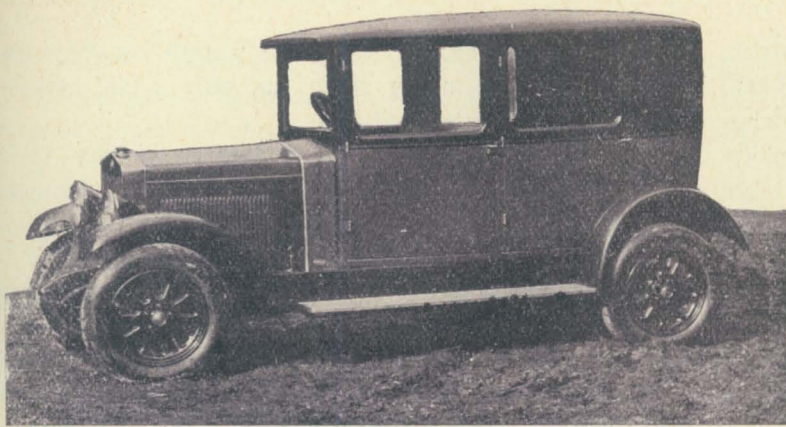
Dziś jednak rolę odgrywa umiejętność zrealizowania i dlatego kto chce być ubranym z tą elegancją, którą potrafi nadać tylko istny mistrz mody, niech uda się do

**ZAKŁADU KRAWIECKIEGO
M. GROCHOWSKIEGO**

mieszczącego się od 1917 r.

przy ul. Zgoda 4, m. 12, tel. 176-04

ZAKŁAD M. GROCHOWSKIEGO jest obficie zaopatrzony w materiały fabryk krajowych i zagranicznych.



E. PLAGE i T. LAŚKIEWICZ

ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ:

NADWOZIE SAMOCHODOWE wszelkich typów

BIURO WARSZAWSKIE
ul. Smolna 23. Tel. 325-11

Tryptyki a szmugiel

DZIĘKI konwencji genewskiej może każdy mieszkaniec stały Śląska lub też zamieszkały na Śląsku od roku, otrzymać tak zwaną kartę cyrkulacyjną, uprawniającą do przekraczania granicy polsko-niemieckiej dowolną ilość razy bez paszportu. Taka karta cyrkulacyjna ważna jest nominalnie tylko w pewnych powiatach, ale, oczywiście, któż zabroni pojechać obywatelowi niemieckiemu z Katowic do Warszawy lub polskiemu z Bytomia do Berlina? Na to trzebaby każdego podróżnego w pociągu legitymować lub też każdego przechodnia łapać na ulicy.

Pozatem mamy też międzynarodową umowę, dzięki której samochody mogą przekraczać granice państw, należących do konwencji bez składania kaucji a li tylko za okazaniem tryptyku.

Dzięki tym dwu bardzo humanitarnym i postępowym konwencjom stał się Śląsk terenem rozmaitych najobrzydliwszych szmugli. W każdym prawie lokalu otrzyma tubylec tyle niemieckich papierosów, ile tylko zechce i może kupić w Bytomiu każdy towar z dostawą loko Katowice bez cła. Władze celne robią prawdopodobnie, co tylko mogą, jednak widocznie są bezradne. Powie czytelnik „Auta“, dobrze, ale skąd pan wjechał z tem wszystkim do naszego samochodowego czasopisma. Otóż zaraz sprawa okaże się jednak spokrewniona i z „Autem“. Oprócz bowiem papierosów szmugluje się też mimo wojny celnej i *samochody*. Firmy niemieckie, mające reprezentacje swe w Bytomiu i w Katowicach łapią klientów w Katowicach, a potem zapraszają ich do Bytomiu, gdzie

proceder ten odbywa się w sposób następujący: Samochód zostaje kupiony w Niemczech na dogodną ratę, następnie zapisany zostaje na nazwisko pana X, zamieszkującego na terytorjum niemieckim, a następnie pan Y obywatel polski jeździ nim sobie spokojnie na polskim Śląsku, otrzymawszy tryptyk z Automobilklubu niemieckiego. W taki sposób około 200 polskich obywateli oszukuje Skarb państwa, używając samochodów, kursujących pod numerem niemieckim na polskim Śląsku.

Tryptyk wedle ustawy winien służyć tylko celom osobistym właściciela tryptyku, to też właścicielem tryptyku robi się swego szofera i przepisom staje się zadość.

Istnieje też przepis, że tryptyk służy tylko do celów turystycznych, ale któż to może sprawdzić!

W taki cudowny sposób traci skarb państwa, tracą kupcy i przemysłowcy samochodowi w Polsce, traci magistrat itd.

Oczywiście, że taki właściciel, który z patriotyzmu lub interesu kupuje samochód, w Niemczech nie kupi też ani gumy, ani świecy, ani innej rzeczy, potrzebnej do samochodu w

Polsce, tylko jedzie nach Vaterland po zakupy. Polacy są łagodni!!!

Chciałbym widzieć jednego bodaj obywatela niemieckiego, któryby się ośmielił kupić w Polsce samochód i jeździć nim cały czas w Niemczech, przejeżdżając granicę tylko dla formalności w przepisanych minimalnych terminach!!

Gdybyśmy chcieli w przybliżeniu bodaj obliczyć, co traci skarb państwa na tych oszustwach, to licząc



Śląski Klub Automobilowy. Kpt. Stanisław Szydelski, kierownik Klubowej Szkoły kierowców i warsztatów, delegat do A. P. i członek Komisji Sportowo-Technicznej, założyciel i długoletni b. redaktor „Auta“.

przeciętne cło od samochodu tylko na 3000 złotych, będziemy mieli przy 300 tylko samochodach 900000 zł. Jeżeli zaś przyjmemy przeciętny koszt samochodu na 15000 zł., to sam podatek obrotowy, jakiby zapłaciły przedsiębiorstwa skarbowi, wyniosłby także sumy, nie licząc cła i podatku obrotowego od przyborów i części, jakie te samochody zakupuują też w Niemczech.

Ta sama sprawa z naprawami samochodów. Tu tejsi patrijoci wolą oddać samochód do Niemiec do warsztatów i zapłacić trzy razy tyle, byle tylko ulżyć doli rodaków, a zaszkodzić Polsce.

To wszystko jest bardzo ładne, ale nie z naszego

punktu widzenia. Czyżby nasze władze centralne i wojewódzkie nie mogły sobie dać rady z 200 samochodowymi szmuglerami?!

Wystarczyłoby tylko sprawdzić miejsce stałego zamieszkania danego właściciela i zagrozić konfiskatą samochodów, których właściciele nie będą pod tym względem w porządku. Mam wrażenie, że takie rozporządzenie wybiłoby tym panom patriotyzm z głowy, a Polsce dało dochód i usunęłoby wiele niezadowolenia wśród tutejszej zdrowo myślącej publiczności. Trzeba tylko chcieć, a środki się znajdują! Jesteśmy przecież w wojnie celnej!

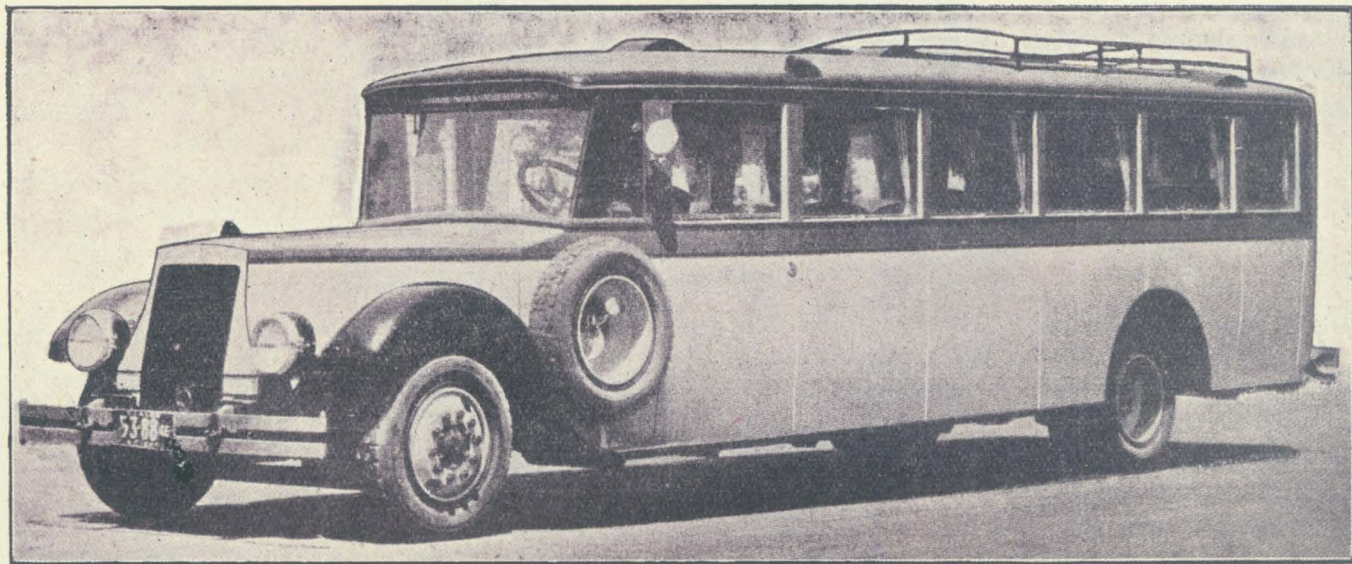
Ślązak.

MARJAN KRYNICKI

S Z Y B K I A U T O B U S

PRZED niedawnym czasem bawił w Warszawie przedstawiciel amerykańskiej fabryki samochodów ciężarowych Mack, odbywający tournée po Europie na wielkim autobusie, zbudowanym przez tą fabrykę. Przez szereg dni przechodnie podziwiali na ulicach Warszawy kolosalną maszynę, obliczoną na pomieszczenie z najwyższym komfortem trzydziestu pasażerów, a mimo swej wielkości szybką i bezgłośną. Ktokolwiek widział ten samochód nie mógł się oprzeć uczuciu zdumienia i podziwu, a zarazem nie mógł się powstrzymać od

na najczęściej krajowym przemysłem, waziotką budę, ozdobioną jednym okienkiem i dwoma drewnianymi ławeczkami. Usprawiedliwionym jest więc podziw, z jakim oglądano w Warszawie autobus Mack. Laicy zachwycali się komfortem przestronnej karoserji o olbrzymich oknach ocienionych firankami, zawierającej trzydzieści głębokich, trzcinowych lub skórzanych foteli; fachowcy zaś przyglądali się z uznaniem niskiej budowie maszyny, sześciocyndrowemu silnikowi, metalowej karoserji, pneumatykom-olbrzymom i wszystkim



Autobus Mack.

wyłoszenia niepoehlebnego epitetu pod adresem autobusów, używanych obecnie w Warszawie i na prowincji.

Różnica bowiem pomiędzy nowoczesnym autobusem a gratami, użytkowanymi przez większość polskich (?) przedsiębiorstw komunikacji samochodowej, jest tak rażąca, że dostrzec ją może nawet małe dziecko. Autobusy, kursujące na polskich drogach są to, z małymi wyjątkami, podwozia zwykłych samochodów ciężarowych lub nawet półciężarowych, na których, zamiast skrzyni do pomieszczenia towarów, ustawiono, skleco-

urządzeniom, które ten nowoczesny autobus upodobiają raczej do samochodu osobowego niż do ciężarowego.

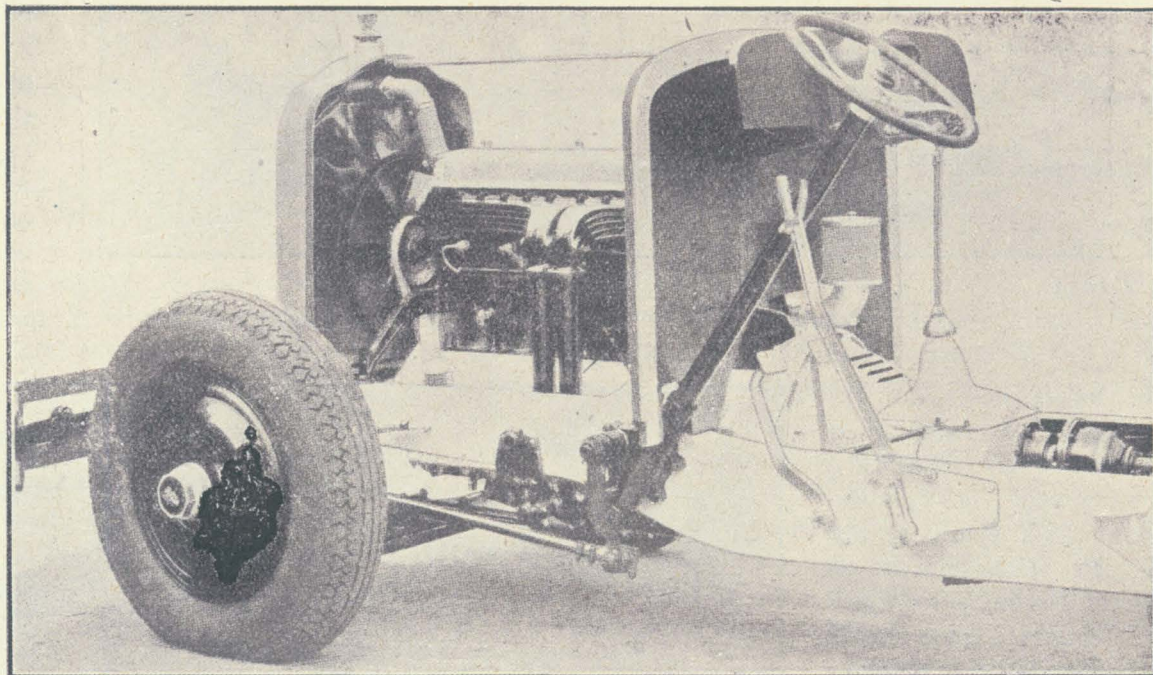
Zagranicą już się obecnie nie buduje innych autobusów. Ogromny rozwój komunikacji, a nade wszystko turystyki samochodowej, zmusił konstruktorów do zwrócenia baczniejszej uwagi na problem szybkiego i wygodnego, a zarazem taniego i bezpiecznego przewożenia pasażerów. Spowodowało to natychmiastowe wyodrębnienie konstrukcji autobusów od konstrukcji

samochodów ciężarowych, gdyż te ostatnie nie odpowiadają żadnemu z zasadniczych warunków prawidłowej komunikacji autobusowej. Samochody ciężarowe nie są obliczane na długie tury, gdyż przewóz towarów samochodem na wielkiej przestrzeni nigdy się zbyt nie opłaca. Szybkość samochodu ciężarowego jest zbyt mała, aby zadowolnić wymagania turystów. O wygodzie niema co mówić w maszynie, przy budowie której nie zwrócono na komfort specjalnej uwagi. Taniść przewozu samochodem ciężarowym również wiele pozostawia do życzenia, a na koniec nie daje on gwarancji bezpieczeństwa, wymaganej od maszyny, której powierzamy swe życie. Wszystkie te czynniki sprawiły, że przy budowie nowoczesnego autobusu zerwano z utartymi szablonami

konstrukcji samochodu ciężarowego, tworząc zupełnie nowe rozwiązanie konstrukcyjne, a jeżeli zapożyczono coś od samochodu, to raczej od samochodu osobowego.

Przy porównywaniu podwozia zwykłego samochodu ciężarowego z podwoziem autobusu, rzuca się przede wszystkim w oczy znacznie większa długość ramy

ci silniki sześciocylindrowe z zaworami od góry. Skrzynka biegów jest najczęściej połączona w bloku z silnikiem, a lewerek przekładniowy znajduje się wprost na skrzynce. Napęd wyłącznie kardanowy; hałaśliwy i nieelastyczny łańcuch zupełnie nie jest stosowany do napędu nowoczesnego autobusu. Lekkie koła z prasowanej blachy, hamulce servo, działające na wszystkie



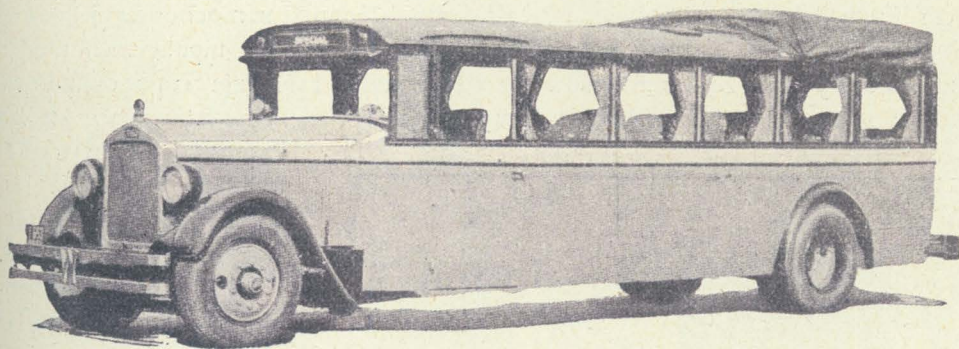
Przód podwozia autobusowego White.

koła, oraz pneumatyki-olbrzymy przyjęły się na stałe we wszystkich konstrukcjach. Nakoniec karoserja, w Ameryce metalowa a wszędzie komfortowa i obszerna, trwała i absolutnie bezgłośna, bo najczęściej zawieszona na podwoziu, umożliwia podróż wygodniejszą nawet niż w zwykłym samochodzie osobowym.

W celu bliższego zapoznania się z konstrukcją szybkich autobusów, opiszę tu kilka charakterystycznych konstrukcji amerykańskich i europejskich.

W Ameryce istnieje cały szereg fabryk, specjalizujących się w budowie „motor-buses“ jak je tam nazywają. Należy do nich przede wszystkim znana wytwórnia samochodów ciężarowych Mack, której autobus mieliśmy niedawno sposobność podziwiać na ulicach Warszawy.

Najnowsze podwozie Mack jest zaopatrzone w silnik 6 cylindrowy. Cylindry odlane w jednym bloku mają wymiary 120×127 mm. Przy 2200 obr. na min. silnik daje 97 koni mech. Głowica typu L. Tłoki wykonane są z lekkiego stopu aluminiowego. Wał rozrządowy i wał korbowy oparte są każdy na czterech łożyskach. Tryby rozdzielcze, umieszczone z przodu silnika, napędzają wał rozrządowy, pompę wodną



Autobus White.

tego ostatniego, pozwalająca na umieszczenie przestronnej karoserji. Rama autobusu jest pozatem znacznie niżej obsadzona, a to w celu obniżenia środka ciężkości maszyny i zapewnienia jej temsamem dobrej stabilizacji przy dużych szybkościach. Silniki autobusów są budowane na wzór samochodowych, a więc coraz powszechniej, szczególnie w Ameryce, wchodzi w uży-

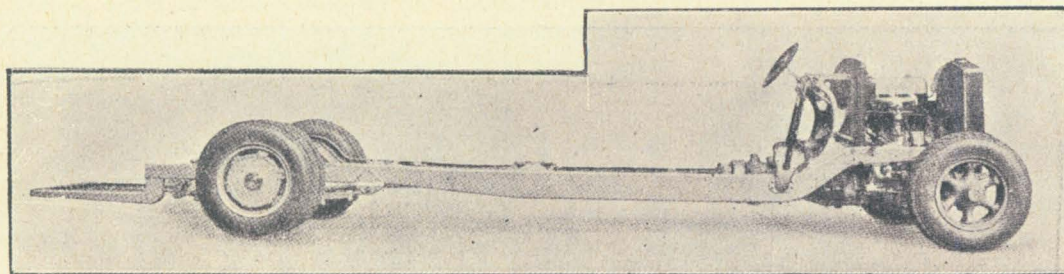
i magneto Boscha. Smarowanie kombinowane: pod ciśnieniem i rozbryzgowo. Karburator Stromberg; dopływ benzyny pod ciśnieniem pompy ze zbiornika położonego po lewej stronie podwozia. Dynamo i starter North East. Karter silnika aluminiowy.

Napęd, przez pojedyncze dyskowe sprzęgło, czterobiegową skrzynkę, wał kardanowy i tryby redukcyj-

Napęd normalny, przez sprzęgło dwudyskowe, czterobiegową skrzynkę, wał kardanowy, tryby redukcyjne i dyferencjał. Hamulce pneumatyczne Westinghouse działają na wszystkie koła. Resory półeliptyczne. Koła z blachy stalowej zaopatrzone są w opony balonowe.

Rozstawienie osi 5766 mm. Całkowita długość podwozia 8519 mm. Najwyższa wysokość ramy od ziemi 546 mm.

W Europie technika budowy szybkich autobusów stoi na nieco niższym poziomie niż za Atlantykiem, a to z tego powodu, że konstruktorzy amerykańscy znacznie wcześniej się tą sprawą zajęli, przynaglani

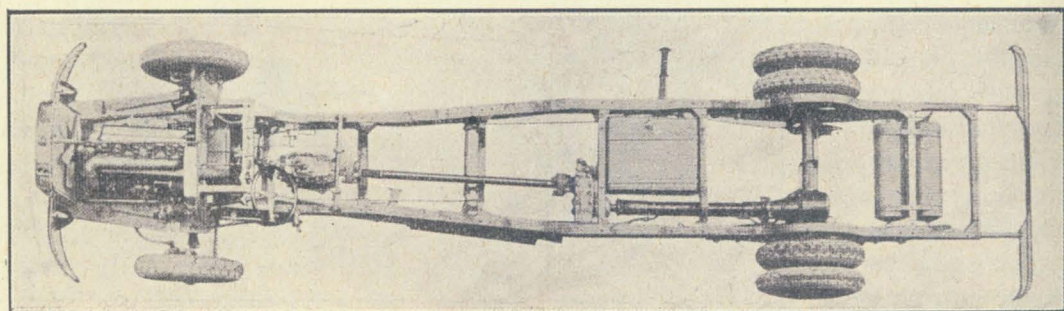


Autobusowe podwozie M. A. N.

ne, przenosi się do dyferencjału. Hamulce servo zainstalowano systemu próżniowego; nożny działa na koła tylne, ręczny zaś na mechanizm napędowy. Resory półeliptyczne. Koła tarczowe Budd-Michelin, tylne o podwójnych pneumatykach.

Wymiary podwozia są następujące: rozstawienie osi 5893 mm.; całkowita długość typu miejskiego 8458 mm., a typu szosowego 8661 mm.; najwyższa wysokość ramy od ziemi 635 mm. Ciężar podwozia około 3600 kg.

Bardzo charakterystyczne dla współczesnych dążeń w budowie autobusów podwozie, wykonała ostatnio druga, znana oddawna, amerykańska wytwórnia samochodów ciężarowych, a mianowicie firma White. Podwozie to posiada silnik sześciocyndrowy w bloku, o wymiarach cylindrów 112×146 mm., dający moc 100 KM. Głowica cylindrów odejmowana; zawory od góry. W każdym cylindrze mieszczą się dwie świece. Zapłon od baterji, z automatyczną i ręczną regulacją. Obieg smaru i obieg wody chłodzącej pod ciśnieniem pomp. Dopływ benzyny do karburatora uskutecznił przy pomocy aparatu ssącego, ciągnącego benzynę ze zbiornika, umieszczonego po prawej stronie podwozia. Wał korbowy jest oparty na siedmiu łożyskach.

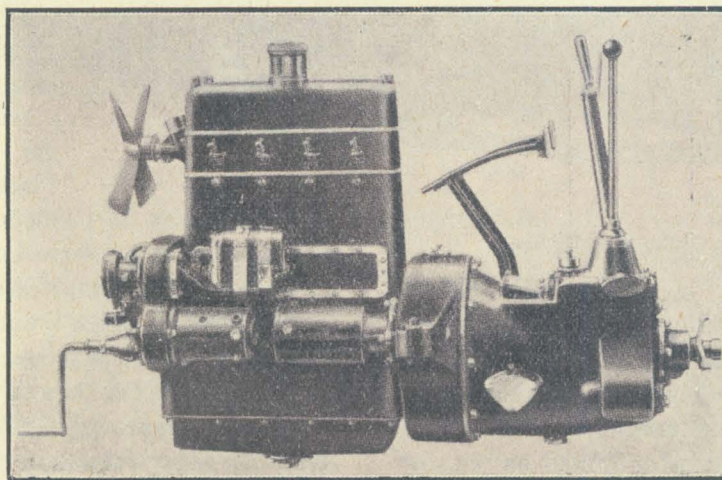


Autobusowe podwozie Magirus.

potrzebą szybkiego środka transportowego. Dopiero w ostatnim czasie fabryki europejskie wytworzyły cały szereg udatnych modeli podwozi autobusowych, które w zastosowaniu praktycznym osiągnęły wyniki, nie ustępujące wynikom maszyn amerykańskich.

Naczelne miejsce w europejskiej produkcji autobusów przyznać należy bezwątpienia Niemcom, którzy oddawna tej dziedzinie techniki samochodowej poświęcali najwięcej uwagi. Z ostatnich niemieckich modeli autobusów na wyróżnienie zasługuje czterocyndrowe podwozie firmy M. A. N., nie przedstawiające zresztą żadnych osobliwości technicznych, oraz ciekawe podwozie fabryki Magirus, model M. M3.

To ostatnie podwozie jest zaopatrzone w sześciocyndrowy silnik Maybach, umieszczony na ramie przed przednią osią, co pozwala na zbudowanie długiej, trzydziestoosobowej karo-serji. Napęd przez sprzęgło, czterobiegową skrzynkę i wał kardanowy, przenosi się do trybów redukcyjnych, a



Silnik szybkiego podwozia Laffly.

stąd do dyferencjału, umieszczonego nie pośrodku tylnej osi ale po lewej jej stronie. Hamulce pneumatyczne Knorr działają na wszystkie koła.

We Francji żadna fabryka samochodów nie wypuściła ostatnio podwozia, specjalnie przeznaczonego dla komunikacji autobusowej. Natomiast dążenie konstruktorów francuskich do stworzenia szybkiego i oszczędnego podwozia towarowego, pozwoliło osiągnąć wyniki zgoła nieoczekiwane. Oto nawskroś nowo-

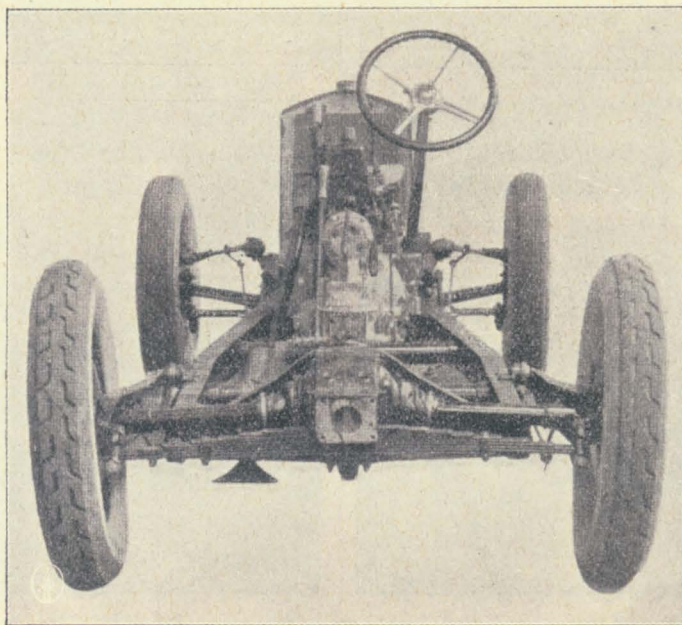
cześnie zbudowane, dwutonnowe podwozie ciężarowe fabryki Laffly, zaopatrzone w nowoczesną karoserję autobusową Weymanna, wykazało nadzwyczajne zalety turystyczne, jakichby się nie powstydzilo żadne podwozie, skonstruowane specjalnie pod autobus. Fakt powyższy zdaje się świadczyć o tem, że i w dziedzinie samochodów ciężarowych szykuje się przełom, który pozwoli na ulepszenie bardzo dziś jeszcze niedoskonałego transportu towarów samochodami.

(Dok. nastąpi).

SAMOCCHODY STEYR

JEDNĄ z największych sensacji ostatnich salonów samochodowych stanowił najnowszy model samochodu znakomitej marki austriackiej Steyr. Firma ta, która dzięki solidności swych wyrobów zdołała sobie stworzyć mocne stanowisko nawet na tak trudnych do zdobycia rynkach, jak francuski i angielski, uzupełniła ostatnio gamę swych modeli samochodem średniej mocy i ceny, tak bardzo dziś poszukiwanym przez automobilistów.

Nowy typ samochodu Steyr, oznaczony cyfrą XII, wyróżnia się swą konstrukcją nawskroś nowoczesną. Główne punkty jego budowy, które wzbudziły największy podziw i entuzjazm fachowców automobilowych całego świata, są to: trzydziestokonny silnik, zawieszony w 3 punktach na podwoziu, z wałem korbowym opartym na łożyskach kulkowych, posiadający mimo małego litrażu, sześć cylindrów i pracujący skutkiem tego bez żadnych wibracji, a przytem z niezmierną elastycznością, oraz tylne zawieszenie na jednym resorze poprzecznym, z łamaną osią i niezależnymi kołami, umożliwiające jazdę po najgorszych drogach, bez wstrząśnień tak szkodliwych dla nadwozia i niemiłych dla pasażerów. Dodajmy do tego świetne wykonanie maszyny z najbardziej doborowych materiałów, trwałą, elegancką karoserję, oraz oszczędność silnika nie zużywającego więcej niż 12 litrów benzyny na 100 kilometrów, a otrzymamy obraz samochodu, który znaleźć się powinien w rękach każdego, kto pragnie posiadać tani i niezawodny środek lokomocji, równie dobrze się nadający do turystyki i sportu, jak do codziennego użytku najszerszej publiczności.



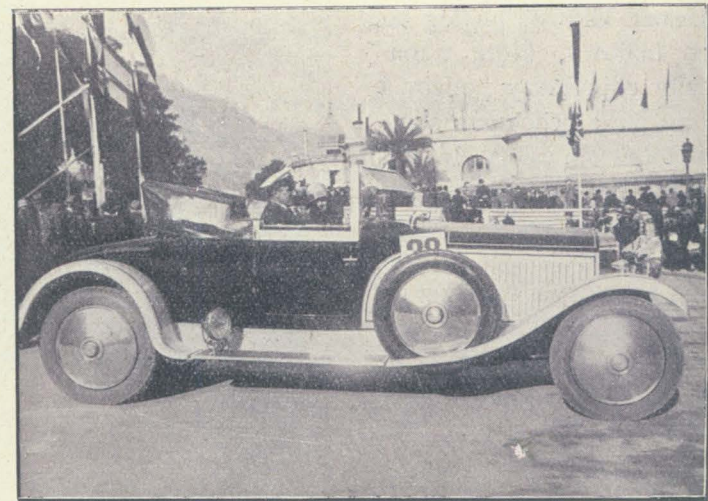
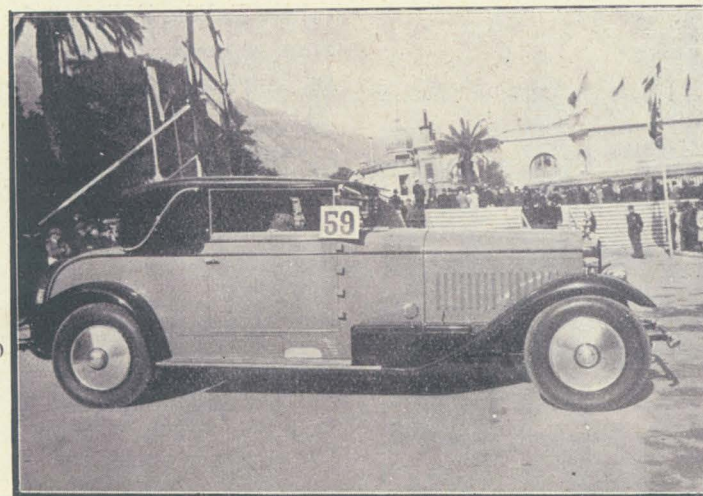
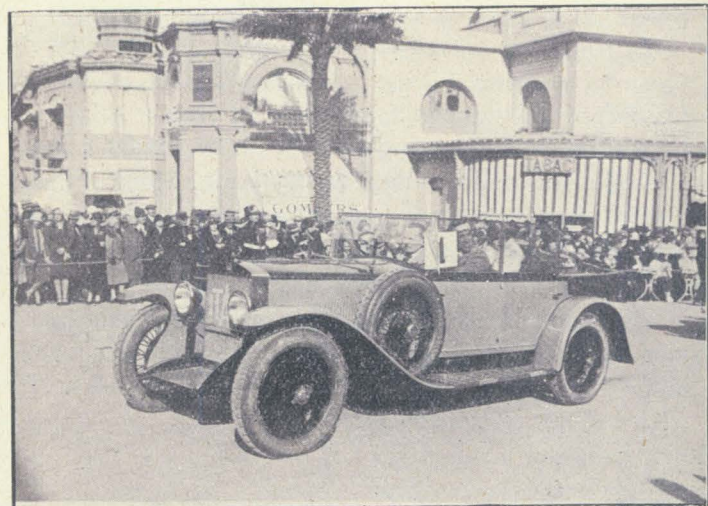
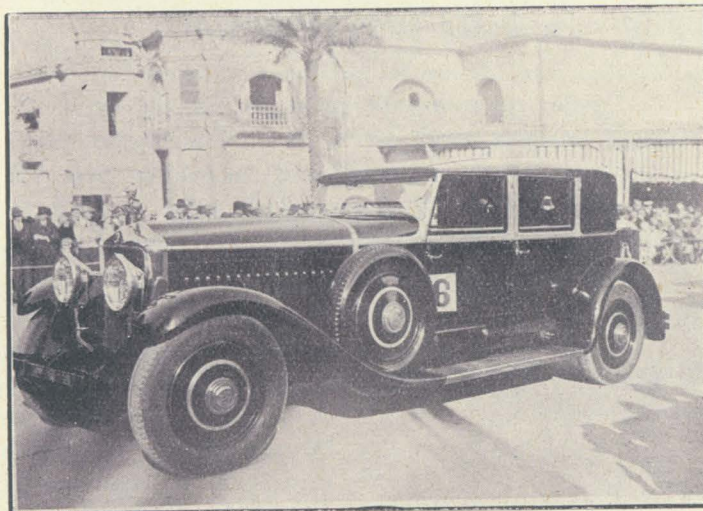
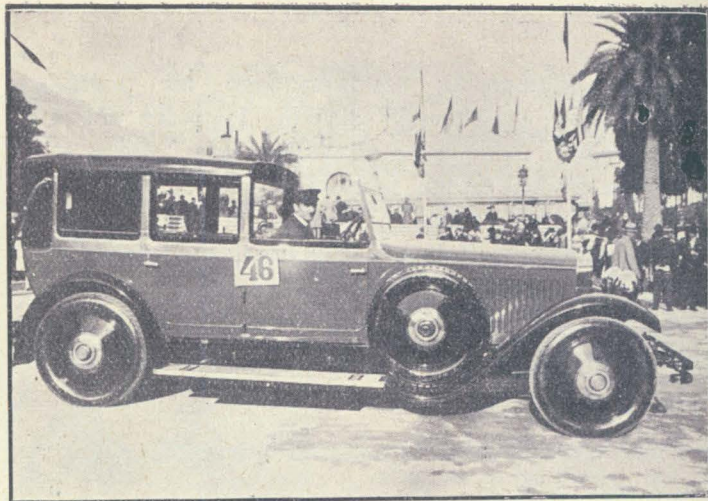
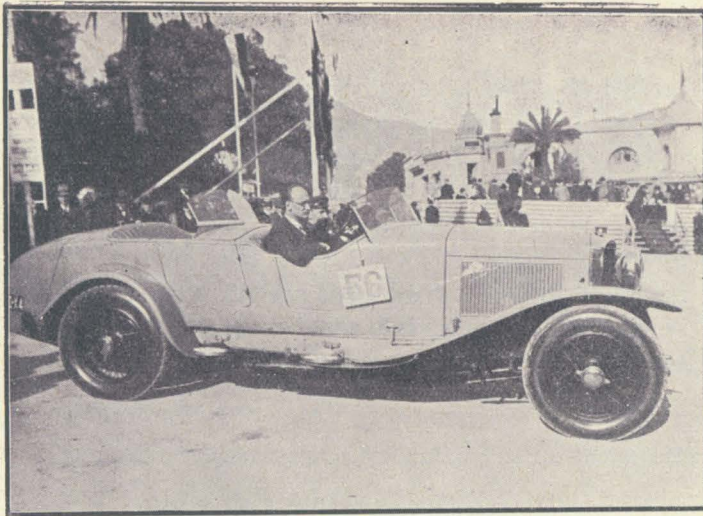
Oprócz powyższego nowego modelu typu XII fabryka Steyr wyrabia jeszcze dwa rodzaje samochodów o dużym litrażu, a mianowicie luksusowy typ VII, oraz stukonny typ VI „Supersport“, które są niezastąpione, jeżeli chodzi o moc, szybkość i wytrzymałość. Nakoniec zakłady Steyr produkują również samochody ciężarowe jedno i dwu i pół tonnowe.

Tegoroczny sezon sportowy zapowiada się dla marki Steyr jako dalszy ciąg nieprzerwanego dotych-

czas od początku istnienia fabryki, pasma świetnych zwycięstw w wyścigach i raidach na torach i szosach całego świata. Początek sezonu wypadł dla znakomitej firmy austriackiej niezmiernie pomyślnie. Trzy samochody Steyr typu XII brały udział w międzynarodowym Zjeździe Gwiazdzistym do Monte Carlo i wszystkie 3, w tem jeden prowadzony przez kobietę, przybyły do celu zgodnie z regulaminem zawodów, klasyfikując się na doskonałych miejscach. W wyścigach kilometrowych w Genewie Delmar na sportowym samo-

chodzie Steyr rozwinął, mimo bardzo złych warunków atmosferycznych, świetną szybkość 160 klm. na godzinę, bijąc wiele specjalnych maszyn wyścigowych. Oba te sukcesy sportowe, odniesione w tak różnych konkursach, podkreślają uniwersalność i wspaniałe walory samochodów Steyr.

Na zakończenie donosimy, że nowy model samochodu Steyr typ XII został wprowadzony na rynek polski i że nabyć go można, jak również i inne typy, w wyłącznym przedstawicielstwie samochodów Steyr na Małopolskę, Lwów, Akademicka 23, lub na Kongresówkę, Warszawa, Krak.-Przedm. 66.



Konkurs piękności samochodów w Monte Carlo.

1) Rochet Schneider-Ottin torpedo sport pana Bonnardel'a. 2) Hispano Suiza—Million Guillet landolet pana de Vienne'a. 3) Minerva-Hibard conduite interieure pana Wakefield'a. 4) Itala-Farina torpedo pana Porro. 5) Minerva-Van den Plas conduite interieure sport pana Sauvan'a. 6) Hispano-Suiza — Hooper kabriolet — pana Montagne Grahama White — wszystkie otrzymały Grand-Prix.

KRONIKA

Niezwykły samochodowy bieg maratoński.— Pomoc zaprzęgów końskich w największych wyścigach. W największych w świecie wyścigach samochodowych, mających odbyć się we wrześniu na największej wyspie globu ziemskiego, brać udział będą automobile wszystkich narodowości, współzawodnicząc w 5.000 — milowym (8.000 klm.) biegu naokoło wybrzeży Australji.

Francuskie, hiszpańskie, belgijskie, włoskie, szwajcarskie, niemieckie oraz inne marki z kontynentu europejskiego stanowiąc będą jedną grupę, druga będzie reprezentowała Stany Zjednoczone, a ostatnia składać się będzie z maszyn brytyjskich.

Każdy samochód z poszczególnej grupy będzie musiał dostarczyć meldunki wojskowe na przestrzeni

jednej z 20 sekcji, na jakie długa droga będzie podzielona. Przy końcu swojej sekcji, samochód współzawodniczący odda swe meldunki innemu automobilowi z tej samej grupy, i t. d. aż dopóki całe 5.000 mil angielskich nie zostanie pokryte sztafetami.

Bardzo ciekawym punktem będzie rzeka Burdekin znajdująca się o 70 mil ang. (112 klm.) od startu, gdzie samochody będą musiały zjechać ze stromego brzegu, przejechać łożysko sypkiego piasku szerokości 3/4 mili ang. i wreszcie wdrapać się na brzeg przeciwległy. Dunlop Rubber Company, która organizuje te wyścigi, poczyniła już starania, aby wymościć faszyną łożysko rzeki, a pomoc zaprzęgów konnych również będzie dozwolona w tym punkcie.

W wyścigu tym, który zapowiada się na niebywałą dotąd skalę, brać będzie mogło udział 127 różnych marek samochodowych.

Wyścigi motocyklowe
„Targa Florio” rozegrane zostały na torze Madonie na Sycylii w d. 10 kwietnia, przy udziale 15 konkurentów, podzielonych na trzy następujące kategorie:

Kat. 250 cm.³: Taddei (Connaught), Filoramo (Miss).

Kat. 350 cm.³: Geisler (Ernst Mag), Stagno (Garelli), Manier (Ancora), Ragusa (Ancora).

Kat. 500 cm.³: Henne (B. M. W.), Soenius (Victoria), Koeppen (B. M. W.), Sanseverino (Norton), Argante (Sarolea), Cutrano (Frera), Saltarelli (Guzzi), Lo Bardo (Guzzi), Quattrocchi (Sarolea).

Jak widzimy, do zawodów stanęli tylko jeźdźcy włoscy i niemieccy, przyczem zupełnie drugorzędnym motocyklistom włoskim przeciwstawiła się najlepsza klasa Niemców. To też ci ostatni wygrali wyścig bezapelacyjnie w obu kategoriach, w których startowali, to jest 350 i 500 cm.³. Dystans wyścigów wynosił: dla kategorii 250 cm.³ dwa okrążenia toru, czyli 216 klm., a dla pozostałych kategorii trzy okrążenia, to jest 324 klm. Rezultaty:

Kat. 250 cm.³: 1. Taddei (Connaught) 4:14:10, szybkość średnia na godzinę 51 klm. 050 m.

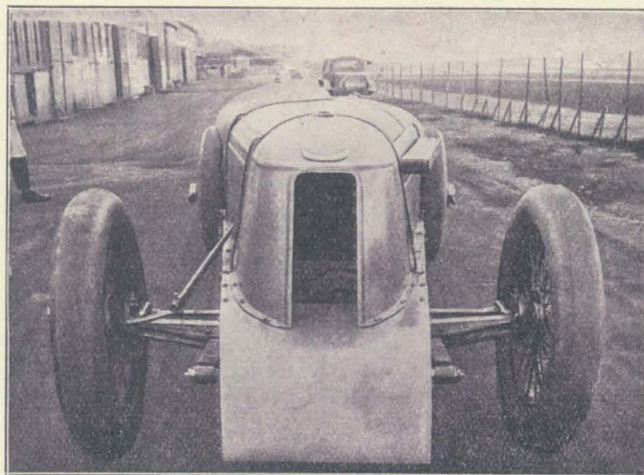
Kat. 350 cm.³: 1. Geisler (Ernst Mag) 5:36:04, szybkość średnia na godzinę 57 klm. 840 m.

Kat. 500 cm.³: 1. Koeppen (B. M. W.) 5:30:14,8, szybkość średnia na godz. 58 klm. 860 m.; 2. Lo Bardo (Guzzi) 5:34:00,4; 3. Cutrano (Frera) 6:24:07.

Nowe rekordy na torze Montlhery. Francuski kierowca Marchand, na nowym samochodzie wyścigowym Voisin, pobił na torze Montlhery w dniu 13 kwietnia dwa rekordy światowe szybkości, przebywając 100 kilometrów w czasie 29 m. 13,08 sek. (szyb-

kość średnia na godzinę 205 klm. 268 m.), oraz 100 mil ang. w czasie 46 m. 40,41 sek. (szybkość średnia na godzinę 206 klm. 885 m.). Poprzednie rekordy należały do Eldridgea.

Wielkanocne zawody w Montlhery. W niedzielę Wielkanocną rozegrane zostały w Montlhery zawody samochodów i motocykli. Główne wyniki dnia były następujące: trójmecz motocykli 350 cm.³ wygrał Coulon na Terrot przed panią Stewart na Clement i O'Reilym na A. J. S. W trójmeczu motocykli 1000 cm.³ zwyciężył Herkuleys na Indian, bijąc Sabeta i Andreina na mot. Norton. W wyścigu o Grand Prix dla samochodów 1100 cm.³, rozegranym na przestrzeni 250 kilometrów w 20 okrążeniach toru szosowego, przy udziale 13 współzawodników, zwycięstwo odniósł Duray na Amilcar w czasie 2 godz. 19 m. 11,4 sek., z szybkością średnią 107 klm. 706 m./godz., wyprzedzając o jedno okrążenie najbliższych z pozostałych konkurentów: d'Havrincourta i Perrota na samochodach Salmson. Poza tem Albert Divo pobił na czterolitrowym samochodzie Talbot rekord szybkości toru Montlhery, pokrywając okrążenie długości 2500 metrów w czasie 39,4 sek., czyli z szybkością 232 kilom. 834 m./godz. Wynik ten stanowi światowy rekord torowej szybkości na samochodzie.



8-litrowy samochód wyścigowy Voisin z przodu.

Zawody otwarcia w Brookland. Pierwsze w tym sezonie wyścigi samocho-

dowe na torze w Brookland pod Londynem odbyły się w dniu 18 kwietnia.

Rezultaty: Bieg I: 1. Braddell (Horstman) szybkość średnia na godzinę 132 klm.; 2. Staniland (Bugatti).

Bieg II: 1. Oats (O. M.) szybkość średnia na godzinę 140 klm.; 2. Frazer Nash (Frazer Nash); 3. Johnstone (Bugatti).

Bieg III: 1. Cobb (Vauxhall) szybkość średnia na godzinę 156 klm.; 2. Taylor (Talbot); 3. Newman (Salmson).

Bieg IV: 1. Wright (Sunbeam) szybkość średnia na godzinę 169 klm.; 2. Campbell (Bugatti); 3. Staniland (Bugatti).

Bieg V: 1. Balls (Amilcar), szybkość średnia na godzinę 143 klm.; 2. Harlehurst (Salmson); 3. Newman (Salmson).

Bieg VI: 1. Kaye Don (Sunbeam); 2. Cobb (Vauxhall); 3. Dunfee (Ballot).

Bieg VII: 1. Meeson (Vauxhall) szybkość średnia na godzinę 164 klm.; 2. Dunfee (Ballot); 3. Hazlehurst (Salmson).

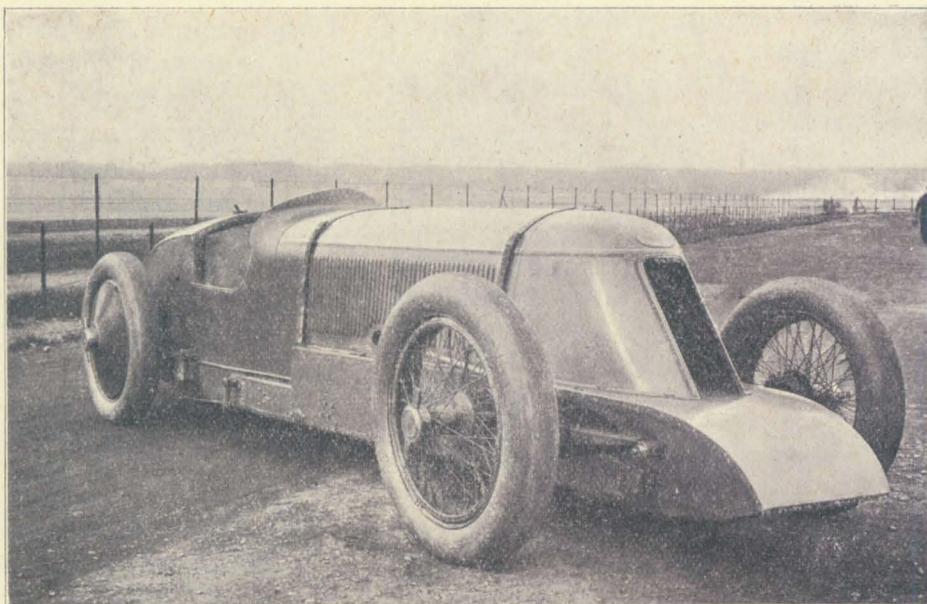
Bieg VIII: 1. Campbell (Bugatti) szybkość średnia na godzinę 177 klm.; 2. Kaye Don (Sunbeam); 3. Goutte (Salmson).

Wyścigi samochodowe w Marokko. Po raz trzeci z rządu Automobilklub Marokański zorganizował w dniu 24 kwietnia wyścigi samochodów sportowych na przestrzeni 720 kilometrów, szlakiem Casablanca—Azeunour—Mazagan—Tleta—El Had—Marakesz—Settar—Medionna—Casablanca. Ze względu na znakomicie utrzymane, płaskie i biegnące w prostych liniach szosy trasy wyścigowej, w zawodach tych osiągnięte zostały nadspodziewane wyniki pod względem szybkości. Startowało 24 samochody. Rezultaty:

Kat. 1100 cm.³: 1. Fraisse (Amilcar) 7 : 32 : 07, szybkość średnia na godzinę 94,7 klm.

Kat. 1500 cm.³: 1. Fourny (Panhard Levassor) 7 : 54, szybkość średnia na godzinę 90,4 klm.

Kat. 2000 cm.³: 1. Rost (Georges Irat) 5 : 43, szybkość średnia na godzinę 124,7 klm.; 2. Trivier (Bugatti) 5 : 50.



Samochód Voisin, który prowadzony przez Marchanda, pobił światowy rekord 100 klm. i 100 mil.

Kat. pow. 2000 cm.³: 1. De Vaugelas (Delage) 6 : 34, szybkość średnia na godzinę 109,5 klm.

Podczas wyścigów zdarzył się tragiczny wypadek. Na jednym z zakrętów w pobliżu Mazagan wywrócił się samochód Fiat, prowadzony przez Włocha Berardiego, który odniósł tak ciężkie obrażenia, że zmarł wkrótce potem w szpitalu. Na znak żałoby wycofała się z zawodów cała obsada firmy Fiat.

Nowe rekordy motocyklowe. Motocyklista angielski Bentley pobił na torze Brookland w dniu 2 kwietnia światowe rekordy szybkości na przestrzeni 5 kilometrów i 5 mil ang., rozwijając około 170 klm./g. Jechał on na motocyklu Norton.

V-ty Salon samochodowy w Barcelonie został otwarty w dniu 27 kwietnia. Udział w nim bierze około 600 firm.

Ze statystyk ilości samochodów. Ostatnia statystyka wykazuje w Danii 96,947 pojazdów mechanicz-

nych. Na cyfrę tą składa się: 59,126 samochodów turystycznych, 15.710 ciężarowych, 920 autobusów i 21.191 motocykli.

W dniu 31 grudnia 1926 r. Hiszpanja posiadała 137.631 samochodów, wobec 111.765 z końca r. 1925. Jeden samochód przypada zatem w Hiszpanji na 155,9 mieszkańców. Najwięcej samochodów znajduje się w Barcelonie, a mianowicie 23.725. Najlepszy stosunek ilości samochodów i mieszkańców wypada w Madrycie, gdyż tam co 49 obywatel posiada własny samochód.

Polski Związek Motocyklowy został przyjęty w dniu 12 kwietnia r. b. do Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych F. I. C. M. Należy przypuszczać, że fakt powyższy stanie się punktem zwrotnym w dziejach polskiego sportu motocyklowego, nie przejawiającego dotychczas zbyt wielkiej żywotności.

Specjalnie sezon tegoroczny zaczął się pod znakiem zupełnej martwoty w motocyklizmie, a Polski Związek Motocyklowy, na utworzeniu którego tyle pokładaliśmy nadziei, nie przejawia żadnej widomej inicjatywy w kierunku organizacji jakichkolwiek imprez sportowych, mimo, że sezon dawno się już rozpoczął. Miejmy nadzieję, że przyjęcie do Międzynarodowej Federacji zbudzi z uśpienia nasz Związek, a tem samem i wszystkie Kluby motocyklowe.

Francuskie „Tourist Trophy“.

Raid samochodowy i motocyklowy naokoło Francji, organizowany każdej wiosny przez Francuski Klub Motocyklistów, został zastąpiony w tym roku oryginalnym konkursem wytrzymałości pod nazwą „Francuskie Tourist Trophy“. Konkurs ten stawiał współzawodnikom

nieładną zadanie: w ciągu ośmiu dni musieli oni jeździć na torze szosowym autodromu Montlhery po dziesięć godzin dziennie z szybkością minimalną, wahającą się w zależności od kategorii między 35 a 60 klm/godz. Nieosiągnięcie przepisanej szybkości w ciągu któregośkolwiek dnia karane było punktami karnymi.

Do zawodów, które rozegrane zostały między 3 a 10 kwietnia, zgłosiło się 43 konkurentów: 37 motocykli i cyklekarów oraz 6 samochodów. Po ośmiu dniach ukończyło konkurs 30 motocykli i cyklekarów oraz 4 samochody, przyczem bez punktów karnych doszło do celu 27 współzawodników. Ostateczne rezultaty wypadły, jak poniżej:

Motocykle 125 cm.³: 1. ex aequo Graff (Zehnder) i Windner (Zehnder) przebyli 2.837,5 klm. z szybkością średnią 35 klm. 468 m/g.; 3. Zehnder (Zehnder) 3 punkty karne; 4. Jokin (Rovin) 6 punkt. karnych.

Motocykle 175 cm.³: 1. Hommaire (Monet Goyon) przebył 4.362,5 klm. z szybkością średnią 54 klm.

531 m/g.; 2. Marceau (Jean Thomann) 4.315,9 klm.; 3. Sourdou (Monet Goyon) 4.300 klm.; 4. Robert (Jean Thomann) 3.950 klm.; 5. ex aequo F. Rapeau (Rochester) i M. Rapeau (Rochester) 3.850 klm.; 7. Tixier (Dé Dé) 3.762,5 klm.; 8. Delahaye (Homo) 3.750 klm.; 9. ex aequo Gillard (Peugeot) i Brunet (Peugeot) 3.600 klm.; 11. ex aequo Andrieux (Royal Moto) i Faure (Moto Monte) 3.287,5 klm.; 13. Renson (Royal Moto) 3.237,5 klm.; 14. Buquet (Scylla) 49 punkt. karnych.

Motocykle 250 cm.³: 1. Liaudois (Favor) przebył 4.175 klm. z szybkością średnią 52 klm. 187 m./godz.; 2. Boulanger (Stella) 4.062,5 klm.; 3. Pariset (Favor) 3.712,5 klm.

Motocykle 350 cm.³: 1. Calvet (Rovin) przebył 4.650 klm. z szybkością średnią 58 klm. 125 m./g.; 2. ex aequo Pean (Peugeot) i Richard (Peugeot) 4.450 klm.; 4. Renaud (C. P. Roleo) 36 punktów karnych.

Motocykle 500 cm.³: 1. Bernard (Gnome Rhone) przebył 4.987,5 klm. z szybkością średnią 63 klm. 343 m/g.; 2. Naas (Gnome Rhone) 4.500 klm.; 3. Marc (Rovin) 14 punktów karnych.

Cyklekary 750 cm.³: 1. Siran (d'Yrsan) 9 punktów karnych.

Cyklekary 1100 cm.³: 1. Dhome (Morgan) przebył 4.087,5 klm. z szyb. średnią 51 klm. 093 m/g.

Samochody 500 cm.³: 1. Doré (Sima Violet) przebył 4.000 klm. z szybkością średnią 50 klm./g.

Samochody 750 cm.³: 1. Rigal (Peugeot) przebył 5.022 klm. z szybkością średnią 62 klm. 778 m/g.

Samochody 1100 cm.³: 1. Devaud (Amilcar) przebył 5.137,5 klm. z szyb. średnią 64 klm. 218 m/g.

Samochody 2000 cm.³: 1. Hellot (Fasto) 72 p. karne.

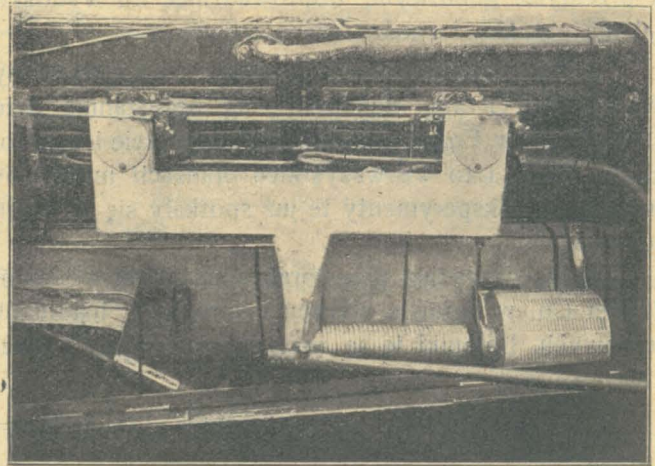
W pierwszym i ostatnim dniu Tourist Trophy rozegrane zostały na torze Montlhery zawody samochodowe i motocyklowe, składające się z krótko dystansowych wyścigów, w których świecili triumfy: Francisquet na mot. Sunbeam 500 cm.³, Sabet na mot. Norton 1000 cm.³, Richard na mot. Peugeot 1000 cm.³, Herkuleyns na mot. Indian 1000 cm.³, Morel na samochodzie Amilcar 1100 cm.³ i Eyston na sam. Bugatti 2000 cm.³.

Gdzie jesteśmy z automobilizmem? Istne skarcanie Boże z temi autami. Pędzi to ci z warkotem i hukem przez ulice, obryzguje spokojnego przechodnia i huczy syrenami, że zmarłego obudziłoby w grobie. Narzekania tego rodzaju słyszy się jeszcze bardzo często, szczególnie z ust ludzi starej daty, którzy wspominając z rozrzewnieniem dawne dobre czasy, kiedy to na jezdni można było grać w taroka, a dwukonka na gumach była wykwintem szyku i uosobieniem szybkości, nie mogą się pogodzić z mechanizacją ruchu kołowego, narzekają na przekłete tempo obecnej doby i benzynową kulturę.

Jak jednak w rzeczywistości przedstawia się usprawnienie i motoryzacja naszego ruchu kołowego? Wymowną odpowiedź daje nam tabela statystyczna, z której okazuje się, iż pod względem ilości samochodów zajmuje Polska 36-te miejsce. Znajdujemy się

zresztą wcale w dobrym towarzystwie. Przed nami usadowił się Egipt, Finlandja, Czechosłowacja, Austria, Algier, Wyspy Hawajskie, Norwegja, Irlandja, Japonja, Szwajcarja, Meksyk, Holandja, Danja, Brazylja, Hiszpanja, Szwecja, Włochy, Belgja, Niemcy, Australja, Kanada, Francja, z Anglją i Stanami Zjednoczonymi na czele. Za nami znajduje się Portugalja, Rumunja, Chiny, Rosja, Grecja, Węgry, Jugosławja, Serbja, Turcja, Palestyna, Bułgarja z Łotwą i Litwą u ogonka.

Trzydzieste szóste miejsce w tak liczny gronie byłoby może wcale zaszczytne, gdyby wartość jego nie była względna. Na udowodnienie tego nie potrzeba wcale znajomości teorii Einsteina. Wystarczy tylko uprzytomnić sobie liczbę mieszkańców kraju naszego podzielić ją przez ilość samochodów, a dojdziemy do wniosku, iż na jedno auto przypada u nas bagatelka „tylko“ 1337 ludzi. W lepszej sytuacji znajduje się nasz najbliższy sąsiad Czechosłowacja, gdzie tylko 850 osób dzieli się jednym wehikułem. W Austrii przypada na jedno auto 374, w Islandji (słuchajcie) 280,



Silnik 8-o cylindrowego 8 litrowego Voisina, rekordzisty świata 100 klm. i 100 mil.

w Niemczech 210, w Szwajcarji 100, w Danji, Anglji i Francji 57, 54, 53 a w stanach Zjednoczonych 5, 7 osób. Na pocieszenie może nam posłużyć fakt, że na jednym poziomie z nami znajduje się Jugosławja, Estonia, Sjam, Boliwja, Guatemala. Aut ciężarowych mamy 2966, a więc wynoszą one 1/5 ogólnego stanu. Pod tym względem jesteśmy szczęśliwsi od Węgrów, Hiszpanji, Belgji, Kanady, St. Zjednoczonych, gdzie stosunek ciężarówek do wozów osobowych jest znacznie gorszy.

Jak widać, do zupełnej „europeizacji“ naszego ruchu kołowego droga jeszcze daleka. Wiele w tym kierunku zdziałać może „Wystawa Sportowa“, która, odbywając się od 3 do 16 czerwca b. r. we Lwowie na placu Targów Wschodnich, w znacznej mierze poświęcona będzie działowi automobilowemu. Zobaczymy najpiękniejsze i najnowsze modele, wielu zachęci się do kupna i krok w kierunku poprawy naszych cyfr statystycznych znowu zostanie zrobiony.

A zatem we Lwowie w czerwcu!

„*Rewolucja*“ w przemyśle gumowym (nowy proces wzmacniający gumę i obniżający koszt produkcji). Ogromne znaczenie praktyczne nowego wynalazku węgierskiego w dziedzinie fabrykacji gumy jest opisane w wywiadzie z Sirem George Beharrell, dyrektorem zarządzającym firmy Dunlop Rubber Company w Londynie oraz dyrektorem towarzystwa, utworzonego w celu rozwinięcia tej metody, fabrykacji dętek, opon samochodowych oraz podobnych artykułów.

Tak zwany „Latex“ czyli mleczny wytwór drzewa gumowego jest zwykle przemieniany na plantacji w twardą substancję dla transportu zamorskiego. Fabryka dopiero musi przeprowadzić długi proces, aby substancję tę uczynić plastyczną. Przy nowej metodzie guma dostaje się do fabryki w swej naturalnej płynnej postaci i głównie z powodu zastosowania prądu elektrycznego osiada na odpowiedniej formie do żądanej grubości, w podobny sposób, jak srebro na przedmiotach elektrolizowanych. Istnieje twierdzenie, że sposób ten zachowuje zalety, które inaczej byłyby stracone, a zwolennicy oznajmują, że wywoła on rewolucję w przemyśle gumowym, doprowadzając do wydoskonalenia gatunku i zaoszczędzenia gumy.

Doświadczenia nowego procesu — oznajmił w wywiadzie Sir George Beharrell — są bezustannie przeprowadzane w Forcie Dunlop, w Budapeszcie i w Akron (Stany Zjed.) i to we wszystkich branżach materiałów gumowych. Eksperymenty te już spotkały się w dużym powodzeniem.

Jedna firma już przystąpiła do spółki z Dunlop Rubber Co. w sprawie wyrobu i sprzedaży baloników gumowych. Baloniki te są znacznie mocniejsze i trwa-

wsze, niż wszystkie dotychczasowe produkty będące na rynku.

Następnym krokiem — powiedział Sir George Beharrell — w naszej produkcji eksperymentalnej będą opony samochodowe. Obecnie już możemy uzyskać większą wytrzymałość przy mniejszym zużyciu gumy, niż dotychczas. Prowadzi to oczywiście do oszczędności.

Dalszym przedmiotem doświadczeń będzie guma używana dla pokrywania kabli drucianych. Dąży się do tego, aby wytworzyć powłokę gumową mniej psującą się od istniejących gatunków.

Dr. Paul Klein, wynalazca tego procesu, ma być dyrektorem zarządzającym Towarzystwa Anode Rubber Company, które eksploatować będzie wynalazek, a Sir Eric Geddes prezes Dunlop Rubber Company, jest również prezesem nowego koncernu.

Gwarancja przepustek granicznych. Automobilklub Polski, wydając automobilistom tryptyki lub książeczki z przepustkami granicznymi do państw obcych, gwarantuje, że w razie, gdyby samochód czy motocykl nie został wywieziony z odnośnego państwa w terminie ważności wydanego dokumentu, wszelkie opłaty celne i inne zostaną uregulowane. Zobowiązania z tego tytułu powstałe asekuruje Automobilklub Polski w Poznańsko-Warszawskim Banku Ubezpieczeń S. A. w Poznaniu. Umowa z tym Bankiem zawartą została jeszcze we wrześniu roku 1924. Przez cały czas trwania umowy Bank wywiązywał się ze swych zobowiązań ku ogólnemu zadowoleniu.

Z O S T A T N I E J C H W I L I

Wyścigi samochodowe w Łodzi.

Wyścigi samochodowe w Łodzi, zorganizowane w niedzielę 15 maja przez Łódzki Klub Automobilowy pod protektoratem Automobilklubu Polski, odniosły wielki sukces pod względem sportowym i organizacyjnym. Startowało 17 samochodów, w czym 9 reprezentowało Automobilklub Polski, 6 — Łódzki Klub Automobilowy, zaś Automobilklub Wielkopolski i Śląski Klub Automobilowy miały po jednym reprezentancie. Trasa wyścigów wynosiła pięć kilometrów. Start z miejsca. Szosa w stanie zadawalającym, choć trochę za miękka, posiadała dwa niezbyt trudne zakręty oraz lekkie wzniesienie i spadek przed finiszem.

Mimo niezbyt sprzyjającej pogody zebrało się kilka tysięcy widzów z Łodzi i z Warszawy. Park samochodowy zgromadził z górą sto pięknych wozów. Przebieg zawodów przyjmowano z dużym zainteresowaniem, nie szczędząc hucznych owacji zwycięscowi dnia. Organizacja wyścigów wzorowa, bez żadnych uchybień, przynosi zaszczyt młodemu Klubowi Łódzkiemu. Wieczorem wydany został bankiet, na którym rozdano nagrody zwycięscowi. Nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszą szybkość dnia zdobył Liefeld na sam. Austro Daimler, zaś nagrodę Łódzkiego Klubu

Automobilowego — pani Marchlewska na sam. Fiat. Szereg innych nagród przyznano pozostałym konkurentom.

Najgłówniejsze wyniki dnia były następujące: Liefeld na sam. wyśc. Austro Daimler 3000 cm.³ wykażąc czas 2 m. 22 sek. (szybkość średnia na godzinę 126 km. 627 m.), Zangl na sam. sport. Steyr 3000 cm.³ — 2 m. 39,4 sek. (113,208), Szwarczstein na sam. sport. Austro Daimler 3000 cm.³ — 2 m. 47,8 sek. (107,462), Regulski na sam. sport. Bugatti 1500 cm.³ — 3 m. 17,8 sek. (91,254), Sułocki na sam. sport. O. M. 2000 cm.³ — 3 m. 26,3 sek. (87,379), Płoszajski na sam. wyśc. Bugatti 2000 cm.³ — 3 m. 31,8 sek. (85,167), pani Poznańska na sam. sport. Austro Daimler 3000 cm.³ — 3 m. 32 sek. (84,786), Werner na sam. sport. Lancia 3000 cm.³ — 3 m. 34,2 sek. (84,240), Richter na sam. sport. Buick 3000 cm.³ — 3 m. 34,4 sek. (84,100), Schreiber na sam. sport. Buick 5000 cm.³ — 3 m. 34,8 sek. (83,900), pani Marchlewska na sam. sport. Fiat 1100 cm.³ — 3 m. 37 sek. (82,863) etc.

Szczegółowe omówienie zawodów zamieścimy w następnym numerze.

Marjan Krynicki.