

AUTO



ILUSTROWANE, CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILS-
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILES

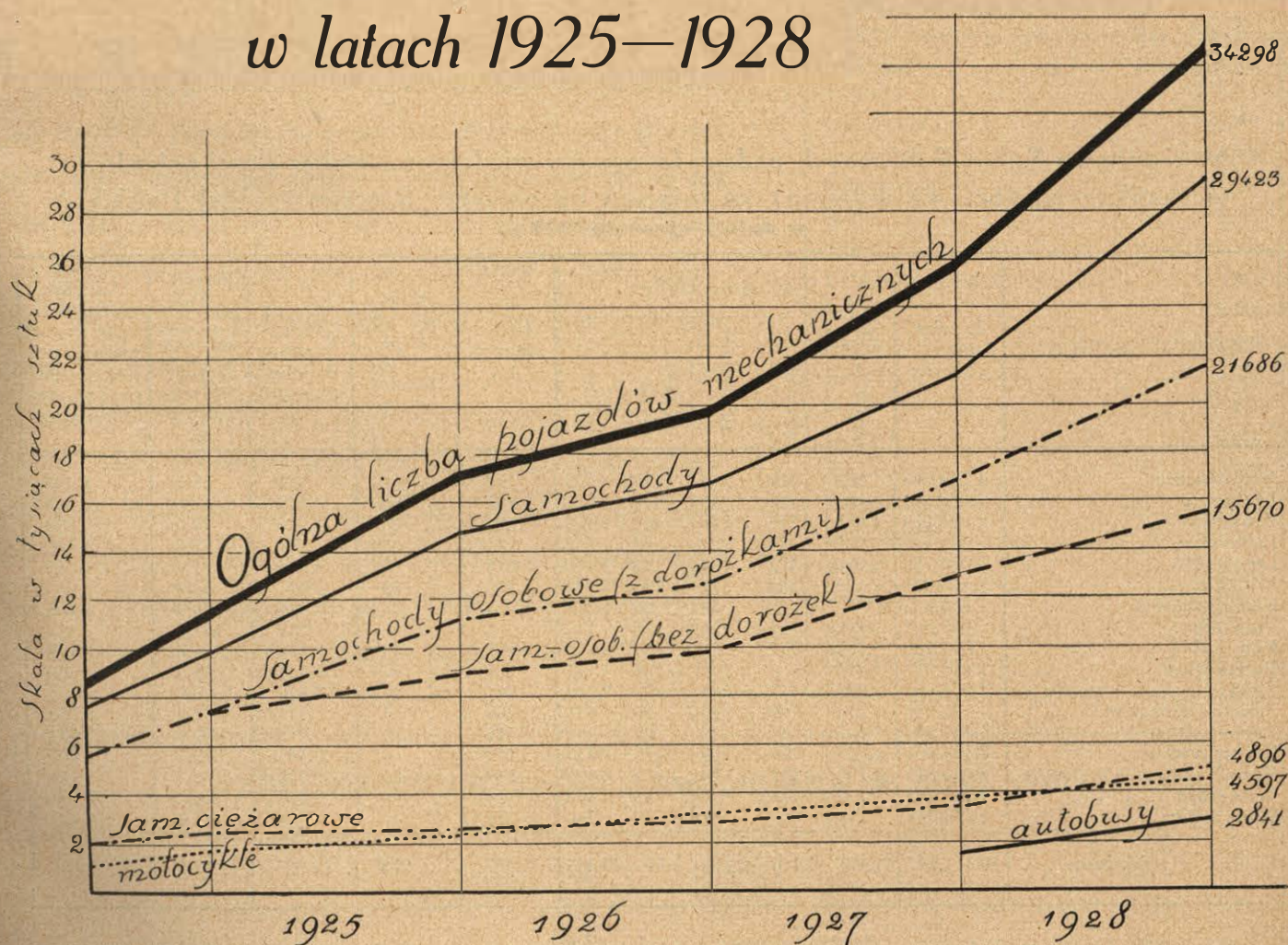
WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6, TELEFON 287-05

STATYSTYKA POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE w latach 1925—1928



(Wykres sporządzony według danych Ministerstwa Robót Publicznych).

Co mówi statystyka samochodowa?

Podany na poprzedniej stronie wykres jest dość wymowny. Ilość samochodów w Polsce wzrasta gwałtownie. Największy przyrost wykazują z jednej strony takie województwa jak Poleskie i Wołyńskie, które do tej pory mają bardzo mało samochodów i które pod względem motoryzacji starają się dogonić inne, z drugiej strony ogromny przyrost widzimy w województwie Łódzkim, co świadczy, że i ośrodki przemysłowe nie są jeszcze dość „zmotoryzowane” i odczuwają potrzebę powiększenia swego taboru samochodowego. Porównując nasz majątek samochodowy z ludnością, ilością dróg i ogólnym poziomem gospodarczego życia możemy śmiało powiedzieć, że mamy jeszcze samochodów o wiele za mało, że musimy ich mieć więcej i że napewno mieć będziemy.

Jeżeli chodzi o typy samochodów to widzimy ze statystyki, że przyrasta zarówno ilość samochodów osobowych jak i ciężarowych, a przede wszystkim w ostatnim roku rzuca się w oczy przyrost ilości autobusów. Innymi słowy możemy to wyrazić: jesteśmy w masie zbyt ubodzy by mieć osobiste samochody, ale korzyści komunikacji samochodowej oceniamy i jeździmy samochodami do spółki — kupujemy autobusy.

Gdy patrzymy na zestawienia cyfrowe i mówimy o typach wszyscy mamy na myśli jeszcze jedno pytanie: A gdzie jest zestawienie według marek fabrycznych? — Niestety niema go — bo władze, które prowadzą rejestrację — *odmawiają udzielenia danych*. — Z prawdziwym żalem podkreślamy ten fakt i mamy nadzieję, że nastąpi rewizja odnośnego zakazu i że będziemy mogli prędzej czy później podać wykaz, którym interesują się tak żywo i nabywcy i ewentualni fabrykanci i importerzy samochodów.

Skoro przewidujemy dalszy przyrost ilości samochodów, to pozostaje jeszcze jedno pytanie, kto je nam będzie dostarczał, od kogo je kupimy?

Pomimo, że mamy już konstrukcje własne naszym zdaniem, wybitnie odpowiednie dla polskiego rynku i dla naszych środków produkcji nie widzimy przemysłowca, który by się nimi zainteresował. Ergo kupimy samochody z zagranicy. Komunikacja, turystyka i sport nie mogą czekać aż Ci, którzy mają odpowiednie środki zrozumieją że produkcja samochodów, oczywiście przy współpracy specjalistów, przestała być szalonym przedsięwzięciem i że droga jest już przetarta.

K. IV.

Ministerstwo Robót Publicznych podaje do ogólnej wiadomości wykaz ilości pojazdów mechanicznych (bez wojskowych) kursujących na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 stycznia 1929 r.

WOJEWÓDZTWA	Liczba mieszkańców	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Przyrost ogólnej ilości poj. w stosunku do ilości z dnia 1 stycznia 1928 roku w procentach	Liczba mieszkańców przypadających na jeden pojazd mechaniczny
		osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna					
Białostockie	1.479.909	203	120	143	107	573	53	2	628	55,5	2.356
Kieleckie	2.882.551	821	182	349	335	1.687	192	20	1.899	48,6	1.520
Krakowskie	2.265.449	1.022	378	216	404	2.020	469	40	2.529	17,0	895
Lubelskie	2.373.448	292	71	227	63	653	15	2	670	29,3	3.542
Lwowskie	3.089.722	878	422	174	188	1.662	215	24	1.901	17,7	1.615
Łódzkie	2.560.841	1.125	444	381	386	2.336	272	29	2.637	58,0	967
Nowogródzkie	910.343	77	39	67	20	203	14	—	217	66,0	4.195
Poleskie	979.503	102	35	54	26	217	21	—	238	133,3	4.117
Pomorskie	1.063.600	1.326	372	80	441	2.219	561	16	2.796	34,7	380
Poznańskie	2.236.919	3.386	671	157	548	4.762	940	37	5.739	25,8	390
Śląskie	1.278.807	1.928	112	104	707	2.851	948	21	3.820	28,0	335
Stanisławowskie	1.522.285	214	90	90	50	444	66	1	511	61,0	2.980
Tarnopolskie	1.623.837	127	14	47	27	215	13	1	229	71,0	7.091
Warszawskie	2.401.801	1.169	201	509	436	2.315	169	—	2.484	47,4	967
Kom.Rządu w Warszawie	1.064.815	2.700	2.655	54	1.083	6.492	569	85	7.146	30,7	149
Wileńskie	1.143.123	149	144	98	43	434	26	—	460	40,0	2.485
Wołyńskie	1.634.264	151	66	91	32	340	54	—	394	79,0	4.148
Razem	30.511.217	15.670	6.016	2.841	4.896	29.423	4.597	278	34.298	33,7	889

UWAGA. Liczbę mieszkańców poszczególnych województw podano według Rocznika Statystyki Rzplitej Polskiej 1927 roku i przyrostu rocznego 1.36%.

Ze światowej statystyki.

(KILKA CYFR ZEBRANYCH Z „AUTOMOTIVE INDUSTRIES“ I „THE AMERICAN AUTOMOBILE“).

P O R Ó W N A N I E	
PRODUKCJA W R. 1928	REJESTRACJA NA 1-I 1929
4.357.384	24.501.004
STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI PÓLNOOCNEJ	
672.725	4.193.520
WSZYSTKIE KRAJE EUROPEJSKIE	

Na dzień 1 stycznia 1929 roku znajdowało się na kuli ziemskiej przeszło 31 milionów samochodów. Z tej liczby przeszło 24 miliony t.j. 77% samochodów było w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, 13% posiadała Europa i 10% wszystkie pozostałe kraje. Załączona tabelka podaje listę ważniejszych państw, ułożoną w kolejności posiadanego taboru samochodowego. Polska na tej liście zajęłaby 34-e miejsce, podczas gdy w roku ubiegłym zajmowała 38-e. Wyprzedziliśmy przez ten rok Chili, Portugalję i Egipt. Pierwsze cztery miejsca na liście pozostały bez zmiany. Na piąte miejsce wysunęły się Niemcy wyprzedzając Australję, która w tym roku przeszła na 6-e miejsce.

Bardzo ciekawe jest zestawienie procentowego przyrostu taboru samochodowego za rok ostatni. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej bliskie są już stanu nasycenia wykazują tylko 4,5% przyrostu, natomiast kraje europejskie motoryzują się w szybkim tempie wykazując kolosalny przyrost samochodów niekiedy do 45%.

STAN LICZBOWY SAMOCHODÓW W WAŻNIEJSZYCH KRAJACH NA 1 STYCZNIA 1929 ROKU.

Stany Zjednoczone	24,488,580
Wielka Brytania	1,372,109
Francja	1,108,900
Kanada	1,061,828
Niemcy	545,100
Australja	513,851
Argentyna	299,839
Włochy	172,000
Hiszpanja	156,501
Brazylja	155,000
Nowa Zelandja	151,454
Indje	131,500
Szwecja	126,898
Południowa Afryka	125,850
Belgja	108,225
Danja	88,898
Holandja	85,500
Japonja	72,878
Meksyk	62,500
Szwajcarja	61,000
Indje Wschodnie Holenderskie	55,823
Czechosłowacja	49,151
Kuba	45,604
Irlandja	40,198
Algier	39,344
Wyspy Hawajskie	38,683

PROCENTOWY PRZYRÓST SAMOCHODÓW W ROKU 1929.

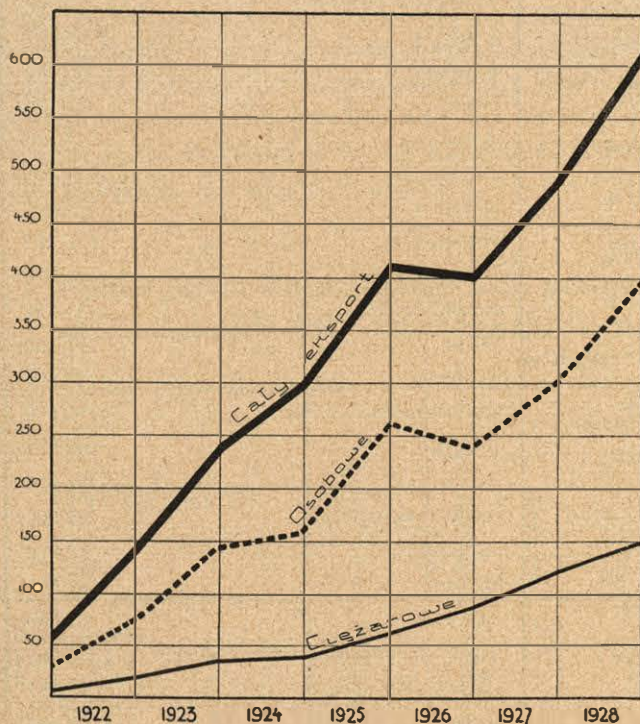
Stany Zjednoczone	4,5	Francja	15,4
Australja	11,0	Niemcy	29,1
Wielka Brytania	12,5	Polska	34,8
Kanada	13,0	Czechosłowacja	45,0

AMERYKA EKSPORTUJE CORAZ WIĘCEJ

Ilość samochodów, kursujących w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej doszła już do cyfry 24.500.000, co w stosunku do ludności stanowi jeden samochód na niespełna 5-ciu mieszkańców (dokładnie na 4,9). Równoległe z tem powstają nieznanne jeszcze u nas trudności komunikacyjne wskutek zatłoczenia ulic, szczególnie w większych miastach, i prawdopodobnie na skutek tego ilość kursujących samochodów już tylko bardzo nieznacznie się powiększa. Jak wiemy z artykułu pana Macauleya w N-rze 2-gim „Auto”, amerykańscy sprzedawcy samochodów nie widzą powodu, dlaczego każdy obywatel Stanów Zjednoczonych nie miałby posiadać dwóch lub kilku samochodów i za

produkować jeszcze więcej. Zrozumiałem jest tedy dążenie do powiększenia eksportu. Załączony wykres wskazuje jak gwałtownie wzrasta eksport w ciągu ostatnich kilku lat. Bodaż jeszcze ciekawsze jest procentowe porównanie eksportu do produkcji (patrz tabela).

Wzrost eksportu samochodów ze Stanów Zjedn. A. P.



główną przeszkodę do dalszego rozwoju automobilizmu uważają niedostateczną ilość i niedostateczną szerokość dróg. Więcej dobrych dróg i więcej szerokich ulic to są hasła amerykańskich sprzedawców samochodów.

Dopóki jednak tych nowych dróg i ulic jeszcze nie ma, przemysł samochodowy sprowadzony jest do dostarczania nowych samochodów prawie tylko na zamianę zużytych. Ponieważ samochód służy w Ameryce przeciętnie 7 lat, to dla utrzymania w ruchu 24 milionów samochodów potrzeba rocznie około 3 i pół miliona świeżych wozów. A fabryki amerykańskie wypuszczają rocznie około 4 i pół miliona sztuk i chcą

Podział amerykańskiego eksportu samochodów

na poszczególne rynki w roku 1928.

	osobowe	ciężarowe
Australja	49.572	20.150
Argentyna	42.764	15.856
Brazylja	23.380	14.311
Południowa Afryka	25.365	7.691
Indje angielskie	14.740	12.468
Belgja	19.523	5.629
Anglja	18.399	7.051
Szwecja	18.229	6.950
Nowa Zelandja	15.772	3.022
Meksyk	12.861	3.274
Niemcy	12.639	2.758
Hiszpanja	9.610	4.460
Danja	8.900	4.472

Zauważmy, że eksport amerykański, stanowiąc zaledwie kilka procent w stosunku do własnej produkcji, stanowi blisko 100% w stosunku do produkcji wszystkich krajów europejskich razem wziętych.

Stosunek eksportu do produkcji

Stanów Zjedn. Am. Półn.

samochody	1923	1924	1925	1926	1927	1928
osobowe	3,4	4,6	6,4	6,2	9,5	11,1
ciężarowe	6,6	7,1	11,8	13,6	23,6	29,7

Ciekawe też kto jest odbiorcą amerykańskich samochodów. Przedewszystkiem Australja, kraje Ameryki Łacińskiej, Afryka, Indje angielskie, a z krajów europejskich Belgja, Anglja i Szwecja. Polska, która sprowadziła w zeszłym roku około 4.500 amerykańskich samochodów, nie znalazła miejsca na tej liście, jako zbyt drobny odbiorca.

W

O

L

Y

N



Równe. Pałac ks. Lubomirskich.

KIERUJMY WYCIECZKI SAMOCHODOWE NA WOŁYŃ!

Nie wiem sama, dlaczego w oczach całej Polski, Wołyń uchodzi za całkowicie egzotyczną część kraju. Przyjezdny znaleźć tam może jakoby jedynie nocleg prymitywny, lub pod gołem niebem, ewentualnie w brudnych karczmach żydowskich, rzadko gdzie dostanie ciepłe potrawy, nie mówiąc o drogach... Pojechać na Wołyń, to znaczy wrócić bez auta. A w dodatku cały prawie Wołyń porastają dzikie, nieprzebyte lasy, pozbawione dróg, pełne zwierząt. Jednym słowem coś w rodzaju wybrzeża Amazonki w miniaturze...

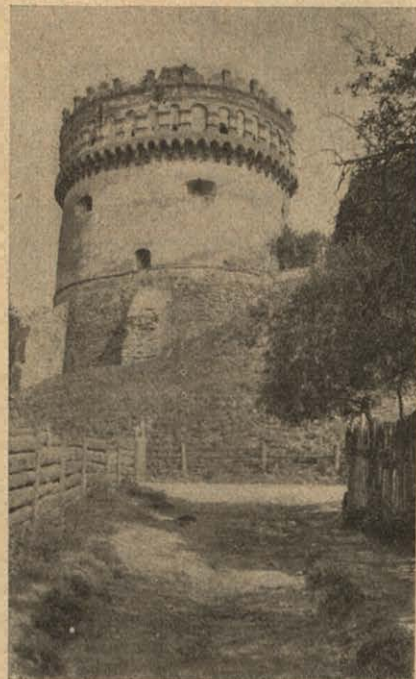
Może skreślony powyżej obraz jest zbyt pesymistyczny, ale ręczyć mogę, że jeżeli nie jest to opinia o Wołyniu wszystkich, to przynajmniej 75%, do których do niedawna i ja się zaliczałam.

Byłam prosto przerażona, kiedy w czasie zeszłorocznych wakacji zaproponowano mi tygodniową wycieczkę automobilową na Wołyń. Należy bowiem zaznaczyć, że Wołyń jako całość dostępny jest do zwiedzania tylko przy pomocy auta. Brak tam jest bowiem prawie zupełnie kolei, a tam gdzie są, rozkład pociągów nie odpowiada prawie zupełnie wymaganiom turystów.

Wyobrażenie o Wołyniu mieliśmy wszyscy mgliste i chaotyczne. Wiedzieliśmy o jakichś dawnych wspa-

niałych pałacach, z których wyszła większość arystokracji polskiej, bogatych i stylowych kościołach, zamienionych na cerkwie, jakichś nieprzebytych lasach, przetrzyniętych malowniczą i osławioną przez Słowackiego Ikwą, absolutnym braku noclegów i restauracji, ale całości nie mogliśmy sobie wyobrazić.

Zaopatrzyliśmy się też przed naszą wycieczką na wszelki wypadek odpowiednio w prowiant, koce etc. jak to zwykle bywa przed udaniem się w nieznane strony, lub pustko-



Ostrog. Baszta Zamkowa.

wia, nie wiedzieliśmy przecież, gdzie i w jakich warunkach przyjdzie nam tam nocować.

Drogi z Warszawy do Łucka nie będę opisywała, gdyż nie obejmuje ona tematu mego artykułu. Zaczęę dopiero od *Łucka*, jako stolicy województwa wołyńskiego i centrum, z któregośmy nasze zwiedzanie rozpoczęli. Coprawda trudno się domyśleć wjeżdżając do Łucka, że jest to miasto o tak bogatej przeszłości historycznej i stolica województwa. Wąskie uliczki, małe domki, miasto nie posiada ani planu regulacyjnego, któryby ułatwiał orientację, ani żadnych wybitniejszych gmachów, które by go zdobiły i podnosiły jego prestige. Osobliwo-

ścią Łucka jest ruina zamku średniowiecznego, w którym jeszcze książęta ruscy, ówczesni władcy tych ziem, podejmowali panujących europejskich na zjazdach i naradach. Poza to jest to bodaj jedyne miasto w Polsce zamieszkałe dotychczas przez Karaimów.

Najładniejszym jednak miastem Wołynia jest *Krzemieńce*. Posiada on wygodny, czysty hotel, będący wielką niespodzianką dla turystów i jakgdyby uzupełnieniem milego wrażenia, jakie wywozi się z *Krzemieńca*. Stylowy budynek liceum, które tak jest związane z osobą Słowackiego, zachował się doskonale. Kilka stylowych kościo-

łów, zamieniono na cerkwie prawosławne, usuwając z nich pierwotne stylowe urządzenie. Uzupełnieniem są górujące na wzgórzu nad miastem ruiny zamku *Bony*, skąd w czasie zachodu słońca malowniczo przedstawia się miasto.

Ciekawym dla zwiedzenia jest słynne miejsce odpustowe prawosławne *Poczajów* z malowniczo stojącym stylowym kościołem, zwanym *Lawrą Poczajowską*. Lśni się on od złota i malowideł, choć zubożał mocno z powodu odpadnięcia od Rosji i przedstawia sobą słaby obraz swej świetnej przeszłości.

Ładnym miasteczkiem jest *Ostróg*, z zachowanymi do dzisiaj czterema basztami i murem obronnym. Znów znajdujemy w niem czysty hotel, doskonałą restaurację i garaż.

Oszczerość o hotelach i restauracjach Wołynia, okazały się wogóle niezgodnymi z rzeczywistością. Nie wiem czy jest to zasługą inspekcji Pana Ministra Składkowskiego, czy też wrodzonego zamilowania do czystości ich właścicieli, ale w czasie całej naszej podróży trafialiśmy we wszystkich miasteczkach na czyste hotele, dobrą kuchnię i... garaże.

Pod względem wrażeń, Wołyń dostarczyć ich może turyście dużo i różnorodnie. Posiada bowiem ruiny średniowiecznych zamków, budowanych na wzgórzach, górujących nad swą okolicą, po dziś dzień dające obraz ich ogromu i ówczesnej świetności, piękne stylowe pałace, wielkością przewyższające prawie wszystkie inne rezydencje magnackie w Polsce, oraz stylowe kościoły, nie mówiąc już o ciekawych zabytkach przyrody. Niestety wszystkie niemal pałace mają zniszczone urządzenie, a wiele spalonych i obrabowanych zostało dopiero w czasie ostatniej wojny.

W szczególności na zwiedzenie na Wołyniu zasługują: ruiny zamków w *Łucku*, *Korecu*, *Ostrogu*, *Hubkowie*, *Drohobużu*, *Międzyrzeczu*, *Krzemieńcu*, oraz zachowane częściowo w stanie mieszkalnym w *Oly-*

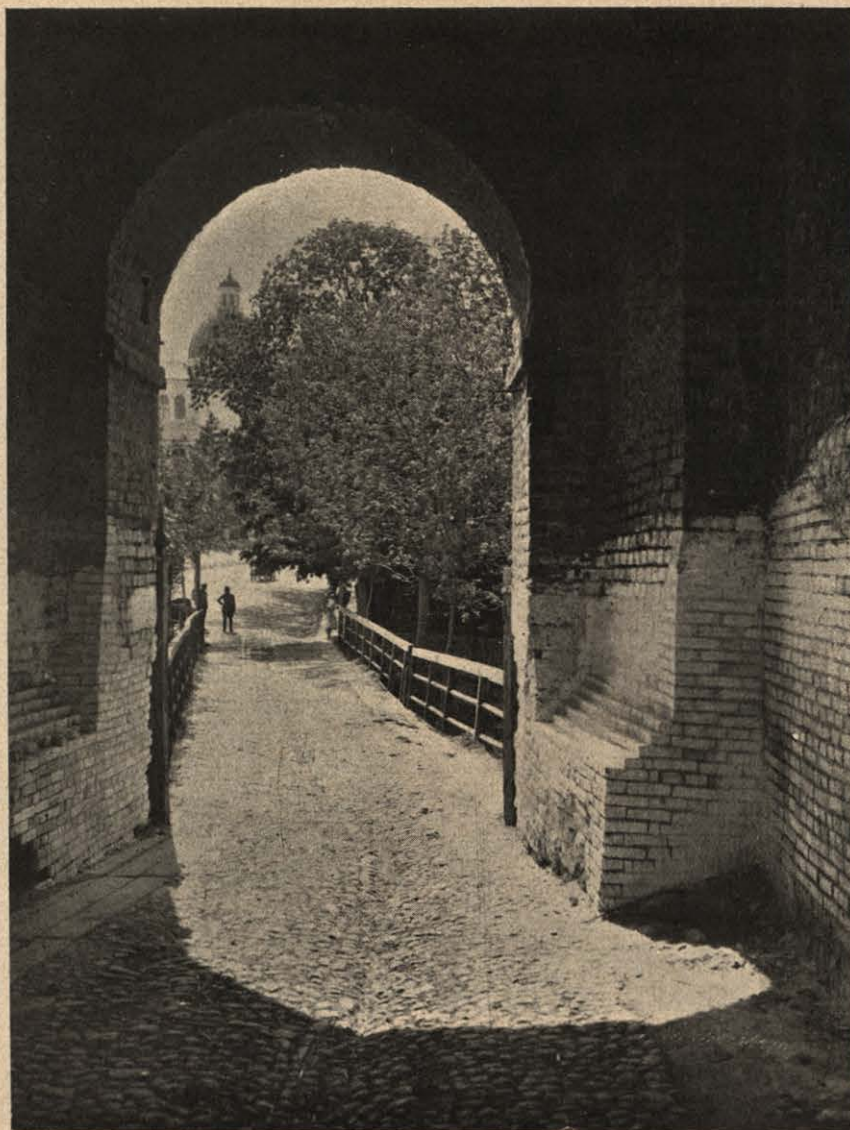


Międzyrzecz.

ce, Dubnie, Klewaniu, Równem i Wiśniowcu. Z pałaców na zwieźdzenie zasługują: w Młynowie hr. Chodkiewiczów, w Porycku hr. Czackich i w Mizoczku hr. Karwiczkich.

Przejeżdżając Wołyń, ma się często wrażenie, że przerzucamy kartki dziejów kultury polskiej, gdyż sztuka polska doznając tu zawsze wielkiego poparcia i zrozumienia zostawiła tu pomniki tak wspaniałe, jak nigdzieindziej w Polsce. Pałace i zamki wołyńskie, były w wieku XVI. XVII i XVIII ogniskami kultury, skąd promieniowała ona często na zachód. Gościły one w swych murach nieraz królów polskich i zagranicznych w przejeździe przez Wołyń, oraz wybitnych uczonych i artystów. Pokolenia całe gromadziły w ich salach obrazy, rzeźby i meble, tworząc z nich małe muzea, które z jednej strony dawały plastyczny obraz rozwoju sztuki polskiej, z drugiej dowodziły stopnia kultury ich właścicieli. I trzeba ze zgrozą przypomnieć, że wiele pałaców zachowało całkowitą swą szatę zewnętrzną i urządzenie wewnętrzne do samej wojny europejskiej i dopiero w czasie wojennej pożogi i zniszczenia pałaców i kościołów wołyńskich przepadł bezpowrotnie niejeden biały kruk, mogący być ozdobą nawet najslawniejszych muzeów.

Dziś oczom zwiedzającego przedstawiają się prawie wszędzie albo ruiny, albo ocalone mury zewnętrzne, chroniące od całkowitej zagłady puste pokoje. W miarę możności, restauruje się ocalone zabytki, ale najczęściej z braku funduszków prywatnych robią to sejmiki powiatowe i magistraty miast, zamieniając następnie odrestaurowane budynki na użytek publiczny. Świetności minionej pałacom wołyńskim przywrócić niestety nie można. Dzieła architektury i sztuki zniszczone ręką barbarzyńców XX wieku, nie dadzą się zastąpić żadną restauracją. Lepiej przeto, żeby zabezpieczone od



Luck. Wjazd do zamku.

dalszego niszczenia mieściły szkołę, lub starostwo, aniżeli miały bezużytecznie rozpaść się w ruiny.

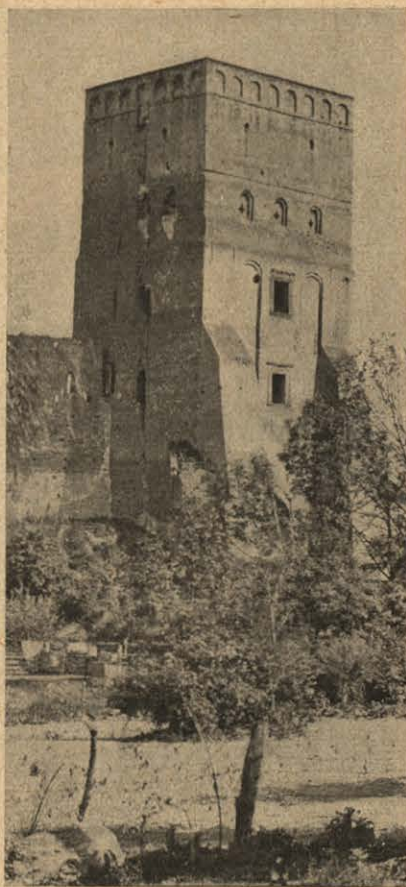
Ciekawe jest *Beresteczko*, gdzie na pobojowisku bitwy Jana Kazimierza z Kozakami wystawiono kościół (obecnie prawosławny), a w kaplicy za szklaną ścianą złożono znalezione kości poległych. Okolica jest bagnista i w pewnych porach roku nie do przebycia. Dojazd do *Beresteczka* dostępny jest tylko w czasie zupełnej suszy. Od października do końca kwietnia, ryzykiem jest zapuszczać się w te strony. Auta i wozy zapadają się w grząskie błoto i często nawet cztery woły z trudem je wyciągną. W *miasteczku* stylowy, choć zniszczony pałac hr. Racińborowskich i kościół

pełen ciekawych pamiątek. Obok pałacu zachowała się słynna arjańska mogiła z trumną zawieszoną na łańcuchach.

Ciekawą architekturą odznaczają się synagogi wołyńskie, nie mające pod względem budowy równych sobie w Polsce. Stanowią one przeto jedną z osobliwości Wołynia. Niektóre z nich jak np. w *Lubomlu* i *Dubnie* zachowały doskonale swe renesansowe antyki i stylową architekturę wnętrza. Posiadają one w skarbcach wiele cennych pamiątek i zabytków średniowiecznej sztuki złotniczej, oraz ciekawe stylowe urządzenia wewnętrzne. Niektóre z nich są drewniane, inne zaś murowane z zachowaniem średniowiecznym ufortyfikowaniem.

Z bogactw naturalnych Wołynia, nie podobna pominąć milczeniem słynnych kopalni bazaltu w Berestowcu, który występuje tam w formie oryginalnych słoików, nie mający pod względem trwałości materiału równych sobie w Polsce. Eksploatuje się go też na wielką skalę.

A teraz nasuwa się pytanie, kiedy najdogodniej jest jechać na Wołyń? Tylko w czasie suchych letnich miesięcy t. j. w drugiej połowie czerwca, lipcu, sierpniu i wrześniu. Wołyń bowiem posiada tylko nieznaczoną część gościńców bitych, resztę stanowią zwykle „polskie drogi”. Ponieważ grunt nienal na całym Wołyniu jest gliniasty, drogi są w czasie lata twarde i dobre, przez co nadają się do jeżdżenia po nich autem. Dopiero, gdy zaczynają się jesienne deszcze, lub dłuższy okres wilgotnych opadów, w oka mgnieniu drogi wołyńskie zamieniają się na gliniaste bagna, z których niezawsze można wóz wyciągnąć. Uroku i malowniczości drogom tym, odbiera całkowity brak na nich zadrzewienia. Drzewa sadzone jeszcze przed rozbiorem, wycięli Rosjanie i zastąpili je słupami telegraficznymi, co nadaje drogom wyraz pewnej monotomności i odbiera pe-



Luck. Baszta zamkowa.

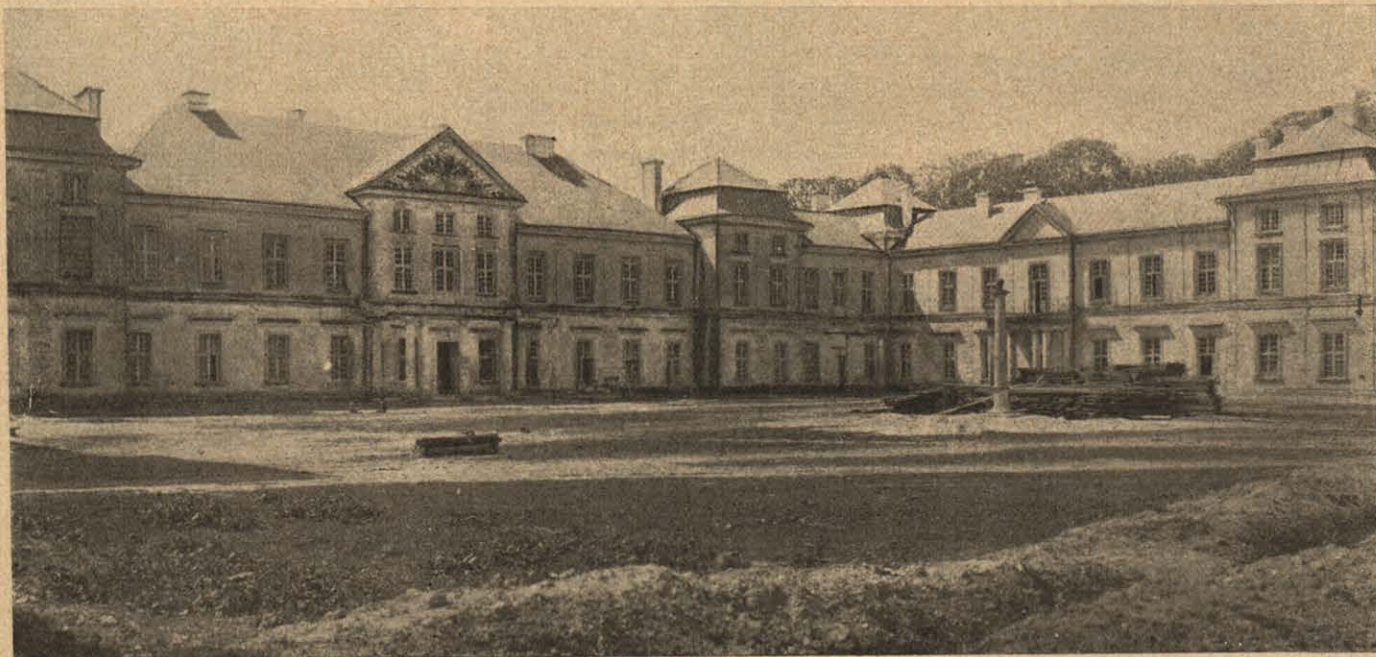
wien urok jeździe. Jeżeli w czasie wycieczki natrafi się na okres deszczowy, to trzeba starać się wydstać na szosę, lub przeczekać spo-

kojnie w danej miejscowości, bo wyjazd na drogi wołyńskie autem w czasie deszczu jest ryzykiem.

Pod względem krajobrazowym, to zawiodłam się na Wołyniu zupełnie. Jest to równina, o świetnej coprawda glebie, ale bez urozmaicenia dla oka w postaci choćby pagórków. Po za t. zw. Szwajcarią Wołyńską w okolicy Krzemieńca, gdzie niewysokie, ale malownicze pagórki podnoszą urok krajobrazu, wszędzie rozciąga się równina. I tylko dzięki szybko mknącemu automobilowi, mija się prędko te równiny dla zwiedzenia osobliwości Wołynia, rozrzuconych od siebie jednak dość daleko. Wołyń to ziemia wielkich latyfundiów, gdzie parę godzin trzeba jechać z jednej miejscowości do drugiej.

Ale droga warta zachodu. Mojem zdaniem Wołyń trzeba zobaczyć. Żadna ilustracja nie odda obrazu Wołynia. Widać na nich zawsze biedne małe domki, wąskie uliczki i kiepskie bruki, a Wołyń przecież nie jest ubogi. Jest podupadły, ale ma przeszłość bogatą i z tą przeszłością jego kultury i sztuki powinniśmy się zaznajomić.

Marja Szachówna



Włocławek. Pałac — widok ogólny.



Cbata wołyńska i typy ludowe.

RUCH SAMOCHODOWY NA WOŁYNIU

Warunki w jakich powstawał i zaczynał się rozwijać automobilizm wołyński można uważać za ujaskrawienie i spotęgowanie tych stron ujemnych i trudności, jakie pojazd mechaniczny napotykał w całej Polsce. Złe drogi, brak kapitału, brak obsługi warsztatowej i handlowej, wreszcie mało intensywny obrót handlowy, słabe tętno życia ekonomicznego i niska skala życiowa ogółu ludności.

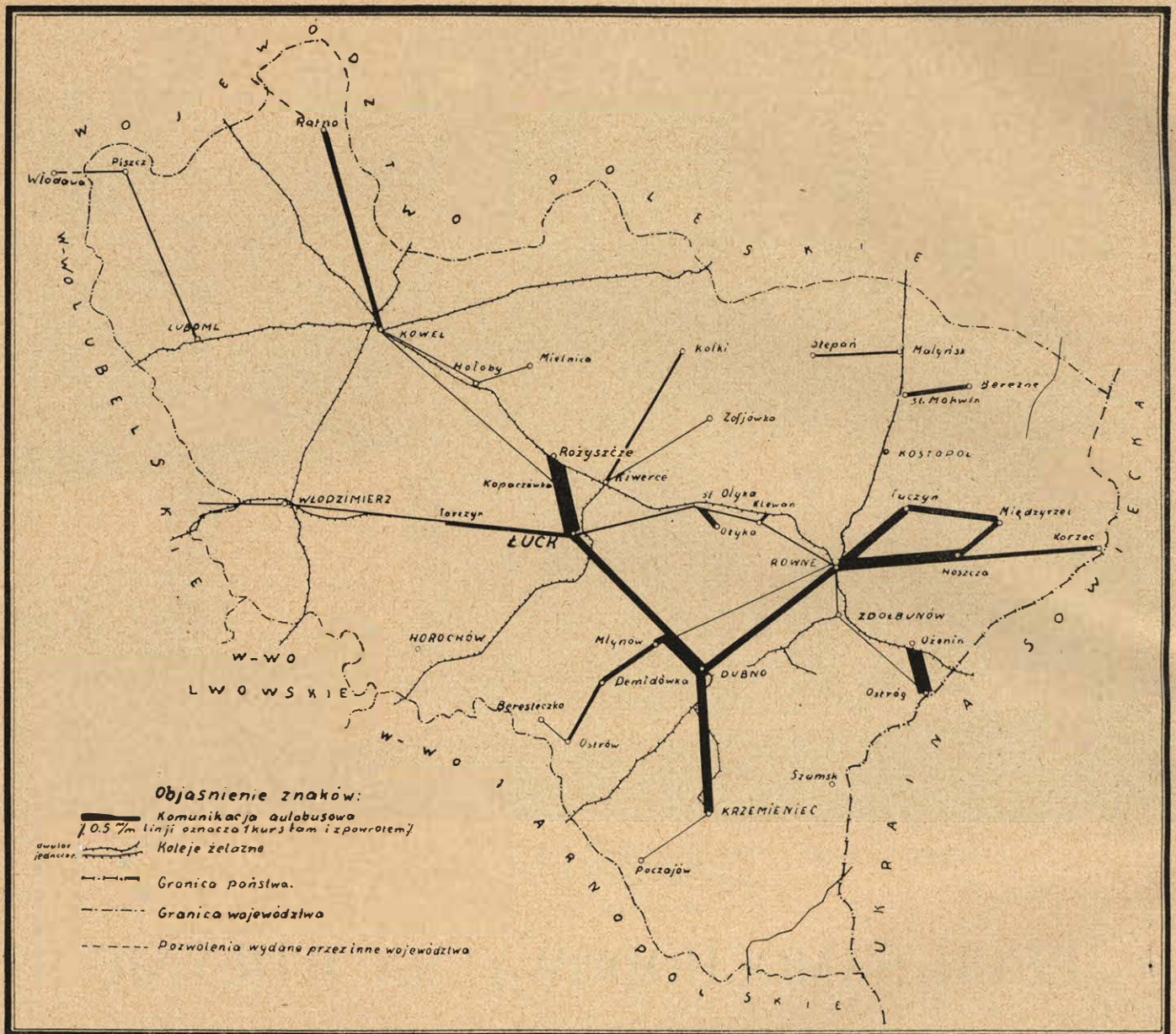
Zdawałoby się mogło, że ci ludzie, którzy mają jeździć, nie będą mogli opłacić kosztów szybkiej i wygodnej — ale droższej komunikacji i te towary, które Wołyń przewozi, z trudem wytrzymujące transport kolejowy, raczej grawitować będą

ku drogom wodnym, niż samochodowym.

Niema właściwie żadnych źródłowych danych co do ilości samochodów na Wołyniu w latach przedwojennych, oraz czasu wojny i bezpośrednio po niej. Dopiero od 1923 r. datuje się normalnie prowadzona rejestracja. Zestawienie ilości samochodów z lat 1923 i 1924 wykazuje bardzo małe różnice, przyczem gwałtownie spada rubryka samochodów ciężarowych, wykazująca zresztą stałe, znaczne wahania i brak zdecydowanego rozwoju. Kilkanaście samochodów osobowych stanowiły przeważnie wycofane z wojska maszyny urzędowe, kilka dorożek — również

z demobilu zakupione gruchoty. Kupno samochodu nowego przez jakiegoś właściciela większego majątku było sensacją całego województwa.

Wojna jednakowoż pozostawiła dla przyszłości automobilizmu spadek inny. Nie materialny wprawdzie, nie dający się ująć cyfrowo, ale tem nie mniej ważny i dodatni w skutkach. Wojna udowodniła dogodności komunikacji samochodowej, oraz możliwość użycia samochodu nawet przy tak rzadkiej sieci szosowej. Wprawdzie względy natury ekonomicznej nie pozwoliły na bezpośrednie, po wojnie, uruchomienie intensywniejszej komunikacji mechanicznej, jednakże uświa-



Mapa województwa wołyńskiego.

domienie, iż rzecz ta nie jest jedynie zabawką lub sportem, lecz może mieć praktyczne znaczenie, zdołało dostatecznie głęboko przeniknąć. Rzadka i często niedogodna sieć kolejowa, duże przestrzenie, wreszcie pewna rzutkość i inicjatywa kresowa współdziałały w urabianiu nowych zwolenników „mechanizacji ruchu”. Wprowadzenie stałej waluty odbija się skokiem z 37 w 1924 — na 120 pojazdów mech. w 1925 r. Jest to powiększenie przeszło trzykrotne, które trudno przypuścić, czy kiedykolwiek uda się zdystansować. Jednak nie moż-

na powiedzieć, aby okres ten był okresem stabilizacji automobilizmu na Wołyniu; przesilenie gospodarcze następujące w ślad stabilizacji złotego — i nowa dewaluacja zahamowały wzrost ilościowy i zainteresowanie Wołynia automobilizmem. Dopiero lata 1927 i 28 wykazują rozwój systematyczny, choć cyfrowo nie zbyt gwałtowny.

Stan ilościowy i jakościowy w latach 1927/28 pozwala już na wprowadzenie pewnych wniosków; mamy bowiem do dyspozycji dość dokładne dane, co do typów, a nawet co do rodzajów marek [fabryk]

samochodowych. Przedewszystkiem uderza wybitna martwota ruchu ciężarowego. Samochód ciężarowy dotychczas nie jest na Wołyniu zwyczajnym środkiem transportu. Przyczyny tego są różnorodne. Na pierwszym miejscu prawdopodobnie postawić należy wciąż jeszcze niższe koszty transportu kołami. Zarówno małe ilości towarów handlowych, sprowadzanych przez kupców do miasteczek odległych od kolei, jakoteż bardzo duże ilości buraków, węgla i cukru, transportowane przez cukrownie w Babinie [18 km.], jak wreszcie tłuczeń, pia-

sek i kamień przewożone na drogach państwowych tamieją są przewożone koniami, niż samochodami. Odwrotnie, wręcz niespodziewany, wzrost ruchu wykazują autobusy. Ruch autobusowy zapoczątkowany w 1925 r. wykazuje w ciągu tych czterech lat — siedmiokrotne powiększenie ilości maszyn, przyczem wybitnie poprawia się również ich jakość. 76 autobusów w 1928 r. było własnością 44 przedsiębiorców, przyczem wielu przedsiębiorców stanowią spółki, gdzie kilka osób posiadało jedną maszynę. Na podkreślenie zasługują fakty kupowania autobusu spółkowego przez kilku, a nawet kilkunastu dorożkarzy żydowskich, uprawiających od wielu lat dorożkarstwo koniami.

Z ogólnej ilości 31 szlaków komunikacji autobusowej podawanych w oficjalnym zestawieniu 14 zaliczyć można do samodzielnych odcinków dróg szosowych, stale obsługiwanych. Reszta, to dodatkowe kursy na pewnych częściach tych odcinków, albo szlaki o komunikacji nieregularnej z powodu stanu drogi [gruntowej]. Około 10 szlaków opiera się w całości lub przeważnej części na drogach gruntowych, wykazując oczywiście najwyższe koszty i najgorszą regularność ruchu.

Nie posiadając jeszcze cyfr ilustrujących koszty ruchu, zadowoliliśmy się porównaniem cen biletów. Dane te o tyle można uważać za zastępcze, że przy dużej łatwości przesunięcia maszyny z jednej linii na drugą, konkurencja automatycznie niweluje zbyt wysokie zarobki, zaś linje nie opłacające się — zamierają same przez się.

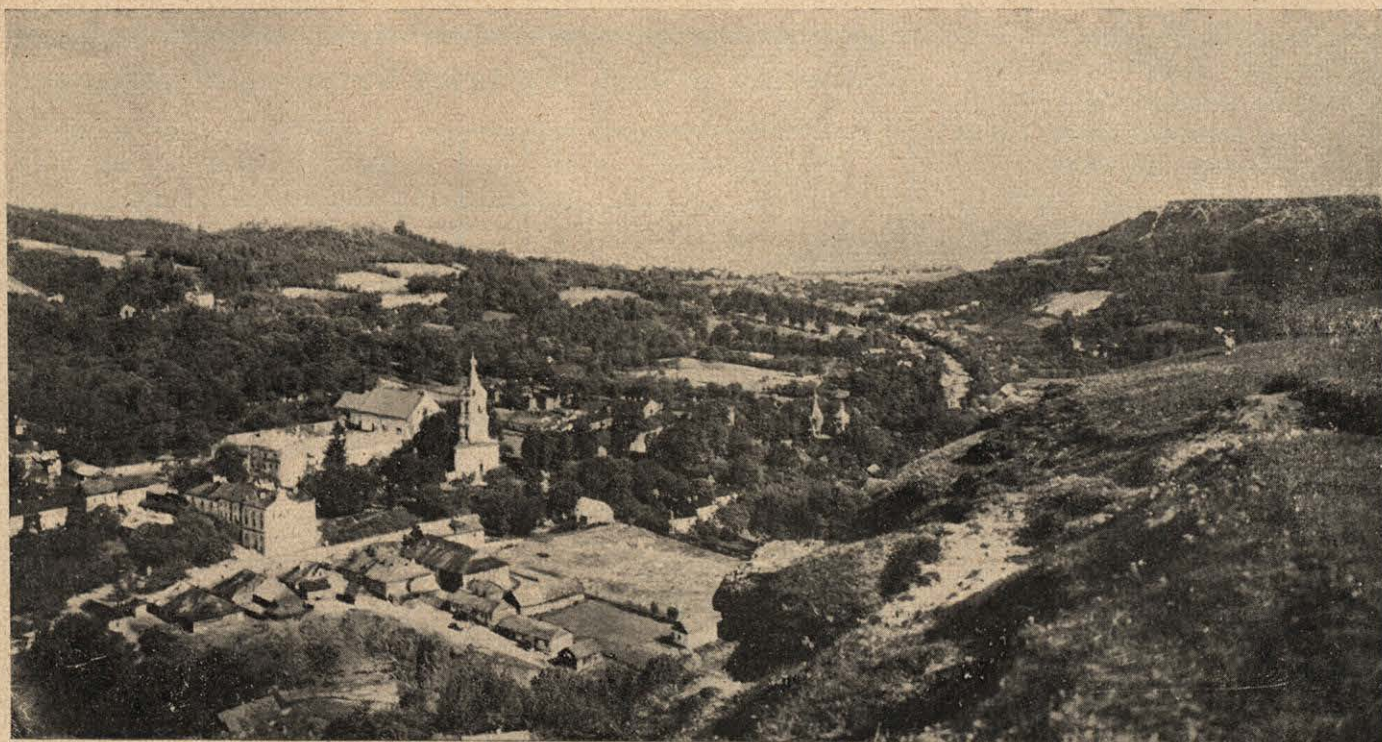
Przy szczegółowej analizie cen musimy wyeliminować wyjątkowo niską cenę 9.2 groszy za 1 km. linii pocztowej Równe—Korzec, jako zupełnie na innej kalkulacji opartą. Zresztą równoległa linja prywatna ustaliła bez porównania wyższą taryfę — 15.4 gr./km. Również eliminować należy stawki 16 gr./km. [Ostróg — Ożenin] i 20 gr./km. [Ołyka — st. Ołyka], jako linje do-

Wykaz pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w wojew. Wołyńskim w latach 1927 i 1928 według marek fabrycznych.

Marka fabryczna	1927	1928	Marka fabryczna	1927	1928
Adler	3	—	Martini	1	1
Amilcar	1	—	Mathis	2	1
Ariel	—	1	Mercedes Benz	2	5
Audi	1	1	Minerva	3	1
Austro-Daimler	6	2	Mitchell	1	—
Austro-Fiat	3	2	Morris	—	3
Benz	2	2	Motosacoche	1	—
Berliet	5	7	N. S. U.	1	—
Brennabor	1	—	Ner-a-Car	1	—
B. S. A.	—	1	New Hudson	1	—
Buick	4	6	Oakland	1	1
Büssing	1	—	O. M.	1	—
Case	2	1	Opel	2	—
Chenard Walcker	1	1	Packard	3	5
Chevrolet	4	56	Panhard Levassor	—	1
Chrysler	2	7	Peugeot	3	4
Citroën	1	2	Pierce Arrow	—	1
Clyno	1	1	Praga	4	9
Condor	1	—	Premier	1	—
Delaunay Belleville	1	1	Puch	1	4
Dodge	3	3	Renault	1	5
Dürkopp	1	—	Rochet Schneider	1	1
Elite	1	—	Rudge Whitworth	—	3
Essex	—	1	Saurer	4	1
F. N.	—	2	Sentinel Skoda	—	1
Fex	—	1	Standard	1	—
Fiat	19	40	Steyr	1	3
Ford	83	76	Skoda L. & K.	6	9
Francis Barnett	—	1	Stoewer	3	2
Garford	1	—	Studebaker	—	6
Gnome Rhone	—	1	Sunbeam	1	—
Gräf & Stift	1	1	Tatra	2	19
Griffon	1	1	Triumph	1	1
Harley Davidson	14	5	Unic	1	2
Hotchkiss	1	—	Wanderer	1	—
J. A. P.	2	1	Zenith	1	—
Indian	5	5			
Itala	3	—			
Lorraine Dietrich	1	1			
			Razem	229	319

Ilość pojazdów mechanicznych w województwie Wołyńskim.

Rok	Samochody osobowe			Ciężarowe i półciężarowe	Autobusy	Motocykle	Razem pojazdów mechanicznych
	prywatne i służbowe	dorożki	Razem				
1923	11	10	21	15	2	2	40
1924	14	10	24	5	—	8	37
1925	46	30	76	19	11	14	120
1926	57	36	93	26	13	30	162
1927	87	45	132	32	31	36	231
1928	135	54	189	24	76	30	319



Krzemieniec.

jazdowe do kolei, przyczem stosunkowo rzadki ruch pociągów, oraz mała odległość powodują znacznie wyższe koszty utrzymania ruchu. Okaże się tedy, że w przeważnej ilości wypadków stosowane są stawki 10 gr./km. rzadziej 12 do 15.4 gr./km. Wyższą granicę stawek spo-

tykamy na liniach o ruchu nieregularnych i na gorszych drogach; na obniżenie stawek wpływa zwiększenie gęstości ruchu i konkurencja z kolejami żelaznymi.

Ruch autobusowy na drogach gruntowych odbywa się w warunkach wręcz nieprawdopodobnych.

Autobusy przepychają się przez błota lub piaski, które niechętnie bierze się lekka, a silną maszyną osobową. Oczywiście regularność ruchu jest pod dużym znakiem niepewności, a przedsiębiorcy, pomimo dużej frekwencji niejednokrotnie bankrutują. Najpożyteczniejszy efektem takich linii jest szerzenie zrozumienia ważności dobrej drogi w danej okolicy.

O ile autobusy, pracujące na długich liniach, znalazły, nawet przy obecnym stanie sieci drogowej, możliwe pole do rozwoju, to drożki, pracujące na krótkich odcinkach źle zabrukowanych miast, utrzymują się z trudnością.

Bardzo ciekawem jest zestawienie marek fabrycznych za dwa ostatnie lata. Odrazu uderza ilość marek. Pocięszającym zjawiskiem jest spadek tej postrokaiczny z 63 marek w 1927 na 53 w 1928.

Ilościowo, pomimo pewnej redukcji w stosunku do roku poprzedniego, pierwsze miejsce zajmuje Ford, który wykazuje spadek w kategorii maszyn służbowych. Wyjątkowo znaczny przyrost w 1928 r. osiąga

Zestawienie cen biletów autobusowych na ważniejszych szlakach wołyńskich.

km. kol. żel.	Nazwa szlaku samochodowego	km.	cena biletu zł.	za 1 km. groszy
—	Równe—Korzec	65	6.—	9.2
—	Równe—Korzec	65	10.—	15.4
54	Równe—Dubno	42	5.—	11.9
40	Dubno—Krzemieniec	40	4.—	10.—
—	Ostróg—Ożenin	12	2.—	16.—
—	Równe—Hoszcza	32	5.—	15.4
—	Równe—Hoszcza	32	4.—	12.5
—	Równe—Hoszcza	32	3.—	9.2
32	Łuck—Rożyszcze	25	2.50	10.—
—	Kowel—Ratno	50	6.—	12.—
—	Kowel—Ratno	50	5.—	10.—
94	Równe—Krzemieniec	80	8.—	10.—
—	Łuck—Ołyka	40	4.—	10.—
—	Ołyka—St. Ołyka	10	2.—	20.—
133	Łuck—Dubno	52	7.—	13.4
173	Łuck—Krzemieniec	92	11.—	12.—
79	Łuck—Równe	74	8.—	10.8
90	Luboml—Włodawa	—	—	—
—	Kotki—Kiwercze	34	5.—	14.7



Poczajów. Fasada Lawy.

Chevrolet, zajmując drugie miejsce po Fordzie. Bardzo poważnie powiększa się trzecia z kolei marka — Fiat. Na czwartym miejscu stoi Tatra, wykazująca też bardzo znaczny przyrost.

Taki jest stan automobilizmu wolińskiego, ujęty z grubsza. Warunki dalszego rozwoju są podobne jak wszędzie w Polsce: drogi, dobra obsługa sklepowa i garażowa, wreszcie rozwój ekonomiczny.

Sieć dróg państwowych, względnie dobrych, nie obsługuje nawet ważniejszych ośrodków gospodarczych i administracyjnych. Z 10 powiatów naszego województwa tylko 5, mianowicie Kowel, Łuck, Równe, Dubno i Krzemieniec posiadają szosowe połączenie między sobą. Luboml leży na końcu ślepej szosy

łączącej go z Włodawą. Włodzimierz, Horochów, Zdołbunów i Ko-

stopol nie posiadają szosowego połączenia wcale. Horochów pozatem nie ma też kolei.

Konieczne są szosy państwowe: 1) Chełm — Luboml — Kowel, 2) Włodzimierz — Kowel, 3) Włodzimierz — Łuck, 4) Łuck — Horochów — Stożanów, 5) Łuck — Kolkki — Maniewieże, 6) Równe — Kostopol, 7) Równe — Zdołbunów, 8) Zdołbunów — Ostróg, 9) Dubno — Lwów (wykończenie), 10) Krzemieniec — Wiśniowiec — Zbaraż. 11) Horochów — Dubno.

Rozwijający się tak silnie ruch autobusowy wymaga uporządkowania i aczkolwiek bardzo groźnym jest niebezpieczeństwo utrudnień biurokratycznych, to jednak trzeba zdecydować się na system raczej koncesyjny, choćby wprowadzany stopniowo, na pewnych szlakach. Zając się ruchem autobusowym muszą również magistraty. Dworce autobusowe są inwestycją nie kosztowną, rentującą się dobrze i nader efektywną w skutkach. Poważnym utrudnieniem w uporządkowaniu sanitarnym i estetycznym autobusów jest niska kultura poważnej części pasażerów. Liczne i nieporządnie pakowane bagaże przyczyniają też trudności.

Zaniepokojenie kolei rozwojem ruchu samochodowego znajduje wyraz w projektach, któreby należało



Łuck. Fragment miasta od Stryku.

uważać za bardzo niebezpieczne, gdyby były możliwości ich realizacji. Jako niedogodnego konkurenta chce kolej zdławić ruch samochodowy przymusowymi utrudnieniami. Spodziewać się należy, że gdyby naprawdę kolej miała podjąć walkę z samochodem, to uczyniłaby to w drodze ulepszenia i udogodnienia swojej pracy wobec klientów, a nie sztucznego tamowania transportu samochodowego.

Składy benzyny, smarów, garaże, wreszcie hotele — wszystko to jest dopiero polem do wykazania inicjatywy i zmysłu kupiecko-organizacyjnego. Mamy stacje benzynowe w Równem i Łucku, pozatem prawie w każdym mieście można dostać benzyny. W Łucku i Równem mamy też dość porządne skle-



Łuck. Katedra.

py samochodowe. W 1928 r. wybudowano w Łucku dwa garaże po 10 boksów, z warsztatami. Pewien postęp więc jest.

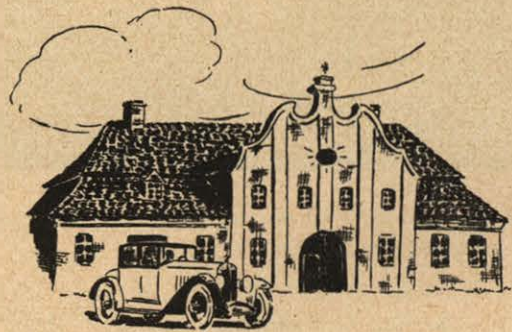
Do ogólnego uporządkowania stosunków przyczyni się zapewne w dużej mierze Wołyński Klub Automobilowy, którego projekt niedawno został rzucony. Klub taki odda również duże usługi turystyce samochodowej, dla której Wołyń może dać wcale niezłe warunki.

Aktualnym zagadnieniem, ściśle związanym z postępem automobilizmu na Wołyniu jest organizacja obsługi samochodowej. Zmniejszenie ilości marek fabrycznych, a natomiast należyte wyekwipowanie kilku sklepów w przybory, części zapasowe i narzędzia, oraz utworzenie kilku warsztatów, należycie urządzonych i posiadających wykwalifikowanych i solidnych robotników — oto warunki podstawowe dalszego rozwoju.

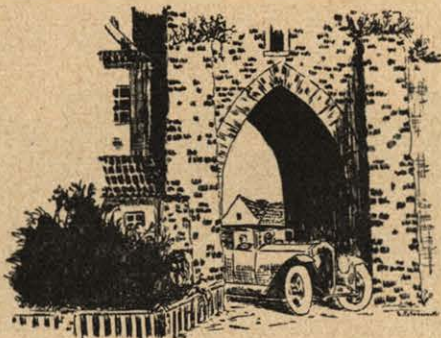
BIURO TURYSTYCZNE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W A R S Z A W A
OSSOLIŃSKICH 6

TEL. 96-54



Udziela wszelkich wiadomości z dziedziny turystyki automobilowej w kraju i zagranicą. Układa szczegółowe marszruty dla podróży samochodowych. Informacje o stanie dróg, hotelach, restauracjach, warsztatach samochodowych i garażach w całej Europie. Sprzedaż map i przewodników automobilowych.



DRUGA PRÓBA GOSPODARCZEJ WARTOŚCI SAMOCHODU

W kwietniowym i czerwcowym numerach „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego“ z r. ub. znajdują Czytelnicy opis i sprawozdanie ze zorganizowanej w roku ubiegłym po raz pierwszy próby gospodarczej wartości pojazdu mechanicznego. Jak w roku ubiegłym, tak i w tym roku organizatorem próby jest A. D. A. C., zarówno jednak w samej nazwie próby, jak i w jej regulaminie zaszły pewne zmiany, wywołane bądź-to doświadczeniem roku ubiegłego, bądź-też wyrażonemi pod adresem organizatorów życzeniami producentów pojazdów mechanicznych. Do próby dopuszczone będą motocykle solo i z przyczepkami, samochody osobowe, autobusy i samochody ciężarowe. Podział na klasy dla motocykli wg. pojemności cylindrów, dla innych pojazdów wg. nośności — jak w roku ubiegłym. Formuły obliczeń rezultatów poszczególnych prób — tak samo. Ostateczna kwalifikacja odbędzie się dla każdej klasy pojazdów mechanicznych oddzielnie na podstawie ocen, uzyskanych w poszczególnych siedmiu próbach, przez regulamin przewidzianych (trzy próby bez ocen). Jak to Czytelnikom zapewne wiadomo, regulamin nie przewiduje żadnych określonych rezultatów, jakie ma dany pojazd mechaniczny uzyskać, kwalifikację zaś przeprowadza na podstawie najlepszego osiągniętego w danej próbie wyniku. Wynik taki kwalifikowany jest pełną ilością punktów, wyniki gorsze kwalifikowane są odpowiednio niżej, wreszcie przekroczenie najlepszego wyniku o pewien ustalony procent pociąga za sobą utratę oceny. Najwyższe oceny za najlepszy wynik w każdej próbie i klasie znajdują Czytelnicy na załączonej tabeli. Poniżej omawiamy poszczególne próby i zaznaczamy, jakie zaszły w ich regulaminie zmiany w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Próba odbędzie się w dniach od 4 do 17 czerwca r. b.

W roku bieżącym zaniechano przyznawania samochodom zamkniętym 15% sumy zdobytych punktów, uznając ich wyższość jedynie przez dodanie im 3 pkt., jedynie w próbie komfortu osobowego.

Próba 1 — cena nabycia — wprowadzona zostaje dopiero w roku bieżącym i oceniona będzie ilością punktów 4—6. Jest to najwyższa ocena, jaką w każdej klasie osiągnie najtańszy samochód. Przekroczenie tej ceny o 150% powoduje utratę oceny.

Próba 2 — podatek — we wszystkich klasach kwalifikowany jest jednakową ilością punktów, Samochody dwuosobowe oceniane będą 8-ma punktami, a to w celu wyrównania szans samochodów dłużych. Przekroczenie o 100% prowadzi do utraty oceny.

Próba 3a — regularność — w roku ubiegłym oceniana była dla motocykli 18-a, dla samochodów osobowych 16-a, dla autobusów 21-a i dla samochodów ciężarowych 16-a punktami. Oceny te w roku bieżącym znakomicie zmniejszono, ustalając, jako najwyższą kwalifikację dla najlepszego wyniku w każdej klasie: dla motocykli — 11 pkt., dla pozostałych po 10 pkt. Kwalifikacja odbędzie się na podstawie sprawozdań tajnych punktów kontrolnych. Odchylenie od przepisanej rozkładu jazdy na trasie od 100—150 klm. o 10 minut nie będzie brane pod uwagę, natomiast każda rozpoczęta minuta odchylenia ponad 10 minut karana będzie utratą 1% punktów. Dotyczy to zarówno opóźnienia, jak przyspieszenia.

Próba 3b — terenowa — ma na celu wykazanie sprawności pojazdu na złych drogach i bezdrożach, stanowiąc równocześnie trudny egzamin dla konstrukcji samochodu i resorowania. Pełną ocenę otrzyma samochód, odbywający drogę przepisaną w najkrótszym czasie lub w czasie, przekraczającym najkrótszy o 20% (w roku ubiegłym o 25%). Rygor ten ma na celu usunięcie możliwości zrobienia przez kierowców z tej próby wyścigu. Dopiero odchylenie o 40% powoduje utratę oceny.

Próba 3c — stan — oceniany będzie w r. b. większą niż w r. ub. ilością punktów. Podstawa oceny pozostała bez zmiany, a więc uszkodzenia b. poważne lub grożące niebezpieczeństwem przy dalszym użyciu powodują utratę oceny, pozatem zaś

uszkodzenia poważne powodują utratę oceny do 80%,				
„ średnie „ „ „ „ 60%	„	„	„	„
„ lekkie „ „ „ „ 40%	„	„	„	„
„ b. lekkie „ „ „ „ 20%	„	„	„	„

Próba 4 — zużycia paliwa — jest niewątpliwie jedną z najciekawszych. Próba ta uległa pewnym zmianom. Przeprowadzona będzie dwukrotnie raz w terenie równinnym, drugi raz w górzystym. Pojazd, wykazujący najmniejsze zużycie paliwa w danej klasie, otrzymuje pełną ocenę. Przekroczenie najmniejszej zużytej ilości paliwa przez motocykle o 100%, przez małe dwuosobowe samochody o 100%, przez samochody czteroosobowe o 150%, przez samochody sześciuosobowe o 200% i przez autobusy i samochody ciężarowe o 250% skutkuje utratę oceny.

Próba 5 — łatwość prowadzenia — złożona jest z siedmiu punktów, zrozumienie zaś doniosłego znaczenia tej próby z punktu widzenia gospodarczego kazalo przyznać jej oniemal $\frac{1}{3}$ możliwych do osiągnięcia pun-

któw. W roku ubiegłym próba ta składała się tylko z czterech punktów, w roku bieżącym dodano jeszcze trzy punkty.

a) przyspieszenie ze startu z miejsca jest właściwie wyścigiem na przestrzeni 200 mtr. Najlepszą ocenę otrzymuje samochód rozwijający najwyższą szybkość. Odchylenie o 25% powoduje utratę oceny.

b) bezpośrednio po tej próbie i po przejechaniu 100-metrowego odcinka, przeznaczonego do wyregulowania pojazdu, następuje próba szybkości minimalnej na przekładni bezpośredniej, (t. zw. próba elastyczności). Utratę oceny powoduje odchylenie o 100%.

c) Na podstawie zeszłorocznej tabeli, ustalającej, od jakiej szybkości powinien samochód zacząć i na jakiej skończyć, odbywa się kolejna następna próba przyspieszenia na przekładni bezpośredniej. Przekroczenie najlepszego wyniku każdej klasy o 100% powoduje utratę oceny.

d) wreszcie kolejną dalszą bezpośrednią próbą jest próba hamowania. Miarodajną jest długość drogi, na jakiej pojazd będzie zahamowany przy tej szybkości, jaką powinien był osiągnąć w próbie poprzedniej. Wynik próby notowany jest przez samoczynne aparaty. Odchylenie o 100% od najlepszego wyniku powoduje utratę oceny.

e) Próba szybkości maksymalnej odbędzie się w granicach tego punktu na przestrzeni 20 klm. i w granicach

f) na przestrzeni 1 klm. Rezultat ustalany będzie na podstawie tych dwu prób. Odchylenie o 50% powoduje utratę oceny.

g) Szybkość jazdy pod górę w zasadzie jest niezmienną, poza punktacją.

Próba 6 — startu — składa się z dwu prób: zwykła próba startu obliczana będzie na podstawie rezultatów startu do wszystkich innych prób codziennych. Próba startu i mocy zarządzana będzie specjalnie i polega na tem, iż pojazd bezpośrednio po sygnale startu jechać ma do mety, oddalonej o kilkaset mtr. Jest to więc niejako próba szybkości bez rozbiegu i bez możliwości puszczenia i rozgrzania silnika zawczasu. Przekroczenie o 100% powoduje utratę oceny.

Próba 10 — komfortu osobowego — oceniana będzie na podstawie specjalnych instrukcyj. Zakres tej próby na skutek żądań producentów wszelkich pojazdów mechanicznych został w roku bieżącym znacznie rozszerzony.

Poza wymienionymi próbami konkursowymi odbędą się jeszcze trzy próby poza konkursem.

Pierwsza z nich — to próba wstrząsów, mierzona specjalnym aparatem, przyczem każdy, poddający się tej próbie samochód, przejedzie 200 mtr. z szybkością z góry określoną.

Druga pozakonkursowa próba — to próba cichej pracy silnika, badana przy użyciu specjalnych przyrządów.

Wreszcie próba trzecia — gęstości i zapachu dymu — oceniana będzie na podstawie rezultatów obserwacyj poszczególnych komisyj.

Sądząc z głosów prasy niemieckiej, zainteresowanie próbą jest duże i to nie tylko wśród producentów niemieckich, lecz i wśród fabryk zagranicznych.

Rezultaty tej wielkiej, ciekawej i — powiedzmy otwarcie — trudnej próby podamy do wiadomości Czytelników we właściwym czasie.

B. J. Kachel.

TABELA OCEN.

PRÓBY	Motocykl	Osobowy	Autobus	Ciężarowy
A) Koszta stałe:				
Próba 1: cena nabycia	6	4	6	6
„ 2: podatek	4	4	4	4
B) Pewność użycia:				
Próba 3a: regularność	11	10	10	10
„ 3b: terenowa	8	8	5	8
„ 3c: stan	7	6	7	7
C) Koszta zmienne:				
Próba 4: zużycie paliwa	14	15	16	20
D) Komfort techniczny:				
Próba 5: łatwość prowadzenia				
a) przyspieszenie ze startu z miejsca	3	3	3	3
b) szybkość minimalna (elast.)	5	6	6	3
c) przysp. na przekładni bezp.	6	9	9	6
d) próba hamowania	10	10	10	10
e) szybkość najwyższa na trasie długiej	2	2	2	2
f) dtto na trasie krótkiej	2	2	1	1
g) próba jazdy pod górę	5	5	5	5
Próba 6: startu				
a) zwykła	6	5	5	5
b) z równoczesną próbą mocy	4	3	2	2
Próby 7, 8 i 9 bez ocen.				
E) Komfort osobowy:				
Próba 10: komfort osobowy	7	8	9	8
	2	2	2	2
	100	100	100	100

UWAGA: Próby A, B i C grupuje regulamin w jedną całość pod nazwą „Strony gospodarczej“, próby D i E — pod nazwą „Komfort transportu“.

Kilka uwag o uczestnictwie w Zjeździe gwiaz- dzistym do Monte Carlo

Napisał Marjan Krynicki

Zjazd Gwiazdzisty do Monte Carlo jest imprezą bardzo ponętą dla polskich automobilistów. Miejsca startu ustalone na naszym terytorjum, to jest Warszawa i Lwów są stosunkowo bardzo odległe od księstwa Monaco, tak iż wystarcza tylko szczęśliwie dojechać do celu, a doskonale miejsce w klasyfikacji konkursu jest niemal że pewne, ze względu na poważną ilość punktów przyznawanych za przebycie tak dużej przestrzeni.

Pomimo jednak tych pomyślnych warunków dwukrotny udział kierowców polskich w pięknej imprezie International Sporting Klubu przyniósł wyniki nienadzwyczajne. Zarówno w zeszłym roku, jak i w tegorocznych zawodach ani jeden samochód z polską obsadą nie dotarł do Monte Carlo w przepisany terminie, pomimo ogromnych wysiłków i ducha sportowego kierowców. Mimowoli więc nasuwa się przypuszczenie, że muszą tu wchodzić w grę jakieś specjalne czynniki, które uniemożliwiają wpisanie polskiego nazwiska na listę triumfatorów tych, dziś już klasycznych, zawodów.

Uczestnicząc w tegorocznym Zjeździe do Monte Carlo na jednym z samochodów startujących z Polski, miałem sposobność wniknąć w istotę tej sprawy i doszedłem do wniosku, że zło wynika w głównej mierze z nieodpowiedniego przygotowania się naszych zawodników. Wspaniała ta impreza nie jest wcale trudniejszą od szeregu innych konkursów turystycznych, nie wymaga bynajmniej nadludzkich wysiłków, posiada natomiast zupełnie specjalny charakter i wymaga niezwykle sumiennego, drobiazgowego przygotowania. Nie znam żadnej imprezy, w której by się równie mściły wszystkie głupstwa, w której każde przeocze-

nie czy zapomnienie powodowało by równie oplakane rezultaty. Żaden inny raid samochodowy nie wymaga równie ścisłego przygotowania i przemyślenia wszystkich najdrobniejszych szczegółów. I tu leży główna przyczyna przegranej kierowców polskich, gdyż na zjazd do Monte Carlo wybierali się oni tak samo, jak na każde inne zawody turystyczne.

Wychodząc z założenia, iż kierowcy nasi jeszcze nie raz uczestniczyć będą w tej interesującej imprezie, postanowiłem napisać niniejszy artykuł, w którym podam wszystkie moje spostrzeżenia dotyczące przygotowania do udziału w Zjeździe oraz głównych momentów samej jazdy, oparte na gorzkim doświadczeniu dotychczasowych polskich zawodników. Nie będzie to bynajmniej jedyna i niechybna recepta na szczęśliwe dojechanie do celu i zdobycie pierwszej nagrody, nie będę również uczył w tym artykule starszych i bardziej doświadczonych automobilistów, sądzę jednak, że moje spostrzeżenia przydadzą się na coś kierowcom polskim, którzy w przyszłości mają zamiar brać udział w Zjeździe do Monte Carlo. Zwłaszcza że uwagi poniższe będą bardzo usystematyzowane, a nie tak nie pomagają w tej imprezie, jak najdalej posunięta systematyczność w opracowaniu wszystkich szczegółów.

Wybór samochodu. Jednym z najpoważniejszych zagadnień nasuwających się automobilście, który pragnie wziąć udział w Zjeździe do Monte Carlo, jest wybór odpowiedniego samochodu. Trudno tu doradzać jakąś określoną markę, gdyż istnieje bardzo wielka ilość wozów nadających się do tego celu. Punktem wyjścia przy wyborze samochodu musi być wzgląd na jego za-

lety turystyczne, które się streszczają w zdolności do osiągania dużych szybkości przeciętnych. W istocie ten tylko samochód odpowie temu warunkowi, który posiada silnik o wysokiej wydajności, który jest zdolny do gwałtownych akceleracji, który ma energiczne hamulce, dobrze trzyma się drogi, prowadzi się łatwo, wygodnie i bez zmęczenia, a przytem może długo pracować bez najmniejszych defektów i uszkodzeń w każdym warunkach drogowych i atmosferycznych. Tylko na takim samochodzie można uzyskać wymaganą przez regulamin konkursu szybkość przeciętną i mieć nadzieję na dobre miejsce w klasyfikacji. Ponadto wybrany samochód musi być wygodnym, aby pasażerowie bez zbyteńnego zmęczenia mogli odbyć tak długą nieprzerwaną podróż.

Jeżeli chodzi o litraż to w tym zakresie jeszcze trudniej jest udzielić konkretnych wskazań. Regulamin zawodów stawia bowiem wszystkie maszyny w warunkach idealnej równości, tak iż zwycięstwo przypaść może zawsze, równie dobrze małemu, jak i dużemu samochodowi. Wybór litrażu pozostawić więc należy indywidualnym upodobaniom każdego automobilisty. Z punktu widzenia wygody szale przechylają się raczej na korzyść większego wozu.

Żadnej dyskusji nie może być natomiast co do typu karoserji. Ze względu na to, że Zjazd odbywa się w zimie, a więc w najmniej sprzyjających warunkach atmosferycznych, jazda w otwartym wozie na tak ogromnej przestrzeni byłaby nierozsądnym narażaniem zdrowia. Zarówno kierowca jak i pasażerowie, otuleni w futra i pledy nie mieliby dostatecznej swobody ruchów i nie wyobrażam sobie, jakby w takich warunkach dali sobie radę zarówno z prowadzeniem wozu jak i z baczniemi według mapy na kierunek drogi. Konieczną jest więc bezapelacyjnie karoserja zamknięta.

Wyekwipowanie samochodu. Konieczność zabrania ze sobą wszystkich niezbędnych dla danej maszyny narzędzi i części zapasowych rozumie się sama przez się. Dlatego, jeśli osobny rozdział poświęcam sprawę wyekwipowania samochodu, to czynię to w tym celu, aby zwrócić uwagę na konieczność przystosowania samochodu do trudnych warunków zimowej jazdy.

Jeśli chodzi o słuchy o opadach śnieżnych nie należy namyślać się nad zabraniami pary tegich łopat. Łańcuchy przeciwniegiowe na koła są również nadzwyczaj potrzebne. Zwrócić należy uwagę na to, iż w szczelnie zamkniętej karecie będą zamarzać szyby, to też trzeba przewidzieć urządzenia ochronne (dobra wentylacja, posmarowanie szyb gliceryną) pod groźbą konieczności stałej jazdy z uchylonemi szybami.

Nie umiem znaleźć słów na podkreślenie konieczności posiadania specjalnych świateł na mgłę. O tej porze roku wielka część drogi, a szczególnie cała niemal Francja zasnutą jest mgłą, która w pewnych okolicach

i zwłaszcza w nocy dochodzi do postaci nigdy nie spotykanej w naszym kraju. Mleczne tumany o nieprawdopodobnej gęstości unoszą się nieprzerwanie na przestrzeni dziesiątków jeśli nie setek kilometrów, uniemożliwiając zupełnie posuwanie się naprzód z jakąś możliwą szybkością. Sytuację poprawić może jedynie specjalne światło przeciw mgłę, żółte lub czerwone.

Ze sprawą oświetlenia wiąże się ściśle problem akumulatorów, który już niejednemu zawodnikowi krwi napsuł. Ze względu na długość zimowych nocy i konieczność używania jaknajsilniejszych świateł, akumulator musi być także bardzo silny, a przytem doskonale naładowany i sprawdzony. Najlepiej jest mieć drugi akumulator w zapasie, choćby z uszczerbkiem dla wygody jadących.

Obsada samochodu. Nie jest rzeczą wskazaną wybierać się na Zjazd do Monte Carlo w dwie osoby, choćby nawet obie były wykwalifikowanymi raidowcami. Impreza ta jest tak męcząca, że dwie osoby tylko z wielkim trudem dadzą sobie radę. Zresztą samochód z dwiema osobami nigdy nie uzyska maksymalnej ilości punktów możliwych do zdobycia.

Przy obsadzie czteroosobowej przynajmniej trzy osoby muszą umieć prowadzić samochód i pracować przy nim, a co najmniej dwie muszą się znać na odczytywaniu mapy. Podczas jazdy czynne być muszą dwie osoby, z których jedna prowadzi wóz, druga zaś studjuje mapę, przyczem nie wolno wyczerpywać ich sił do ostatecznych granic. Najlepiej jest ustalić z góry pewne odstępy czasu, na przykład co trzy lub cztery godziny, w których obsada samochodu zmienia się funkcjami: jedni obejmują prowadzenie wozu, drudzy zaś siadają z tyłu, aby odpocząć, pożywić się lub przespać.

Na luksus zabierania ze sobą pasażera, który w niczem nie będzie pomocny, pozwolić sobie można jedynie przy obsadzie pięcioosobowej, a i to tylko wyjątkowo, w ostateczności. Każdy pasażer musi mieć wyznaczoną z góry, ściśle określoną funkcję do spełnienia, gdyż w przeciwnym razie najprostsze czynności przy samochodzie dłużyć się będą niepomierne, zabierając cenny czas.

Jadąc zamkniętym wozem nie należy przesadzać w grubości ubioru, który powinien być ciepły, ale nie gruby i ciężki, gdyż to ogromnie męczy i krępuje ruchy.

Największy jest zawsze kłopot z bagażami. Wybierając się w tak daleką podróż trudno jest nie zabrać dużego bagażu, przeciwko czemu jednak protestuje sportowy charakter imprezy. Dlatego najbardziej jest wskazaniem posłać rzeczy zawczasu koleją, a do samochodu zabrać jedną tylko walizkę z jedzeniem i napojami. Większa ilość walizek we wnętrzu limuzyny utrudnia niezmiernie wsiadanie i wysiadanie, co ogromnie przedłuża postoje. Jeśli wysłanie bagażu koleją jest niemożliwe, wówczas należy rozmieścić go w miarę



W tegorocznym Zjeździe do Monte Carlo brał udział samochód z walizami na dachu.

możności zewnątrz karoserji. Tylny kufer posiada zazwyczaj zbyt małą pojemność na pomieszczenie wszystkiego, a w dodatku nadmierne jego obciążenie nie jest bynajmniej zalecane, wobec czego trzeba znaleźć inne miejsce na bagaże, na przykład na dachu karety. W Monte Carlo widziałem jeden taki wóz ze specjalnymi płaskimi walizkami na dachu, który wcale brzydko nie wyglądał.

Jak należy jechać. Przed wyjazdem nie należy obiecywać sobie jakichkolwiek postojów odpoczynkowych, pomimo iż osiągnięcie przeciętnej szybkości 40 km./g. nie wydaje się rzeczą trudną. Jechać trzeba, licząc się aż do końca z każdą upływającą minutą, gdyż w tej imprezie do ostatniego kilometra czychają na zawodnika najrozmaitsze niespodzianki i przeszkody.

Niezmiernie ważną rzeczą jest posiadanie dobrych map w skali conajmniej 1:300.000. Przy umiejętnym i uważnym odczytywaniu tak dokładnej mapy nie powinno się prawie wcale błędzić. Odczytujący mapę musi jednak zczasu informować kierowcę o kierunku drogi, gdyż inaczej nie uniknie się przystawania i błędzenia.

Najbardziej kłopotliwe są przejazdy przez miasta i to przez miasta mniejsze, gdyż w większych wynajmuje się pierwszą spotkaną taksówkę i jadąc za nią mijają się miasta bez błędzenia, nikogo się nie pytając o drogę, co, jak wiadomo z praktyki, zawsze zabiera najwięcej czasu.

Jeżeli nie zna się dobrze drogi nie należy nigdy zapuszczać się na boczne, drugorzędne szosy, choćby nawet dla skrócenia marszruty. Zauważyć tu wypada,

że niektóre mniej dokładne mapy mogą wprowadzić w błąd, gdyż podają one grubymi linjami najkrótsze połączenia między poszczególnymi miastami, bez zwracania uwagi na jakość szosy. W razie stwierdzenia tego faktu należy bezwzględnie skierować się na główną drogę, choćby nawet była ona zaznaczona na mapie cienką linią.

Automobilisci polscy są skłonni do lekceważenia sobie tej sprawy, w myśl błędnej zasady, że wszystkie drogi zagranicą są dobre. Opinia ta bardzo mijają się z prawdą, szczególnie w Belgji i we Francji. Wogóle jest rzeczą niewskazaną wyolbrzymiać sobie trudności istniejące w Polsce, a lekceważąco traktować jazdę przez kraje obce. Kierowca który sobie powie iż po wyjeździe z Polski wszystko mu pójdzie jak z płatka, może wcale się nie fatygować, gdyż napewno nie uda mu się dojechać na czas do Monte Carlo.

Najpoważniejsze utrudnienia w jeździe oczekują zawodników dopiero w drugiej połowie drogi, a więc co gorsza już wtedy, kiedy daje się we znaki deprymujący wpływ zmęczenia.

Pierwszą pułapką jest Zagłębie Ruhry. Od Dortmundu aż do samej niemal Kolonii droga idzie tam stale przez miasto, wijąc się po przeróżnych zaułkach. Orientacja jest nieprawdopodobnie utrudniona, ciągle trzeba przystawać i pytać się o drogę, co na przestrzeni z górą 70 kilometrów może w końcu doprowadzić do szału. Jeżeli jedzie się tamtędy w dzień, szybsze posuwanie się naprzód utrudnia duży ruch ciężarowych wozów i tramwajów, w nocy natomiast niema się kogo pytać o drogę i trzeba ciągle wysiadać z samochodu, aby w prawdziwej orgji drogowskazów wyszukać właściwy kierunek. Niema na to wszystko innej rady jak tylko przewidzieć w kalkulacji czasu stratę conajmniej trzech godzin.

Poważny wpływ na rezultaty mieć będzie u zawodników, jadących przez Paryż, wybór drogi z Paryża do Lyonu. Na tej przestrzeni idą bowiem dwie równoległe szosy, całkowicie odmienne pod względem warunków jazdy. Rozchodzą się one w Fontainebleau i jedna z nich idzie przez Montargis, Bonny, Cosne, Nevers, Moulins, La Palisse, Roanne i Tarare, druga zaś przez Sens, Joigny, Auxerre, Autun i Mâcon. Dystans jest mniej więcej jeden i ten sam, jednakże pierwsza z tych dróg prowadzi przez błotnistą dolinę Loiry a później Allieru, tak iż niezmiernie silna mgła jest na niej rzeczą codzienną. Dlatego lepiej jest jechać drugą drogą, bacząc jednak pilnie aby z wybornej „route nationale“ nie zboczyć na jakąś drugorzędną szosę, zazwyczaj bardzo dziurawą.

W południowej Francji wjeżdża się w teren górzysty, uniemożliwiający rozwijanie większej szybkości ze względu na liczne serpentyny i wzniesienia.

W końcu zwrócić jeszcze trzeba uwagę na ostatni odcinek drogi, mniej więcej od Frejus do Monte Carlo. Szosa stosunkowo niezbyt szeroka, wije się tam ustawicznie w niebezpiecznych skrętach, a im bliżej celu tem bardziej jest zatłoczona wolno się posuwającymi wielkimi, luksusowymi samochodami i olbrzymimi autobusami, które jest niesłychanie trudno wymijać. Na te ostatnie siedemdziesiąt kilometrów poświęcić trzeba z góry przeszło dwie godziny.

Wreszcie szczęśliwy zawodnik wpada w objęcia sym-

patycznych komisarzy sportowych International Sporting Clubu. Po odpoczynku i wyspaniu się przychodzi kolej na obmyślanie drogi powrotnej. Ponieważ automobilista nie lubi wracać tą samą drogą którą przyjechał, przeto każdemu uśmiecha się powrót do Polski przez Włochy, Austrię i Czechosłowację. Wtedy należy zastosować się do ostatniej rady i omijać skrętnie kasyno w Monte Carlo, gdzie dziwnie łatwo pozostawić można pieniądze przeznaczone na powrót do kraju...

O ZNAKACH I REKLAMIE DROGOWEJ

Wielkie reklamy szkodzą interesom automobilistów.

Konieczność istnienia na szosach dobrych znaków informujących o kierunku i ostrzegających przed niebezpiecznymi przejazdami jest najlepiej zrozumiałą dla tych automobilistów, którzy odbywają często długie podróże, szczególnie zagranicę. Zwłaszcza dla uczestników wielkich międzynarodowych imprez automobilowych, jak na przykład zjazdu gwiaździstego do Monte Carlo, sprawa znaków drogowych jest rzeczą wprost podstawową, bez której nie możnaby nawet myśleć o dojechaniu w terminie do celu. Najdokładniejsze bowiem mapy nie obejmują wszystkich dróg, pokrywających gęstą siecią skorupę ziemską, ani tembardziej nie przewidują wszystkich niebezpieczeństw czekających na szosie, to też bez znaków drogowych automobilista wечно by się musiał błąkać i wечно narażałby życie swoje i swych pasażerów.

Na szczęście we wszystkich cywilizowanych krajach znaki drogowe istnieją. Tu lepsze, tam gorsze, wszędzie jednak, za wyjątkiem może Ameryki — nie doskonałe. Główna wada wszystkich znaków polega na tem, że o ile we dnie oddają one dobre usługi, o tyle w nocy trzeba je wyszukiwać w ciemnościach, tracąc przy tem cenny czas. Oświetlanie znaków w nocy, jako bardzo kosztowne, nie jest jak dotąd w Europie prawie wcale stosowane i leży w sferze niedościgłych marzeń automobilistów.

Obok tej zasadniczej niedogodności, w niektórych krajach wysuwać się obecnie zaczyna sprawa reklamy drogowej, jako czynnika, utrudniającego orientację w znakach informacyjnych i ostrzegawczych. Oczywiście w pewnym zakresie i ujęta w karby przepisów, reklama drogowa nie może być szkodliwą, a staje się taką jedynie wtedy, gdy niczem nie ograniczona, urasta do olbrzymich rozmiarów. Jakie są tego skutki przykładem może być Francja, gdzie już dziś reklamy

utrudniają automobilistom korzystanie we właściwym stopniu ze znaków drogowych.

Na głównych szosach francuskich reklamy przydrożne są bez mała tak samo liczne, jak drzewa czy telegraficzne słupy, to też w ich masie znaki drogowe roztapiają się i nie biją automobilistów w oczy. Po dłuższej jeździe, gdy kierowca jest już nieco zmęczony, nie zważa on w rezultacie wcale na znaki drogowe, gdyż za trudno mu jest badać w rokiem każdą napotkaną tablicę, skoro jest ich tak ogromna ilość.

Znaki na drogach francuskich ustawiły ostatnio niektóre większe firmy samochodowe, jak Citroën, Renault czy Peugeot. Otóż stwierdzić trzeba, że fabryki te oddały automobilistom niedźwiedzią przysługę, bowiem ich znaki są namalowane na tarczach, będących powiększeniem marki fabrycznej, a więc na takich samych tarczach, jakie w ogromnych ilościach służą do reklamy niezliczonych warsztatów reperacyjnych i garaży wymienionych marek. Rezultat tego jest opłakany. Automobilista, zwłaszcza nie orientujący się zbyt dobrze w miejscowych stosunkach, nie wie w końcu czy nazwa umieszczona na spotkanym znaku jest nazwą najbliższego miasta, czy też nazwiskiem właściciela pobliskiego garażu; tak samo nie wie czy cyfra na znaku oznacza odległość do miasta, czy też tylko do warsztatu reperacyjnego i w rezultacie, mając przed sobą znak drogowy, musi się biedzić nad mapą.

Przy tak ogromnem rozpowszechnieniu i braku jakiegokolwiek normalizacji, reklama drogowa traci w końcu wszelki sens. Kilka większych firm, które mogą wydawać na reklamę miliony, umieszcza na drogach ogromne ilości olbrzymich reklam, które z jednej strony niesłychanie szpecą krajobraz, z drugiej zaś strony przytłaczają zupełnie mniejsze i mniej liczne reklamy firm uboższych. W rzeczywistości, po przejechaniu

przez Francję samochodem, na tysiące ogłaszających się firm pamięta się dobrze tylko trzy reklamy: „Dubonnet, vin tonique au quinquina“, „Eau Perrier“ i „Automobiles Citroën“.

W Polsce sprawa reklamy drogowej zaczyna się dopiero wylaniać, ale dlatego właśnie zwrócić na nią należy uwagę, aby w miarę rozwoju ruchu samochodowego nie stanąć w obliczu takich orgji reklamowych, jakie istnieją na drogach niektórych innych państw. Polskie sfery samochodowe bezwątpienia z zadowoleniem przyjęły fakt, iż sprawa reklamy na naszych drogach dostaje się całkowicie i wyłącznie w ręce Automobilklubu Polski, na podstawie umowy zawartej z Ministerstwem Robót Publicznych i samorządami. Jedynie bowiem kompetentna w tej dziedzinie instytucja potrafi uzgodnić interesy automobilistów, korzystających ze znaków drogowych i firm, ciągnących zyski z reklamy.

Tablice reklamowe firm umieszczane są przez Automobilklub Polski poniżej znaków drogowych na tych

samych słupach. Kolor tablic reklamowych jest odrębny od koloru znaków, a wymiar ich musi być mniejszy. Tym sposobem osiąga się wyodrębnienie znaków drogowych od reklam, które nie przytłaczają znaków ani ilością ani też wielkością.

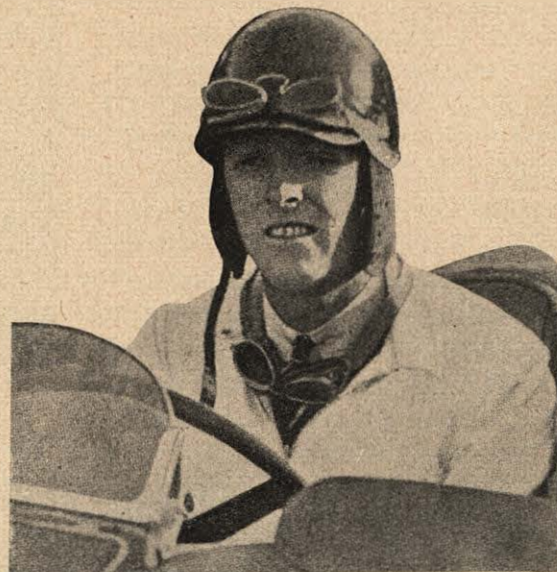
Reklamy dowolnego koloru i wielkości, ustawiane na oddzielnych słupach lub malowane na ścianach domów przydrożnych, nie będą wcale uwzględniane, ze względu na ich niekorzystny wpływ na orientację automobilistów. Jak wykazało doświadczenie zagranicy, reklamy te mają trzy zasadnicze wady: odwracają uwagę jadących od najpotrzebniejszych znaków orientacyjnych i ostrzegawczych, sprowadzają niemal do zera efekt mniejszych reklam i psują piękno krajobrazu. Dlatego ustawianie wszelkich kolosalnych anonsów na drogach polskich i obok dróg powinno zostać zabronione, zarówno w interesie automobilistów, jak i firm, korzystających z reklamy drogowej.

Marjan Krynicki.

MAJOR SEGRAVE

znów

rekordzistą światowym
szybkości



W dziejach światowego rekordu szybkości samochodowej najwspanialszymi zgłoskami zapisało się nazwisko majora Henryka O'Neal de Hane Segrave. Kierowca ten figuruje kilkakrotnie na liście zdobywców zaszczytnego tytułu najszybszego człowieka na powierzchni ziemi, przyczem on był pierwszym z tych rekordzistów, którzy zdolali przekroczyć szybkość 300 klm./g.

Gdy przed dwoma laty major Segrave ustanowił swój wspaniały rekord, rozwijając szybkość 327 klm./g., zapowiedział on, iż wyczyn ten uważa za szczyt swojej kariery kierowcy i nigdy się już nie pokusi o jego powtórzenie. Jednakże w rok później rekord szybkości dostał się w posiadanie Ameryki i gdy nie było nikogo, kto by realnie zamierzał się starać o jego odebranie, oczy całej Anglii znów się zwróciły na majora Segra-

ve. Pod wpływem ambicji narodowej w niestrudżonym rekordziste odezwała się nanowo żyłka sportowa i niepokonany pożeracz przestrzeni znów wystąpił na arenę. Wystąpił i zwyciężył.

W rękach majora Segrave znalazł się tym razem najcudowniejszy instrument jaki kiedykolwiek stworzyła technika samochodowa. Wóz jego nazwany „Złota Strzała“ wyposażony został w tyśiąckonny silnik Napier, typu wstawionego zwycięstwem w zawodach wodnopłatowców o pulhar Schneidera. Karoserję samochodu wymodelowano zresztą także na wzór kadłuba samolotu, który zwyciężył w tych zawodach. Jak widać na ilustracji, po obu bokach karoserji, w płaszczynie kół, umieszczone zostały chłodnice, tak iż samochód stawia podczas jazdy minimalny opór czołowy.

Na tym błyskawicznie szybkim wozie, zdolnym roz-

winać teoretycznie z górą 400 klm./g., rozpoczął major Segrave niebezpieczne próby na wspaniałej plaży Daytona we Florydzie. I w dniu 11 marca o godzinie 6 rano wysiłki jego uwieńczyło całkowite powodzenie. Dystans jednej mili angielskiej przy siedmiokilometrowym rozbiegu przebył Segrave w jednym kierunku w czasie 15,55 sek. a w przeciwnym kierunku w czasie 15,57 sek., osiągając w ten sposób czas średni 15,56 sek., odpowiadający fantastycznej szybkości 372 klm. 340 m. na godzinę. Poprzedni rekord ustanowiony w dniu 22 kwietnia r. ub. przez amerykańskiego kierowcę Ray Keecha z szybkością 334, 022 klm./g. pobity został zatem prawie o 40 kilometrów. Po raz pierwszy w historii środków lokomocji związanych ze skorupą ziemską przekroczona została szybkość stu metrów na sekundę, gdyż Segrave jechał z szybkością przeciętną 103 m./s.

Rekord ustanowiony został w warunkach niezbyt pomyślnych. Silny wiatr wznosił tunany pyłu, który w połączeniu z mgłą poranną wznoszącą się nad wybrzeżem morskim zmniejszał ogromnie pole widzenia. Ażeby w takich warunkach umożliwić kierowcy utrzymywanie prostego kierunku podczas jazdy, ustawiono na trasie biegu dwa wielkie reflektory, z których jeden znajdował się na początku milowego odcinka rekordowego, drugi zaś na jego końcu. Segrave utrzymywał kierunek, celując w te światła przez wizjer w kształcie lunety, umieszczonej przed jego oczami.

Przy końcu drugiego przebiegu eksplodowała jedna z chłodnic, opryskując kierowcę gorącą wodą i pogrążając samochód w kłębach par. Na szczęście minucie finiszu było dziełem ułamka sekundy i Segrave mógł natychmiast zatrzymać silnik.

Licznie zgromadzona pomimo wczesnej pory publiczność z niesłychanym entuzjazmem przyjęła triumfatora.

Do konkurencji z Segravem stanął, zamiast zapowiadanych asów amerykańskich, jedynie całkiem nieznanymi kierowca Lee Bible, mechanik w jednym z tamtejszych garaży i zupełny nowicjusz w dziedzinie wyścigów i re-

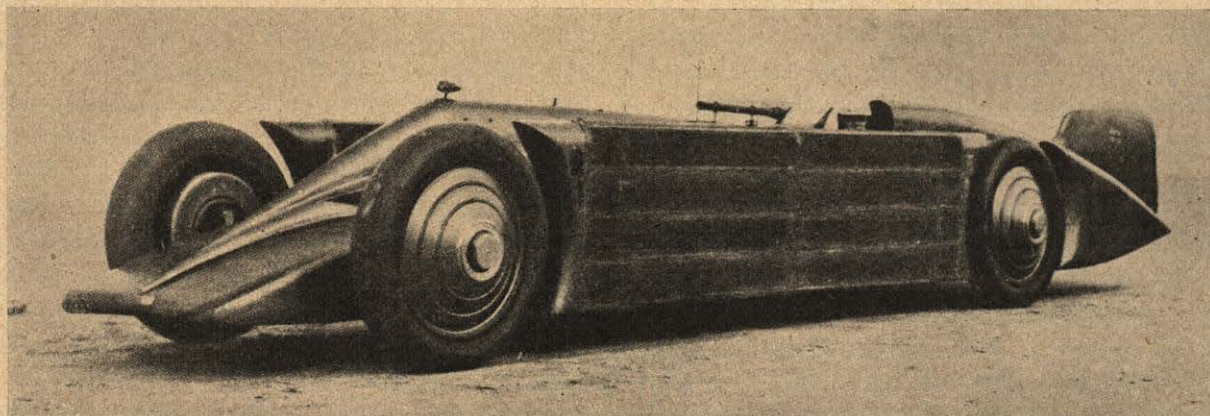
kordów samochodowych. Z wielkim trudem uzyskał on od American Automobile Association zezwolenie na próbę pobicia światowego rekordu szybkości i wystartował do biegu w dniu 13 marca za sterem trzysilnikowego samochodu Triplex, na którym Ray Keech ustanowił poprzedni rekord.

Niestety, niewiadomo czy z powodu swego niedoświadczenia, czy też skutkiem defektu w maszynie, uległ on potwornemu wypadkowi w chwili, gdy pędził z szybkością 325 klm./g. Samochód przewrócił się w koło siebie i potoczył w piaszczyste wydmy, gdzie leżał doszczętnie zdruzgotany, grzebiąc pod sobą nieszczęśliwego kierowcę, który zginął na miejscu. Ponadto rozpedzony bolid zabił znajdującego się w pobliżu operatora kinowego. Wśród publiczności powstała nieopisana panika.

Segrave, który w razie pomyślnego rezultatu próby Bibla gotów był raz jeszcze powtórzyć swój wyczyn, rzekł się tego zamiaru. Tak więc w chwili obecnej nie ma już nikogo, kto by się mógł pokusić o uzyskanie większej szybkości. Coprawda ostatniego słowa nie wypowiedział jeszcze Malcolm Campbell, jednakże sądząc ze skąpych wiadomości, które nadechodzą z południowej Afryki, gdzie kierowca ten obecnie przebywa, najrozmaitsze trudności nie pozwalają mu dokonać zamierzonej rekordowej jazdy na wyschniętym dnie jeziora Verneuk Pan.

Gdyby jednak nawet rywal Segrava spróbował szczęścia, to i tak sukces jego jest bardzo wątpliwy. Wydaje się bowiem pewnym, że samochód Campbella „Błękitny Ptak“ nie potrafi uzyskać tak wielkiej szybkości, jak „Złota Strzala“ Segrava. Jeśli zatem Campbell nie zrezygnuje całkowicie, to zaatakuje on z pewnością jakiś inny rekord światowy, na przykład na dystansie pięciu kilometrów lub pięciu mil angielskich. Wspaniały wyczyn majora Segrava ma zatem wielkie szanse na przetrwanie dłuższego czasu.

M. K.



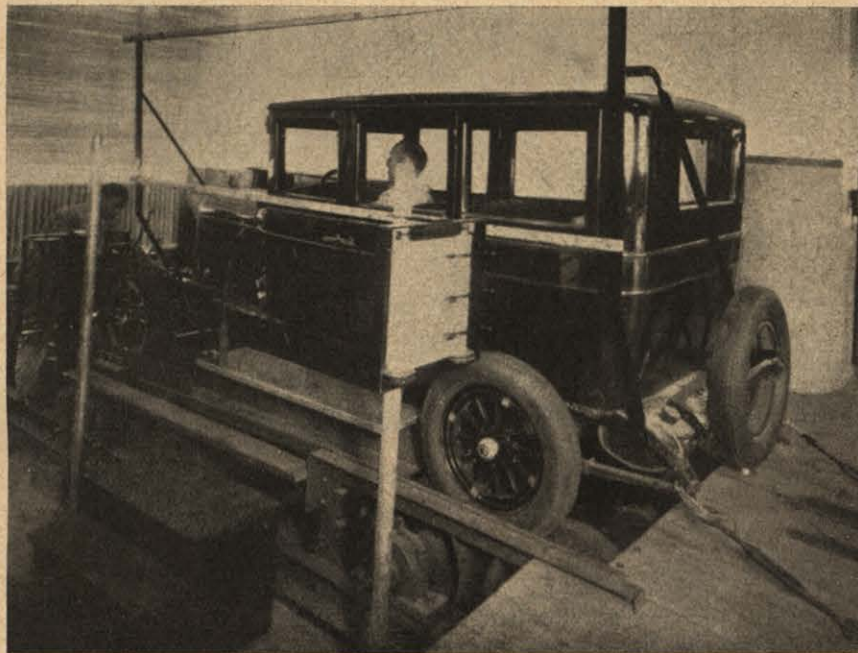
Samochód „Złota Strzala“ na którym Segrave uzyskał szybkość 372 klm./g.

PRÓBY NOWYCH MODELI W FABRYCE CHRYSLERA

Dzięki uprzejmości przedstawicielstwa otrzymaliśmy ciekawe fotografie i opisy prób, jakim jest

samochodu, a walec zaopatrzone w nieregularne garby wstrząsają samochodem. Wstrząśnienia te są

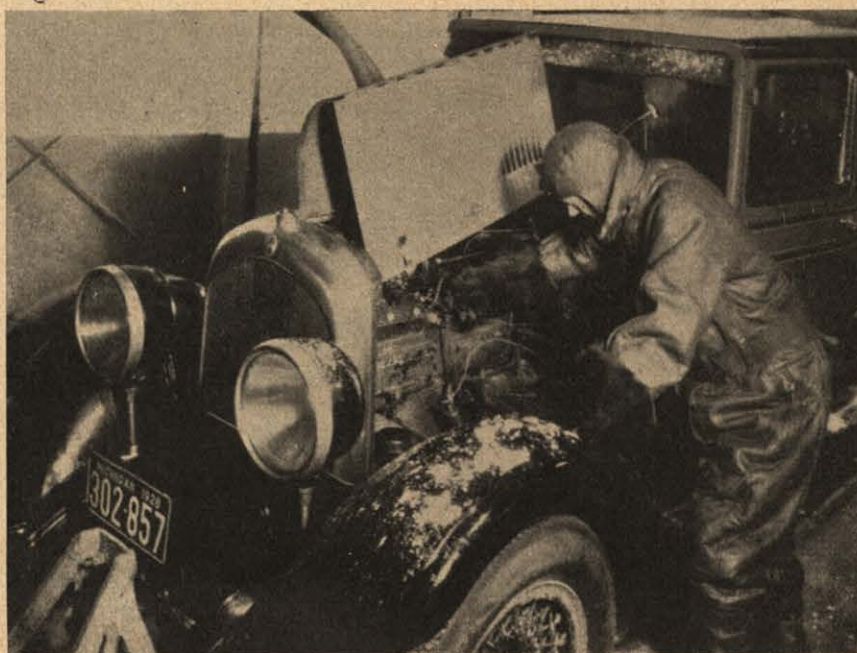
tak gwałtowne, że żywa istota nie mogłaby ich wytrzymać, to też samochód odbywa tę próbę bez obciążenia.



Próba wytrzymałości na wstrząśnienia.

poddawany w zakładach Chryslera nowy model samochodu przed rozpoczęciem fabrykacji seryjnej. Otrzymany przez nas materiał jest zbyt ciekawy, aby go nie powtórzyć chociaż w części.

Jedną z ważniejszych jest próba wytrzymałości samochodu na wstrząśnienia. Chrysler zbudował do tego celu specjalną maszynę, która w czterdziestokrotnym powiększeniu naśladuje wstrząśnienia, jakich samochód doznaje normalnie w czasie jazdy. Do próby tej samochód zostaje ustawiony na platformie, zaopatrzonej w osiem walców, które zgrupowane są po dwa w ten sposób, że każde koło samochodu spoczywa na jednej parze walców. Maszyna wprawiana jest w ruch za pomocą kół tylnych



Próba wydajności samochodu w niskiej temperaturze.

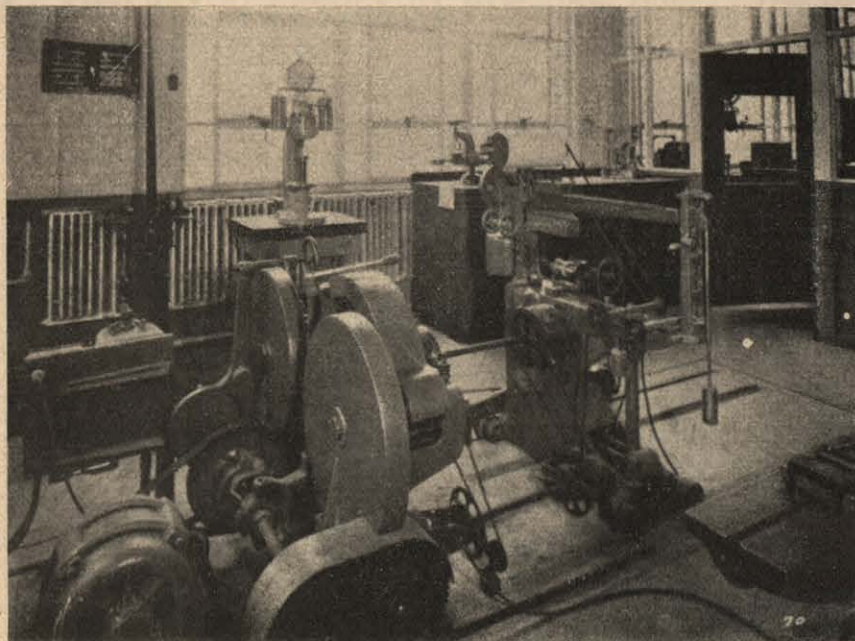


Próba silnika w niskiej temperaturze.

wanego powietrza. W pierwszej chwili, gdy po raz pierwszy słyszymy o takim pomiarze, wydaje się on nam nieracjonalny, ale po zastanowieniu się musimy przyznać, że jest to bardzo rzeczowa i celowa próba silnika. Im więcej powietrza zużywa silnik, tem więcej może spalić benzyny, a zatem tem większej mocy możemy od niego oczekiwać. Małe zużycie powietrza dowodzi, że są w silniku przeszkody, które przepływ powietrza hamują. Przeszkody te trzeba wynaleźć i usunąć. Mogą to być niewłaściwe przekroje przewodów ssących lub wydechowych, niewłaściwe grzybki zaworowe, lub nieodpowiedni rozrząd. Wyszukanie defektu wymagać może

jeszcze długiej pracy, ale sam fakt stwierdzenia tego, że silnik nie zasyssa dostatecznej ilości powietrza jest dla konstruktora bardzo ważny, bo naprowadza go na właściwą

wspomnieć o aparacie Cooper-Hewitha do wytwarzania promieni pozafioletowych. Promienie pozafioletowe są to promienie o silnem działaniu chemicznem, dzięki czemu

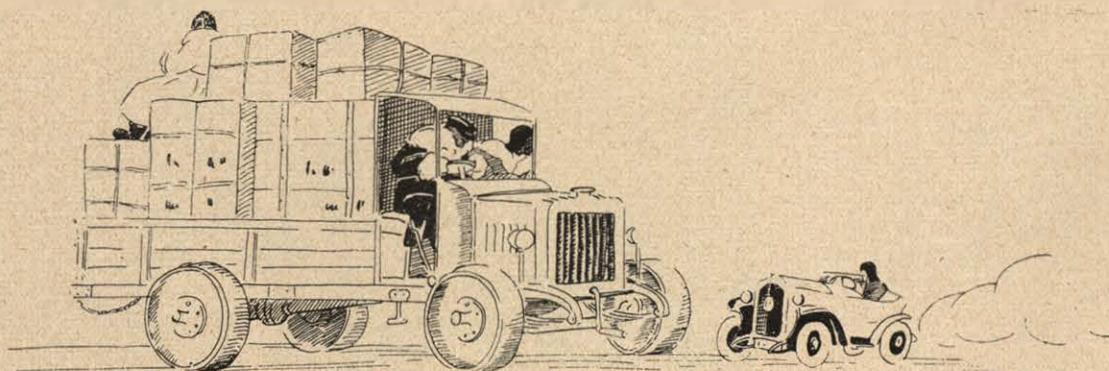


Torsiomierz, przyrząd notujący kąt skręcenia i punkt przelamania wałów.

drogę badań. W rezultacie, dążąc do maksymalnego zużycia powietrza dochodzimy do najoszczędniejszego zużycia benzyny, bo tylko w silniku, w którym napełnianie cylindrów jest prawidłowe, mamy należycie wykorzystane paliwo.

Aczkolwiek nie mówimy tu o wszystkich próbach, jakim poddawane są nowe modele w fabryce Chryslera, to jednak nie można nie

wpływają destrukcyjnie na barwniki, powodując ich tak zwane płowienie. Aparat wytwarza wymienne promienie bardziej skoncentrowane, niż te, jakie są zawarte w świetle słonecznem i dlatego barwy, które okażą się odporne na działanie promieni wytwarzanych przez aparat, dają gwarancję, że nie wypłowieją na słońcu.





REKORDY SZYBKOŚCI W STAROŻYTNYM RZYMIE

Rzym starożytny, ów mistrz niedościgniony w niełatwej sztuce powoływania do życia i utrwalania społecznych instytucji, tak doskonałych w swych przejawach, iż oparły się nawet niszczącej działalności wieków, — ów dumny Rzym prawodawczy i organizatorski, troszczył się szczerze nie tylko o sprawy ogólne mające ważną doniosłość państwową, lecz wglądał tak samo w mniej jaskrawe szczegóły życia bieżącego, kiedy okazało się, że są połączone z dobrem lub z pożytkiem społeczeństwa.

Widzimy, na przykład, że już w czasach bardzo dziś od nas odległych, władze Rzeczypospolitej rzymskiej zastanawiały się nad potrzebą prawidłowej służby środków przewozowych dla celów publicznych, i dla prywatnych zarazem, i odpowiednią organizację, z zastosowaniem posiadanych podówczas środków, urządziły, zakreślając wyraźnie różnice między celami, dla których obie odmiany tej służby przeznaczone.

I tak: z poczty państwowej, jako urzędowej, korzystać mogły tylko nieliczne jednostki piastujące wybitne stanowiska w rządach Republiki, i to wyłącznie w określonych celach służby publicznej. Korzystali z poczty również kurjerzy, czyli gońcy państwowi, odbywający podróże na zlecenie władz naczelnych.

Kiedy sprawność komunikacji, przy pomocy organizacji państwowej, została ustalona, powstały wkrótce, i rozwinęły się nie mniej pomyślnie, podobne instytucje prywatne, ponieważ okazało się iż życie ówczesne ze swymi potrzebami wtłaczało się żywiołowo w krąg korzyści wynikających dla ogółu, z podobnych urządzeń, zwłaszcza przez powstałe stąd połączenie dużych miast, oraz obsługiwanie dróg najbardziej uczęszczanych. Wkrótce zatem na głównych traktach rozległego państwa wznoszono umyślnie budynki przystaniowe, w których publiczność mogła zawsze znaleźć szybkie i łatwe środki przewozowe, ułatwiające podróż do najdalszych krańców potężnego imperjum.

Po owych przedsięwzięciach prywatnych, o których odgłosy odławną przebrzmiały, nie trudno odnaleźć i obecnie w wielu miejscowościach wyraźne

ślady żywotne, chociażby w postaci pozostałych organizacji cechowych, lub tak wiele dziś modnych związków zawodowych. Widzimy, że kierowcy wozów czterokołowych — *redarii*, jak ich podówczas zwano, — i wozów dwukołowych — *cisarii*, — niemniej jak poganiacze zwierząt jucznych, — czyli *jumentarii*, — umieli łączyć się w dobrze zorganizowane korporacje w główniejszych miastach włoskich. Zazwyczaj, jako centralę dla zawierania tranzakcji, wyznaczali odpowiedni punkt zborny przy samych bramach miast, uważając słusznie takie miejsca za najodpowiedniejsze dla dokonywania szybkiej zamiany wehikulów i koni, oraz dla przesiadania się podróżnych. — Wiemy też, że w Pompei owi *cisarii* gromadzili się stale przed bramą Stabiana, a w mieście Prevesta, z którego powstała z biegiem czasu dzisiejsza Palestrina pod Rzymem, podobnie dawniejszych niewolników utworzyli specjalną instytucję Magistracką, z odpowiednim gronem dostojników komunalnych, i z własnymi funkcjonariuszami.

W dłuższych podróżach, odbywających się pocztą państwową, można było posuwać się, wliczając czas przeznaczony na postoje, ze średnią szybkością około pięciu mil łacińskich na godzinę (5 mil łacińskich znaczy tyle, co jedna dzisiejsza mila geograficzna czyli około 7,5 km). W ciągu sześciu dni przebiegano przestrzeń z Antiochji do Konstantynopola, wynoszącą 747 mil łacińskich. Jednak przy środkach przewozowych, którymi rozporządzały przedsiębiorstwa prywatne, zwykła szybkość jazdy była znacznie skromniejsza; więcej czasu niż dla poczty państwowej zabierał przepręg koni, nadto nie zawsze można było dostać koni dla zamiany. I pora roku wywierała wpływ pośredni, zależnie od zapotrzebowania zwierząt do prac rolnych przy gospodarstwach wiejskich.

Juljusz Cezar, który z powodu znanej szybkości w podróży, zarówno jak i w ruchach strategicznych, budzi w nas dotąd podziw nieklamany, przebywał 800 mil łacińskich, od brzegów Renu do Lugdunu, w niecałe osiem dni. To znaczy jechał sto mil łacińskich

na dobę, czyli dwadzieścia mil geograficznych. Większą szybkość osiągnął w 80 r. przed nar. Chr. kurjer wysłany do miasta Amerji — dzisiejszej Amelji w prowincji Umbrii — w celu udzielenia wiadomości o zamordowaniu obywatela Sextusa Roscius. Goniec na ten cel wyznaczony, jadąc nocą na wozie dwukołowym, przebiegł w ciągu 10 godzin pięćdziesiąt sześć mil łacińskich, czyli 82 kilometry, a tylko dwa razy w ciągu swej podróży zmieniał konie.

Do rekordowych biegów można zaliczyć również podróż wysłanca rzymskich pretorjanów, niejakiego Icelosa, który wodzowi iberyjskich legionów Galbie (którego następnie obwołano cesarzem) zawiózł wiadomość o śmierci Nerona. Podróż z Rzymu do Cluni (obecnej Corunia del Conde) nad rzeką Douro, trwała niecałe siedem dni. Zwykle jechało się z Rzymu do najbliższej przystani w Ostji, a następnie morzem Śródziemnym do Tarragony, w Hiszpanji, przy sprzyjających warunkach pogody, do pięciu dni; ponieważ Icelos przybył do obozu armji rzymskiej siódmego dnia przed zachodem słońca, można obliczyć, że owe 322 mile łacińskie, ciągnące się od Tarragony do Cluni, zajęły mu nie więcej, niż 36 godzin czasu.

Szybciej jednak niż powyżej przytoczony Icelos, przyjechał inny goniec z Akwileji, z weneckiej ziemi Friuli, do Rzymu, przywoząc wiadomość o zgonie, również zamordowanego cesarza Maksymina. Rekordowiec ten, jadąc konno, przybył do stolicy czwartego dnia po wyruszeniu w drogę, to znaczy, że jechał przeciętnie po 130 do 140 mil łacińskich na dobę.

Z przytoczonych powyżej przykładów możnaby dojść do wniosku, iż starożytni Rzymianie tylko wówczas uważali za właściwe wyzyskanie najszybszej jazdy, kiedy pośpiech miał służyć szerzeniu wiadomości o czyjejs śmierci, zwłaszcza w zakresie mordów politycznych. Tak w rzeczywistości nie było, ponieważ okazuje się, że najświetniejszy rekord szybkości, o którym rzymskie kroniki zachowały wspomnienie, był spowodowany pobudkami humanitarnymi i uczuciami. Mianowicie cesarz Tyberjusz, ów krwiożerczy tyran, o którym tyle okropności kazano nam się uczyć w szkole na wykładach z historii starożytnej, dowiedziawszy się o ciężkiej chorobie młodszego brata swego, Drususa, w czasie pobytu, przy armji pod Pavią, nad rzeką Ticinum, pojechał jednym tchem do odległej krainy germańskiej, bez żadnej świty ani eskorty, a jedynie w towarzystwie znajdującego tamtejsze drogi kurjera. Ów bieg cesarski, pochłaniał, jak ówczesni zgodnie oświadczają, po 200 mil łacińskich na dobę.

Wyjątkowa szybkość podróży Tyberjusza tworzy zabawny kontrast z nie mniej wyjątkową powolnością azjatyckich posłów, którzy, wyruszywszy z Antiochji natychmiast po śmierci rzymskiego wielkorządcy, a cesarskiego bratanka Germanikusa, zdążyli przed-

stawić się temuż samemu Tyberjuszowi na urzędowej kondolencyjnej wizycie, w równe dwa lata od daty zgonu.

Będąc dość biegłym w dyplomatyce, i znając się na ówczesnych zwyczajach, łaskawy a mądry cesarz przyjął posłów bardzo uprzejmie, żadnej wymówki z powodu znacznego opóźnienia nie czyniąc. Nie umiał jednak powstrzymać się od bardzo lekkiej, delikatnej ironji, kiedy oświadczył, że i on przyłącza się szczerze do ich narodowej żałoby, wywołanej śmiercią bohaterskiego Hektora, którego Achilles zabił pod Troją... tysiąc trzysta lat wcześniej.

Kto podróżował wozami, i nocował po drodze, zużywał cztery razy więcej czasu, niż gońcy nadzwyczajni. Normalna, komfortowa podróż z Brindisi do Rzymu, nie dłuższa niż 360 mil łacińskich, zabierała około dziesięciu dni. Od portu Tarragona (w Hiszpanji) do Bilbili — obecnej Bambula, czy Bambola w prowincji Aragonji, — będącej kolebką poety Marcjale, jechało się pięć dni, jakkolwiek droga wynosiła zaledwie 224 mile.

W ciągu pięciu dni, piechur szybko nogi przebywał 136 mil drogi, od Rzymu do Kapui. Zdarzali się wszakże i zręczniejsi lub bardziej wytrzymali, zużywający nie więcej niż trzy dni na odległość Rzymu do P oznoli, wynoszącą 136 mil (łacińskich). Mając na względzie różnicę, jaką mogło spowodować korzystanie z nierównych środków komunikacyjnych, prawo rzymskie wyznaczyło pewne *minimum* czasu dla osób zamieszcowych, obowiązanych do stawienia się w określonym terminie; owe *minimum* obliczało się w ilości 20 mil na dobę.

Nie ulega wątpliwości, na mocy przytoczonych szczegółów, że *maximum* szybkości u ludów starożytnych, równa się zaledwie z *maximum* powolności w naszych czasach. Jednak, jeśli weźmiemy pod uwagę, że Cajus Ulpius Marcellus, sprawując władzę prokonsularną w Brytanji, jadał normalnie chleb wypiekany w Rzymie; że Perscy królowie, gdziekolwiek się znajdowali, pili jedynie wodę, pochodzącą z rzeki Coaspes, (innej bowiem nie uznawali); oraz, że księżniczka Berenika, córka Ptolomeusa Philadelfa, posłubiwszy Antiochusa, króla Syrii, nie używała innego płynu, jak zapewnia starogrecki historyk Polybius, prócz wody, którą ojciec przesyłał jej codziennie z rodzinnego Nilu, musimy przyznać, że i ówczesne ludy umiały organizować służbę przewozową, w sposób praktyczny a udatny, wykorzystując umiejętnie ograniczone środki, któreimi rozporządzały, budząc w bezstronnych badaczach żywy podziw i zachwyt szczerzy.

Paolo Picca.

włoskiego przełożył

Wl. Miller.

C6

NOWY MODEL



SZEŚCIO-CYLINDROWY

9/45 KM.

DOSKONAŁY

W KONSTRUKCJI

WYTWORNY

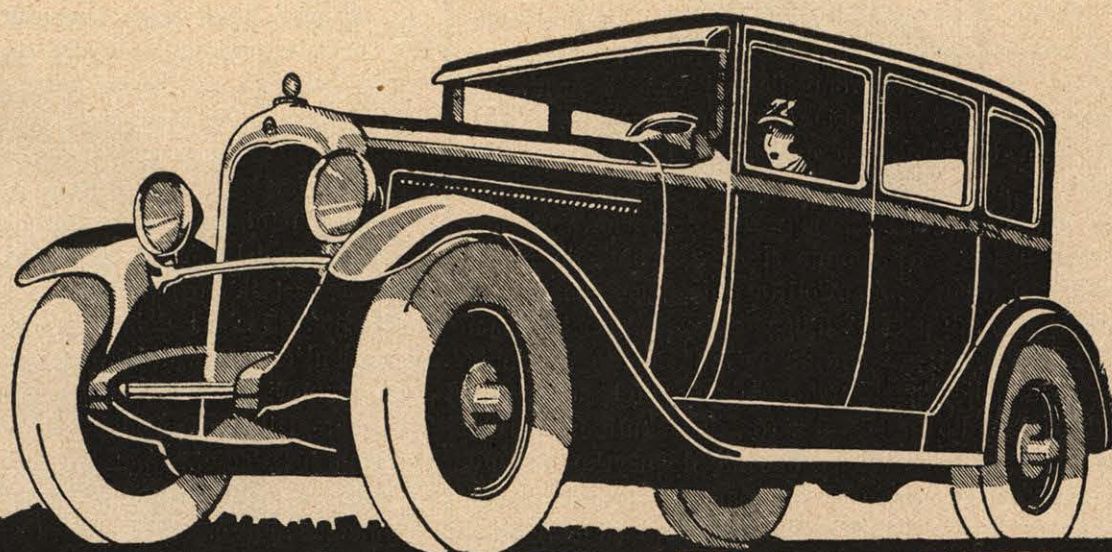
W LINJI

OSZCZĘDNY

W UŻYCIU

PRZYSTĘPNY

W CENIE



CITROËN

Kraków, ulica Wiślna 12
Łódź, ul. Piotrkowska 175
Katowice, Piłsudskiego 10
Gdańsk, Vorst. Graben 49

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO
WARSZAWA, WIERZBOWA № 6

TELEFON № 9-86

Poznań, Dąbrowskiego 7
Lwów, Pasaż Mikolascha
Bydgoszcz, Gdańska 152
Tarnów, ul. Mościckiego 4
Równe, ul. 13 Dyw. 13

WIEŚCI Z ANGLJI

Londyn, w marcu.

Dziwnie usypia dobra szosa wieczorem. Brak wstrząsnień, monotonia wykonywanych ruchów działa nasennie, szczególnie po kilku godzinach jazdy. Znam to uczucie, kiedy w błogiem ciepłe zamkniętego wozu, pod miarowy poszum motoru, na początku się ulega łatwemu procesowi myślenia (nigdy się tak dobrze nie myśli, jak przy prowadzeniu). Myśli te coraz mniej kupy się trzymają, jakaś delikatna mgiełka przesłania oczy i gdyby nie brutalne ostre światło far nadjeżdżających w przeciwnym kierunku aut, które coraz to przerywają błogostan — zasnąć przy tych warunkach jest bardzo łatwo.

Dopiero przy wielkim ruchu drogowym zjawia się paląca kwestja do rozstrzygnięcia — to te właśnie oślepiające blaski reflektorów. Zabawa w gaszenie świateł przy spotkaniu się wozów dobra jest w Polsce, gdzie ma się tą przyjemność najczęściej co parę minut. W Londynie zaś trzeba byłoby posadzić do tej zabawy specjalnego człowieka, a w pobliżu miasta, właściwie nie można byłoby zapalić wielkich latarni wcale. Nic nie pomagają wszelkiego rodzaju kolorowe szyby, przyćmione okulary, białe ostre promienie ból wprost sprawiają; szczególnie amerykańskie duże luksusowe wozy zęcają się nad biednym kierowcą. Gdy taki potwór nadjeżdża — potoki światła zupełnie dezorientują, — przed sobą absolutnie nie się nie widzi. Jedynym wyjściem z sytuacji jest zatrzymanie się lub zwolnienie biegu. To też na początku mimowoli tego drugiego sposobu się używa. Lecz gdy się ma długą drogę przed sobą, traci się cierpliwość i na olaboga wymija się te piekielne pary oczu, mniej więcej tylko czując gdzie banda szosy, a gdzie skrzydło bestji — z równym skutkiem można oczy zamknąć, bo i tak są one nie do użytku. Biedny ten cyklista, co jedzie w tym samym kierunku i nie trzyma się skraju drogi! Jedyna pociecha zdenerwowanego kierowcy jest to — że „tamtemu“ robi się tą samą przyjemność — jest to barbarzyńskie uczucie, lecz znaczną ulgę przynosi.

Wprowadzono teraz przeróżne sposoby opuszczania lub odwracania świateł, ale to kwestji nie rozstrzyga przy tym szalonym ruchu, co tu panuje. Takie opuszczone lub odwrócone światło a la longue na nic się nie przydaje, więc albo się je znów przed siebie skierowuje, albo gasi zupełnie. Trzeba przyznać, że kurtuazja drogowa jest tu na dość wysokim poziomie, bo gdy się jedzie bez dużych lamp, tylko z bocznymi, to jak długi szereg spotykanych aut — tak wszyscy swe duże światła gaszą przy spotkaniu.

— — — — —
Jest teraz parę projektów, szeroko omawianych w prasie, dotyczących dalszego rozwoju automobilizmu.

Nowa idea budowy „speedway“ — szosy do szybkiej jazdy, wyłącznie automobilowej (bez konnego i rowerowego ruchu), z Londynu do Brighton. Serce automobilisty raduje się na myśl o możliwości nie zdejmowania nogi z akceleratora przez dobrych parę godzin. Cóż kiedy wszystko co żyje nie zarażone „benzynową chorobą“ gwałtownie przeciwko tej idei protestuje. Argumentacja jest dość dziwna — chodzi im o to żeby nie ułatwiać Londynowi komunikacji z brzegiem, bo przy tych warunkach zabrudza on i uniemożliwia używanie świeżego powietrza ludziom rzeczywiście tego potrzebującym. Bo faktycznie, byle auto może przebyć te 50 mil w ciągu godziny i mieszkańcy pobrzeża, dotychczas cierpiący plagę miasta tylko w weekendy, po zbudowaniu tej drogi będą musieli cierpieć codziennie.

Drugim projektem jest tunel pod La Manche. Dopóki mowa była tylko o komunikacji kolejowej — sprawa tunelu już stała na dobrej drodze. Nawet najzaciętsi opozycjoniści, przewidujący strategiczne niebezpieczeństwo opanowania przez wroga obu wylotów tunelu — już się godzili z wywodami techników, obiecujących piekielne instalacje, za pomocą których cały tunel można będzie w ciągu paru minut zatopić.

Teraz zaś, gdy apetyty armji benzynowej sięgają tak daleko, ażeby rozszerzyć tunel na ruch samochodowy — zjawia się, jak dotąd nie do rozstrzygnięcia, kwestja wentylacji tunelu.



Budowa tunelu pod kanałem La Manche, przeznaczonego dla ruchu samochodowego napotyka na poważne trudności, głównie jeśli chodzi o wentylację. Aby uniknąć konieczności uławiania z tunelu gazów spalinywych, projektuje się przewożenie samochodów pod wodą przy pomocy platform na oznaczonych poruszanych elektrycznością. Na ilustracji widzimy projekt takiego pociągu, który poruszałby się z szybkością 80 km/g.

Obawiam się że na to aby usunąć gazy spalinowe z pięćdziesięciokilometrowego przepełnionego autami korytarza li tylko przez dwa wyloty — należałoby stworzyć taki pęd tych gazów, że cyklon morski byłby w porównaniu z tą burzą — dziecinną zabawką. Trudno znów pomyśleć o możliwości budowania wentylatorów po drodze, czyli że przez wodę.

Ciekawe jak rozstrzygną tą kwestję głowiac się nad nią powagi techniczne, lecz ma się wrażenie, że tunel taki stanie w najbliższych latach.

Ten sam wznagający się ruch samochodowy stawia na ostrzu noża kwestję hałasu ulicznego.

Przepisy o tłumikach, o jednolitości sygnałów nie dużo pomagają. Amerykanie z innej strony podchodzą do tego zagadnienia. Stwarzają automobilistę warunki, przy których używanie trąbki jest zbędne. A więc: podziemne korytarze do przechodzenia ulic, automatyczne sygnały świetlne, egzaminy na prawo jazdy, jednolity ruch motorowy i t. p.

Przy tych warunkach można wierzyć amerykańcowi twierdzącemu, że za parę lat przy samochodach nie będzie żadnych sygnałów, a wielkie naprodukowane zapasy tych przestarzałych instrumentów będą przetransportowane do.. Europy, gdzie ludzie bawią się jeszcze w konie, rowery, ręczne wózki i t. d.

Amerykanin postanowił zbudować „najlepszy w świecie samochód“ — dalejże przesadzać w każdym szczególe, imponować starszemu Europie. Już w reklamie samej czuć tą przesadę: „Najdłuższy wóz w świecie“. Ciekawym, czy cud ten potrafiłby z Nowego Świata zawinąć w Warecką lub Świętokrzyską?. „Od 3 do 220 kilometrów na godzinę na trzecim biegu“, „od 0 do 140 kilometrów na drugim biegu“, „8 cylindrów 265 koni, 5,200 obrotów na minutę, po cztery zawory w cylindrze, świetlna sygnalizacja systemu olwienia — wszystko to za 8,500 dolarów“.

Cud ten nazywa się Duesenberg, pojawił się po raz pierwszy na wystawie w New Yorku 2 grudnia zeszłego roku.

Wogóle można powiedzieć śmiało, że amerykańskie wozy skutecznie konkurują z Europejskimi o palmę pierwszeństwa w dziedzinie estetyki i wygody.

Coraz częściej widzi się przyczesne dwukołowe „camping sets“ — składane umeblowane namioty, z naczyniami kuchennymi, siedzenia przerabiane na łóżka, składane kołyski, instalacje radiowe — ogólna tendencja do zastąpienia mieszkania przez auto. Jest to objaw wielkomięjski, gdzie posiadacz auta z powodu wielkich przestrzeni — pół życia w niem spędza.

●gromnie ważną i dotychczas nieuregulowaną w Anglii jest kwestja „parking places“ — to znaczy miejsce gdzie można w mieście pozostawić samochód na czas

SAMOCCHODY CIĘŻAROWE AUTOBUSY PODWOZIA AUTOBUSOWE

NAJSTARSZA
FABRYKA
SAMOCCHODÓW
CIĘŻAROWYCH



HERMAN MEYER

WARSZAWA

UL. TRAUGUTTA 2. Tel. 71-84.

ODDZIAŁY WŁASNE:

Lwów, ulica Piłsudskiego Nr. 11.

Gdańsk, Elizabethwall 9.

Katowice, ulica Powstańców 5.

PRZEDSTAWICIELI I AGENCI:

Kraków, „Mahag“, ulica Radziwiłłowska Nr. 23.

Poznań, „A. Hapke“, ulica Fredry Nr. 12.

Radom, „Automotor“, ulica Żeromskiego Nr. 48.

Łódź, „E. Tesche“ ulica Piotrkowska Nr. 175.

Kielce, „S. Przygodzki“ ulica Duża Nr. 24.

dłuższy. Przy chodniku może samochód w Londynie stać dwadzieścia minut, w Birmingham pięć minut — co miasto, to inne przepisy. Oprócz tego w Londynie istnieją na bocznych ulicach i na placach stoiska dla aut prywatnych, jednak korzystać z nich można tylko w przeciągu dwóch godzin, wobec czego, zasadniczo, nie można zostawiać samochodu idąc do teatru, gdyż to zazwyczaj trwa dłużej. Z tym przepisem załatwiają się tak jak z maksymalną dwudziestomilową szybkością — nie wykonują go, przypuszczając że nikt czasu sprawdzać z zegarkiem w rękę nie będzie.

Jest sporo garażów, nawet bardzo dużych, mieszczących po parę tysięcy aut, lecz to w śródmieściu kosztuje pół korony, (pięć złotych.). Czyli że traktuje się sprawę od wypadku do wypadku i, wyjeżdżając na jakieś widowisko, nigdy nie jest się pewnym punktualności — czasami poszukiwanie „parking place“ zajmuje dobre pół godziny.

Znalazła się grupa przedsiębiorców, która do spółki z miastem ma budować olbrzymie garaże podziemne w głównych punktach stolicy z minimalną opłatą za postój. Staną takie pałace podziemne pod Leicester i Trafalgar Square. Picadilly i Oxford Circus są tak podkopane skomplikowanym kretowiskiem kolei podziemnych, że budowy takie musiałaby być za głęboko.

Za rok 1928 z podatku automobilowego wpłynęło 25 i pół miljonów funtów szterlingów, (czyli jeden i ćwierć miljarda złotych — prawie połowa naszego budżetu państwowego). Wszystkich tych sum nie zdolano zużytkować na drogi, nawet przy tak szczodrej gospodarce jak tutejsza. Rzeczywiście że niema co się dziwić nowym projektom pokrywania nawierzchni szosy gutaperką, (próbna droga ma być skonstruowana jeszcze w tym roku).

Powstał z tego powodu gwałt, ludzie przekonali się, że podatek funta od siły jest za duży, a ponadto niesprawiedliwy. Wyobraźmy sobie przykład: obywatel niezamożny kupuje sobie gdzieś na licytacji za dwadzieścia pięć funtów stare amerykańskie trzydziestokonne pudło (przykład zupełnie realny), jednocześnie ktoś zamożny nabywa luksusowego piętnastokonnego Lea Francis za... 600 funtów. Pierwszy ugina się pod ciężarem 60 funtowego podatku rocznego, który w dwójnasób przewyższa cenę samochodu (30 funtów podatek i 30 funtów asekuracja, niezamożny człowiek nie może się nie asekurować). Drugi zaś śpiewając płaci swoje 30 funtów rocznie (15 podatku i 15 asekuracji), co stanowi tylko jedną dwudziestą część ceny samochodu — oczywiście brak logiki organizacyjnej.

Jeszcze jeden przykład: businessman swoim 7 konnym Austinem odbywa wszystkie podróże, jeździ cały dzień po mieście, właściwie mieszka w samochodzie —

w rezultacie przejeżdża 15—20.000 mil rocznie. To jest niemal jego warsztat pracy, jednak płaci podatku i asekuracji 14 funtów. Ktoś inny posiada silny starej daty samochód, powiedzmy 30 konny, nie jeździ nim prawie wcale, prócz spacerów robi nim 1—2.000 mil rocznie i za to spada na niego obowiązek płacenia 60 funtów rocznie.

Dla uniknięcia tych dziwolażów logicznych proponowany jest teraz bardzo dowcipny i sprawiedliwy podatek od skonsumowanej benzyny. Im więcej się ma korzyści z samochodu tem więcej się spala benzyny — prosty i łatwo ściągalny podatek — wystarczy dodać do ceny paliwa 1—2 penty.

Za rok ubiegły wydano 1,758,000 numerów samochodowych i 2,527,000 praw jazdy — przekonywujące cyfry jak na Europę.

Byłem parę dni temu w Paryżu i mimowoli przyszło mi na myśl porównanie jazdy samochodowej w tych dwu tak nieodległych od siebie wielkich stolicach jak Paryż i Londyn.

To dziwne, że stopień kultury, położenie geograficzne warunki etnograficzne, klimat i temu podobne czynniki wcale nie usprawiedliwiają tej ogromnej różnicy temperamentu, jaką się obserwuje pomiędzy Anglikiem a Francuzem. A że jednym z objawów temperamentu jest sposób jazdy — stąd pobieżne nawet obserwacje zdumiewają. W Londynie niema się wrażenia nerwowego pośpiechu w ruchu ulicznym, chociaż tutejsi flegmatycy wszędzie na czas zdążą, są bardzo punktualni. Odległości są mniejwięcej jednakowe, może nawet Londyn jest więcej rozrzucony niż Paryż. Francuski szofer wszędzie się przesadnie spieszy, nie przyznaje niemal prawa egzystencji innemu kierowcy, zachowuje się w swej jeździe agresywnie, pakuje się z rozpędu w tak ciasne przesmyki, że się od nieprzyzwyczajenia truchleje.

A cóż dopiero jak się widzi jakiś karambol. Trudno sobie wyobrazić wysokość napięcia i piorunową siłę rozładowań niezadowolonych Francuzów. Błyskawice i grzmoty mogą pozazdrościć mocy, krzyżującej się, wcale nie ugrzecznionej argumentacji osób zainteresowanych w mimowolnym spotkaniu.

Wyrazem krańcowej demokracji jest wzajemne traktowanie się „per ty“ kierowców wszelkiego temperamentu. Obszarpaniec szofer z trudem zarabiający na swój codzienny aperitif bez ceremonii „tyka“ egzotycznego królewskiej krwi księcia, tylko dlatego że ten wypadkowo znalazł się przy kierownicy swojej równie egzotycznej ośmio cylindrowej Isotta Fraschini.

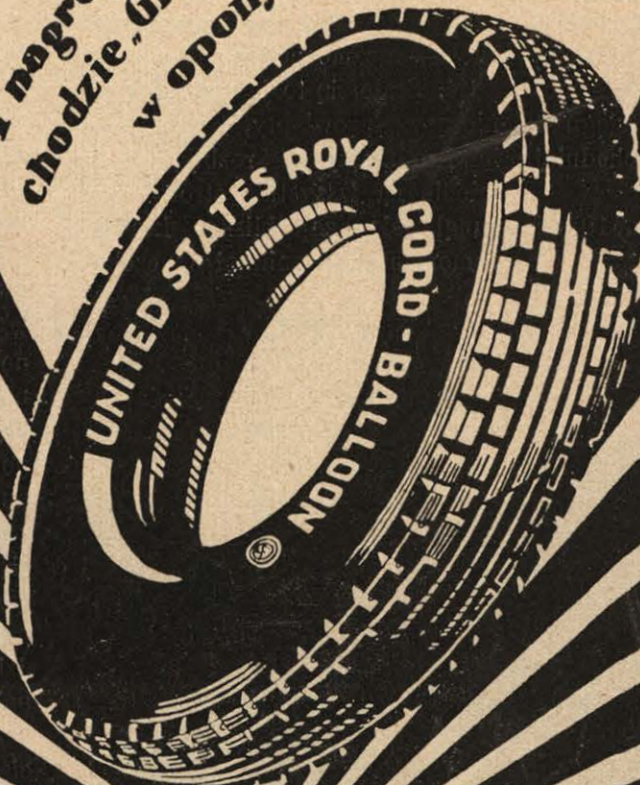
Anglika ratuje od tej przesady i temperamentu osobliwość jego mowy, pozwalająca mu jednakowo „per you“ traktować i swego psa i swego króla.

Witold Hulanicki.

Znów ...

zwycięstwo ROYAL CORD

W tegorocznym Zjeździe Gwiazdzistym
do Monte Carlo
I nagrodę otrzymał Dr. Van-Ejck na samo-
chodzie „GRAHAM PAIGE”, zaopatrzonym
w opony Royal Cord.



Wylacne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk „OPONA” Sp. z ogr. odp., Warszawa, Mazowiecka 11, Telefon 135-84.

NIEZWYKŁY WYCZYN NOWEGO FORDA W ANGLJI

Ruchliwa reprezentacja samochodów Forda w Warszawie, firma „Auto-Traktor“, przesłała nam interesujący opis karkołomnego wyczynu, dokonanego w Anglii na samochodzie Ford nowego typu A. Opis ten niewątpliwie zainteresuje naszych Czytelników.

W małym miasteczku Ford William w sercu łańcucha gór Western Highlands zebrali się przedstawiciele prawie wszystkich wybitniejszych pism, poruszeni wiadomością, że nowy Ford wyrusza na podbój najwyższej w Wielkiej Brytanji góry — Ben Nevis i że czynu tego postanowił dokonać w ciągu *jednego dnia*.

Pamiętać należy, że poprzednio góra ta tylko raz została wzięta, mianowicie 17 lat temu przez samochód Ford model „T“, w ciągu 4 dni i to z łatwiejszej wschodniej strony.

Maszyna ruszyła o godz. 10 m. 30.

Od pierwszej chwili dały się zauważyć niebywale trudności terenu. Z powodu tygodniowych deszczów, trasa była rozmiękła, tak iż pierwszy jej odcinek stanowił istne bagno. Wydawało się niepodobieństwem, aby samochód mógł je przebrnąć. Jedyna tylko osoba, nie straciła wiary w zwycięstwo, a był nią p. Henry Aleksander, prowadzący samochód, typowy Szkot, mały, zawzięty, zdecydowany na wszystko. Kierował on samochodem w sposób mistrzowski. Wóz zagłębiał się w błoto, podskakiwał, chwiał się, ani na chwilę jednak nie wymknął się z pod kontroli kierowcy. Śmierć ozyhała zewsząd, jeden nierozważny ruch — a samochód runąłby w przepaść. Stało się to jasnym, gdy koń, niosący prowianty, wystraszony hukiem maszyny, rozbijającej kamienie na wszystkie strony, przysunął się za blisko krawędzi i momentalnie zniknął w czeluści.

Obsunięcie się kół było nieuniknione i można było mu zaradzić tylko w jeden sposób. Chętne ręce uniosły przód maszyny i przeniosły na pewniejszy teren, poczem znów dało się słyszeć głębokie chrapliwe warczenie maszyny i znów kilkadziesiąt metrów zostało w tyle, zanim podobny postój stał się koniecznym. Ani razu jednak maszyna nie utknęła. Aczkolwiek postępy chwilami zdawały się mikroskopijne, choć iskry szły z łańcuchów tylnych kół przy tarczu o kamienistą powierzchnię trasy, a koła od czasu do czasu obracały się nie trzymając się terenu — co powodowało podwójną, a nawet potrójną ilość obrotów silnika, niż potrzeba w zwykłych warunkach, ani razu motor nie okazał śladów przegrzania, a moc jego pozostała niezmienna. Gra motoru była stale ta sama; głęboka, mocna, równa.

Droga prosi się o opis. Zaściera ją wielkie kamienie czyhające wśród bagna, skały obfitują w groźne występy, kręte wiraże bez możliwości cofnięcia maszyny, gdzie za każdym razem samochód trzeba podnosić, ze wszystkich stron wynurzają się złomy skalne, groźące zepchnięciem w przepaść. Samochód jednak, jakby na przekór prawom ciężenia zdobywa sobie piędź po piędzi. Wreszcie po dwóch godzinach jazdy widać schronisko na połowie skłonu góry.

Jeszcze kilkaset stóp do przebycia, a chociaż żaden artomobilista przy zdrowych zmysłach nie pokusiłby się o wzięcie tego odcinka, wydaje on się łatwy w porównaniu z drogą przebytą. Chwilowy postój i posiłek. Jeden z uczestników kładzie rękę na chłodnicy i nie zdejmuje jej w ciągu pięciu minut, tak chłodny jest silnik mimo szalonej pracy.



Na skraju przepaści.



Droga na szczył góry wiódła łożyskiem potoku.

Po chwili maszyna znów puszczo-
na jest w ruch. Obecnie trasa jest
nieco suchsza, zato wyboi coraz
więcej. Wielkie wyżłobienie w śli-
skim kamieniem podłożu, w które

wóz coraz to wpada. Niezliczone
wiraże, o minimalnym skęćie.
Ford biegnie dalej, przeskakując
z kamienia na kamień tuż nad kra-
wędią przepaści — coraz to koła

wirują w powietrzu, aż szarpnięćie
sprzęgła wyprowadza maszynę na
pewniejszy teren występu skalnego.

Tuż, tuż przy wierzchołku góry,
kiedy widać upragniony cel nastę-
puje katastrofa. Z początku wyda-
wała się nie do naprawienia.
W swej piekielnej jeździe wóz
obsunął się z jednego kamienia,
zaś pochwa tylnej osi uderzyła
o drugi. Następuje szybka narada.
Pan Aleksander nie chce ustąpić,
nie da się pobić. Wierzchołek jest
tak blisko, musi go zdobyć. Posyła
kilku ludzi do schroniska w poło-
wie skłonu, gdzie poprzedniego dnia
zatrzymał się inny Ford, który do-
brnął aż do tego miejsca.

Natychmiast tylna oś zostaje
zdjęta i przy pomocy koni wcią-
gnięta na górę. Tam, zostaje go-
rączkowo zamontowana na miejsce
uszkodzonej, podczas gdy słońce
skłania się ku zachodowi. Przv
gromkich okrzykach ociekający po-
tem kierowca znów zasiada przy
sterze i w promieniach zachodzą-
cego słońca tryumfalnie bierze te
ostatnie kilka metrów, które stano-
wiły o zwycięstwie lub porażce.

FUZJA GENERAL MOTORS Co. Z FIRMAŃ OPEL

Alfred P. Sloan, jr., Prezes General Motors Corporation, oświadczył oficjalnie dn. 18 b. m. w Berlinie o dokonanej fuzji pomiędzy General Motors Corporation, a firmą Opel m. in., co następuje:

General Motors Corporation nabyło znaczną część akcji firmy „Adam Opel Co.“ w Rüsselheimie, Niemcy, za sumę około 30 milionów dolarów.

Firma Opel zajmuje dominujące stanowisko w niemieckim przemyśle samochodowym, gdyż produkuje 45% samochodów ogólnej produkcji samochodowej Niemiec. Fabryki samochodowe Opel posiadają zupełnie nowoczesne urządzenia i nie ustępują w niczem amerykańskiemu fabrykom General Motors.

Firma Opel będzie prowadzona

nadal przez obecny zarząd, jako samodzielne przedsiębiorstwo. General Motors zapewniło firmie Opel pomoc fachową, finansową i kierowniczą.

Chociaż obrót przedsiębiorstw zamorskich General Motors wyniósł w roku 1928 około 300 milionów dolarów, to jednak istnieją jeszcze duże możliwości na rynku światowym

korzystnego ulokowania kapitałów. Połączenie się z firmą Opel stwarza dla General Motors możliwości szybszej ekspansji. Dodając do swych marek samochody o konstrukcji przystosowanej do specjalnych warunków europejskich, General Motors wzmacnia swe stanowisko tak w Ameryce jak i zagranicą.

6-cio CYLINDROWY CHEVROLET

Nowy sześciocyldrowy Chevrolet został oficjalnie i uroczystie wprowadzony na rynek polski.

Nowy wóz zawiera bardzo wiele ciekawych szczegółów pod względem konstrukcyjnym. Pierwsze zapoznanie się z nim robi bardzo dodatnie wrażenie. Uderza przedewszystkiem prostota, która jest najwidoczniej osiągnięta przez bardzo dokładne opracowanie wszystkich detali przed masową produkcją.

W chwili otwarcia wystawy Chevroletów numer niniejszy był już w druku, musimy się przeto ograniczyć do krótkiej wzmianki i mamy nadzieję, że przy uprzejmej pomocy pana Bobrowskiego, Szefa Wydziału Obsługi General Motors w Polsce, będziemy mogli podać w najbliższym numerze dokładny opis tego nowego wozu.



DALSZE UDOSKONALENIA STUDEBAKER 'A.

Studebaker wprowadza obecnie na rynek dwa modele samochodów najwyższej klasy: Ośmiocylindrowy President o sile 115 K.M. i zupełnie nowy ośmiocylindrowy model Commander o sile 80 K.M.

Żaden z istniejących dotąd modeli samochodów nie może się poszczycić doborę tak wysokich wartości technicznych, jakimi są ośmiocylindrowe silniki Studebaker'a: rama dwustopniowa, podwójna karburacja, samoczynnie kontrolowany dławik, nierozpryskujące się szkło szyby przedniej, możliwość dostosowania siedzenia, pedałów i niezwykle wygodnej kierownicy do indywidualnych warunków kierowcy, kulkowe zawieszenie resorów, hydrauliczne amortyzatory.

Studebaker posiada 11 rekordów świata, 22 rekordy międzynarodowe i WSZYSTKIE rekordy urzędowe amerykańskie dla wozów seryjnych. Świetne samochody, które zdobyły te wszystkie wawrzyny, zostały obecnie jeszcze ulepszone.

Studebaker buduje cztery typy samochodów: President, Commander, Director i Erskine. Każdy z tych samochodów jest szampionem w swej klasie.

Części zapasowe stale na składzie.

Generalne Przedstawicielstwa w Polsce:
 „STUDERS” Sp. z ogr. odp., Warszawa, ul. Fredry 4. Tel. 238-00 i 242-00.
 MAX FISCHER & CO, Łódź, ul. Piotrkowska 177. Tel. 461. POZNAŃSKI AUTO-
 SKŁAD, Poznań, ul. 27-go Grudnia 15. Tel. 39-09. JÓZEF KOZŁOWSKI, Lwów,
 Biuro Hotel George'a. Tel. 6-10. „AUTO-TRADE” Sp. z ogr. odp. Kraków, Plac
 Szczepański 1. Tel. 4275. CARL REICHMANN, Katowice, ul. Stawowa 5. Tel. 253.
 „DAKLA” G. m. b. H., W. M. Gdańsk, Kohlenmarkt 32. Tel. 28384. „DAKLA”
 Tczew, Kościuszki 15. MICHAŁ KURLANDSKI, Równe, ul. 3-go Maja. Tel. 50.
 M. REMBIELIŃSKI, Włocławek.
 Składnica dla Przedstawicieli w Polsce: AUTO TRADING CORPORATION A-G.
 GDANSK, Hopfengasse 74. Adres Telegr.: AUTRA, GDANSK.
 SAMOCHODY — AUTO BUSY — CIĘŻARÓWKI — CZĘŚCI ZAPASOWE.



STUDEBAKER



Posiedzenie Międzyklubowej Komisji Automobilowej.

Przy udziale 30 delegatów odbyło się w dniu 24 marca w lokalu Łódzkiego Automobil-Klubu pierwsze posiedzenie Międzyklubowej Komisji Automobilowej. Posiedzenie to stanie się pamiętnym wypadkiem w rozwoju polskiego automobilizmu, gdyż uchwalono na niem regulamin Międzyklubowej Komisji Automobilowej, która aczkolwiek istniała i zjeżdżała się parokrotnie na obrady (pod nazwą Międzyklubowego Wydziału Sportowego) jednakże bez regulaminu, oznaczającego jej ustrój i kompetencje, nie mogła być uważana za instytucję stałą. Regulamin Międzyklubowej Komisji Automobilowej podajemy w części oficjalnej niniejszego numeru.

Poza uchwaleniem regulaminu, pierwsze posiedzenie M. K. Aut. poświęcone zostało na omówienie szczegółów imprez, które zorganizowane będą w cią-

gu tegorocznego sezonu. W szczególności zwrócono uwagę na sprawę bezpieczeństwa na wyścigach, która dotychczas u nas bardzo szwankowała. Przyjęte zostały warunki bezpieczeństwa dla krótkodystansowych wyścigów płaskich i górskich, podane przez Automobilklub Polski. Ponadto zajmowano się sprawami turystyki, sprawą udziału Klubów w Powszechnej Wystawie Krajowej, oraz projektem nowej taryfy celnej.

Dzięki gościnności i znakomitej organizacji Łódzkiego Automobil-Klubu, który jako gospodarz potrafił stworzyć dla uczestników posiedzenia niezmiernie miłe warunki, sprzyjające rzeczowej pracy, wszystkie punkty porządku dziennego, pomimo wielu kwestyj wywołujących ożywioną dyskusję, załatwiono ku ogólnemu zadowoleniu.



Delegaci polskich Klubów automobilowych, zebrani na pierwszym posiedzeniu Międzyklubowej Komisji Automobilowej, w dniu 24 marca, w lokalu Łódzkiego Automobil-Klubu.

„VESTA“ BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU ZAŁOŻONY W ROKU 1873

ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta“ jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w r. 1927 zebrał przeszło 13.700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych; ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 20; Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 26; Krakowie, Staszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu „Vesta“ Bank, Ratajezka 7; Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Światu; Gdańsku, Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

KRONIKA SPORTOWA

Zjazd gwiazdzisty motocyklistów do Berlina. Na dzień 17 lutego wyznaczony został przez Niemiecki Związek Motocyklowy międzynarodowy Zjazd Gwiazdzisty do Berlina, w którym udział wzięło 370 współzawodników. Największy dystans przebył Jöhler na motocyklu Harley Davidson, przybывая z Bâle w Szwajcarii, odległego o 915 klm. W zjeździe tym miało wziąć udział kilku motocyklistów z Łodzi, jednak wielkie śniegi i mrozy zamiar ten udaremniły.

Wścigi na jeziorze Gjersjoen. Doroczne wścigi na lodzie jeziora Gjersjoen zorganizowane zostały przez Królewski Automobilklub Norwegji w dniu 17 lutego. Pomimo 15-stopniowego mrozu zebrało się około 5 tysięcy widzów. W biegach samochodów, najlepszy czas uzyskał Isberg na wścigowym wozie Bugatti, bijąc rekord konkursu z szybkością 125 klm./g. W klasie motocykli rekord został również pobity przez Skeppstedta na maszynie F. N. z szybkością 127 klm./g.

Raid damski Paryż — Saint Raphaël. Między 20 a 24 lutego odbył się kobiecy raid samochodowy na trasie Paryż — Vichy — Lyon — Avignon — Miramas — La Ciotat — Hyères — Saint Raphaël. długości 1087 klm. Startowało 20 współzawodniczek, z których do celu przybyło

16, w czym 12 bez punktów karnych. Na podstawie punktów dodatnich, uzyskanych w pięciokilometrowej próbie szybkości w autodromie Miramas oraz w dwukilometrowym wścigu górskim, pierwsze miejsce przyznano pani Lietard na samochodzie Salmson. Dalsze miejsca zajęły pp: Schell na sam. Talbot, Vivier na sam. Citroën, Heu na sam. Citroën i Lang na sam. Rosengart.

Nagroda Soubitez. W nocy z 9 na 10 marca odbył się na szosach pod Paryżem raid motocyklowy, w którym głównie chodziło o wypróbowanie aparatów oświetleniowych. Dystans wynosił 205 klm. Startowało 62 motocyklistów, z których do celu doszło tylko 32. Pierwsze miejsce w klasyfikacji zajął znany jeździec Dumoulin na motocyklu Gillet, który dostał tylko jeden punkt karny. Drugim był O'Feeny na motocyklu Maginat, Debon z trzema punktami karnymi.

Raid motocyklowy Bordeaux — Nicea. Między 12 i 15 marca odbył się raid motocyklowy na trasie Bordeaux — Narbonne — Grenoble — Nicea. długości 1199 klm. Startowało 40 współzawodników, z których do celu doszło 36. Bez punktów karnych ukończyły raid następujące marki: Monet Goyon, Terrot, Favor, San Sou Pap. Dollar, Lucifer, Stella.

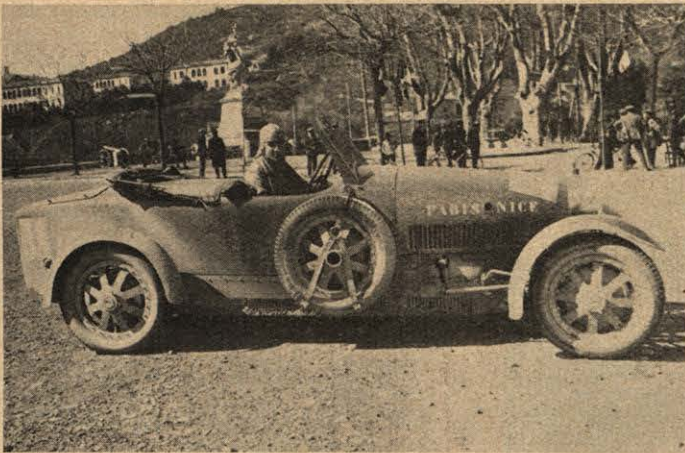
Propulcycle, Velocette, Rovin, Motosacche, Peugeot, Ravat, Rhonyx, Gnome Rhone, Durandal, Austral, Triumph.

Raid Paryż — Nicea, który otwiera co roku sezon raidów i turystyki samochodowej odbył się między 11 i 17 marca przy udziale 30 samochodów, prowadzonych przez najwybitniejszych kierowców. Trasa raidu, długości 933 klm. prowadziła w czterech etapach dziennych z Paryża przez Vichy, Lyon i Grenoble do Nicei, gdzie odbył się szereg imprez, mających za zadanie wypróbować rozmaite zalety konkurujących wozów, jak akcelerację, elastyczność silnika, sprawność hamulców, zwrotność etc. Ponadto pod Grenoble zorganizowano wścig płaski na dystansie trzech kilometrów, w którym najlepszy czas dnia, 1 m. 10 s. uzyskała pani Painsavoine na samochodzie Bugatti, rozwijając szybkość 154 klm./g. Drugi czas, 1 m. 15 s., wykazał Brisson na samochodzie Stutz z szybkością 144 klm./g.

W ostatecznej klasyfikacji pierwsze miejsce zdobył Chauchat de Benneville na samochodzie Delage. Drugim był Vasselie na samochodzie Hotchkiss a trzecim Ledur na samochodzie Salmson. W poszczególnych kategoriach klasyfikacja wypadła następująco:



Obrazki z raidu damskiego Paryż — Saint Raphaël. Na lewo: triumfalorka raidu, pani Lietard na samochodzie Salmson. Pośrodku: ostatnie przygotowania przed startem. Na prawo: start drugiego etapu.



Kat. 750 ccm.: 1. Vinatier (Rosengart),
2. Veniel (Rosengart).

Kat. 1100 ccm.: 1. Lepage (Rally), 2.
Givaudan (Rally), 3. D'Overshie (Fiat).

Kat. 1500 ccm.: 1. Rigal (Alfa Romeo).

Kat. 3000 ccm.: 1. Pani Paindavoine
(Bugatti), 2. Malaret (Bugatti). 3. Chau-
chat de Benneville (Delage).

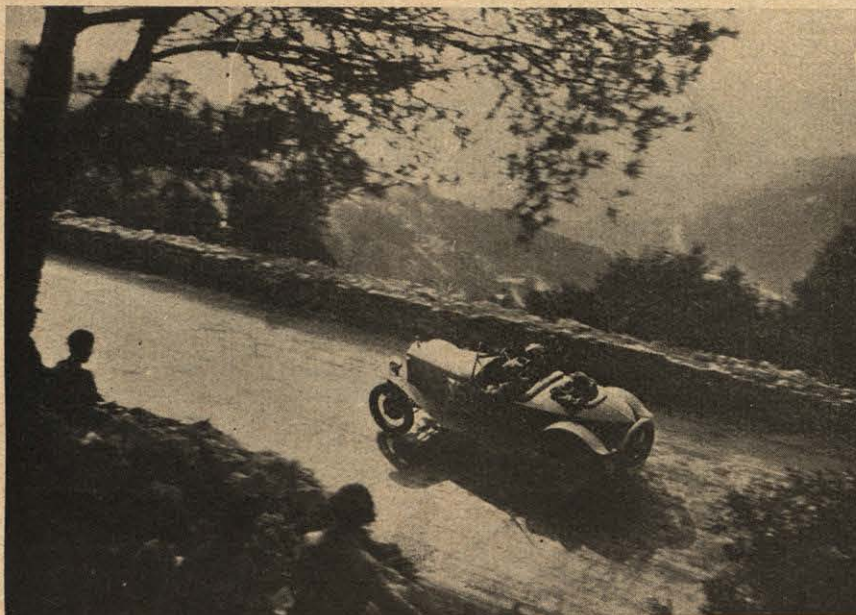
Kat. 5000 ccm.: 1. Vasselle (Hotchkiss),
2. Brisson (Stutz).

Kat. 8000 ccm.: 1. Roberts (Graham
Paige.)

Autocary: 1. Lamberjack (Saurer).

Jak widzimy z powyższych rezulta-
tów klasyfikacja ogólna raidu nie zga-
dza się z klasyfikacją w poszczególnych
kategorjach. Chauchat de Benneville,
zwycięzca w ogólnej klasyfikacji, zajął
w swej kategorii dopiero trzecie miejsce,
a pierwsza w tej kategorii pani Painda-
voine ma w ogólnej klasyfikacji miejsce
ostatnie. Przeczy to na pozór zdrowemu
rozsądkowi, gdyż zwykle zwycięzca w
ogólnej klasyfikacji ma zarazem pierwsze
miejsce w swej kategorii. W raidzie Pa-
ryż — Nicea wyjątkowo tak się nie sta-
ło, gdyż klasyfikacja ogólna ustaloną zo-
stała na innych podstawach niż klasyfi-
kacja w kategorjach.

Do klasyfikacji raidu wchodził rów-
nież jako współczynnik rezultat gór-
skiego wyścigu na wzniesieniu La Tur-
bie, który to wyścig odbył się w niedzielę
17 marca i był dostępnym nie tylko dla
uczestników raidu ale i dla postronnych
kierowców oraz dla motocyklistów. Dy-
stans tego wyścigu wynosił 6300 me-



*Raid Paryż — Nicea. U góry na lewo:
pani Paindavoine na samochodzie Bugatti.
U góry na prawo: autobus Saurer na
drodze do Nicei. Pośrodku: Brisson na
samochodzie Stutz i Bulla na samocho-
dzie Oakland. U dołu: Chauchat de Ben-
neville na samochodzie Delage, zwycięzca
w ogólnej klasyfikacji, podczas wyścigu
na wzniesieniu La Turbie.*



Raid Paryż — Nicea. Mougin na samochodzie Hotchkiss.

trów dla samochodów i 8000 metrów dla motocykli.

Z pośród uczestników raidu Paryż — Nicea najlepszy rezultat na wzniesieniu Turbie uzyskał Rigal na samochodzie Alfa Romeo, osiągając czas 5 m. 20,6 s. Z pomiędzy zaś zawodników postronnych najlepszy czas dnia, 4 m. 09,8 s., wykazał znakomity kierowca austriacki Hans Stuck na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Austro Daimler, bijąc rekord wzniesienia z szybkością 91 km./g. W klasie motocykli Oilter na maszynie Motosacoche pobił również rekord w czasie 5 m. 49,6 s. Szczegółowe rezultaty wyścigu przedstawiają się następująco:

Motocykle 175 ccm.: 1. Sourdrot (Monet Goyon) 6 m. 48 s., rekord kategorii; 2. Hommaire (Monet Goyon) 7 m. 01 s.

Motocykle 250 ccm.: 1. Gaussorgues (Monet Goyon) 6 m. 32,4 s. rekord kategorii; 2. Perrotin (Terrot) 6 m. 42,6 s.

Motocykle 350 ccm.: 1. Gaussorgues (Monet Goyon) 6 m. 11,4 s. rekord kategorii; 2. Onda (F. N.) 6 m. 17,6 s.

Motocykle 500 ccm.: 1. Oilter (Motosacoche) 5 m. 49,6 s., ogólny rekord motocyklowy; 2. Durand (Terrot) 6 m. 28,6 s.

Motocykle 750 ccm.: 1. Ducluzeau (Motosacoche) 7 m. 52,4 s.

Motocykle 350 ccm. z wózkami: 1. Hommaire (Monet Goyon) 7 m. 03,8 s., rekord kategorii.

Motocykle 600 ccm. z wózkami: 1. Rolly (Motosacoche) 7 m. 04,8 s., rekord kategorii.

Samochody 750 ccm.: 1. Rey (Peugeot) 6 m. 02,8 s., 2. Vinatier (Rosengart) 6 m. 06,6 s.

Samochody 1100 ccm.: 1. Roux (Salmson) 4 m. 35,8 s.; 2. de Jancy (Amilcar) 4 m. 40,2 s.

Samochody 1500 ccm.: 1. Dreyfus (Bugatti) 4 m. 20,2 s., poprzedni rekord konkursu wyrównany; 2. Foc (Bugatti) 4 m. 56,2 s.

Samochody 2000 ccm.: 1. Divo (Bugatti) 4 m. 32,4 s.

Samochody 3000 ccm.: 1. Friederich (Bugatti) 4 m. 47,6 s.

Samochody 5000 ccm.: 1. Stuck (Austro Daimler) 4 m. 09,8 s., ogólny rekord konkursu.

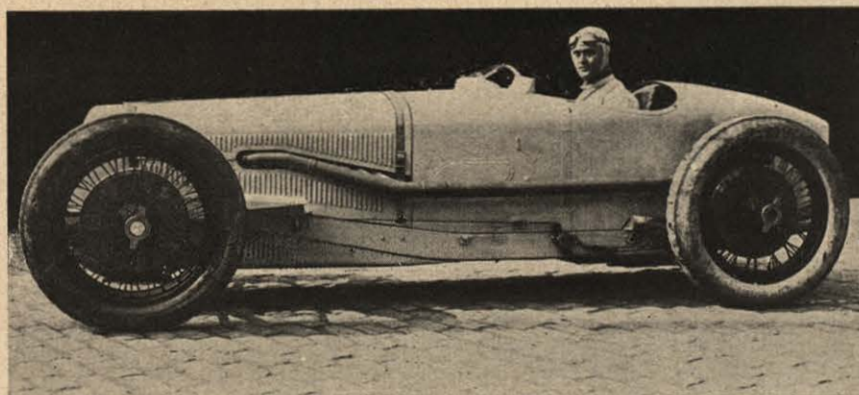
Wyścig kilometrowy w Genewie. Z okazji wystawy samochodowej w Genewie odbył się w dniu 17 marca doroczny wyścig kilometrowy, tym razem ze startem z miejsca. Zainteresowanie wy-

ścigiem było dosyć słabe. Najlepszy czas dnia, 30,6 s., wykazał Morel na samochodzie wyścigowym Amilcar, rozwijając szybkość 117,6 km./g. W klasie samochodów sportowych najlepszy czas, 32 s., uzyskał von Wentzel Mosau na woze Mercedes Benz z szybkością 112,5 km./g.

Rekord Eldridgea. Znakomity rekordzista angielski Eldridge, który przed dwoma laty miał ciężki wypadek samochodowy, powrócił znowu do życia sportowego. W dniach 16 i 17 marca, wspólnie z kierowcami Kaye Donem i Eystonem, pobił on na torze autodromu Montlhéry rekord międzynarodowy jazdy dwudziestoczworgodzinnej w kategorii pięciolitrowej, przebywając na samochodzie Chrysler przestrzeń 2795 km. 575 m. z szybkością średnią 116 km. 482 m./g.

Znany konstruktor i kierowca francuski Raoul de Rovin zwrócił się do Automobilkłuba Polski z prośbą o przysłanie mu regulaminów Raidu Międzynarodowego i wyścigu lwowskiego, w których zamierza on uczestniczyć. Zaznaczyć należy iż w wyścigu lwowskim de Rovin startowałby na zakupionym przez niego niedawno półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Delage, tego samego typu co wóz, na którym Benoist zdobył Mistrzostwo świata w roku 1927. Byłaby to dla wyścigu lwowskiego niebywała atrakcja.

Zawody Austro Daimlerów we Lwowie. Ruchliwy oddział polski znanej firmy Austro Daimler Towarzystwo Budowy Motorów S. A. zamierza zorganizować w tym roku we Lwowie, pod protektorem Małopolskiego Klubu Automobilowego, zawody przeznaczone wyłącznie dla samochodów marki Austro Daimler.



W tegorocznym wyścigu o Grand Prix Indianapolis, który rozegrany zostanie w dniu 30 maja, weźmie udział znakomity kierowca francuski Ludwik Chiron na samochodzie Delage.

Jedynie tylko przez stosowanie
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-20 Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9.

SZWEOZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

KRONIKA TURYSTYCZNA

Walne Zgromadzenie Związku Polskich Towarzystw Turystycznych.

W niedzielę 17 marca odbyło się w Polskim Tow. Krajoznawczem do-
roczne walne zgromadzenie Związku
Polskich Towarzystw Turystycznych
istniejącego od r. 1927. Jest to naczelną
organizacją, jednoczącą w sobie niemal
wszystkie towarzystwa turystyczne pol-
skie i sekcje turystyczne towarzystw
sportowych. W roku bieżącym liczba
członków dochodzi do 25.000, prawdopo-
dobnie znacznie wzrośnie. Związek ma
na celu obronę interesów zrzeszonych w
nim towarzystw turystycznych wobec
władz rządowych i wyjednywanie dla
nich subwencji, oraz koncesji u władz.

Na czele związku stoi jako prezes
wybrany na trzy lata p. Stanisław Osiecki,
znany turysta i narciarz.

Obrazy walnego zgromadzenia, jak
corocznie, miały charakter niezwykle po-
ważny, z następującym porządkiem
dziennym:

1) odczytanie protokołu Zjazdu Dele-
gatów z roku ubiegłego, 2) sprawozdanie
zarządu z działalności w ubiegłym roku
administracyjnym, 3) program działal-
ności na rok 1929, 4) preliminarz budżetu
na rok 1929, 5) wybór nowego zarzą-
du, oraz komisji rewizyjnej. 6) wnioski
członków.

Zarząd Związku składa się z delega-
tów poszczególnych towarzystw wydele-
gowanych przez nich. Na rok 1929 skład
zarządu przedstawia się następująco:
prezes — Stanisław Osiecki, członkowie:
z ramienia Polskiego Tow. Tatrzaskiego
pp. inż. Czerwiński z Krakowa, prof.
Walery Goetel z Krakowa, dr. Wacław
Majewski ze Stanisławowa, dr. Mieczysław
Orłowicz, dr. Tadeusz Smoluchowski.
Z ramienia Polskiego Tow. Krajo-
znawczego pp. prezes prof. Al. Janow-
ski, dr. Regina Fleszarowa, prof. Pat-
kowski. Zastępcy: Jan Frankowski, Sta-
nisław Lenartowicz i Józef Kołodziej-
czyk. Z ramienia Automobilklubu Polski
pp. prezes hr. Karol Raczynski i inż.
Mieczysław Rappe. Zastępcy pp. Roger
Morsztyn i mec. Fr. Sznarbachowski.

Z pośród mniejszych towarzystw wice-
prezes Polskiego Touring Klubu inż. Ry-
szard Minchejmer i dr. Jan Krzyżanow-
ski z Krakowa. Zastępca p. Modzelewski
z Polskiego Zw. Motocyklowego. Do ko-
misji rewizyjnej wybrano ponownie pp.
Irenę Kólskową (T. U. R.), prof. Siwa-
ka (Pol. Tow. Krajozn.) i prof. Jarosława
Chelmińskiego (P. T. T.). Zastępcami są
pp. Jan Tomicki imieniem Automobilklubu
Polski i p. Czarnota Bojarski (Polski
Touring Klub).

Marja Szachówna.

WARSZAWSKI ZWIĄZEK PROPAGANDY TURYSTYKI.

W dniu 16 marca odbyło się w ma-
gistracie pod przewodnictwem prezy-
denta Słomińskiego i w obecności sze-
regu wybitnych osobistości z władz pań-
stwowych, samorządowych i społecznych
instytucji — posiedzenie organizacyjne

Warszawskiego Związku Propagandy Tu-
rystycznej.

Dr. Staniszewski, jako delegat ma-
gistratu wygłosił referat na temat „Ko-
nieczność powołania do życia związku”,
w którym przytoczył wszystkie braki
i niewygody, na jakie dotychczas natra-
fiali przyjezdni do Warszawy turyści
z Polski i zagranicy.

Referat p. t. „Zasady organizacyjne
Warszawskiego Związku Propagandy Tu-
rystyki” wygłosił dr. Mieczysław Orlo-
wicz, proponując na wstępie aby po za-
łożeniu w Warszawie związku, zorgani-
zował on w Warszawie zjazd związków
propagandy turystyki z całej Polski
i stworzył wraz z niemi Związek Zwią-
ków Propagandy Turystyki w Polsce.

Związek będzie utrzymywał biuro in-
formacyjne dla turystów w Warszawie,
wydawał ulotki propagandowe, broszury
informacyjne, przewodniki turystyczne



Uczestnicy II Zjazdu delegatów Z. P. T. T., odbytego w Warszawie 17 marca 1929 r.
Siedzą od lewej ku prawej: inż. Mieczysław Rappe, przewodniczący Międzynarodowej
Komisji Turystycznej i przewodniczący Sekcji Turystycznej Automobilklubu Polski; mec.
Franciszek Sznarbachowski, sekretarz gen. Automobilklubu Polski; p. Marja Szachówna, kie-
rowniczka biura Związku; dr. Mieczysław Orłowicz, referent turystyki w Min. Robót Pub-
licznych, sekretarz Związku; prof. Aleksander Palkowski, wiceprezes Pol. Tow. Krajoznaw-
czego i wiceprezes Związku; Stanisław Osiecki, wiceprezes Pol. Tow. Tatrzaskiego i pre-
zes Związku; Karol hr. Raczynski, prezes Automobilklubu Polski, wiceprezes Związku;
inż. Ryszard Minchejmer, wiceprezes P. Touring Klubu, skarbnik Związku; p. Irena Ko-
łskowa (T. U. R.) członkini Komisji Rewizyjnej Związku. Stoją delegaci innych towa-
rzystw turystycznych i krajoznawczych.

Związek jednoczy w chwili obecnej wszystkie polskie towarzystwa turystyczne i krajoznaw-
cze, liczące ogółem 24.000 członków.

w językach obcych i polskim, afisze, albumy itd., poświęcone jedynie propagandzie stolicy. Materiał powyższy będzie rozsyłany zagranicznym biuram podróży, towarzystwom turystycznym, instytucjom kulturalnym, poselstwom i konsulatom polskim zagranicą itd. celem zachęcenia cudzoziemców do zwiedzania Warszawy. Związek prowadzić zamierza zagranicą propagandę prasową na rzecz zwiedzania Warszawy, w postaci umieszczenia artykułów propagandowych w czasopiśmie zagranicznych, a to zarówno w dziennikach, jak i w ilustrowanych pismach periodycznych, uzupełniając artykuły szeregiem artystycznych fotografii Warszawy. Duży nacisk w programie swych prac kładzie związek na wzbudzenie wśród mieszkańców Warszawy zrozumienia znaczenia ekonomicznego ruchu turystów zagranicznych i wytwarzanie wśród nich odpowiedniego nastroju w stosunku do tych turystów. Przez prowadzenie stałej ewidencji wolnych pokoi w hotelach i pensjonatach, utrzymywanie autokarów przeznaczonych do obwożenia turystów po mieście z przewodnikami władającymi obcymi językami, związek ułatwi cudzoziemcom pobyt w Warszawie i jej zwiedzenie.

Statut Związku przewiduje trzy kategorie członków: honorowych mianowanych w uznaniu ich pracy dla idei, rzeczywistych opłacających 500 zł. rocznej składki na rzecz Związku i wspierających opłacających 50 zł. rocznej składki. Poza wyżej wymienionymi związek zamierza zaprosić na członków bez obowiązku opłacania składki szereg instytucji działających od szeregu lat nad podniesieniem stanu kulturalnego Warszawy.

Prezydent Słomiński na zakończenie dodał, że magistrat nie uchyla się od

pomocy finansowej dla związku, ale żąda jednocześnie, aby instytucje zainteresowane handlowo ruchem turystów przyczyniły się do stworzenia potrzebnego związkowi kapitału.

Wyłoniono komisję, która ma w ciągu miesiąca przygotować statut i projekt działalności i przedstawić go na następnym plenum.

Marja Szachówna.

Dział turystyczny na wystawie

Poznańskiej.

Dział turystyczny na wystawie poznańskiej mieścić się będzie w części przeznaczonej dla Ministerstwa Robót Publicznych. Urządzenie jego zostało powierzone Związkowi Polskich Towarzystw Turystycznych.

Na posiedzeniu w dniu 25 lutego odbytym w lokalu Automobilklubu Polski w Warszawie pod przewodnictwem prezesa Z. P. T. pana Osieckiego i udziale delegata Min. Robót Publicznych inż. Mieczysława Rappego, dla przygotowania działu turystycznego na wystawie poznańskiej wybrano specjalną komisję wystawową. Na czele tej komisji stanął p. Osiecki, na sekretarza zaproszono p. Stanisława Lenartowicza. Imieniem Pol. Tow. Tatrzńskiego wszedł do komisji prof. Walery Goetel (zastępcy pp. inż. Jaroszyński i dr. Fächer), imieniem Pol. Tow. Krajoznawczego p. Stan. Lewicki (zast. p. Berzyński), imieniem Automobilklubu Polski p. Jan Tomicki (zast. p. Roger Morsztyn), dodatkowo zaś mają być wyznaczeni delegaci Min. Rob. Publ.

Komisja ustaliła szczegółowo rodzaj i charakter ekspozycji, postanawiając zebrać je przy pomocy tych towarzystw, które mają dostateczne własne zbiory. Na dział turystyczny przeznaczone są

4 pokoje, zawierające ogółem około 140 mtr. kw. powierzchni. Jeden z tych pokoi przeznaczony został na wystawę Automobilklubu ze specjalnym uwzględnieniem turystyki automobilowej, zaś pozostałe pokoje na turystykę. W myśl intencji Min. Rob. Publ. dział turystyczny ma przede wszystkim zobrazować piękno Polski i jej osobliwości turystyczne, a dopiero na tym tle ma być uwydatniona działalność poszczególnych towarzystw.

Marja Szachówna.

WIADOMOŚCI DROGOWE

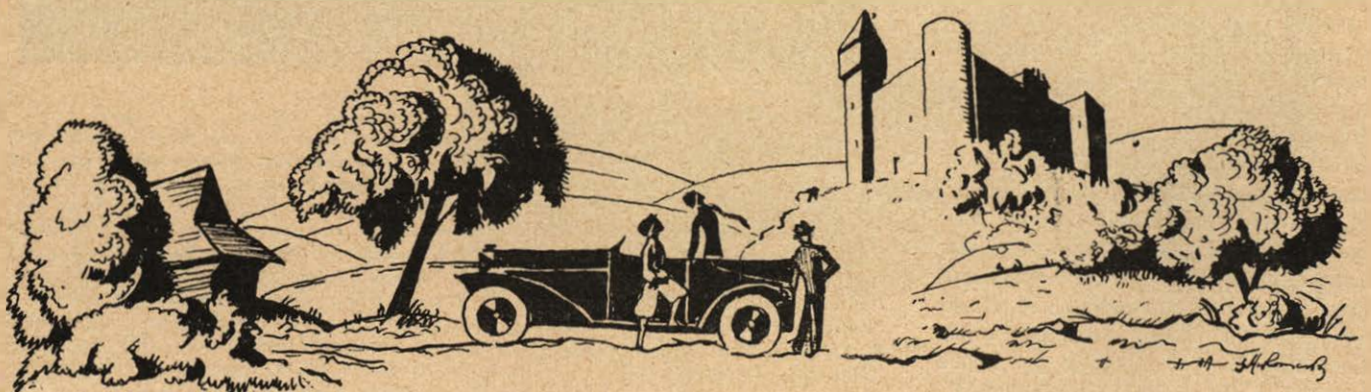
Krajowy Urząd Budownictwa w Bydgoszczy podaje do wiadomości, że Zarząd Drogowy powiatu szubińskiego przystąpił do budowy nowego stałego żelbetowego mostu na Noteci pod majątnością Zamość, tuż obok dworca kolejowego stacji Rynarzewo w ciągu drogi wojewódzkiej Nr. 23 Szubin—Bydgoszcz.

W czasie budowy, która potrwa prawdopodobnie do końca lipca 1929 r., ruch będzie się odbywał po tymczasowym moście objazdowym.

*

Wydział Powiatowy w Gnieźnie przeprowadza w czasie od 8-go kwietnia do 15 maja 29 r. pogrubianie z nową nawierzchnią tłuczniową na drodze państwowej Kostrzyn—Toruń w klm. 10,504 do 13,733 na terenie miejscowości Wierzyce i Przyborówko.

Ruch na wymienionej drodze skieruje się na czas powyższej pracy na latówkę tejże drogi.



• • CHEVROLET • • PONTIAC • • OLDSMOBILE • • OAKLAND • • BUICK • • LA SALLE • • CADILLAC • • CHRYSLER • •

VOISIN • TALBOT

ELIS



BOBRÓWSCY I SŁUBICKI INŻ. ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I AUTORYZOWANA OBSŁUGA

DELCO-REMY

LICZNIKI AC I AKUMULATORY WILLARD. WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74. TEL. 301.48
ZAMIEJSCOWE ZLECENIA ZAŁATWIAMY ODWROTNĄ POCZTĄ.

• • ERSKINE • • AUBURN • • PACKARD • • STUTZ • • PIERCE-ARROW • • FIAT • • RENAULT • • CITROEN • • MINERVA • •

• • STUDEBAKER • •

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

(X) Konkursy piękności i elegancji będą w roku 1929 znacznie ograniczone. a to na skutek interwencji szeregu wytwórni u Bureau Permanent w Paryżu, które przychyliło się całkowicie do próśb patentów. W Niemczech już wydano zarządzenie, na mocy którego w konkursach tych mogą brać udział niemieckie fabryki jedynie po uprzednim otrzymaniu na to zezwolenia od Reichsverband der Automobilindustrie. Większość przemysłowców, którzy, mimo wielkie koszty, związane z udziałem w takich konkursach, dla różnych względów musieli brać w nich udział, powitała nowe zarządzenie, jak donosi prasa niemiecka, z wielkim zadowoleniem.

*

(X) Ford dał się znów w ostatnich czasach poznać, jako ciekawy pisarz, autor poprzedzonego szumną reklamą dzieła p. t. „Moja filozofia przemysławiania”. W rozprawie tej Ford twierdzi, iż zwiększająca się stale motoryzacja życia znacznie je ułatwi, iż wszystko, poczynając od najbardziej skomplikowanych czynności przemysłu i rolnictwa, a skończywszy na ugotowaniu śniadania musi być zmechanizowane, wtedy bowiem tylko ludzie będą mogli należycie wykorzystać czas dla ćwiczeń fizycznych, kształcenia się i przemysłowania nad udoskonaleniami. Ciekawym jest, jak na stosunki amerykańskie, iż Ford deklaruje się w tem dziele, jako gorący przeciwnik wojny i tytoniu, nie wspominając natomiast słowem o alkoholu...

*

(X) Walka pomiędzy Shell'em i Standard Oil, o której w swoim czasie na tem miejscu wspominałem, trwa i przybiera na zaciętości. Sir Henry Deterding zakupił na wyjątkowo dogodnych warunkach dwa przedsiębiorstwa, a m. n.: New England Refining Company i Royal Dutch Company, co łącznie z dotychczas posiadanymi przedsiębiorstwami znacznie zwiększyło rynek jego odbior-

ców. Z przeciwnej strony znajduje się grupa Standard Oil, walecząca z poważnieniami wewnętrznymi trudnościami, przede wszystkim personalnymi, opierającymi się na dążeniach grupy Rockefeller'a do ponownego wyboru na naczelne stanowisko dotychczasowego dyrektora Standard Oil Company, p. Roberta W. Stewart'a. W dodatku wiele kłopotów sprawia amerykańskiemu trustowi widmo nadprodukcji. Co do Shell'a, to zrobił on ostatnio dobry interes, otrzymując tytułem odszkodowania za zerwanie umowy z rządem hiszpańskim, na mocy której to umowy Shell miał monopol na wszelkie produkty olejowe w Hiszpanji, ni mniej - ni więcej, jak milion funtów.

*

(X) Jak słychać, zamierza Bugatti przedsięwziąć w roku bieżącym dwudziestoczworgodzinną jazdę nowego swego modelu. Jest to samochód 16-cylindrowy. Cena jego wynosi 350.000 franków francuskich.

*

(X) Jak donosi prasa amerykańska, zamierza Ford przenieść swą fabrykę z Antwerpii do Rotterdamu. Powodem takiej decyzji są wygodniejsze warunki transportowe. Zamierzeniem Forda jest obsługiwanie przez tę fabrykę całego kontynentu. Jak dalece rząd holenderski popiera zamiar Forda, dowodem tego jest, iż po niesłychanie niskiej cenie oddaje mu 28.000 mtr. ziemi pod budowę fabryki, do chwili zaś wybudowania nowych budynków fabrycznych oddaje Fordowi bezpłatnie do dyspozycji wielką halę zeszłorocznej wystawy przemysłowej.

*

(X) W stanie Nebraska w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej obowiązuje prawo, na mocy którego wszystkie wytwórnie traktorów obowiązane są do przedstawienia każdego nowowypuszczonego typu traktora sekcji gospodarstwa rolnego uniwersytetu w Nebraska do zbadania praktycznego, bez zaświad-

czenia bowiem o takim badaniu traktory nie mogą być wypuszczane na rynek. Równocześnie do zatwierdzenia przedstawione być muszą wszelkie druki, przygotowane dla propagandy nowego typu traktora. Traktor poddawany jest szczegółowym badaniom komisji technicznej, która m. in. ustala, czy w istocie traktor odpowiada wszystkim, co powiedziano o nim w przygotowanych do propagandy drukach. Próba traktorów trwa 8—10 dni i rezultaty jej podawane są następnie w specjalnym raporcie, zamieszczonym w ad hoc wydany numerze pisma „Cooperative Tractor Catalog”. Dopóki traktor nie zostanie zaakceptowany przez komisję rzeczoznawców, nie może być wypuszczony na rynek w Stanie Nebraska. Sankcja ta nie jest wprawdzie groźną stan bowiem Nebraska nie jest wielki — wielką jest jednak powaga orzeczeń, ze stanu tego wychodzących i rzec można, iż traktor, nie posiadający „placet” Nebraski, nie ma najmniejszych szans powodzenia. Ostatnia próba odbyła się w lutym r. b. W ostatnim numerze „Cooperative Tractor Catalog” znajdujemy dane, dotyczące 45 traktorów, wypróbowanych przez Uniwersytet w Nebraska. Z pośród tych traktorów 41 sztuk, a więc 91% zarówno w czasie prób, jak i w poleceniach dla klienteli, stosuje wyłącznie oleje i smary Gargoyle Mobiloil. Zauważyć tu należy, iż Nebraska jest jedynym stanem w U. S. A., który wprowadził urzędowe badanie traktorów i który pochwalić się może pełnym sukcesem swego postanowienia: coraz częściej bowiem producenci z innych stanów przedstawiają swe traktory do oceny, a to w celu znalezienia się w miarodajnym „C. T. Catalog”.

*

(X) Znamiennym jest fakt wielkiego zainteresowania się przemysłem samochodowym niemieckim przez prasę codzienną z poważnym „Berliner Tageblatt” na czele. Po zlikwidowaniu spr-

wy Schapiry, którego polityka przekazała zakłady N. S. U. w ręce włoskiego Fiata, o czym we właściwym czasie wspominaliśmy na tem miejscu, dziennik ten zajął się znów zagadnieniem niemieckiego trustu samochodowego, do czego wziął asumpt z zamierzeń sanacyjnych zakładów „Adler”, mających za sobą grupę finansistów, zjednoczonych w Danatbank'u. Dziennik przewiduje, że do trustu weszły-by nieliczne tylko fabryki, z pośród których wymienia zakłady Adler, Daimler-Benz, N. A. G.-Protos i ewentualnie Hansa-Lloyd. przyczem fabryki nie robiły-by sobie wzajemnej konkurencji, produkując każda jeden tylko typ, ściśle określony. Trust zaś, jako taki, produkował-by jeden wspólny model własnego małego samochodu, którego zadaniem miałyby być przede wszystkim walka z Oplem, gdyby zakłady tego ostatniego weszły w porozumienie z General Motors i gdyby Opel rozpoczął fabrykację Chevroletów. Prasa niemiecka, popierając w zasadzie myśl trustu (ujawnia się tu ukryta myśl walki z zespołem Opel-General-Motors), znajduje jednak, iż porozumienie pomiędzy poszczególnymi fabrykami będzie niezmiernie trudne, w szczególności co do podziału kapitału zakładowego i co do wpływów, które każda z wymienionych fabryk pragnęła-by, rzecz prosta, utrzymać dla siebie w jaknajwiększym stopniu.

*

(X) A propos Opla: dziś już w Niemczech nie wymawia się tego wyrazu bez równoczesnego, jednym tchem, dodania „General Motors”. Aby zrozumieć, jak doniosłą jest dla Niemców sprawa połączenia tych dwu wytwórni, należy wziąć pod uwagę, iż tak, jak Ameryka ma Forda, Francja — Citroëna, tak Niemcy mają swoją „narodową” fabrykę — zakłady Opla. Sam fakt przechodzenia fabryk niemieckich w ręce zagraniczne jest dla niemieckiej myśli straszny, tembardziej po niedawnej aferze z N. S. U., która straciła swą niezależność na rzecz Fiata. Jakkolwiek nie dotychczas oficjalnie nie wiadomo o połączeniu Opla i General Motors, jakkolwiek zakłady w Rüsselsheim próbują nawet oficjalnie dementować krążące pogłoski — niemniej jednak pewien procent prawdy tkwić musi w tem wszystkim, o czem się mówi. Ciekawym szczegółem jest np. fakt masowego instalowania się urzędników G. M. w Rüsselsheim. Opel, w odpowiedzi na to twierdzi, iż nie jest w stanie „przeszkodzić osiedleniu się ludzi w miejscu położenia jego zakładów”. Naiwność takiego stawiania sprawy jest bardziej, niż oczywista tembardziej, iż

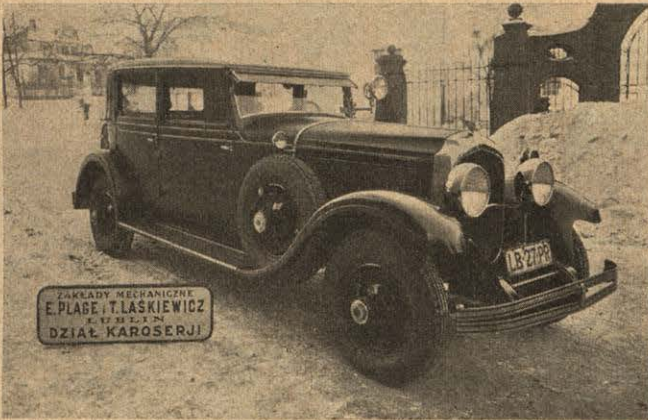
Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w m-cu Lutym 1929 r. według marek fabrycznych:

Marka fabryczna	I L O Ś C						
	Razem	Osobowe		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle
do własnego użytku		dorożki					
1. Auburn	1	1	—	—	—	—	—
2. As	2	—	2	—	—	—	—
3. Austro-Fiat	1	—	—	—	1	—	—
4. Berliet	3	—	2	—	1	—	—
5. Citroën	11	3	8	—	—	—	—
6. Chevrolet	23	2	13	1	7	—	—
7. Chrysler	4	2	2	—	—	—	—
8. Chenard Walcker	2	—	2	—	—	—	—
9. Delahaye	1	—	1	—	—	—	—
10. Durant	1	—	1	—	—	—	—
11. Daimler-Benz	1	1	—	—	—	—	—
12. Essex	4	3	1	—	—	—	—
13. Ford	8	3	4	—	1	—	—
14. F. N.	1	—	—	—	—	—	1
15. Hansa-Lloyd	1	—	—	—	1	—	—
16. Hotchkiss	1	1	—	—	—	—	—
17. Morris	2	—	2	—	—	—	—
18. Montgomery	1	—	—	—	—	—	1
19. Peugeot	2	—	2	—	—	—	—
20. Pontiac	1	—	1	—	—	—	—
21. Packard	2	2	—	—	—	—	—
22. Rugby	10	—	9	—	1	—	—
23. Renault	2	—	2	—	—	—	—
24. Studebaker	2	—	1	—	1	—	—
25. Talbot	1	1	—	—	—	—	—
26. Terrot	1	—	—	—	—	—	1
27. Unic	4	—	2	—	—	2	—
28. Ursus	2	—	—	—	2	—	—
29. White	1	—	—	—	1	—	—
Razem w lutym 1929 roku	96	19	55	1	16	2	3
do dn. 1.I. 1929 r.	7146	2700	2655	54	1083	85	569
w styczniu 1929 r.	160	43	87	8	17	1	4
R a z e m	7402	2762	2797	63	1116	88	576
Przerejestrowano w m-cu Lutym na województwa	38	12	8	1	11	—	6
Pozostało na dzień 1-go Marca 1929 roku	7364	2750	2789	62	1105	88	570

Wykaz samochodów zarejestrowanych w poszczególnych województwach w m-cu lutym 1929 r. według marek fabrycznych.

Marka fabryczna	Razem	W O J E W Ó D Z T W A					
		Białostockie	Lubelskie	Stani-sławow-skie	Tarnopol-skie	Wołyń-skie	Pozostałe
Chevrolet	8	4	1	Z powodu trudności komunikacyjnych samochodów nie rejestrowano	—	3	Danych nie nadesłano
Skoda	1	—	—		1		
Standard	1	—	—		1		
Tatra	2	—	—		2		
Ogółem	12	4	1		7		

UWAGA: Dane z'wojew. Wołyńskiego opiewają za m-ce styczeń i luty łącznie



E. PLAGE I T. ŁĄSKIEWICZ

ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONYWUJĄ:

**Nadwozia samochodowe
wszelkich typów**

BIURO WARSZAWSKIE
UL. SMOLNA 23. TELEF. 325-11.

G. M., zainterpelowane w tej sprawie, odrzekło z niemniejszą naiwnością, iż nie może przeszkodzić swym urzędnikom w doborze miejsca zamieszkania. W każdym-bądź razie niewiadomo w tej chwili, czy i w jakiej postaci dojdzie do porozumienia pomiędzy pertraktującymi stronami. Przed niedawnym czasem ukazał się w „Berliner Tageblatt” artykuł, przewidujący nowe możliwości, a wskazujący, iż autor artykułu wie coś-niecoś. Według tego artykułu przejęcie przez zakłady Opla produkcji General Motors i zakończenie sprawy w tem stadjum jest sprawą zupełnie drugorzędną. Prawdopodobniejszym wydaje się natomiast, iż General Motors dąży do produkowania małych „Opeli”, które stanowią mają uzupełnienie programu przemysłowego koncernu z Detroit i które mają być rzucone wyłącznie na rynek europejski. Między wierszami wyczytać można, iż i dwulitrowka Opel’a znajduje uznanie wśród miarodajnych czynników G. M. Wszystko to jednak — tu już głos zabiera fachowa prasa samochodowa — jest „ciekawem. niemniej jednak stanowi kombinację..” Słowem — zarówno przemysł, jak i prasa mają sensację, która wzrosła z chwilą ogłoszenia przez zakłady Opla przed kilkoma dniami pierwszego oficjalnego komunikatu. W związku, mianowicie, z powołanym powyżej faktem rozpowszechnienia wersji o niemiecko-amerykańskiej produkcji małych „Opeli” zakłady w Rüsselsheim ogłosiły, iż program ich, zatwierdzony na rok bieżący i rok 1930. nie ulegnie w niczem żadnej zmianie, nawet „w wypadku ewentualnie później mającego nastąpić połączenia pomiędzy nami a General Motors”. To jest pierwszy komunikat oficjalny, w którym wspomniano o ewentualnym połączeniu. Czy ono nastąpi — najbliższa już przyszłość winna wykazać.

(X) Jeszcze w związku z Oplem i wielkoświatową polityką General-Motors: sensacją niemieckiego rynku jest nowy sześciocylindrowy model Chevrolet. W związku z tem cytuję dosłownie wyjątek z niemieckiego „Motor et Sport” Nr. 8 r. b., str. 7:

„...znajduje się (nowy Chevrolet) w klasie taniach czterocylindrowych samochodów. I to jest sprawą niesłychanej wagi, zarówno dla konsumentów, jak dla przemysłu, albowiem stanowi prostą drogę do rewolucji cen. W tej chwili, gdy produkcja tego typu znajduje się w rękach niemieckiego General Motors w Berlin-Borsigwalde, ceny wahają się, w zależności od wykonania, w granicach 3.995 — 5.150 mk. Jeszcze tragiczniejszą będzie jednak sytuacja dla niemieckiego rynku samochodowego w wypadku, gdy na skutek dojścia do porozumienia porozumienia pomiędzy General Motors i Zakładami Opel’a nowy Chevrolet produkowany będzie w Rüsselsheim i stamtąd rozsyłany po całym kontynencie. Wtedy cena dwuosobowej karetki z wewnętrznym prowadzeniem spadnie do 3.600 mk”.

Co do samej nowej maszyny, to Chevrolet 6, produkowany w Niemczech, posiada w istocie wiele niemieckich części, a m. n.: podwozie pochodzi od Kruppa, reflektory z wytwórni „Hella”, ogumienie Continental, karoserje lakierowane są przy zastosowaniu niemieckich lakierów i wybijane niemiecką skórą. Po stwierdzeniu tego faktu autor powołanego artykułu stawia sprawę więcej, niż wyraźnie: „Co czynić będą niemieckie fabryki, pokrywające w tej chwili zapotrzebowanie na małe i średnie samochody, a którym już w chwili obecnej prowadzi się nieszczególnie? A co uczynią fabryki motocyklowe jeśli mały Opel, po połączeniu się z G. M., kosztować będzie mniej, niż dobry motocykl z przyczepką?

Volens-nolens będą się musiały wszystkie niemieckie fabryki ograniczyć do produkcji samochodów luksusowych i ciężarowych”.

Z prasy niemieckiej bije trwoga o los niemieckiej produkcji samochodowej.

(X) W ostatniej chwili dowiadujemy się, że sprzedaż zakładów Opla koncernowi General Motors stała się faktem dokonany. Szczegóły tej niezmiernie ciekawej kombinacji wielkich kapitałów podamy w następnym numerze.

Filja fabryki Scintilla w Warszawie.

Dowiadujemy się, że z dniem 1 kwietnia b. r. zostaje otwarta w Warszawie, przy ul. Bagatela 15, filja Sp. Akc. „SCINTILLA”, w Solurze, w Szwajcarii.

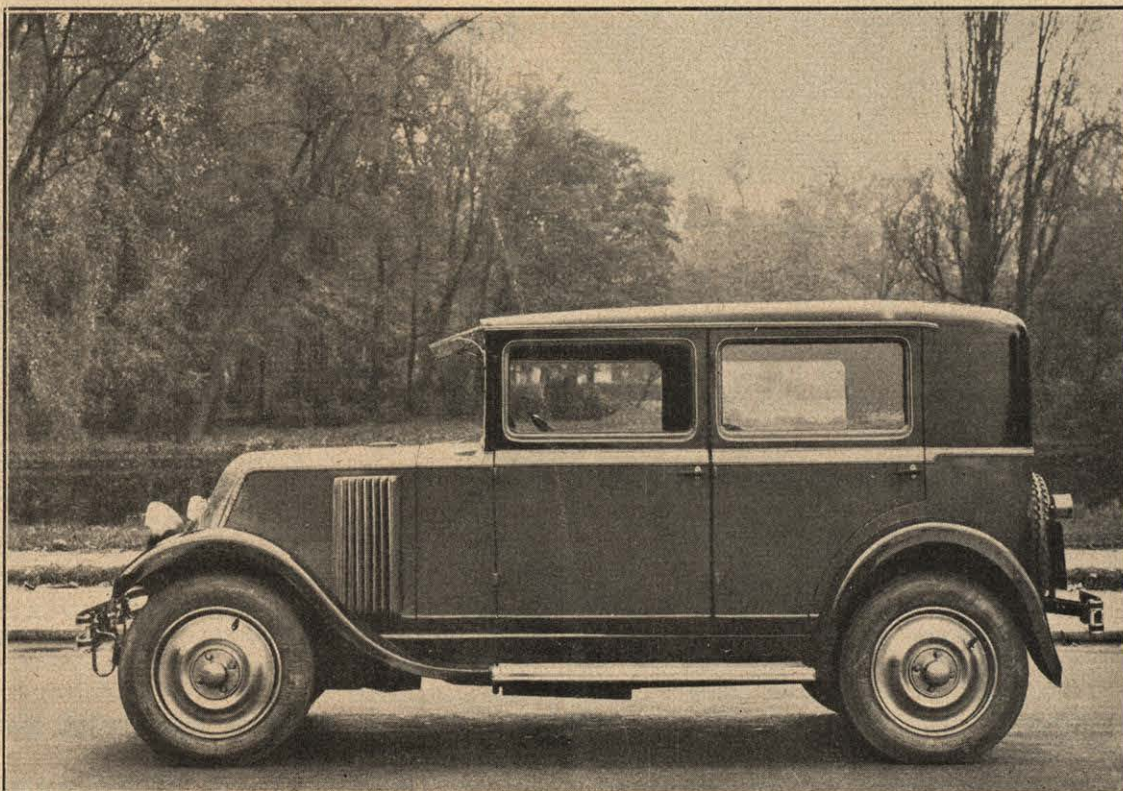
Filja SCINTILLI w Warszawie posiadać będzie specjalne warsztaty reperacyjne, oraz skład zaopatrzoney we wszelkie części zamienne do aparatów SCINTILLA.

Jak wiadomo fabryka SCINTILLA produkuje instalacje elektryczne do samochodów, które swoim rozwiązaniem technicznym i wykonaniem utrwaliły jej Imię we wszystkich częściach świata.

Szczególnie w lotnictwie, gdzie niezawodność funkcjonowania aparatów zapłonowych jest postawiona na pierwszym miejscu, iskrowniki SCINTILLA zostały powszechnie zastosowane i cieszą się największym zaufaniem, czego dowodem jest zastosowanie ich, przy wszystkich przelotach przez Atlantyk, Biegun Północny i t. d.

Odmierna zasada działania magnet t. z. stała cewka i wirujący magnes, zastosowana pierwszy raz przez firmę SCINTILLA, znajduje obecnie chętnych naśladowców, przez firmy konkurencyjne.

RENAULT



6 cyl. „MONASTELLA”, Model 1929.

Marka **RENAULT** — to nie nazwa jednego wozu, lecz nazwa całej gamy samochodów najlepszej jakości...
... Od znakomitych, lekkich SZÓSTEK (zł. 9.750), aż do luksusowej, 8-cylindrowej REINASTELLA (zł. 80.000)...
... Od praktycznych furgonetek miejskich (zł. 9.500), aż do 10-cio tonnowych wozów, autobusów, traktorów rolniczych i czołgów wojennych, które wygrały Wielką Wojnę.

Wśród wozów marki **RENAULT** każdy znajdzie samochód, jaki pragnie posiadać, za odpowiednią dla siebie cenę.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO: TOWARZYSTWO TECHNICZNO-HANDLOWE

ESPER

Warszawa, Marszałkowska 153, tel. 21-64
Katowice, Rynek Nr. 2, telefon Nr. 5-85
Kraków, Karmelicka Nr. 9, telefon Nr. 4-98

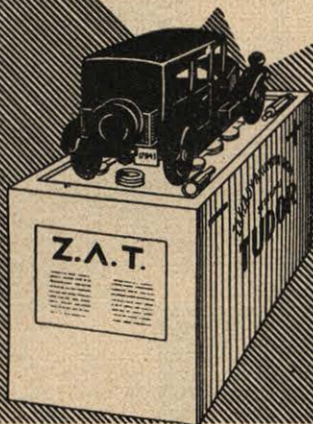
ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SYST. „TYDOR” SP. AKC.

Warszawa, ul. Złota №35. Tel. 404-94
17-45.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, ulica Błonia № 7, Telefon № 13-77;
Poznań, ul. Mostowa 4a, Telefon 11-67;
Lwów, ulica Nabelaka № 21.

Stacja do ładowania: Warszawa, Złota 35, tel. 404-94.



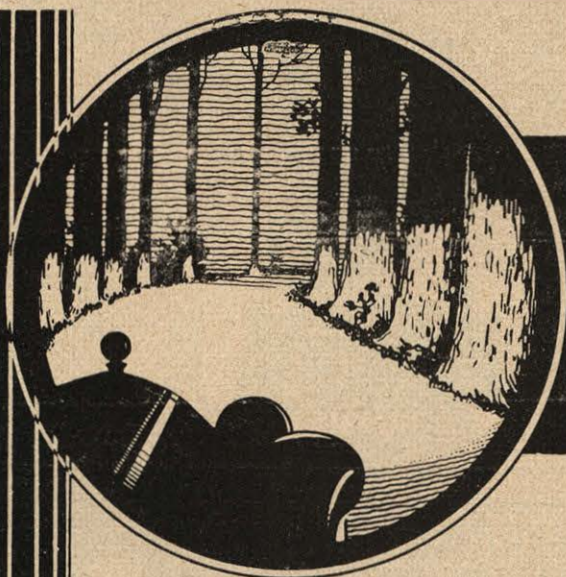
Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie
„MAGNET”. Warszawa, Hoża 33, tel. 19-31.

Inżynier mechanik

*(znajomość
angielskiego,
pierwszorzędne
referencje)
poszukuje
stanowiska
w przemyśle
automobilowym*

Ofeity z podaniem warunków
uprasza się składać do Redakcji „Auto”,
Warszawa, Ossolińskich 6, dla Inżyniera-mechanika

O NIESZCZĘŚCIE NIE TRUONO!...



BĄDŹ PRZEZORNYM

i zaopatrz latarnie
swego samochodu w żarówki

DUPLO i TRIPLO

PHILIPSA

NIE OŚLEPIAJĄ PRZECHODNIÓW!
NIE MĘCZĄ OCZU KIEROWCY!

DO NABYCIA

w każdym samo-
chodowym i elek-
trotechnicznym
sklepie

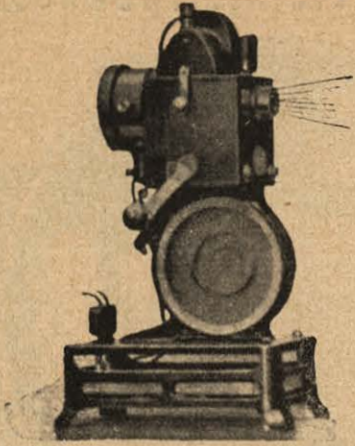
PHILIPS

PROJEKTOR

KINEMATOGRAF DOMOWY

KAMERA

PATHE-BABY



Zł. 250.—

filmować kamerą

PATHE-BABY

jest łatwiej niż fotografować aparatem zwykłym

Bogata kolekcja filmów niepalnych:
naukowych, komicznych i dramatycznych

ALEKSADER KOCH & Co

Warszawa

Sienkiewicza 2



Zł. 190.—

WSZYSTKIE SZKOŁY SAMOCHODOWE
UCZĄ WEDŁUG PODRĘCZNIKÓW

A. TUSZYŃSKIEGO

IDŹ WIĘC I ZAPISZ SIĘ DO JEJ SZKOŁY,
ZŁOTA Nr. 25, m. 3. TELEF. 61-34.

Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET”

SP. Z O. O.

ZYGMUNT POPŁAWSKI

UL. HOŻA 33 WARSZAWA TEL. 419-31 i 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty

S. E. V.

Joseph Lucas LTD.

INSTALACJE MOTOCYKLOWE

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych

syst. „TUDOR”

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych

FORD MOTOR COMPANY i CHEVROLET

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów
„ERGS”
Warszawa, Elektoralna 10.
Tel. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY
(typy normalne, Bosch'a,
Fiata, Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświetlenia, star-
teru, zapalania etc.

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA

DO SPRZEDANIA

Budynek murowany przemysłowy

w okolicy Alei Ujazdowskich około 400 mtr. kwadr.,
zbudowany jako

GARAŻ

na placu 800 mtr. kwadr., nadający się do każdego innego celu prze-
mysłowego, składający się z hali 15 m. X 26 m. X 4 m. 6. oświetlo-
nej z góry i z boku, lokalu mieszkalnego, kuźni, pomieszczenia we-
wnętrznego do mycia samochodów, podziemia ze zbiornikiem na
benzynę 3000 litrów. Podłoga betonowo-asfaltowa z kanałem pod-
chodowym. Kanalizacja i wodociąg na całej posesji. dźwig ruchomy,
siła i światło elektryczne, telefon.

Do bliższych informacji zwracać się listownie: War-
szawa, skrzynka pocztowa 354.—1 ósrednicy wyłączeni.



FABRYKA ODZNAK KLUBOWYCH, EMAL- JOWANYCH I METALOWYCH

oraz wszelkiego rodzaju artystycznie wykonanych nagród sportowych

ST. REISING

NIECAŁA 1

WARSZAWA

TEL. 198-39





HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI
ORAZ REPREZENTACJE
ZYGMUNT JAROCKI i S-ka
WARSZAWA
SENATORSKA Nr. 11. -- TEL. 48-94 1244-38.

NIEZRÓWNANE POLSKIE
PIANINA

najnowszej konstrukcji
pierwszorzędnej fabryki

J. KERNTOPF I SYN

odznaczonej najwyższymi nagrodami
Z DŁUGOLETNIĄ GWARANCJĄ

na 18 rat

miesięcznych przy wpłacie

$\frac{1}{3}$ należności

SPRZEDAJE

SKŁAD FABRYCZNY

Warszawa, Szpitalna 9, telefon 94-12

**TUDOR
VARTA**



„TUDOR”

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92

Gmach Hotelu „Polonia”

WARSZTATY MECHANICZNE

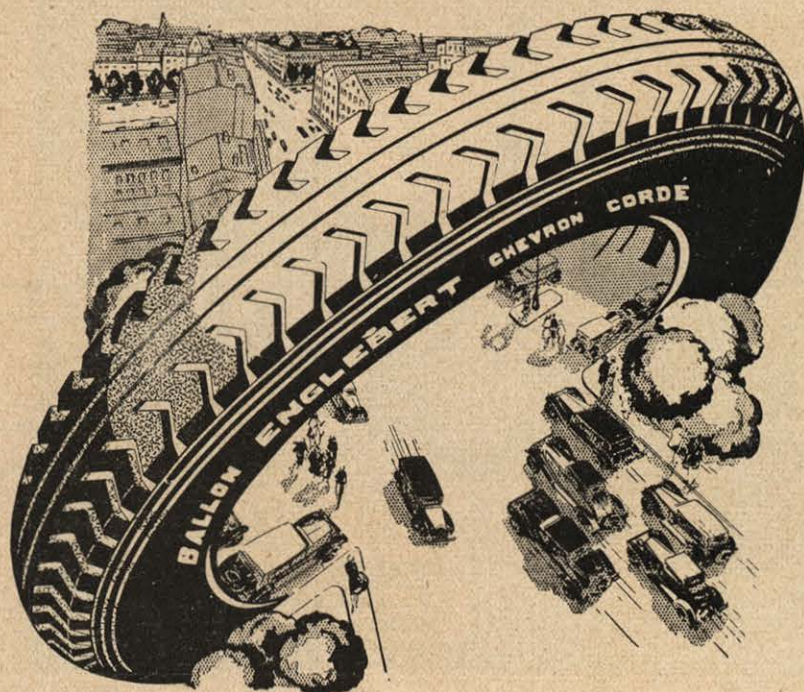
B-ci J. i K. OLESIŃSKICH

W WARSZAWIE, WRONIA 67, TELEFON Nr. 14-25.

SPECJALNOŚĆ:

**FREZOWANIE KÓŁ ZĘBATYCH
CZOŁOWYCH PROSTYCH, ŚRUBOWYCH I ŚLIMAKOWYCH**

STOŻKOWYCH O ZĘBACH PROSTYCH I UKOŚNYCH



SZEREG PIERWSZORZĘ-
DNYCH ZWYCIĘSTW
NA PNEUMATYKACH
MARKI

Englebert

PRZEKONAŁ ŚWIAT
CAŁY O ICH DOBROCI!

MARKA

E N G L E B E R T

N I E Z A W O D Z I !

JENER. REPREZ. NA POLSKĘ I GDAŃSK LUDWIK PIĘTKA I S-KA, WARSZAWA, WARECKA 9



FIRMA ZOSTAŁA NAGRODZONA MEDALAMI:

1) ZŁOTYM w Grudziądzu, 2) SREBRNYM w Brodnicy i Częstochowie, 3) BRONZOWYM w Łowiczu.

Bracia TWORKOWSCY i GOZDEK

WARSZAWA, OGRODOWA 52, TEL. 197-32.

Rachunek bieżący w Banku Przemysłowców Polskich № 296. P. K. O. № 6065.

Przyjmujemy zamówienia na karoserje samochodowe wszelkich typów do najwykwintniejszych, oraz na autobusy, wszelkiego rodzaju platformy i koła samochodowe

ROBOTA SOLIDNA

CENY UMIARKOWANE

**CZYTAJĄCIE AUTO 30
TYGODNIK LOT 30 GR**

Prenumerata: kw. 3.50 zł., roczn. 14 zł.

Konto czekowe w P. K. O. 16.940

Redakcja i Administracja: WARSZAWA, UL. POZNAŃSKA № 22. TELEFON 85-68.

Fabryka karoseryj samochodowych

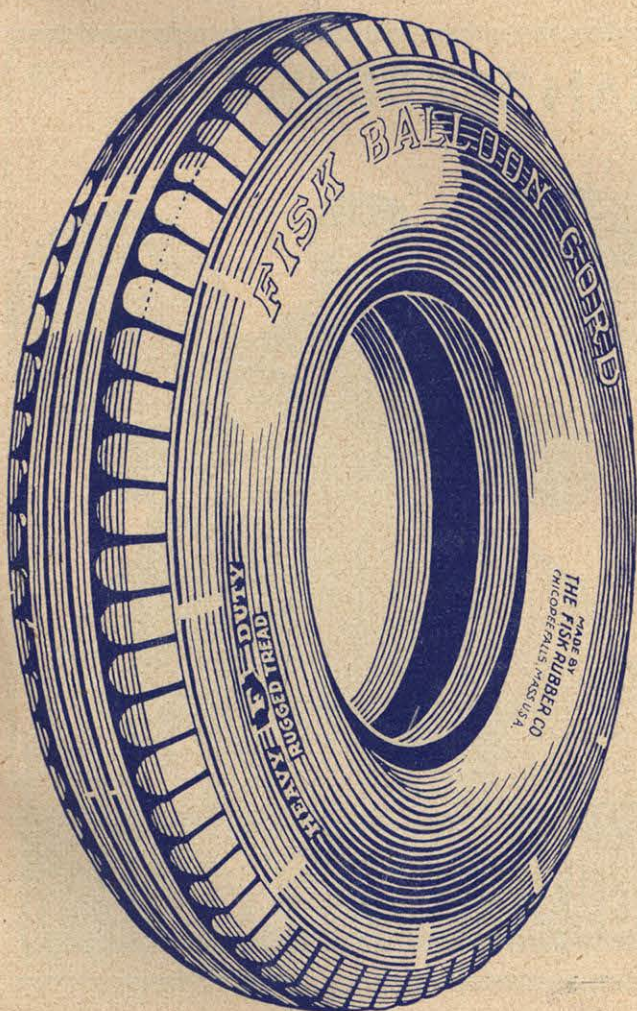
„KARLUX” Sp. z o.o.

niniejszem zawiadamia,
że nabyła światowej sławy licencji

C. T. WEYMANN

i wykonywa według niej wszelkiego rodzaju
luksusowe karoserje osobowe

WARSZAWA, UL. TARCZYŃSKA 4-6-8



O P O N Y

FISK

HEAVY
DUTY

RUGGED
TREAD

PIERWSZY Z NAJPIERWSZYCH — ZAWSZE NAJPIERWSZY



MAŁY REMINGTON

To ulubiona maszyna każdego, kto pisze, kto załatwia jakąkolwiek korespondencję w domu, w biurze lub w podróży.

MAŁY REMINGTON

To najwygodniejsza z przenośnych maszyn do pisania: wszędzie można ją postawić, nawet na kolanach, jest bowiem stale zaopatrzona w mocną podstawę.



ODDZIAŁY:
Katowice, Kraków, Lwów, Łódź,
Poznań, Wilno, Gdańsk.

Tow. BLOCK-BRUN
SP. AKC.

Warszawa, Hotel Bristol

„WUMA“

WYTWÓRNIA USZCZELNIEŃ
METALOWO-AZBESTOWYCH

LEON PASŁAWSKI i S^{KA}

WARSZAWA, LESZNO 23
TEL. 429-73

Specjalność:

USZCZELNIENIA WSZELKICH
WYMIARÓW I FASONÓW:

MIEDZIANO-AZBESTOWE
MOSIĘŻNO - AZBESTOWE
ŻELAZNO — AZBESTOWE
OŁOWIANO - GUMOWE
FIBROWE — KLINGERITOWE
MORITOWE — TAURIŁOWE
OŁOWIANE — GUMOWE
ALUMINIOWE
MIEDZIANE — MOSIĘŻNE
ŻELAZNE — STALOWE

ORAZ WYROBY TŁOCZONE
I SZPANCOWANE.

SAMOCHODOWE



TUNGSRAM



NOWE UDOSKONALONE ZAPALANIE BATERYJNE

SCINTILLA

ZAPEWNI WAM ZAWSZE
SPRAWNE FUNKCJONOWANIE
ZAPŁONU NA WASZYM SAMOCHODZIE

SCINTILLA

BAGATELA 15
TELÉFON 438-22

OFERTY i KATALOGI NA ŻĄDANIE GRATIS.



MINERVA

marka światowej sławy
o ustalonej reputacji

VARSOVIE - AUTOMOBILE S. A.

Firma egz. od 1909 r.

WARSZAWA,

KOPERNIKA 4/6

Lincoln *Ford* Fordson

Przedstawicielstwo

Auto - Traktor

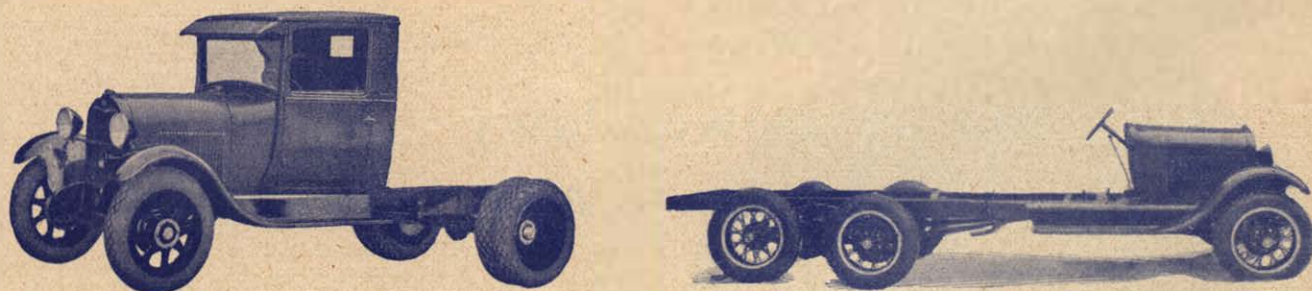
WARSZAWA

Plac Piłsudskiego róg Ossolińskich
Gmach Hotelu Europejskiego
Telefony: 516-41, 262-51, 70-19, 158-80

Salon zaopatrzony w nowe typy
samochodów



Karety 6-cio osobowe luksusowe wykończenie
Podwozia osobowe nośność $\frac{3}{4}$ ton



Podwozia ciężarowe 3 ton.

2-u osiowe na podwójnych tylnych kołach
3-y osiowe podwozie autobusowe



KUFRY SAMOCHODOWE

DO WSZYSTKICH TYPÓW SAMOCHODÓW

ORAZ

WSZELKIE PRZYBORY PODRÓŻNE
I WYKWINTNĄ GALANTERJĘ SKÓRZANĄ

POLECA **STANISŁAW KRAUSE I S-KA**

FABRYKA I MAGAZYN PRZYB. PODRÓŻNYCH

Warszawa, ulica Królewska № 1. Telefon 14-86.

Akcesorja samochodowe

OPONY ZNANYCH MAREK

ŻARÓWKI SAMOCHODOWE **Auto-Lustrolina**

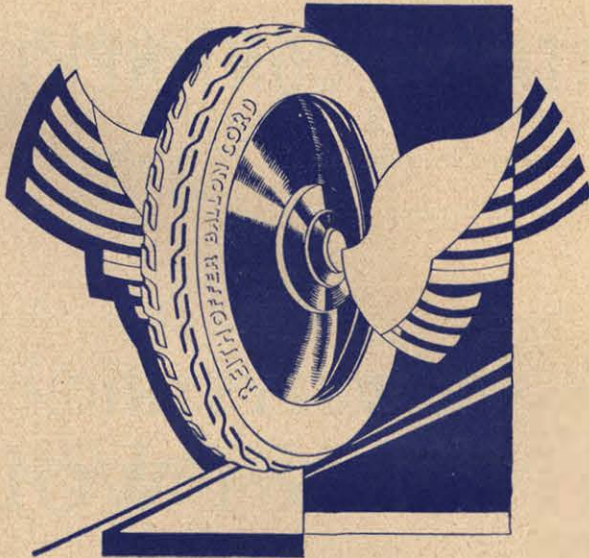
w różnych kolorach

Części zamienne do samochodów **FORD** i **CHEVROLET**

OLEJE i SMARY **Shell**, **Gargoyle Mobiloil** w p'om-
bowanych blasz. i na wagę od 1/2 kg. stale na składzie
i we wszystkich gaunkach objętych tabelą polecająca

KAZIMIERZ TRUKAN

Mokotowska 45, Telefony: 255-41 i 422-25 Marszałkowska 19



REITHOFFER

NAJTRWALSZA OPONA

WYŁĄCZNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

BRACIA CZYŻ

WARSZAWA, UL. MYLNA № 11a. TELEFON 233-72.

„AUTO“ Nr. 4.

Do

STANDARD NOBEL W POLSCE S. A.
ODDZIAŁ OLEJÓW I SMARÓW

W A R S Z A W A

Al. Jerozolimską 57

Prosimy W. Panów o przysłanie nam mapy samochodowej

(podać: Północnej czy Południowej Polski)

pod adresem

(podpis)



STUDJUJĄC MARSZ RUTĘ RAIDÓW, PLANUJĄC WYCIECZKI,
PAMIĘTAJ, ŻE:

MAPY SAMOCHODOWE

firmy Freytag & Berndt w Wiedniu

specjalnie przygotowane dla Polski. Skala 1:300.000.
Polska, Niemcy, Szwajcaria, Włochy, Austria, Czechosłowacja,
Rumunja, Węgry. 57 odcinków.

SAMOCHODOWY ATLAS „CONTINENTAL”

1 mapka orientacyjna, 20 szczegółowych. Skala 1:1.000.000.
Oprawa płócienna.

S A D O N A B Y C I A
WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH
GEBETHNER I WOLFF, WARSZAWA

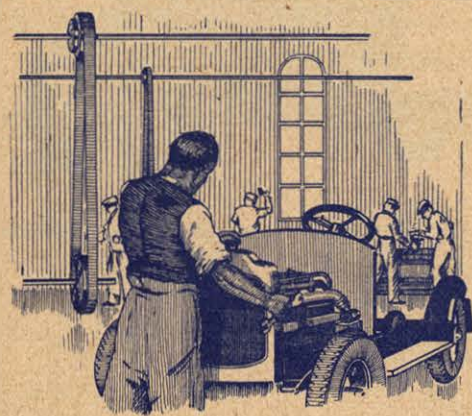
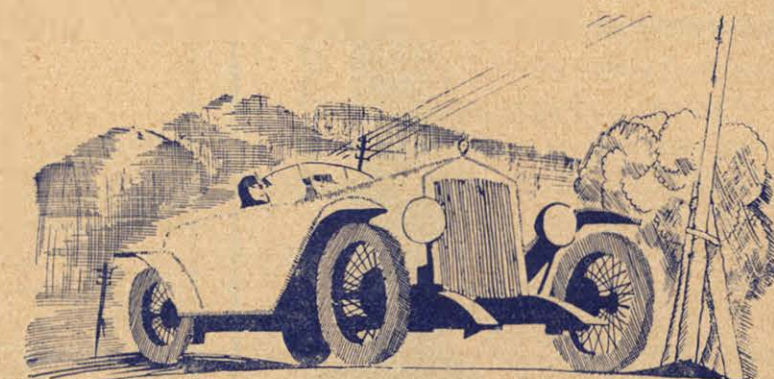
WYDAWNICTWA „GEA”

TURYSTYCZNE

Pieniny, Pilsko, Żabie, Worochta, Babia Góra, Bielsko.

SAMOCHODOWE

w odcinkach i kompletach. Skala 1:800.000
i 1:400.000.



ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE
Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI
Warszawa, Wolska 169, te. 53-62 i 53-15.

KOMPLETNE REMONTY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH

BUDOWA I REMONT CHŁODNIC SAMOCHODOWYCH WSZELKICH TYPÓW

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE

OPONY
I TAKSOMETRY

„ARGO”

WARSZAWA
CHMIELNA 116

SP. Z OGR. ODP.

ADRES TELEGRAFICZNY: „TAKSOMETR”

TELEFON Nr. 416-12

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ:

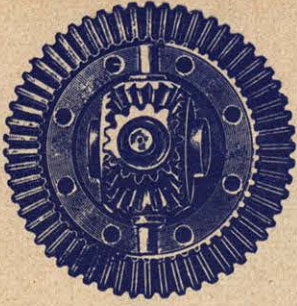
LICZNIKÓW-TAKSOMETRÓW „ARGO” Z OŚWIETLONĄ CHORAĞIEWKĄ,
APARATÓW KONTROLUJĄCYCH „AUTOGRAF” i „AUTOREX”,
LICZNIKÓW BILARDOWYCH.

PIERWSZA POLSKA FABRYKA PRZERÓBEK ZUŻYTYCH OPON NA NOWE.

WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI



WULKANIZACJA
OPON I DĘTEK
NAJNOWSZYM
SYSTEMEM



TRYBY Wszystkich światowych marek samochodowych podług nadesłanych szkiców, lub modeli dostarczamy w najkrótszym czasie. Calej dyferencjały. Kompletne osie tylne. Kompletne przekładnie ślimakowe. Ślimaki i kola ślimakowe z najlepszych stopów fosforbronzowych.

Kola zębate łańcuchowe. Tryby starterowe, wieńce i ataki.

Wyłączne przedstawicielstwo na POLSKĘ i w m. GDAŃSK Firmy **J. WALTER, Praga**

specjalnej fabryki precyzyjnych trybów samochodowych.

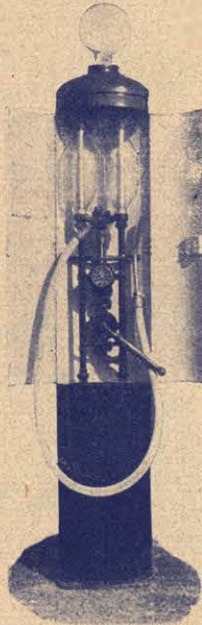
Kosztorysy na żądanie gratis

„PEPETES“ TRYBY SAMOCHODOWE
Sp. z ogr. odp. P. K. O. 17106
Warszawa, Al. Jerozolimska 53, telefon 10 62

Zabezpieczają
od pożaru i wybuchu
benzyny jedynie

stacje benzynowe •
Mota •
wyprob
krajowy

Gornoslaskie
Towarzystwo
Przemysłowe
warszawa severynov 3
oferty. demonstracje
na żądanie



**OSTATNIA
NOWOŚĆ!**

4-ro cylindrowa



CENTRALA

TATRA-AUTO

WARSZAWA

AL. JEROZOLIMSKIE 14

TELEFON № 409-22

ŁAŃCUCHY

ROLKOWE
BEZSZELESTNE
(rozdzielcze)

SKŁAD SPECJALNY:

Warszawa **ROTAX** Niecała 1

Na składzie wszelkie wymiary do wozów europejskich i amerykańskich. Również łańcuchy do rusztów „utom., gatrów, betoniarek, podnośników, transporteurów i t. p. na składzie.



ERNEST NEUMANN, Sp. z o.o.
 WARSZAWA TEL. 54-96 MAZOWIECKA 6.
 KAŻDY MOŻE FOTOGRAFOWAĆ
 Aparaty od Zł. 31. Cenniki i objaśnienia na żądanie.
 Wywoływanie i kopjowanie klisz.
 Solidność i fachowość, które stworzyły dobre imię naszej firmy, egzystującej już od ćwierć wieku, dają rękojmię dobrego kupna.

20% oszczędności

dają używane powszechnie zagranicą

TABLETKI BENZYNOWE

UNCLE SAM-AUTO

konserwujące motor, niedopuszczające do osadzania się sadzy w cylindrach, na tłoku, zaworach i świecy zapałowej, ułatwiające start zimą

Liczne świadectwa użyteczności i prób krajowe i zagraniczne

Żądać wszędzie w składach i sklepach automobilowych

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

DOM HANDLOWY

„ARWID”

WARSZAWA

Daniłowiczowska № 8, m. 24. Telefon № 93-99

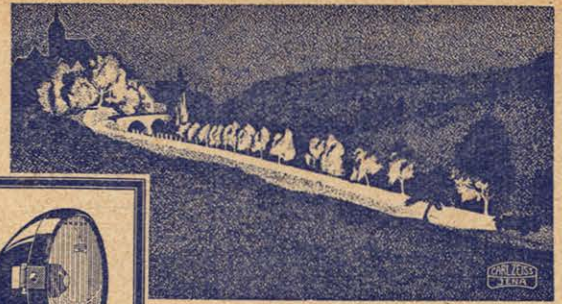


SKŁAD METALI CH. GRÜN i S-^{WIE}
 WARSZAWA, NALEWKI II, TEL. 17-64 i 17-84

Poleca specjalnie dla samochodów:

BLACHE aluminiową ryflowaną, LISTWY, PROFILE miedziane, aluminiowe i żelazne, RURY miedziane, CYNE angielską, OLĘW i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.



BEZPIECZEŃSTWO samochodu i pasażerów

w czasie jazdy nocnej zależne jest od oświetlenia. Z punktu widzenia technicznego, reflektory Zeissa są najdoskonalszym oświetleniem dla samochodów. Kryształowe zwierciadła reflektorów Zeissa dają bogatą pełnię światła, która pozwala z oddali rozpoznać odrazu światło Zeissa. Szlifowana powierzchnia zwierciadeł Zeissa broni srebrnych powłok przed żarem i wilgocią, zabezpieczając reflektorom Zeissa stałą wysoką zdolność reflektoryczną. Ze względu na długi okres trwałości, cena reflektorów Zeissa jest nader umiarkowana. Szeroki snop światła, łatwe przyciemnianie światła przy mijaniu i przebijające mgłę żółte światło dodatkowe są dalszymi czynnikami bezpieczeństwa przy jazdach nocnych.

ZOPATRUJĄCE WASZE SAMOCHODY W REFLEKTORY ZEISSA.

ZEISSA REFLEKTORY

idealne oświetlenie dla samochodów.

Sprzedaż w fabrykach i składach samochodowych

Katalog ilustrowany „AUTO 363” wysyła darmo i opłatnie

CARL ZEISS — JENA

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

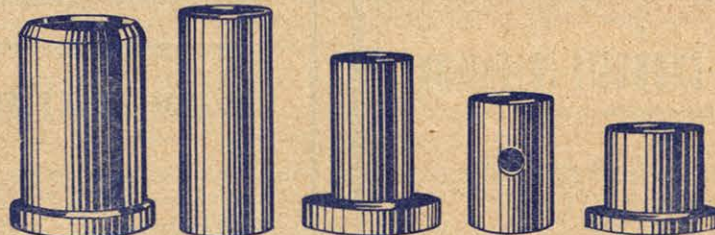
Dom Handlowy J. SEGALOWICZ

Warszawa, ul. Szpitalna № 3

Telef.: 57-54 i 57-55. Adres telegr. „Segwicz Warszawa”



Hurt



ŚCIĄGACZE DO KÓŁ

z najlepszego stalowego odlewu

fosfor-bronzowe **BUKSY DO SAMOCHODÓW** fosfor-bronzowe

WŁASNEGO KRAJOWEGO WYROBU

P. Z. STACHIEWICZ

Kredytowa 16

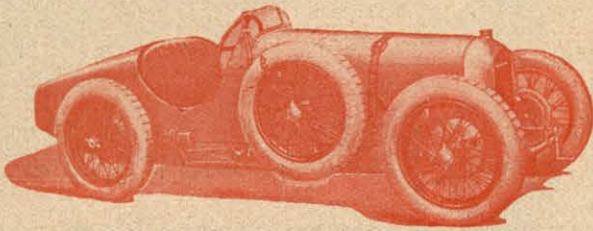
Warszawa

Telefon 426-16



Detail

AMILCAR



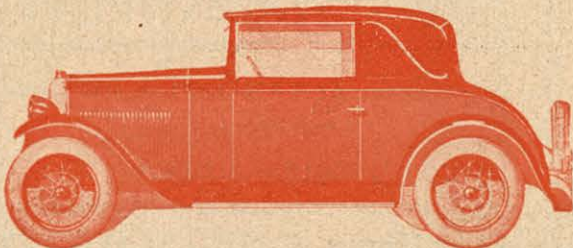
Chassis type 12 CV-6 cylindrowy „SUPERSPORT”.

Ustanowiono rekord świata w Arpaion
27. VIII. 1928 r. osiagając szybkość

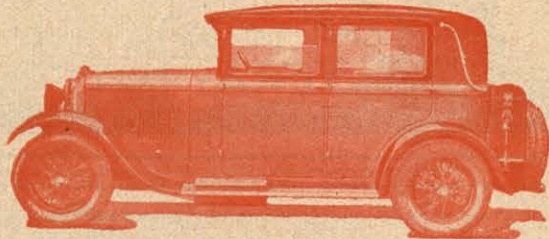
210,770 kl./g.



Chassis type 8 CV - TORPEDO 4 osob.



chassis type 8 CV - CABRIOLET „Grand-Luxe”



Chassis type 8 CV - CONDUITE-INTERIEURE

4 osob. „Grand-Luxe” hors série.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA RZECZ-
POSPOLITĄ POLSKĄ I W. MIASTO GDAŃSK

T-wo „BALTIC-LEVANT” Ltd.

WARSZAWA, UL. DŁUGA Nr. 23.

:: TELEFONY: Nr. Nr 157-48 i 132-37 ::

Z d. 25/IV nastąpi otwarcie Salonu Wystawowego: ul. Królewska 6.

A U T O

i

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

połączone

19 kwiecień 29

SPIS RZECZY

	str.
Co mówi statystyka samochodów w Polsce . . .	14
Ze światowej statystyki samochodów	15
Ameryka eksportuje coraz więcej	16
Kierujemy wycieczki samochodowe na Wołyni, Marja Szachówna	17
Ruch samochodowy na Wołyniu	21
Druga próba gospodarczej wartości samocho- du. Bolesław J. Kachel	27
Kilka uwag o uczestnictwie w Zjeździe gwiaź- dzistym do Monte Carlo, Marjan Krynicki	29
O znakach i reklamie drogowej, Marjan Kry- nicki	32
Major Segrave znów rekordzistą światowym szybkości, M. K.	33
Próby nowych modeli w fabryce Chryslera . .	35
Rekordy szybkości w starożytnym Rzymie (z włoskiego)	37
Wiści z Anglii, Witold Hulanicki	40
Niezwykły wyczyn nowego Forda w Anglii .	44
Fuzja General Motors Co. z firmą Opel . .	45
6-cio cylindrowy Chevrolet	45
Posiedzenie Międzyklubowej Komisji Automo- bilowej	47
Kronika sportowa	48
Kronika turystyczna	51
Kronika przemysłowo-handlowa	53

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze swyktym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Patrz komunikat „Od Wydawnictwa” na ostatniej
stronie w tym numerze.

Prenumeratę należy wptacać do P. K. O. na konto
Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na
blankiecie wptatowym: „Prenumerata Auto”.



FRANK A. SEIBERLING

w roku 1898 zbudował swoją pierwszą oponę. Od tego czasu sfabrykował i sprzedał przeszło 50 milionów opon.

jest wynalazcą pierwszej bezrantowej opony automobilowej (Straight Side), — pierwszej praktycznej, prędko zdejmującej się z koła. Jest wynalazcą pierwszej maszyny budującej opony i fundatorem dzisiejszych opon Cords (sznurowych).

udoskonił i wprowadził protektor, ochraniający oponę, oraz wzmocnił konstrukcję bocznych ścian.

wprowadził wulkanizację metodą wodną.

jest obecnie uznanym wodzem przemysłu oponowego.

SEIBERLING



WASZA PIERWSZA NOWA OPONA

Zadziwicie się, kiedy powiemy wam, że nigdy nie kupowaliście rzeczywiście **NOWEJ** opony dla waszego samochodu, a jednak oświadczenie to jest zupełną prawdą.

Opony, które kupowaliście poprzednio, miały już po kilka miesięcy, może rok, a kto wie, czy nie więcej, od chwili opuszczenia fabryki.

Czas i temperatura, te dwa czynniki na które opona najczęściej jest wrażliwa, wpływały na nią ujemnie podczas transportu, leżenia na składzie, podczas magazynowania u sprzedawcy.

Dzisiaj ofiarujemy wam okazję posiadania pierwszej **NOWEJ** opony. Gwarantujemy wam, że przybywa do was **NOWA** i świeża, jak w dniu opuszczenia fabryki — z całą jej naturalną siłą i elastycznością, uieszkodzoną przez czas i temperaturę.

Seiberling odkrył ważną nową kompozycję gumy zwaną **AFFINITE**.

AFFINITE nie tylko ochrania opony od szkodliwego wpływu czasu i temperatury, lecz dodaje oponie 50% więcej siły, wytrzymałości od zużycia, cięć i zniszczeń.

Jest to doprawdy najlepsza opona jaką kiedykolwiek widzieliśmy. Większa, silniejsza, mocniejsza i **NOWA**, jak w dniu zbudowania jej.

Obejrzyjcie tę osobliwą oponę w naszym składzie, a dowiedziecie się o niej więcej. Obejrzyjcie ją i porównajcie z najlepszą znaną wam.

SEIBERLING RUBBER COMPANY — Akron, Ohio, U. S. A.

Generalna Reprezentacja na Polskę i W. M. Gdańsk

SEIBERLING w POLSCE: Warszawa, Nowogrodzka 42, tel. 532-36.



Każdemu automobilście znane są niebezpieczeństwa, którym jest on poddany na skutek zarzucania wozu podczas jazdy na śliskich drogach. Protektor „All Weather“ opon „Goodyear“ został specjalnie zbudowany celem zapobiegania obślizgiwaniu się samochodów.

JEDŹCIE NA OPONACH „GOODYEAR“ W INTERESIE WŁASNEGO BEZPIECZEŃSTWA.

Żądajcie ich u swych dostawców.

GOODYEAR