

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW APILJOWANYCH
REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS APILIES

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

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

VIII Raid Międzynarodowy AUTOMOBILKLUBU POLSKI



Zdjęcie z bankietu wydanego przez Autoklub Republiki Czeskoslovenske z okazji pobytu w Pradze VIII Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski.



Maurycy hr. Potocki na samochodzie AUSTRO DAIMLER sport osiągnął największą szybkość ze wszystkich uczestniczących w Raidzie samochodów w górskiej próbie szybkości na Tyrawie Wołoskiej. Hr. M. Potocki uzyskał również największą szybkość w płaskich próbach szybkości przed i po ukończeniu Raidu.

AUSTRO DAIMLER ADR
jest wozem po każdym względem doskonałym.
TOW. BUDOWY i SPRZEDAŻY SA-
MOCHODÓW. Warszawa, Wierzbowa 6.

VIII

Raid Międzynarodowy

Automobilklubu

Polski

Tegoroczny Raid Międzynarodowy był spełnieniem oddawna już zamierzonych planów Komisji Sportowej Automobilklubu Polski. Jakakolwiek była polityka kierowników tej Komisji, pod jednym względem nie było między nimi nigdy rozbieżności, a mianowicie, co do celów, zadań i rozwoju polskich Raidów Międzynarodowych. Od samego początku było postanowionem, że ta nasza największa impreza musi posłużyć jako podstawa do współpracy sportowej klubów automobilowych wszystkich państw sąsiadujących z Polską. Automobilklub Polski jest specjalnie predystynowany do organizacji w tej części Europy zawodów zakrojonych na szeroką skalę międzynarodową, nie tylko jako naczelną Klub jednego z największych krajów, ale także ze względu na posiadane duże wpływy w Międzynarodowym Związku Uznanych Klubów Automobilowych, które zawdzięcza olbrzymim zasługom swego długoletniego Prezesa p. Karola hr. Raczyńskiego.

Jeżeli sięgnąć wstecz pamięcią,

nietrudno zauważyć wytrwałą i konsekwentnie w tym jednym kierunku skierowaną pracę Komisji Sportowej Automobilklubu Polski. Począwszy od roku 1923, po dwuletnim okresie poświęconym na przełamywanie pierwszych największych trudności, polskie Raidy Międzynarodowe są już imprezą wielką i poważną. Trasa ich wiedzie w ciągu całego tygodnia na przestrzeni około 3000 kilometrów, a liczne i trudne próby poddają samochody i kierowców niezwykle ciężkiemu egzaminowi. Po upływie dalszych trzech lat, to znaczy w roku 1926, zdobyte przez Komisję Sportową doświadczenie pozwoliło na zaprojektowanie Raidu w charakterze imprezy polsko-czechosłowackiej. Skutkiem wypadków politycznych nie można było jednak zrealizować tego planu. Raid w r. 1926 nie odbył się wcale, a w ciągu następnych dwóch lat przeprowadzany był ciągle w granicach Polski w związku z potrzebą skoordynowania znakomicie się rozwijającej współpracy Klubów afiliowanych. Dopiero



Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Janusz Regulski, Komandor VIII Raidu Międzynarodowego.

w tym roku nadszedł odpowiedni moment do rozszerzenia międzynarodowego znaczenia naszych Raidów i tym razem zamierzony cel Komisji Sportowej Automobilklubu Polski został w całej pełni osiągnięty.

Raid tegoroczny odwiedził Czechosłowację i Niemcy, spotykając się wszędzie z jaknajbardziej życzliwym przyjęciem, zarówno ze strony ludności, jak i władz oraz pokrewnych organizacji automobilowych. Wszystkie Kluby, przez których terytorja Raid nasz prze-

chodził, zajęły się z całą starannością organizacją przejazdu i parków samochodowych, jak również niezmiernie gościnnie podejmowały uczestników imprezy. Wspaniały bankiet, jaki z okazji pobytu Raidu w Pradze wydał w swych salonach bratni Autoklub Republiki Czesko-slovenske, pozostanie na zawsze w pamięci wszystkich uczestników. Również niezmiernie miłe wspomnienia pozostawiło serdeczne przyjęcie, z jakim Raid spotkał się w Opawie, oraz w Lignicy na terytorjum Niemiec. Te objawy sympatii i zainteresowania udowadniają niezbicie, że nasze Raidy międzynarodowe rozwijać się mogą jaknajpomyślniej na drodze współpracy z zagranicą. W przyszłości jest im może przeznaczona rola jakiejś imprezy, na wzór zawodów lotniczych państw Małej Ententy. W każdym razie, jakimkolwiek będzie stopień rozwoju Raidów Międzynarodowych Automobilkłubi Polski, jasnym jest, że znaczenie ich powiększa się o czynnik nieocenionej wprost wagi, a mianowicie o czynnik propagandy polskości zagranicą. Rola Raidu Międzynarodowego, jako propagatora automobilizmu wewnątrz kraju, została już w wielkiej mierze spełniona. Obecnie rolą jego będzie



Park samochodowy na placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie, przed odjazdem Raidu.

propaganda zagranicą polskiej żywotności, energii, zmysłu organizacyjnego i zapału sportowego, oraz współzycia i współpracy narodów na drodze postępu i kultury. Powinniśmy mieć najgłębsze uznanie dla wielkiego dzieła Komisji Sportowej Automobilkłubi Polski!

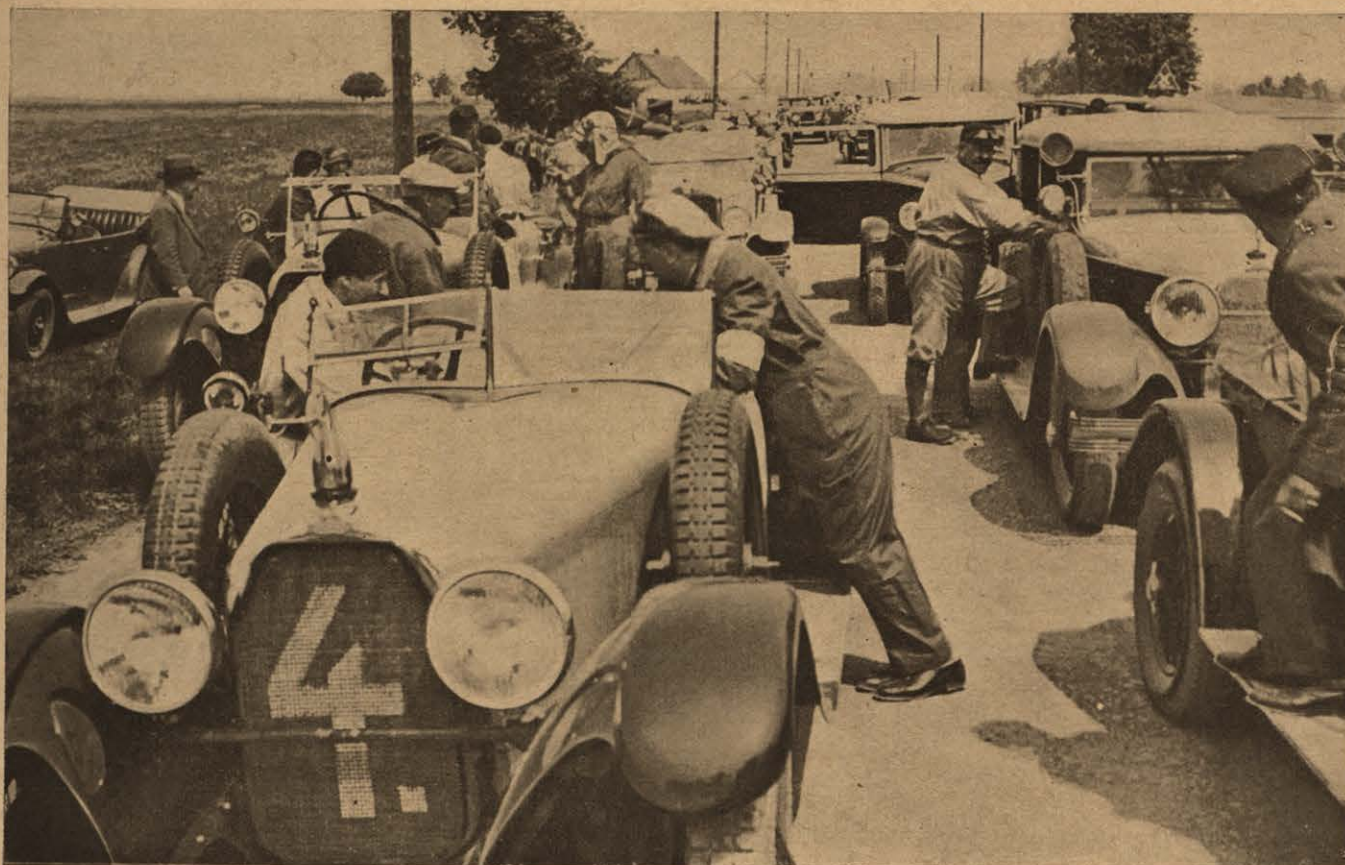
Na raid tegoroczny wyruszyło 25 samochodów, a zatem nieco mniej niż w roku ubiegłym, który był rekordowym pod względem ilości współzawodników. Dało to powód wielu moim kolegom po piórze do

uzalania się, najniepotrzebniej w świecie, nad los tegorocznego Raidu. Znalazł się nawet jeden sprawozdawca, który mniejszą liczbę zawodników tłumaczył... nieuregulowaniem sprawy rozdziału amatorów i zawodowców w sporcie samochodowym. O toż pozwolę sobie zapewnić szanownego kolegę, że pogląd jego jest nazupełnie mylny. W sporcie samochodowym nie bywa niemal nigdy stosowany rozdział między amatorami i zawodowcami, to też nieznanne jest nam wcale owo nierozsądne pieniactwo, które tyle szkody przynosi innym gałęziom sportu. Nie zajmowaliśmy się jeszcze nigdy problemem „czystości w sporcie samochodowym“ i jesteśmy szczęśliwi, że mamy o jeden kłopot mniej na głowie.

Być może, że w Raidzie tegorocznym mogła wziąć udział większa liczba samochodów, jednak fakt, że tak się nie stało wynika z całkiem innych przyczyn. O ile mi wiadomo, miał wziąć udział w konkursie zespół samochodów Steyr, lecz nie zjawił się na starcie ze względu na niewykonanie wozów na czas przez fabrykę. Przysporzyło to wiele ambarasu młodemu Ripperowi, który właśnie na jednej z tych maszyn chciał początkowo jechać na Raid, oraz spowodowało odpadnięcie dobrego kierowcy Żukowskiego,



Wjazd samochodów raidowych z placu Marszałka Piłsudskiego.



Samochody rajdowe oczekują swojej kolei na starcie pierwszej próby szybkości pod Raazynem.

znanego z zeszłorocznych zawodów. Dalej miały jechać na Raid trzy samochody Voisin (było to niemal że pewne po pobycie w Warszawie przedstawicielei tej firmy) i nie pojechały, gdyż fabryka cofnęła się w ostatniej chwili. Również zamiast trzech samochodów Citroën, według pierwotnego planu, przybył na Raid z Paryża tylko jeden. To są wszystko wiadomości nieoficjalne. Z wozów oficjalnie zgłoszonych nie startował Amilcar Tlichowskiego, znowu z powodu nie dostarczenia maszyny na czas przez fabrykę, oraz Lancia Wernera, skutkiem złego stanu zdrowia kierowcy. Z tej samej przyczyny nie brał udziału w Raidzie mistrz Liefeldt. Słowem konkurencja mogła być liczniejsza o dziesięć co najmniej wozów, a fakt, że tak się nie stało wynika z najzupełniej naturalnych przyczyn, a nie, broń Boże, z winy regulaminu, lub stosunków panujących w sporcie samochodowym.

W grupie maszyn, które wzięły udział w tegorocznym Raidzie najliczniej reprezentowany był przemysł czechosłowacki, gdyż równo



Scenka z parku samochodowego przed wyjazdem Raidu z Warszawy.

60% zawodników jechało na samochodach czechosłowackiej produkcji. Wszystkie te wozy osiągnęły pierwszorzędne rezultaty, wystawiając tem chlubne świadectwo zdolności czechosłowackich konstruktorów i ogromnej pracy tamtejszych fabryk samochodowych.

Dla podkreślenia wielkiej radości, jaką sprawił nam tak liczny udział w Raidzie czechosłowackich zawodników i przedstawicieli prasy, pozwolę sobie rozpocząć omawianie rezultatów imprezy od wyników osiągniętych na samochodach czechosłowackiej produkcji.

Najpiękniejsze wyniki dla barw Czechosłowacji zdobył zespół czterocylindrowych samochodów Tatra, prowadzonych przez rutynowanych kierowców Vermirovskiego, Bojanovskiego i Hovanca. Zespół ten przebył całą drogę i wykonał wszystkie przepisane uciążliwe próby, nie otrzymując ani jednego punkta karnego, za co przypadła mu

w udziale cenna nagroda dla zespołu fabrycznego, wykazująca najlepiej wysoką wartość techniczną i jednolitość fabrykacji zwycięskich wozów.

Na czterocylindrowym samochodzie Tatra wziął również udział w Raidzie młody jeździec krakowski Jan Ripper. Przed omówieniem jego wyniku wyjaśnić trzeba powód znacznej różnicy punktów między nim i zespołem fabrycznym, która wynikała skutkiem tego, że wozy należące do zespołu miały zmniejszony litraż z 1680 ccm. na 1590 ccm. Wobec wprowadzenia 7-procentowej tolerancji litrażu wozy teamowe zostały zaliczone do kategorii półtoralitrowej, podczas gdy samochód Rippera, w którym litraż nie został zmieniony, należał do kategorii dwulitrowej i skutkiem tego za te same wyniki uzyskiwał na próbach specjalnych znacznie mniejsze ilości punktów dodatknych.

Osiągnięte w takich warunkach rezultaty popularnego mistrza krakowskiego uważać należy za całkowicie zadawalniające, zarówno jeśli chodzi o ilość punktów dodatknych, jak i z uwagi na zdobytą przezeń nagrodę za regularność jazdy. Nagroda ta, tak mało odpowiadająca temperamentowi brawurowego kierowcy wyścigowego, wykazuje najdobitniej, że Jan Ripper jest kierowcą kompletnym, umiejącym kiedy



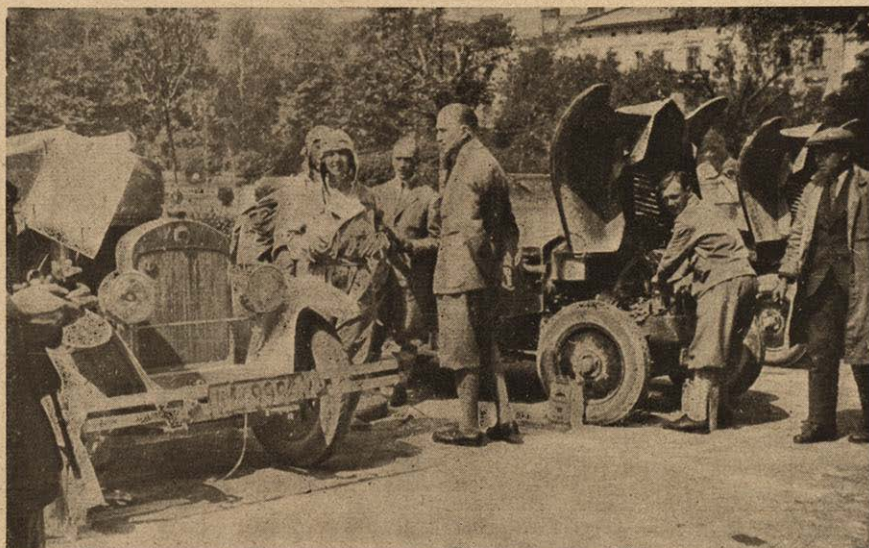
Grupa uczestników Raidu ze zwycięzcą Adamem br. Polockim i komandorem p. Januszem Regulokim na czele.

zachodzi potrzeba przeobrazić się w opanowanego i rutynowanego raidowca.

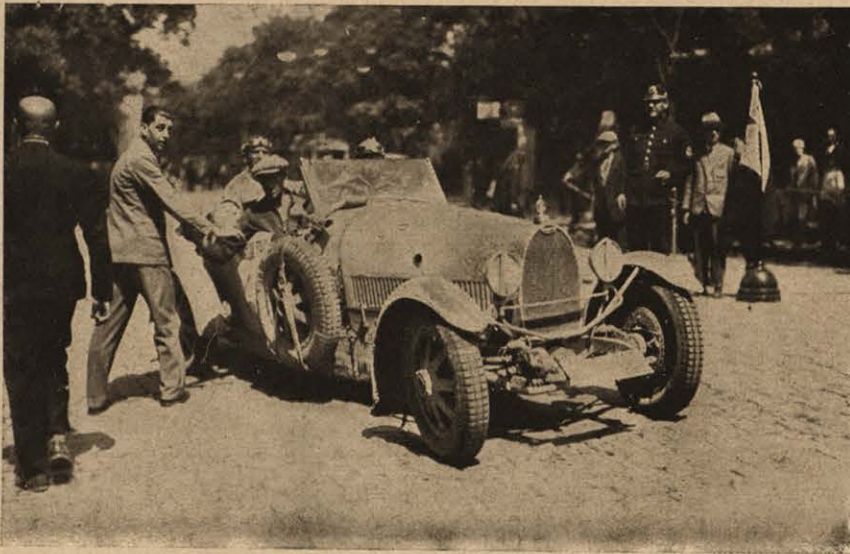
Udział w Raidzie wzięła również Tatra dwucylindrowa i to niebyłajaka, gdyż była nią słynna „staruszka“ Rychtera, która odbyła już dwa Raidy Międzynarodowe a przeszła dotąd około 230.000 kilometrów. Rychter znowu dokonywał na niej cudów, nietylko przebywając całą drogę, ale klasyfikując się w grupie samochodów, kończących Raid bez punktów karnych. Fenomenalny ten rezultat wykazuje najdobitniej niezwykłe możliwości samochodów Tatra oraz ogromne zdolności Rych-

tera, jako kierowcy i jako technika. Trzeba bowiem być doskonałym technikiem, aby umieć przygotować tak stary wóz do uciążliwej imprezy, a przytem niezwykle ostrożnym, opanowanym i rutynowanym kierowcą, aby ze starego samochodu, któremu lada wysiłek może zaszkodzić, wyciągnąć aż takie rezultaty. Rychter jest w tej dziedzinie mistrzem nieporównanym.

Cztery samochody Praga zaprezentowały się na Raidzie z najlepszej strony, jako wozy bardzo solidnie zbudowane, wytrwałe i niezawodne. Jedynym zarzutem, jaki muszę im postawić, jest brak szybkości, będący wynikiem pewnej przesady konstrukcyjnej w kierunku masywności wozu. Przesada ta widoczną jest w szczególności w największym ośmiocylindrowym typie „Grand“, który w drodze sprawiał się znakomicie, uzyskując łatwo duże przeciętne, lecz który nie dopisał na próbach szybkości. Natomiast najmniejszy typ „Piccolo“ nie cierpi wcale na tą wadę, czego najlepszym dowodem jest fakt, że uzyskał on znakomite miejsce w klasyfikacji, w gronie znacznie większych i szybszych wozów. Bardzo ładne są również wyniki osiągnięte przez wozy typów „Alfa“ i „Mignon“. Podnieść muszę, że samochody Praga prowa-



Panna Zabradnik i Jan Ripper sąsiadowali ze sobą we wozystkich parkach.



Szwarcztein na samochodzie Bugatti wjeżdża do Opawy.

dzony były przez kierowców fabrycznych, dla których wprawy i rutyny nie mam wprost słów podziwu.

Trzeci zespół czechosłowacki, złożony z samochodów Zbrojovka, zwanych popularnie „Zetkami“ uzyskał na Raidzie wyniki, z których jasno widać winę kierowców. „Zetki“ stanowiły bardzo groźną konkurencję, jako wozy doskonale się sprawujące na drodze i szybkie zarówno na płaszczyźnie jak i na wzniesieniu, czego najlepszym dowodem jest fakt, że dwa z tych wozów ukończyły Raid ze znakomitymi wynikami, klasyfikując się z punktami dodatkimi. Jednakże wynik zespołowy „Zetek“ wypadł mniej udatnie z czego łatwo wyciągnąć wniosek, że wozy były źle prowadzone przez kierowców o niewyrównanej klasie i mało opanowanych. Popętnili oni największy błąd, jadąc na zbyt wysoką szybkość przeciętną, morderezą dla tak małych maszyn. Fakt, iż „Zetki“ wytrzymały taką jazdę dowodzi niewątpliwie solidnej ich budowy, do czego zresztą czesi nas przyzwyczaili.

Na tem kończę przegląd zawodników czeskich, bo czuję, jak się irtuje na mnie zwycięski Austro-Daimler, że jeszcze o nim dotąd nie wspominałem.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji

Raidu zajął Adam hr. Potocki, kierowca o wspaniałej technice jazdy i olbrzymim doświadczeniu, zdobytem w licznych imprezach krajowych i zagranicznych. Jego bezapelacyjna przewaga nad resztą współzawodników uwidoczniła się najlepiej w tem, że od pierwszego aż do ostatniego dnia Raidu był on ciągle na czele klasyfikacji. Wspomniały, srebrzysty Austro-Daimler hr. Potockiego pracował przez cały czas Raidu jak zegarek, bez żadnych najmniejszych usterek, zapewniając znakomitej wiedeńskiej firmie piąte zwycięstwo w polskich Raidach Międzynarodowych.

Pozostałe Austro-Daimlery osią-

gnęły również doskonałe wyniki. Trzecie miejsce w klasyfikacji zajął Zawidowski, który jechał na identycznym wozie co zwycięzca. Młody jeździec lwowski miał na Raidzie zadanie specjalnie trudne, gdyż po swym niedawnym wypadku na Krzyżówce nie władał on zupełnie dobrze prawą ręką. Mimo tego uzyskał on rezultat zasługujący na specjalne wyróżnienie, a mianowicie zdobył ponad 60 punktów dodatkich.

Bardzo piękny wynik osiągnął także Strakacz na swym Austro-Daimlerze, wozie, który odbył już Raid zeszłoroczny. Jak na kierowcę, który pierwszy raz jechał w zawodach, wykazał Strakacz nadspodziewane opanowanie i rutynę, zdobywając w rezultacie dobrze zasłużone czwarte miejsce w klasyfikacji.

Jedynym pechowcem z zespołu Austro-Daimlerów był Widawski, któremu defekt mamki napędził sporo punktów karnych, tak iż w rezultacie doskonały ten kierowca klasyfikował się dopiero na dziewiątym miejscu.

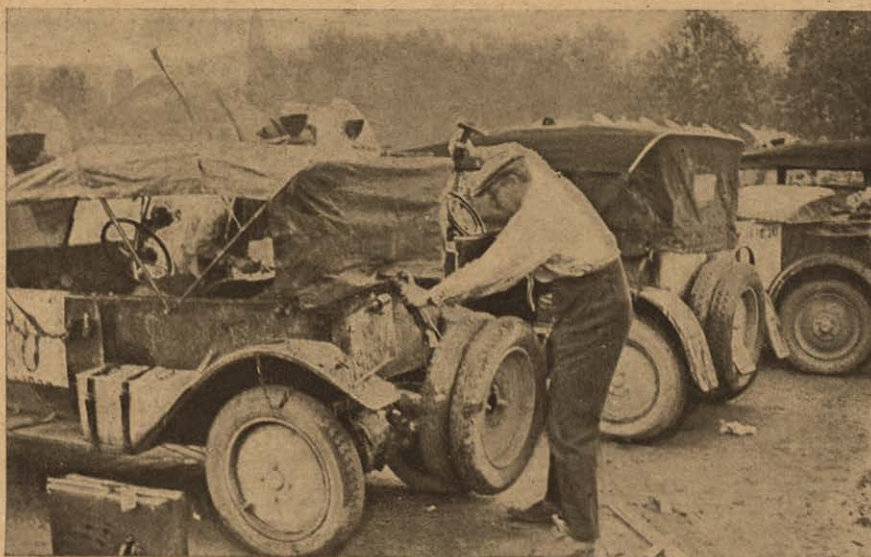
Z imponującą ilością punktów karnych skończył Raid Maurycy hr. Potocki, który rozbił swego Austro-Daimlera pod Hradec Lip-tove w Czechosłowacji, zderzywszy się w kręcanie lewostronnego ruchu z innym samochodem. Podkreślić należy ogromnego ducha spor-



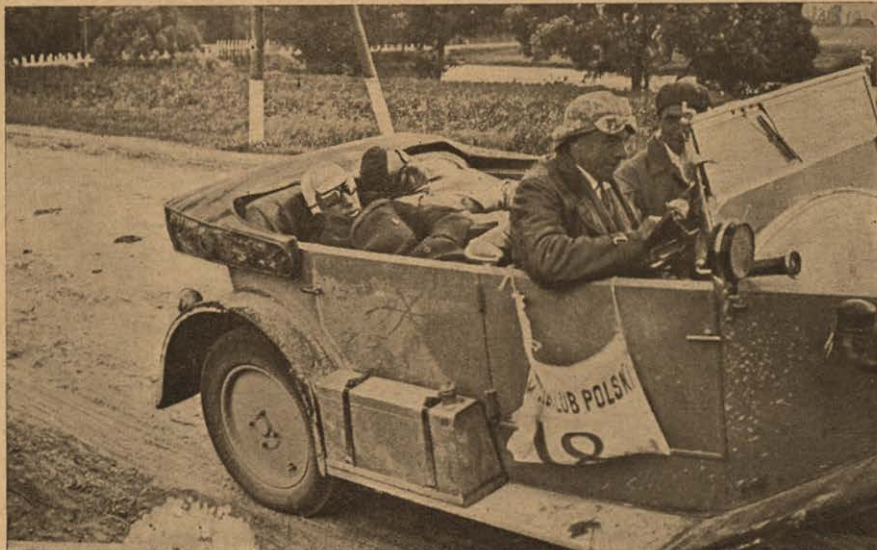
Po drodze w Czechosłowacji.

towego kierowcy, który, nie wrażliwając się na niepowodzenie, zreperował wóz i jadąc bez przerwy 52 godziny, dogonił Raid w Poznaniu, nie odpadając z konkurencji. Gdyby nie ten fatalny wypadek, hr. Maurycy Potocki mógł skończyć Raid na doskonałym miejscu, gdyż wygrał on bravurowo wszystkie bez wyjątku próby szybkości.

Szwaresztein na samochodzie Bugatti zdobył drugie miejsce w klasyfikacji konkursu pomimo pecha, który nie pozwolił mu na wyciągnięcie w próbach szybkości wszystkich możliwości maszyny. Zaskakującym jest przytem fakt, że jego Bugatti uzyskał najlepszy czas w próbie wytrzymałości na złej drodze.



Ryśbler bada „wą „staruszkę” przed startem, rozmyślając: „wytrzyma jeszcze ten etap czy nie wytrzyma?...”



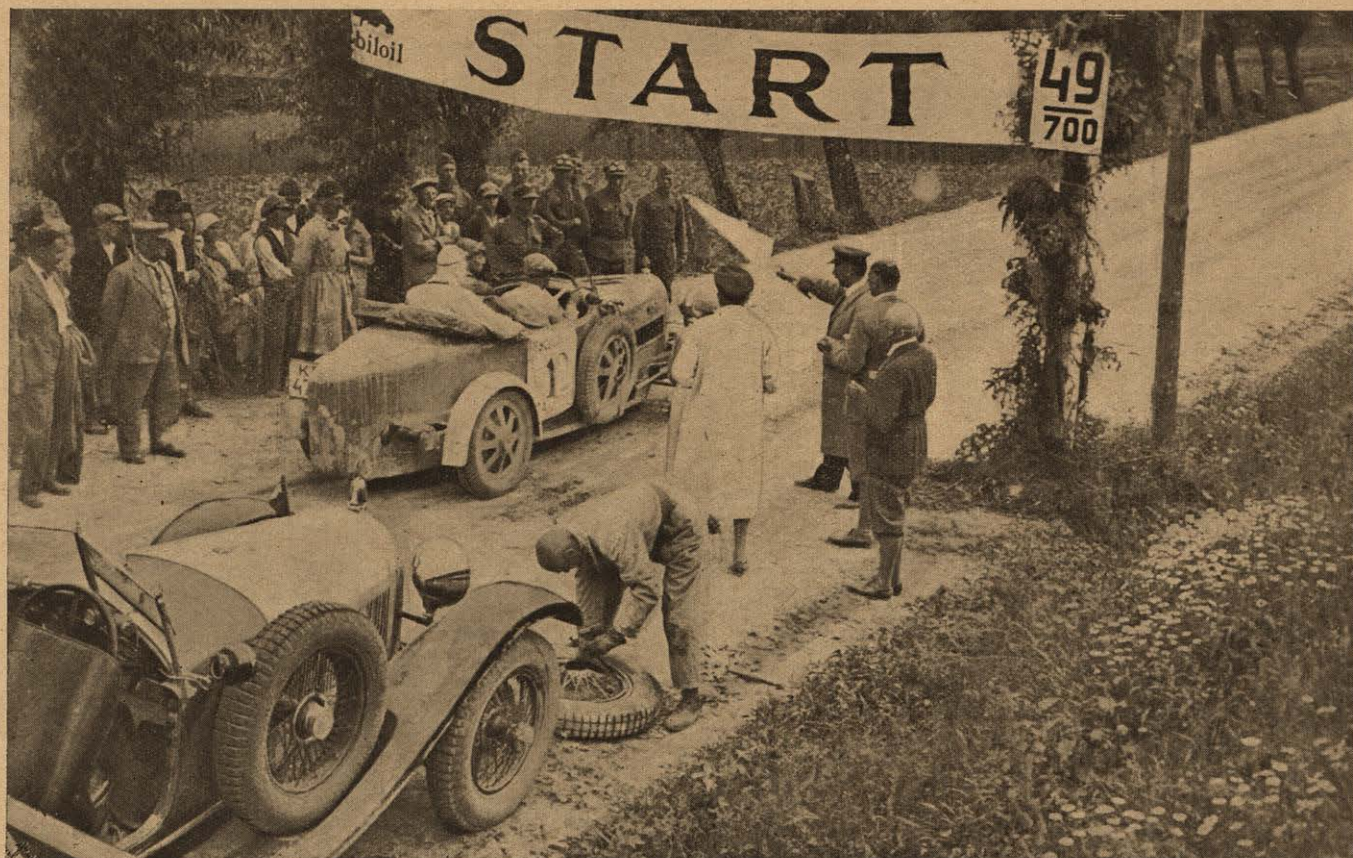
Śpi kontroler, śpi prasa... a Tatra pewnie dolewała wody...

co bezapelacyjnie obala twierdzenie, jakoby samochody alzackiej fabryki bały się wybojów naszych dróg. Rezultat osiągnięty na Raidzie przez Szwareszteina jest niezmiernie ciekawy i bardzo pochlebny tak dla kierowcy, jak i dla samochodu.

Rewelacyjny wynik uzyskał na Raidzie niezrównany Dzierliński na samochodzie Citroën nowego typu sześciocylindrowego. Wóz ten przebył całą drogę bez najmniejszego defektu, przyczem w próbie szybkości po Raidzie uzyskał taką samą szybkość jak w próbie przedraidowej, a na badaniu technicznym okazał się w doskonałej kondycji czyli innymi słowy nie poczuł



Zdjęcie z wypadku Maurycego hr. Potockiego pod Hradec Liptove w Czechosłowacji. Na lewo widzimy rozbity prywatną Tatru, na prawo zaś uszkodzoną Austro Daimlera.



Szwarcztein na samochodzie Bugatti na starcie górskiej próby szybkości pod Tyrawą Wołoską.

nawet tych trzech tysięcy kilometrów. Wynik ten, dla wozu budowanego masowo według amerykańskich metod produkcji, jest, powtarzam, rewelacyjny i przynosi ogromny zaszczyt chlubnie u nas znanej firmie Citroën.

Uleniecki, który jechał na jedynym w Raidzie samochodzie amerykańskim, wyciągnął ze swego Duranta wszystko, co tylko mogła dać ta stara szkolna maszyna, mająca za sobą 30.000 kilometrów uciążliwej pracy.

W gronie zawodników, których los obarczył ciężarem tysięcy punktów karnych, oprócz Maurycego hr. Potockiego znajdują się jeszcze bar. Haebler i panna Zahradnik.

Sympatyczny baron Haebler go-dzien był doprawdy większej łaskawości losu. Jego olbrzymi Maybach, zbyt powolny na próbach szybkości, ale zato niepokonany, jeśli chodzi o szybkość przeciętną, przez całą drogę sprawiał się zna-

komicie i gdyby nie pęknięcie re-soru na pierwszym etapie, mógł ukończyć Raid w bardzo dobrej formie.



Panna Zahradnik czyni najniezbędniejsze przygotowania przed startem przy pomocy p. ozambelana Załęskiego.

Rezultatu panny Zahradnik nie-podobna brać cyfrowo, gdyż punk-tom karnym przez nią otrzy-manym winien był wyłącznie jej stary Laurin, psujący się regularnie na każdym etapie. Panna Zahradnik jako kierowczyni jest prawdziwym fenomenem, nie znającym, co trud i zmęczenie. Raid, który zmógł nie-jednego mężczyznę, dla niej był dziecinną zabawką, to też pewien jestem, że na lepszym wozie dziel-na kierowczyni mogła dokonać i do-kona w przyszłości jeszcze wielu rzeczy.

Poza konkursem ukończyli Raid trzech zawodnicy: Kołaczkowski, kie-rowca niewątpliwie bardzo utalen-towany, ale zamało opanowany i ja-dący z wyjątkowym pechem, oraz Zawadzki i Strzelecki, kierowcy o dużym zapale sportowym, lecz bez pojęcia o jeździe raidowej.

Zawody ukończyły wszystkie sa-mochody, które wyruszyły ze star-tu, co jest wydarzeniem zasługują-



Nagrody zdobyte przez zwycięzców VIII Raidu Międzynarodowego A. P.

cem na podkreślenie. Badanie Komisji Technicznej po zakończeniu Raidu dało wyniki zupełnie nadspodziewane. Wszystkie samochody posiadały hamulce we wzorowym stanie, oświetlenie w porządku, rozruszniki również w porządku. Dowodzi to, że technika samochodowa postępuje stale naprzód i że dzisiejszy przemysł samochodowy stał na wysokim stopniu doskonałości.

Organizacja Raidu stała, jak zwykle, na jaknajwyższym poziomie. Na drogach panował wzorowy porządek, dzięki obstawieniu przez policję i służbę drogową, które ponadto wskazywały kierunek jazdy. We wszystkich parkach oraz pośrodku etapów funkcjonowały sprawnie stacje benzynowe i olejowe, których urządzeniem zajęły się firmy Standard Nobel i Vacuum Oil Company. Ogromną pomoc przy organizacji

parków, kwater i całokształcie organizacji okazały wszystkie Kluby automobilowe, przez których terytorja Raidu przechodził, a mianowicie: Małopolski Klub Automobilowy, Krakowski Klub Automobilowy, Automobilklub w Opawie, Automobilklub Republiki Ceskoslovenske, Automobilklub von Deutschland, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, Automobilklub Wielkopolski i Pomorski Automobilklub. Podkreślić należy również ogromną przychylność władz, które poleciły podległym sobie organom poczynić dla Raidu wszelkie możliwe ułatwienia. W tym roku było to specjalnie ważne ze względu na wyjazd Raidu za granicę i konieczność uproszczenia niektórych formalności celnych i paszportowych.

Regulamin tegorocznego Raidu przewidywał jak wiadomo aż trzy próby szybkości, dwie na płaszczy-

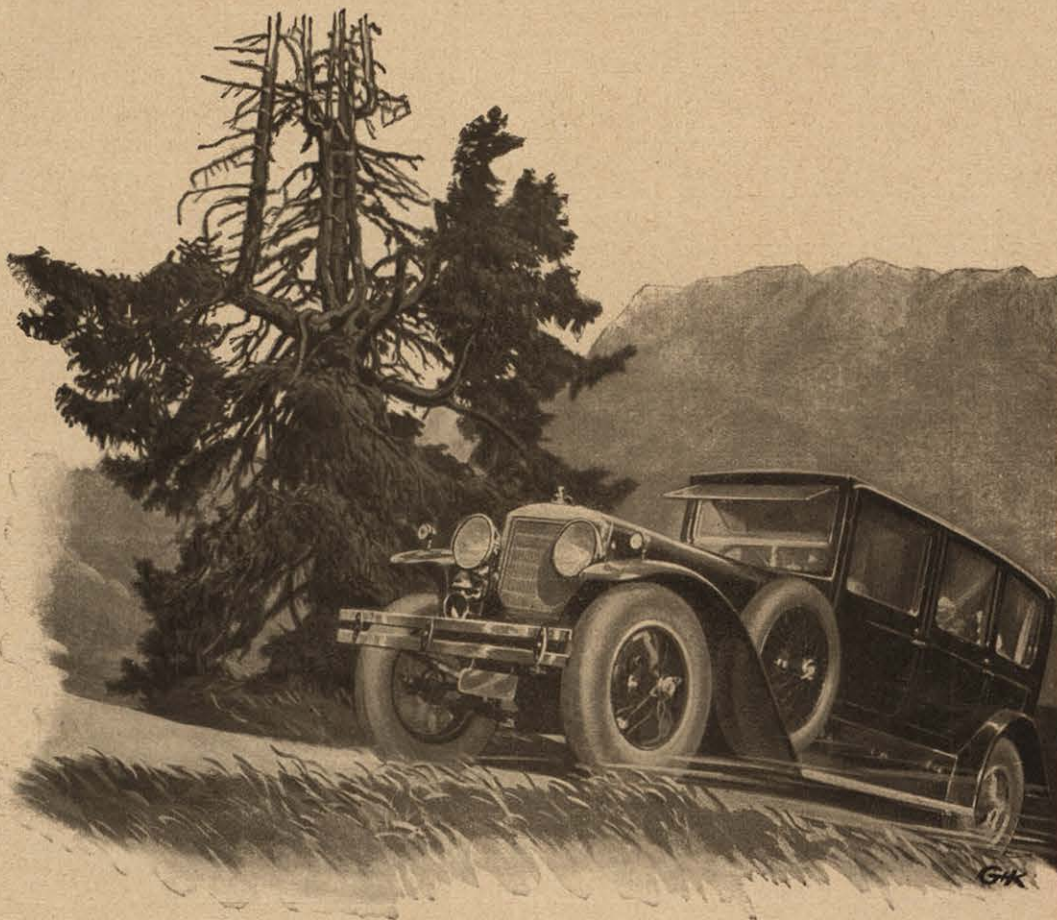
źnie i jedną na wzniesieniu. Obie próby płaskie urządzono pod Raszynem na pięciu kilometrach świetnej asfaltowanej szosy, pozwalającej na rozwinięcie zawrotnych szybkości. Próba górską, której organizacją zajęły się Kluby Małopolski i Krakowski, odbyła się tym razem na Tyrawie Wołoskiej nieopodal Przemysła. Jest to jedna z najpiękniejszych tras, jakie sobie można wymarzyć na urządzenie wyścigu górskiego, gdyż posiada ona dość znaczne wzniesienie, a przytem obfituje w ostre skręty. Niezmiernie emocjonującym jest zwłaszcza wjazd od strony Sanoka po jedynych chyba w Polsce serpentynach, przypominających najciaśniejsze wiraże dróg alpejskich.

Oprócz tych trzech prób szybkości, urządzoną została na ostatnim etapie, pomiędzy Sannikami i Sochaczewem, próba wytrzymałości na złej drodze, która, podobnie jak w roku ubiegłym, nie była wcale straszną dla raidowych maszyn, pomimo powiększenia obowiązujących przeciętnych. Wszyscy niemal współzawodnicy uzyskali w tej próbie maksymalną ilość punktów możliwych do zdobycia.

Ostatni ustęp mego artykułu poświęcić muszę wreszcie niezmiernie ciekawym kierownikom konkursu w osobach komandora p. Janusza Regulskiego, vice-komandorów pp. Józefa Grabowskiego i Aleksandra Seńkowskiego, sekretarza p. Stanisława Szydelskiego, starszego kontrolera p. Czesława Zakrzewskiego i gospodarza p. Ryszarda Bormana, których pracy i wysiłkom zawdzięczać należy wyjątkowo sprawne przeprowadzenie całej imprezy. Organizacja tegorocznego Raidu zadowolniła wszystkich, nawet najbardziej wymagających i grymaśnych jego uczestników.

Marjan Krynicki.

Trudniejsze warunki pracy — zwiększona odpowiedzialność oleju!



Podróże górskie

Dają Wam radość, nie zmaoną żadnemi trudami! Od silnika i trybów wymaga się zato najwyższej sprawności! Zupełną pewność pod tym względem daje zastosowanie naj-

lepszego oleju — Gargoyle Mobiloil. Sukcesy Lindbergha, Byrda, Miss Earhart i wielu, wielu innych są dowodem tego, że Gargoyle Mobiloil odpowiada najwyższym wymaganiom.



Mobiloil

REG. TRADE MARK

Przodujący olej świata

VACUUM OIL COMPANY S. A.

WARSZAWA — CZECHOWICE.

Wykaz punktów uzyskanych przez współzawodników VIII Raidu Międzynarodowego A. P.

№ raid.	M A R K A	K I E R O W C A	Kategoria	Etap								Punkty z prób specjalnych	Punkty z badania technicznego	Ogólna suma punktów	Miejsce w klasyfikacji	
				I etap	II etap	III etap	IV etap	V etap	VI etap	VII etap	VIII etap					
1	Maybach	bar. Haebler A.	B	-1382.0	- 29.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	O	O	- 55.00	- 27.00	- 1489.00	XX
2	Praga Grand	Heusler J.	C	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	- 13.25	O	- 5.25	XVII
3	Austro Daimler	hr. Potocki A.	D	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 66.75	O	+ 74.75	I
4	Austro Daimler	Zawidowski E.	D	+ 1.0	+ 1.0	O	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 57.25	O	+ 64.25	III
5	Austro Daimler	Widawski J.	D	+ 1.0	+ 1.0	- 33.5	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 63.95	O	+ 37.45	IX
6	Austro Daimler	hr. Potocki M.	D	- 5.5	+ 1.0	-1576.5	- 130.0	+ 1.0	+ 1.0	O	- 6.5	+ 86.00	- 66.50	- 1696.00	XXII	
7	Austro Daimler	Strakacz W.	D	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	O	+ 44.25	O	+ 51.25	IV	
8	Durant	Uleniecki W.	D	- 2.0	+ 1.0	+ 1.0	- 18.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	- 36.00	O	- 50.00	XIX
9	Praga Mignon	Sirucek J.	D	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 9.75	O	+ 17.75	XIV
10	Citroën	Dzierliński E.	D	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 28.56	O	+ 36.56	X
11	Tatra	Zawadzki S.	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Bugatti	Szwarczstein S.	D	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 58.50	O	+ 66.50	II
14	Laurin & Klement	Zahradnik W.	E	+ 1.0	- 905.5	- 10.0	- 41.0	- 10.0	- 10.0	- 528.0	- 2.0	- 15.75	- 7.50	- 1528.75	XXI	
15	Tatra	Ripper J.	E	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 20.25	O	+ 28.25	XII
16	Tatra	Vermirovsky J	F	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 39.50	O	+ 47.50	V
17	Tatra	Hovanec F.	F	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 36.50	O	+ 44.50	VII
18	Tatra	Bojanovsky W.	F	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	O	O	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 40.00	O	+ 46.00	VI
19	Praga Alfa	Suldovsky A	F	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 22.75	O	+ 30.75	XI
20	Tatra	Rychter W.	G	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	- 0.25	O	+ 7.75	XVI
21	„Z“	Divisek K.	G	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	- 49.0	+ 1.0	- 3.5	+ 19.50	O	- 28.00	XVIII	
22	„Z“	„Flieger“	G	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	- 4.5	+ 22.50	- 4.00	+ 21.00	XIII	
23	„Z“	Mamula J.	G	+ 1.0	- 9.5	- 10.0	+ 1.0	+ 1.0	- 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 25.50	O	+ 10.00	XV
24	„Z“	Kołaczkowski W.	G	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Praga Piccolo	Kredl T.	G	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 1.0	+ 34.25	O	+ 42.25	VIII
26	Citroën	Strzelecki J.	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Rezultaty prób specjalnych VIII Raidu Międzynarodowego Automobilklubu Polski.

Nr. raid.	M A R K A	K I E R O W C A	Kategoria	Płaskie próby szybkości pod Raszynem (5 klm.)						Punkty za różnicę	Górska próba szybkości na Tyrawie (3 klm.)			Próba wytrzymałości pod Sannikami (18.5 klm.)		Ogólna su- ma punk- tów z prób specjal- nych
				Przed Raidem			Po Raidzie				Czas	Szybkość	Punktów	Czas	Punktów	
				Czas	Szybkość	Punktów	Czas	Szybkość	Punktów							
1	Maybach	bar. Haebler A.	B	3 m. 28,96 s.	86 klm/g	- 22.50	4 m. 12,80 s.	71 klm/g	- 45.00	- 7.50	-	-	O	14 m. 01,0 s.	+ 20	- 55.00
2	Praga Grand	Heusler J.	C	3 m. 20,04 s.	90 klm/g	- 11.25	3 m. 25,80 s.	88 klm/g	- 17.00	- 1.00	4 m. 28,6 s.	41 klm/g	- 4.00	14 m. 26,6 s.	+ 20	- 13.25
3	Austro Daimler	hr. Potocki A.	D	2 m. 35,39 s.	116 klm/g	+ 20.25	2 m. 44,89 s.	109 klm/g	+ 20.00	- 3.50	3 m. 42,8 s.	48 klm/g	+ 10.00	13 m. 05,2 s.	+ 20	+ 66.75
4	Austro Daimler	Zawidowski E.	D	2 m. 42,94 s.	110 klm/g	+ 15.75	2 m. 50,53 s.	105 klm/g	+ 16.00	- 2.50	3 m. 53,8 s.	46 klm/g	+ 8.00	11 m. 50,4 s.	+ 20	+ 57.25
5	Austro Daimler	Widawski J.	D	2 m. 38,80 s.	113 klm/g	+ 18.21	2 m. 46,13 s.	108 klm/g	+ 19.34	- 2.48	3 m. 50,4 s.	47 klm/g	+ 8.88	12 m. 36,2 s.	+ 20	+ 63.95
6	Austro Daimler	hr. Potocki M.	D	2 m. 31,37 s.	119 klm/g	+ 22.50	2 m. 29,59 s.	120 klm/g	+ 31.00	- 0.50	3 m. 36,2 s.	51 klm/g	+ 13.00	13 m. 00,6 s.	+ 20	+ 86.00
7	Austro Daimler	Strakacz W.	D	2 m. 59,90 s.	100 klm/g	+ 8.25	2 m. 56,58 s.	102 klm/g	+ 13.00	- 1.00	4 m. 15,2 s.	42 klm/g	+ 4.00	14 m. 29,0 s.	+ 20	+ 44.25
8	Durant	Uleniecki W.	D	3 m. 49,21 s.	79 klm/g	- 7.50	5 m. 35,00 s.	54 klm/g	- 35.00	- 12.50	4 m. 53,0 s.	37 klm/g	- 1.00	16 m. 00,0 s.	+ 20	- 36.00
9	Praga Mignon	Sirucek J.	D	3 m. 35,15 s.	84 klm/g	- 3.75	3 m. 36,50 s.	83 klm/g	- 6.00	- 0.50	4 m. 45,0 s.	38 klm/g	O	14 m. 57,4 s.	+ 20	+ 9.75
10	Citroën	Dzierliński E.	D	3 m. 14,23 s.	93 klm/g	+ 8.00	3 m. 13,20 s.	93 klm/g	+ 4.00	O	4 m. 33,0 s.	40 klm/g	+ 1.56	12 m. 53,2 s.	+ 20	+ 28.56
11	Tatra	Zawadzki S.	D	3 m. 14,00 s.	93 klm/g	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Bugatti	Szwarcstein S.	D	2 m. 50,09 s.	105 klm/g	+ 12.00	2 m. 43,97 s.	110 klm/g	+ 21.00	- 2.50	3 m. 53,2 s.	46 klm/g	+ 8.00	11 m. 18,2 s.	+ 20	+ 58.50
14	Laurin & Klement	Zahradnik W.	E	4 m. 48,64 s.	63 klm/g	- 11.25	4 m. 42,00 s.	64 klm/g	- 14.00	- 0.50	-	-	O	18 m. 35,0 s.	+ 10	- 15.75
15	Tatra	Ripper J.	E	3 m. 49,66 s.	79 klm/g	+ 0.75	3 m. 58,20 s.	76 klm/g	- 2.00	- 1.50	4 m. 58,8 s.	36 klm/g	+ 3.00	15 m. 21,6 s.	+ 20	+ 20.25
16	Tatra	Vermirovsky J.	F	3 m. 39,10 s.	82 klm/g	+ 7.50	3 m. 46,20 s.	79 klm/g	+ 7.00	- 1.50	4 m. 57,8 s.	36 klm/g	+ 6.50	14 m. 54,6 s.	+ 20	+ 39.50
17	Tatra	Bojanovsky W.	F	3 m. 45,70 s.	80 klm/g	+ 6.00	3 m. 56,80 s.	76 klm/g	+ 4.00	- 2.00	4 m. 46,0 s.	38 klm/g	+ 8.50	14 m. 54,0 s.	+ 20	+ 36.50
18	Tatra	Hovanec F.	F	3 m. 38,54 s.	82 klm/g	+ 7.50	3 m. 51,60 s.	78 klm/g	+ 6.00	- 2.00	4 m. 46,4 s.	38 klm/g	+ 8.50	14 m. 26,6 s.	+ 20	+ 40.00
19	Praga Alfa	Suldovsky A.	F	4 m. 00,99 s.	75 klm/g	+ 2.25	4 m. 12,60 s.	71 klm/g	- 1.00	- 2.00	5 m. 28,8 s.	33 klm/g	+ 8.50	16 m. 21,2 s.	+ 20	+ 22.75
20	Tatra	Rychter W.	G	5 m. 16,80 s.	57 klm/g	- 3.75	5 m. 22,60 s.	56 klm/g	- 6.00	- 0.50	7 m. 28,8 s.	24 klm/g	- 2.00	19 m. 54,8 s.	+ 12	- 0.25
21	"Z"	Divisek K.	G	4 m. 23,37 s.	68 klm/g	+ 4.50	4 m. 32,40 s.	66 klm/g	+ 4.00	- 1.00	5 m. 42,8 s.	31 klm/g	+ 5.00	21 m. 42,2 s.	+ 7	+ 19.50
22	"Z"	"Flieger"	G	4 m. 17,78 s.	70 klm/g	+ 6.00	4 m. 36,20 s.	65 klm/g	+ 3.00	- 2.50	5 m. 36,6 s.	32 klm/g	+ 6.00	20 m. 27,2 s.	+ 10	+ 22.50
23	"Z"	Mamula J.	G	4 m. 31,00 s.	66 klm/g	+ 3.00	4 m. 38,80 s.	65 klm/g	+ 3.00	- 0.50	5 m. 42,6 s.	31 klm/g	+ 5.00	18 m. 42,0 s.	+ 15	+ 25.50
24	"Z"	Kołaczkowski W.	G	4 m. 10,63 s.	72 klm/g	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	Praga Piccolo	Kredl T.	G	4 m. 12,85 s.	71 klm/g	+ 6.75	4 m. 25,00 s.	68 klm/g	+ 6.00	- 1.50	6 m. 07,6 s.	29 klm/g	+ 3.00	16 m. 50,6 s.	+ 20	+ 34.35
26	Citroën	Strzelecki J.	D	3 m. 47,60 s.	79 klm/g	-	4 m. 58,80 s.	60 klm/g	-	-	-	-	-	18 m. 41,8 s.	-	-

Śląsk jako



Istnieją nawet wśród zapamiętanych turystów ludzie, którzy twierdzą, że niema w Polsce terenu idealnego pod względem turystycznym. Stanowczo zbija to twierdzenie Śląsk.

Teren ten gorąco i z całym spokojem polecić można turystom, szczególnie automobilowym.

Ziemia ta łączy w sobie wszystko: malownicze góry, idealne szosy, wygodne i czyste hotele i restauracje, przy wielkiej ilości zabytków historycznych i artystycznych.

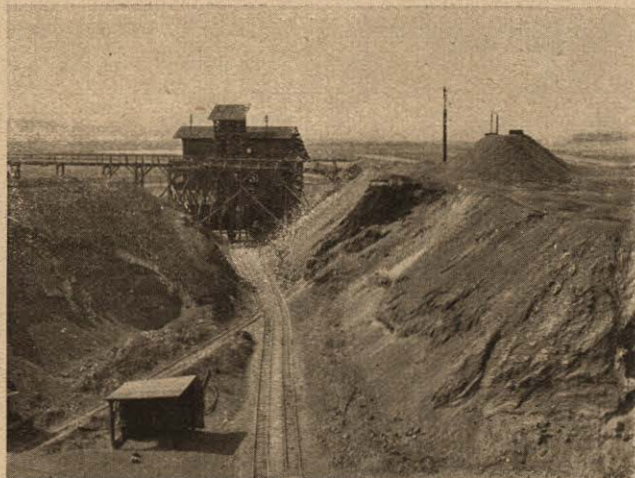
Bo, proszę sobie nie wyobrażać, że pojęcie Śląska identyfikuje się z szeregiem hut, fabryk i dymu w postaci szarej mgły, unoszącego się nad tem wszystkim.

Śląsk południowy t. zw. Zielony (w okolicach Raciborza i Rudnika), to kraj pagórków, lasów i parków, przeważnie rolniczy. Przedłużeniem jego jest północna część Śląska Cieszyńskiego, gdzie jedyne większe skupienie fabryk posiada Bielsk. Na południu od linii kolejowej z Bielska do Cieszyna wznoszą się Beskidy śląskie, których strome wierzchołki widoczne są w dnie pogodne z całego Zagłębia. Najwyższe swoje wzniesienie osiągają one na szczycie Baraniej Góry (1214 mtr.) znanej dzięki źródłom Wisły.

Najpiękniejszą doliną w Beskidach jest dolina Białej Wisłki, otoczona skalami, pełna wodospadów. Dzięki wzmózonemu ruchowi turystycznemu w te góry, posiadają one niesłychanie gęstą sieć schronisk. Są to przeważnie duże murowane często piętrowe budynki z re-

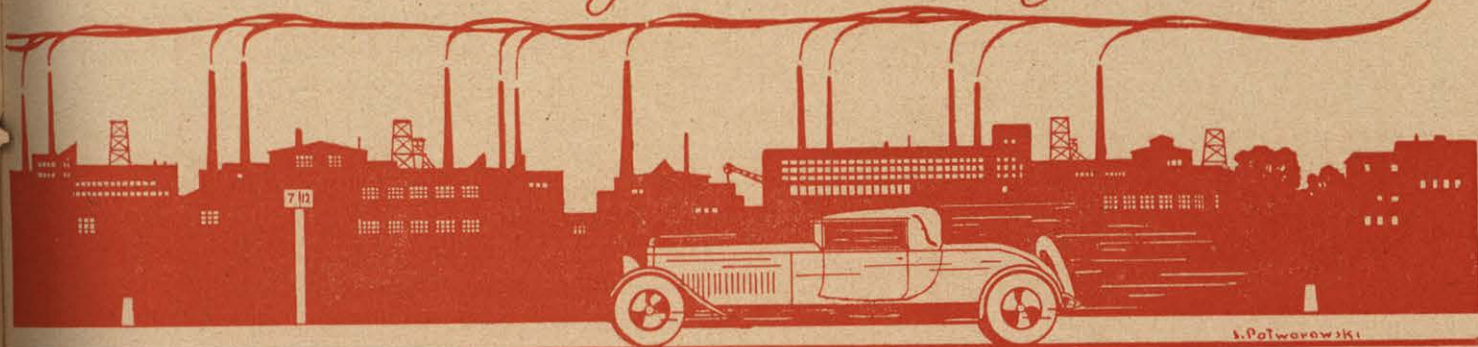


Typ ludowy na Śląsku.



Typowy widok na Śląsku.

Scen wycieczkowy



stauracjami, otwarte tak w lecie jak i w zimie np. na Stożku, Czantorji i Klimczaku.

Zamieszkują je górale, którzy do dziś dnia zachowali swój strój: mężczyźni znacznie skromniejszy, zaś kobiety ubierają się bogato i znacznie barwniej jak na Podhalu.

Kiedy już mowa o strojach, to muszę dodać, że na całym prawie obszarze Śląska, zachowały się niezwykle barwne i bogate stroje ludowe. Łatwo je zaobserwować w niedzielę przed kościołem, szczególnie w parafjach wiejskich.

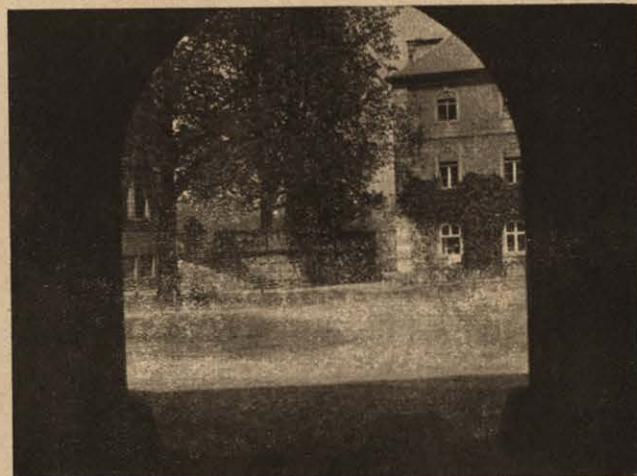
Śląsk należy do ziem, które były kolebką państwa polskiego, mając na całej swej przestrzeni tubyleczą ludność polską. W X wieku wrzała ustawiczna walka o Śląsk między książętami czeskimi, a polskimi, która przycichła z małżeństwem Mieczysława I z Dąbrówką Czeską, przyczem wraz z misjonarzami czeskimi rozciągnęły się nad tą dzielnicą wpływy kulturalne czeskie. Śmierć Bolesława Krzywoustego w r. 1139, była momentem zwrotnym w dziejach Śląska, gdyż po podziale Polski na dzielnice rozluźnia się jego stosunek do Polski. Po raz ostatni zjednoczył się Śląsk z Polską

w r. 1289, ale połowicznie, gdyż już w tym czasie większość książąt śląskich, była lennikami Czech. Kazimierz Wielki, na mocy układu w Wyszehradzie w roku 1335 zrzekł się ostatecznie praw do Śląska, wzamian za zrzeczenie się Czechów pretensji do korony polskiej. Od tego czasu do XVIII wieku, należał Śląsk do Czech i dzielił ich losy. Okres silnej germanizacji zaczął się dla Śląska dopiero od końca XVIII wieku, kiedy ziemie te zajęli Prusacy, powołując się na nabyte przez swoich przodków prawa sukcesyjne do różnych księstw śląskich.

Kultura polska jednak nie zginęła tu całkowicie. Zachowały ją w swej oryginalnej architekturze malownicze drewniane kościołki śląskie z XVI, XVII i XVIII wieku. Jest ich tu jeszcze sporo, i stanowią nie tylko pewną osobliwość Śląska pod względem architektonicznym, ale powiedziałabym jedną z największych jego ozdób. Kościołki te posiadają charakterystyczne dla naszych kościołów wiejskich soboty, typowe wieże, zakończone barokowymi hełmami i śpiczastymi dachami, barokowe sygnaturki, i w całości przypominają drewniane kościoły Małopolski. Są one zacięzione całkowicie starami



Katowice. Rynek i teatr.



Fragment pałacu w Pszczynie.



Pałac w Poczesnie.

drzewami i położone na wzgórzach, co dodaje im malowniczości. Jeszcze w r. 1870 było ich 200, ale od tego czasu jak i wszędzie w Polsce, liczba ich znacznie zmalała. Szczególnie w okręgach przemysłowych kościoły drewniane coraz częściej zastępowane są przez budowle murowane, wzorowane na kościołach niemieckich. Za to w powiecie rybnickim, pszczyńskim i przyznanej nam części raciborskiego, zachowało się ich wiele i stanowią one ciekawy cel dla wycieczek turystycznych w te strony.

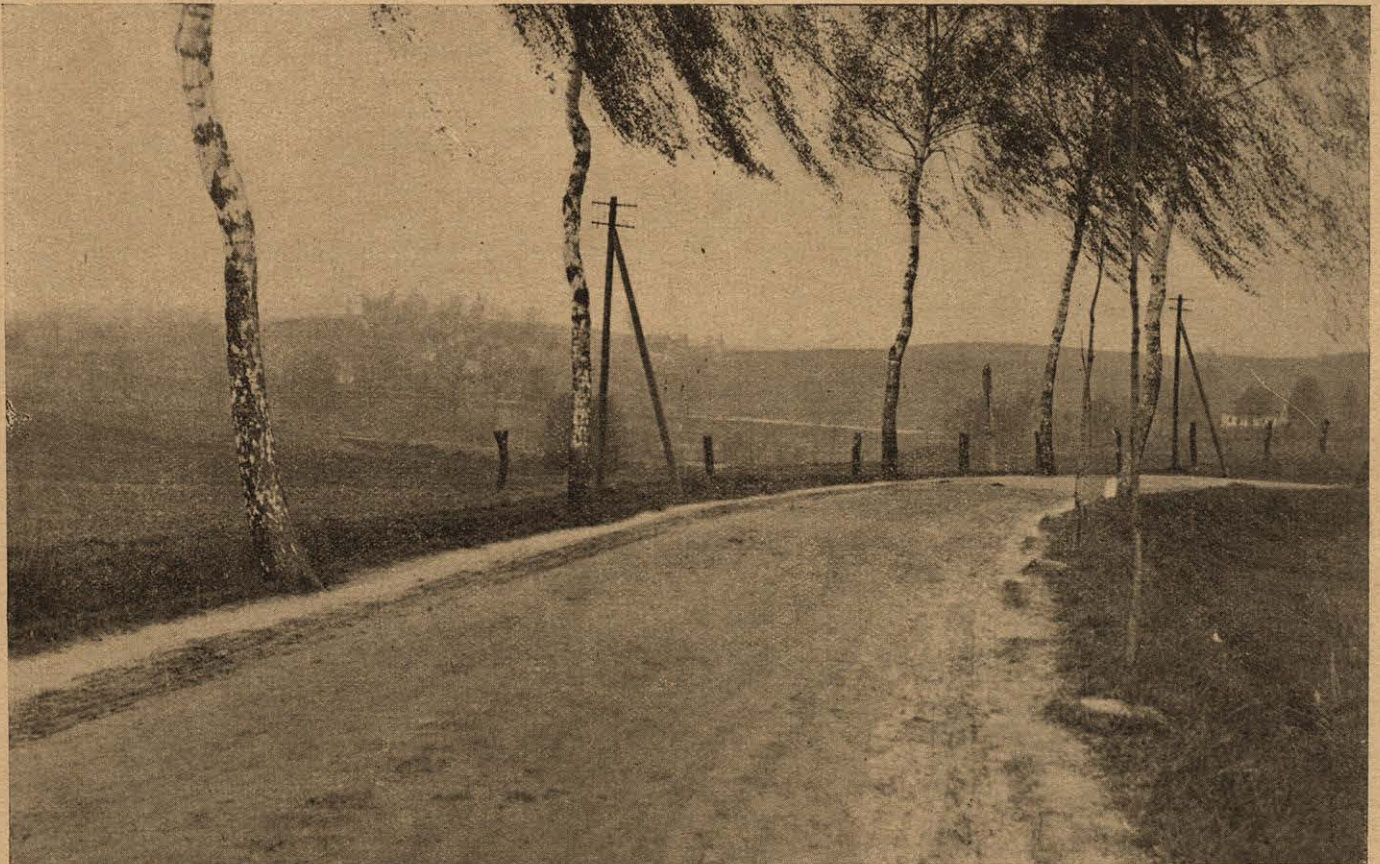
Pewną osobliwością Śląska Górnego jest zachowanie z czasów feudalnych, wielkiej własności magnackiej.

Ogółem posiada ona na Śląsku Opolskim 58% ziemi. Należą do nich tu ogromne lasy, większość kopalni, i zakładów przemysłowych. Chłopi mają około 30% ziemi i to bardzo rozdrobnionej. Także Śląsk Cieszyński niemal cały należał do dwóch potentatów hr. Lari-scha-Mönnicha z Karwiny i arcyks. Fryderyka znanego z wrogich wystąpień przeciwko Polakom, którego dobra znajdują się obecnie w sekwestrze rządowym.

Na Śląsku zachowało się dużo cennych zabytków artystycznych ze wszystkich epok, gdyż nie był on nigdy zbyt narażony na klęski wojenne. Ale niestety większość ich zgromadzona jest w części przynależnej do Niemców. Zaś w okręgach, które przyznano Polsce, jest tych zabytków stosunkowo niewiele i bynajmniej jak na stosunki śląskie nie pierwszorzędnym.

Najstarszym kościołem gotyckim Śląska jest pofranciszkański w Wodzisławiu, zaś najokazalszym barokowy kościół odpustowy w Pszowie. Kościoły gotyckie nadto zachowały się w Kamieniu k. Bytomia, Mysłowicach, Tarnowskich Górach, Lubczy, Lublińcu (przebudowany) i Zorach.

W Lubiecku, Dolnym Sadowie, Bujakowie, Mikołowie, Orzeszu i Pawłowicach, zachowały się kościoły przejściowe z gotyku w renesans, z drugiej połowy XVI wieku, tradycje gotyku bowiem zakorzenione były na Śląsku głęboko i trwały długo nawet w epoce renesansu.



Droga na Śląsku (okolice Jastrzębia).

Z epoki baroku pochodzi kilkanaście kościołów np. w Radkowie, Kochłowicach, Tarnowskich Górach, zaś Pszczyna posiada piękny kościół rokokowy. W ramach krótkiego artykułu, nie sposób chociażby tylko wyliczyć zabytków artystycznych z dziedziny malarstwa i rzeźby, oraz z zakresu przemysłu artystycznego. Wspomnę tu tylko nawiasem, że w kościołach górnośląskich zachowało się mnóstwo cennych zabytków dawnego ludwisarstwa w postaci dzwonów z XV i XVI w., zaś w skarbcach kościelnych bardzo wiele pięknych zabytków złotnictwa z epoki gotyckiej i renesansowej, wśród których nie brak wyrobów złotników krakowskich. Najcenniejsze posiadają kościoły w Kamiieniu, Zorach, Lublińcu i Piekanach. Pięknie haftowane ornaty posiada kościół w Pszczynie.

Wśród rezydencji magnackich na plan pierwszy wysuwa się barokowy pałac ks. Henkla-Donnersmarcka w Świerklańcu, wzorowany na barokowych pałacach francuskich. Posiada on wspaniale urządzone i dekorowane sale, a zdobią go liczne rzeźby mitologiczne. Dokola pałacu rozciąga się wielki park, sięgający niemal do granicy dawnej kongresówki.

Okazałym jest też pałac książęcy w Pszczynie, w którym zachowało się wiele mebli barokowych z XVII wieku, oraz wiele cennych i artystycznych pamiątek. W pałacu tym w roku 1915 podpisano umowę austriacko-niemiecką, dzielącą Królestwo Kongresowe między oku-



Kościół drewniany w Moszczenicy.

fantów. W latach 1915 — 17 była tu kwatery główna armii niemieckiej, gdzie często przebywał cesarz Wilhelm II. Pałac ten otacza również piękny stary park.

Okręg przemysłowy Górnego Śląska czyli t. zw. Czarny Śląsk, jest najbogaciej przez przyrodę uposażoną w bogactwa naturalne krainą Polski. Obejmuje on trójkąt Mysłowice — Gliwice — Tarnowskie Góry, o przestrzeni 1000 km. kw. zamieszkały przez blisko 1.000.000 mieszkańców, co wypada około 1000 mieszk. na kilometr kw. czyli jest to kraj najgęściej zaludniony w Europie. Wiadomość o kopalniach węgla na Śląsku, po-



Królewska Huta, widok ogólny.



Typy ludowe na Śląsku.

siadano już w XVII wieku, nie eksploatowano ich jednakże. a dopiero Prusacy w r. 1750 zaczęli węgiel tu kopać. Po wybudowaniu kolei w r. 1835 zaczęła produkcja węgla szybko wzrastać, a w ostatnich latach przed wojną dochodziła ona do 60 milionów tonn rocznie, to znaczy przekracza produkcję kopalń Rosji i Francji. Głębokość pokładów węgla na Śląsku dochodzi do 170 metrów, a ilość pokładów waha się od 129 do 130. Zagłębie stanowi jedyną w swoim rodzaju osobliwość Polski, gdzie na stosunkowo niewielkiej przestrzeni znajdują się porozrzucane obok siebie kopalnie węgla, cynku, ołowiu, i żelaza, koksownie, fabryki amoniaku, olbrzymie huty, stalownie, walcownie i t. d. Wszystkie te zakłady strzelają ku niebu tysiącem kominów, a połączone są ze sobą gęstą siecią kolei normalnej, wąskotorowej i tramwajami elektrycznymi. Trupie czaszki na tablicach, oznaczają miejsca, na które wstęp grozi niebezpieczeństwem życia, gdyż ziemia usuwa się tu do wykopanych pod nią kopalń, lub wypalonych próżni.

Największymi miastami Śląska, a zarazem głównymi centrami przemysłu są Katowice (100.000 mieszkańców), Huta Laury (około 20.000 mieszk.), Mysłowice (około 20.000 mieszk.), Królewska Huta (około 100.000

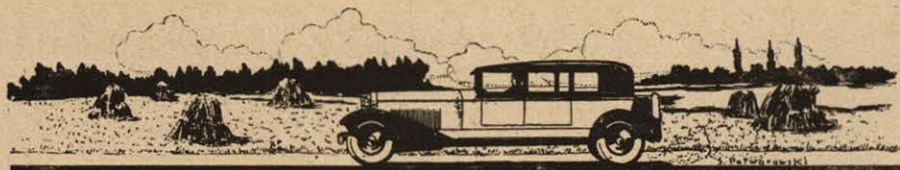
mieszk.), Chorzów (osada przemysłowa o 12.000 m.), Hajduki Wielkie (25.000 m.), Świętochłowice (25.000 m.), Lipiny (20.000 m.). Chropaczów, Łagiewniki, Orzegów, Ruda, Huta Pokoju, Huta Zgody są to osady przemysłowe o przeszło 10.000 mieszk. Należy dodać, że wszystkie te miasta i osady są skanalizowane, zaopatrzone w najnowsze urządzenia wielkomiejskie i posiadają bardzo dokładną regulację.

Pewną osobliwością Śląska przemysłowego jest wzorowa osada robotnicza Giszewice (koło Szopienic), wyglądająca zdaleka jak wzorowa dzielnica willowa, jedyna tego rodzaju w Polsce.

Mimo tak silnie rozwiniętego przemysłu, Śląsk należy do najwięcej zalesionych prowincyj Europy Środkowej, gdyż 29% powierzchni jego zajmują lasy. Wobec racjonalnej gospodarki i skupienia lasów w ręku wielkich ordynacyj, obszar ich nie zmniejszył się od 100 lat.

Jeżeli teraz dodamy te wszystkie „osobliwości“ Śląska, to trzeba przyznać, że jest to naprawdę jeden z najwygodniejszych do zwiedzenia terenów Polski przy stosunkowo dużej ilości zabytków.

Marja Szachówna





KRÓLOWA DRÓG



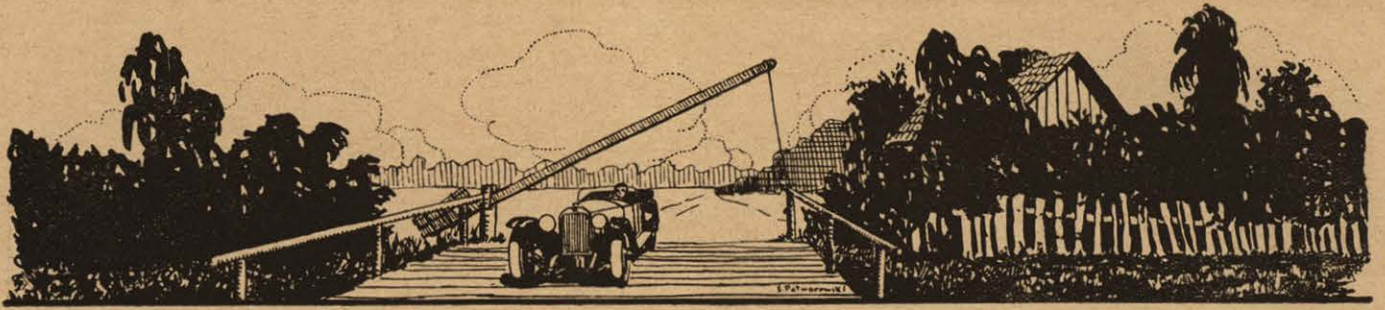
Hispano Suiza

POLSKIE T-WO ZAKŁ. SKODY

WARSZAWA: MAZOWIECKA 11. TEL. 309-59.

Adresy: ŁÓDŹ: PIOTRKOWSKA 88. TEL. 91.

POZNAŃ MARCINKOWSKIEGO 23. TEL. 37-78.



KONKURENCJA SAMOCHODÓW I KOLEI

JAK SIĘ U NAS PRZEDSTAWIA TO PALĄCE ZAGADNIENIE GOSPODARCZE

Zaraz na wstępie trzeba zaznaczyć, iż właściwa walka konkurencyjna, groźna dla kolei, odbywa się w zakresie ruchu towarowego i to tylko tam, gdzie równoległe do linii kolejowej utworzone są eksploatowane regularnie linie samochodowe.

Jeśli dochody brutto z ruchu osobowego bezwątpienia stanowią dużą pozycję w budżecie kolejowym, to jednak ruch osobowy nie przynosi kolei dużych zysków. Kolej częstokroć prowadzi go z deficytem toteż chętnie go ograniczy, a nawet skasuje na nierentownych odcinkach. W walce z samochodem pozostaje jej możliwość usprawniania tego ruchu przez dogodności techniczne, taryfowe i porządkowe. Tu należy elektryfikacja sieci, puszczenie częstych, a niedużych pociągów, zaopatrzenie linii kolejowej w wozy akumulatorowe i motorowozy, udogodnienie rozkładów jazdy, tworzenie taryf zniżonych, specjalnych (bilety okresowe, powrotne, wycieczkowe). Łatwiej jest nawet kolei uruchomić linię osobową samochodową własną, puszczać, jak to czynią niektóre koleje francuskie, na słabo uczęszczanych odcinkach lokalnych ten środek komunikacyjny, który jest w danej chwili ekonomiczniejszy. W miastach — ruch samochodowy osobowy ma rozwój ograniczony od i do pewnego stopnia. Budowa miast oraz stosunkowo dość przestrzenna konstrukcja samochodu narzucają te granice, sprawiając, że tak co do masowości, jak i punktualności i taniaści — samochody stoją poza kolejkami podziemnymi i tramwajami. Potrzeby komunikacyjne podmiejskich osad rosną w takim tempie, że konkurencja w tym zakresie nie osłabia pulsu regularnych linii kolejowych — a co najwyżej tempo wzrostu nowych inwestycji kolejowych w tym kierunku słabnie, tam oczywiście, gdzie komunikacja rozwinięta już jest normalnie.

Tam wszędzie, gdzie linie nie biegają równoległe, trudno jest mówić o właściwej konkurencji. Dogodniejszy środek komunikacyjny, samochód, pokonujący łatwiej różnice terenowe, oplacający się przy mniejszych przewozach, nie wymagający więzienia dużych kapitałów — uzupełnia dotychczasową lukę, dając

miasteczkom i wsiom technicznie wysoki środek komunikacyjny, ożywiający tętno życia gospodarczego i społecznego. Raczej przeciwnie — skracając drogę od podwórza domowego do stacji kolejowej — ożywia i przysparza kolei nowe przewozy osób i towarów.

Natomiast cały ciężar zagadnienia uwydatnia się w konkurencji towarowej, równoległej — tam zwłaszcza, gdzie konkurencja samochodowa nie jest prowadzona na rachunek własny — lecz stanowi przedsięwzięcie prywatne — linię samochodową, z której korzystać może każdy.

Ruch towarowy — to najważniejszy cel i podstawa egzystencji linii kolejowych. Dzięki niemu kolej słusznie uważana jest za arterję życia gospodarczego. Warunki rozwoju tego ruchu są o wiele bardziej skomplikowane od ruchu osobowego, co odpowiada skomplikowaniu życia gospodarczego. Ruch ten finansowo opiera się na ustalonych prawnie przez państwo warunkach przewozowych oraz według narzuconej t. zw. politycznej taryfy. Kolej ponosi wysoką odpowiedzialność i ma obowiązek przewozu każdego towaru jaki klient przewieźć pragnie.

Przepisy przewozowe — narzucające kolei liczne formalności w interesie całości przewozu i gwarancji odpowiedzialności utrudniają tu sprawność ruchu. Techniczne gromadzenie przesyłek w partje pociągowe, dowóz ze stacyj — opóźniają i podrażają transport i tu samochód postawiony jest w o wiele lepszych szansach od kolei — a usprawnianie się kolei jest ograniczone, jakkolwiek możliwe w formie tworzenia stacyj miejskich, upraszczania formalności, podwożenia do i z domu na stację, przyspieszania biegu pociągów.

Najboleśniej jest kolei bita w zakresie taryfy. Jak wspomniano taryfa kolejowa jest gospodarczą i polityczną, t. j. narzuconą przez ustrój państwowy. Przyczem taryfa ta jest wyrównawczą. Znaczy to, iż część artykułów zwłaszcza masowych — wozi kolej poniżej kosztów własnych (w Polsce węgiel, drzewo, kamień, cegłę) — wzamian za co odbicie strat musi nastąpić w taryfikacji artykułów droższych oraz przesy-

tek drobnych. Taryfa samochodowa — może nie jest w założeniu tańszą — jednak jest taryfą rynkową, dostosowywaną gładko do konjunktur. Artykułów masowych — samochód nie podejmuje się przewozić, za to odbiera kolei te artykuły cenniejsze, które zwracały kolei straty poniesione przy masowych. To burzy do pewnego stopnia sztuczną, polityczną taryfę kolejową — tem łatwiej, że linja samochodowa nie ma naogół ściśle sformowanych obowiązków kolei.

Wracając do kwestji taniości przewozu — fakt taniości linji samochodowej zasadza się po części na tem, że linja samochodowa nie ponosi w takim stopniu kosztu swej drogi co kolej. Budowa i utrzymanie, co prawda za to wyłącznej swej drogi — obciąża całkowicie linję kolejową. Do tego dochodzą duże wydatki na urządzenia budowlane i urządzenia wygody i bezpieczeństwa pasażerów tudzież na olbrzymi personel z jego potrzebami mieszkaniowymi, ochroną socjalną etc.

Linje samochodowe opłacają wprawdzie z tytułu dróg podatek — jednak podatek śród ogółu państw opłaca także i kolej (w Polsce tylko miejski) — zaś podatek drogowy nie stoi w żadnej proporcji do ponoszonej przez ogół społeczeństwa sumy inwestycji drogowej na zwłaszcza specjalne, dla samochodów budowane drogi publiczne.

W tych warunkach rozwija się po części nierówna walka konkurencyjna, tem nierówniejsza — im mniej uregulowano zasady rozwoju komunikacji samochodowej. Walka ta jak wskazałem ma swoje dodatnie, niezastąpione strony, czyniąc przewozy naogół tańszymi, dogodniejszymi, pobudzając zwłaszcza znieruchomiałą w swem monopolistycznym położeniu kolej do rozwinięcia żywej, usprawniającej ruch obrony. Złą stroną tej walki bywa — niekiedy zbyt daleko posunięta gęstość konkurencji — tam zwłaszcza, gdzie nadmiar linii samochodowych walczy ze sobą i z koleją — nie mającą szans do dalszego usprawniania się — czy to ze względów lokalnych, czy technicznych.

Jakkolwiek rzadko tylko dochodzi do całkowitego zamknięcia jakiegoś odcinka kolejowego — to już choćby spadek dochodu dotychczasowego z linji kolejowej bez możności obniżenia i wydatków — stanowi objaw niepomysłny. Niepomysłność tą należy oceniać z punktu widzenia interesu ogólnopanstwowego. Kolej więzi bowiem ogromny kapitał zakładowy, trudny do wycofania — po wojnie zaś niema nigdzie na tyle nadmiaru kapitału, by można sobie pozwolić na ujemne skutki nadmiernych inwestycji komunikacyjnych. Ponieważ kolej jest przedsiębiorstwem już istniejącem, posiada większą pewność i cięższe obowiązki i warunki na rzecz ogółu i — spełnia takie usługi gospodarcze, których samochód spełnić nie może — należy ją bronić przed możliwością krachu tam wszędzie, gdzie nadmiar równoległych linii samochodowych —

grozi jej wegetacją, pomimo poczynionych usprawnień.

Obrona polegać może przede wszystkim na niedopuszczeniu (z pożytkiem tak dla samochodu jak i kolei) — nadmiarowi linii na tych samych, równoległych drogach. Narzuca się tu temsamem konieczność koncesji dla każdej z linii, koncesji udzielanej po sumiennem zbadaniu warunków i potrzeb komunikacyjnych danego miejsca, a pociągającej za sobą nie tylko prawo, ale również obowiązek przewozu, racjonalnie właściwych dla samochodu towarów. Trudnienie się przewozami regularnymi bez koncesji musi być wyłączone ze względu na oczywisty fakt pożyteczności dla ogółu tylko takich linii samochodowych, które podejmują się regularnej komunikacji, według ustalonej taryfy maksymalnej i pewnego rozkładu jazdy. Linja samochodowa bowiem na równi z koleją musi być środkiem dobra publicznego — nie zaś tylko środkiem osobistych zysków. Ze względu na różne warunki właściwym byłoby podział koncesyj na towarowe i osobowe. Obroncy kolei będą też mieli zawsze do pewnego stopnia rację twierdzić — iż samochód jest uprzywilejowany sztucznie, dopóki nie weźmie on poważnego udziału w finansowaniu dróg, których koszt pokrywany jest dziś przez ogół. (Dla przykładu — w Niemczech podatki z samochodu pokrywają tylko w 12% kosztu budowy i utrzymania dróg).

Nakładając na linję samochodową obowiązki przewozu, obowiązki wygody i bezpieczeństwa pasażerów, ustalając pewne taryfy, poddając ją koncesji i racjonalnemu regulatywowi — z jednej strony — oraz usprawniając kolej z drugiej strony można usunąć niebezpieczeństwo przeholowanej konkurencji samochodowej i kolejowych linii, czyli stworzeniu się nadmiaru komunikacji.

Przytem podniesiemy wartość i stopień pożyteczności gospodarczej linii samochodowych,

Sposobem dalej idącym — jest fuzja linii kolejowych z samochodowymi, dopuszczająca racjonalny podział i współpracę obydwu komunikacji tam jednak — gdzie kolej ożywna jest duchem komercyjnym. Wydanie wyłączności koncesji na linje samochodowe — kolejom byłoby powstrzymaniem postępu komunikacji — natomiast udzielenie prawa pierwszeństwa koncesji kolejowej wydaje się być racjonalnem popieraniem tendencji komercyjnych kolei.

W jednym z poprzednich numerów *Auta* — omówioną była sprawa konkurencji tak jak ona przedstawia się zagranicami Polski. Tu kilka słów pragnęliśmy poświęcić stosunkom panującym w Polsce.

Jest rzeczą oczywistą, że w Polsce dalecy jesteśmy jeszcze od tego stopnia zainteresowania się zagadnieniem konkurencji, co zagranicą. Przyczynia się ku temu z jednej strony słaby wzrost ruchu samochodowego, niepostępująca jeszcze rozbudowa dróg samocho-

wych i rzadka stosunkowo sieć kolejowa. Ta ostatnia okoliczność przyczynia się do otwarcia przed samochodem większych jeszcze zadań, niż gdzieindziej oraz dużego pola pracy bezkonkurencyjnej.

Za to w Polsce brak jeszcze ostatecznych i zasadniczych regulatywów w zakresie funkcjonowania, koncesjonowania, obowiązków przewozowych, taryfy i odpowiedzialności tudzież opodatkowania linii samochodowych. Te prace są właśnie w robocie i w niedługim czasie będziemy mogli sprawdzać wartość życiową tych postanowień, opartych w zasadzie na kępowaniu linii samochodowych tylko tyle o ile chodzi o interes publiczny.

Dotychczas charakterystyczną cechą linii samochodowych w Polsce było ich rozdrobnienie, przy dużej liczbie i małym taborze. Rzecz można każde przedsiębiorstwo (linja) to jeden samochód — skoro na liczbę prosperujących w 1928 r. 2041 linii było 1717 przedsiębiorstw i 2121 samochodów. Takież cyfry za 1927 r. 984 linii, 777 przedsiębiorstw, a samochodów 1067. Ta niewłaściwa proporcja, przy znacznym rozwoju linii jest dowodem ich słabości i niezorganizowania się finansowego. Rzecz bowiem oczywista, iż kooperacja dałaby tańszą i solidniejszą eksploatację.

W istocie też dotychczas, zwłaszcza na terenie b. Kongresówki karłowate przedsiębiorstwa rosną i padają jak grzyby, dając prymitywne jeszcze warunki przewozu pod względem pewności, regularności, higieny i bezpieczeństwa. Koncesja w sensie powyżej wzmiankowanym dotąd nie istniała względnie nie miała związku z ogólną polityką komunikacyjną. Wymogi policyjne są raczej lokalne, taryfa — przy tak znacznem rozproszkowaniu jest chwiejną — a gra konkurencyjna sprowadza ją częstokroć poniżej racjonalnej normy.

Tak pracujące linje spełniają jednak bardzo pożyteczną rolę łączenia zwłaszcza odległych miasteczek i wiosek. Długość dróg obsługiwanych przez linje wynosi 20,000 z górą kilometrów (w 1927 — 14,000), co jest ilością stosunkowo z cyframi światowymi oraz wielkością dystansów w Polsce — małą, jednak w uwzględnieniu stanu dróg znaczną. Na tych drogach przewożą linje około 140,000 osób, robiąc po 285,677 autobusokilometrów na dobę. W roku 1928-ym przewiozły autobusy około 50 milionów osób i przyniosły dochodu około 164 milionów zł. Punkty największego zgęszczenia linii to Warszawa, Łódź, Lublin, Kielce, Poznań, Białystok, Lwów, Kraków, Kalisz, Łuck etc. B. zabór pruski z gęstą siecią kolejową i IV-klasą pasażerską stanowi trudniejszy teren rozwoju linii. Najwięcej linii posiada woj. Łódzkie (379). Tu też przewozi się najwięcej pasażerów. Jednak dłuższe linje są w Woj. Warszawskiem i Białostockiem. Kolejno idą w ilości linii samochodowych Województwa: (Łódzkie (379), Warszawskie (341), Kieleckie (287), Lubelskie (246), Kra-

kowskie (151), Lwowskie (90), Poznańskie (82) i t. p. Długość linii samochodowych Woj.: Warszawskie 2600 km., Białostockie i Łódzkie po 2100 km., Kieleckie 2000 km., Lubelskie 1900 km., Krakowskie 1600 km., Poznańskie 1288 km. Ilość przewożonych dziennie osób: Łódzkie (23 tys.), Warszawskie (21 tys.), Kieleckie (20 tys.), Krakowskie i Lubelskie (po 12 tys.), Poznańskie i Śląskie (po 8 tys.), Białostockie (7.5 tys.). Na samochód wypada przeciętnie 7 osób, przyczem mniej w b. Kongresówce, a więcej na zachodzie kraju i na południu; za to przebiegi w środku kraju są znacznie większe — licząc przeciętnie 7 km., zaś w b. Kongresówce do 10 km. na pasażera.

Konkurencja samochodów najbardziej daje się odczuwać kolejkom podmiejskim, które rozpoczęły już akcję nad usprawnianiem się (stacje miejskie, motorowozy, przygotowania do elektryfikacji). Najbardziej szkodzi tym kolejkom zarówno jak kolei — istniejący przestarzały miejski podatek od ładunków przywożonych do miasta w b. zaborze rosyjskim i austriackim, wynoszący nieraz do 50% opłaty przewozowej — od którego wolny jest samochód.

Obok rozwijania sieci bezkonkurencyjnej — współzawodniczą też samochody na licznych równoległych linjach pasażerskich, a nawet towarowych z koleją normalną. Tu znowu przoduje b. Kongresówka, przyczem dystansy konkurencyjne nie przekraczają przestrzeni 200 km., od których już samochód, oddalony od swego garażu staje się niepewnym. Białystok, Płock, Mława, Łódź, Radom, Piotrków łączą się z Warszawą — krótszemi bądź równoległymi linjami, podobnie Kielce z Krakowem. Rozważane są projekty łączenia Warszawy w ruchu osobowym bezpośrednio z większemi miastami Polski, położonemi i dalej, choć tu o wiele dogodniejszą jest komunikacja lotnicza i kolejowa.

Koleje polskie poczyniły już kroki w kierunku usprawniania się dla walki konkurencyjnej. Moment jej główny jeszcze nie nastąpił. Aby konkurencja rozwijała się z jaknajwiększym pożytkiem i bez szkody dla interesu powszechnego — poza regulatywami, o których wspomniano — nieodzownem jest ponadto w Polsce zorganizowanie się istniejących przedsiębiorstw, we wspólną reprezentację możliwie także i finansowo, coby nadało właściwy kierunek dotychczasowemu zbyt chaotycznemu, dzikiemu i prymitywnemu w wielu wypadkach rozwojowi. W b. zaborze pruskim i austriackim stan pod tym względem jest lepszy. Wspólnej reprezentacji, która by brała odpowiedzialność za dalszy rozwój oraz broniła interesów przedsiębiorstw, albo finansowo prowadziła jednolite przedsiębiorstwo linii samochodowych — odpowiadać winno również skupienie całego zagadnienia komunikacyjnego u jednej władzy państwowej, o czem należy pamiętać przy reorganizacji.

R. A.

Peugeot

CENY WSZYSTKICH MODELI ZNACZNIE ZNIŻONE

OSOBOWE OD ZŁ. 7 900.

TOWAROWE OD ZŁ. 6.700.

Szczegółowe informacje i ceny można otrzymać
w oddziałach:

WARSZAWA, „Dom Samochodowy” inż. Wł. Sieradzki, Al. Jerozolimskie 35.

POZNAŃ, „Hempowicz-Automobile”, Patrona Jackowskiego 49.

KRAKÓW, A. Lenert, Sławkowska 6.

ŁÓDŹ, Auto-Dom Mobile, Piotrkowska 175.

WILNO, Inż. K. Zimmerman, Wileńska 44a.

LUBLIN, „Laryssa” Sp. Samochodowa, Krak. Przedmieście 49.

SOSNOWIEC } „Ster” Sp. z ogr. odp., Piłsudskiego 14a.
KATOWICE }

CZĘSTOCHOWA, „Auto-Skład” S. Sejfried, Kościuszki 13.

BIAŁYSTOK, S. J. Wolf, Kościelna 5.

RÓWNE, B. Podhorski i S. Łada, Cicha 4.

GDAŃSK, „Motor” Samtgasse 8.

RADOM, Biuro Przem. W. J. Paszkowski i S-ka, Pl. 3 Maja 1.

SIEDLCE, J. Ciok i inż. Orangowski, Piłsudskiego 63a.

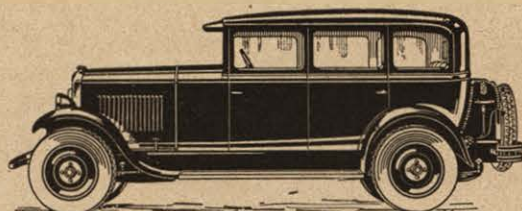
Polski Peugeot

ODDZIAŁ FABRYCZNY

„S-TE ANONYME DES AUTOMOBILES PEUGEOT, PARIS”

WARSZAWA, HOŻA 9, TEL. 435-55.

SALON WYSTAWOWY. WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 35.



KORESPONDENCJA Z ANGLJI

Według statystycznych danych, obywatel z rocznym dochodem 400 funtów angielskich ma możność stać się posiadaczem automobilu.

Zważywszy drożyznę życia angielskiego, odpowiada to naszemu uposażeniu mniej więcej 600 złotych miesięcznie. To są rzeczy nie do osiągnięcia u nas.

Mały siedmiokonny wóz Austin, Morris, lub Singer, który w zupełności może zadowolić przeciętnego człowieka interesu w dużym mieście, lub też nawet wielbiciele turystyki — kosztuje 125—135 funtów, przyczem można go zabrać do ciomu, wpłaciwszy tylko pięć funtów. Reszta na raty miesięczne do dwóch lat z obciążeniem splat od sześciu do ośmiu procentami rocznie. O takich warunkach kredytu my jeszcze marzyć nie możemy.

Drugim czynnikiem są wspaniałe drogi, a przez to taniość eksploatacji samochodu. To zwiększa tak zwany „life time” (czas życia) auta, zmniejsza wydatki na remont, umożliwia szybką komunikację — co stanowi groźne współzawodnictwo nawet kolejom.

Wobec ogromnych sum wydawanych na budowę i utrzymanie dróg — w Anglii już niema zwyczajnych „białych” szos, wszystkie bez wyjątku są gładkowane, lub cementowe. Aż serce się raduje, gdy rano widzi się ludzi z wielkimi szczotkami, miotłami, łopatom, którzy sprzątają szosę — tak, sprzątają, jak u nas ulice, podwórka! Mam wrażenie tylko, że szosa po tem sprzątaniu jest o wiele czystsza niż nasz Nowy Świat. Po takich rozkoszach, przy ładnej pogodzie, dopiero po tygodniu jazdy można z trudem zauważyć lekką warstwę kurzu na karoserji. Gdy leje, sytuacja o tyle się zmienia, że trzeba po deszczu czyścić błyszczące części, błota niema na lekarstwo.

Smarowanie załatwia raz na tydzień chłopiec garażowy, no, a reszta pracy przy aucie — to kierowanie. Tego chyba do przykrości zaliczyć nie można.

Tylko bardzo bogaci ludzie pozwalają sobie na utrzymanie kierowcy, który tu pobiera bodaj że taką pensję, jak nasz dyrektor departamentu. Za luksus tu się drogo płaci. Jeżeli komu przyjdzie do głowy pomysł umieszczenia tarczy herbowej na drzwiczkach, ten musi płacić podatek roczny w rozmiarze około stu złotych. Noblesse oblige! Pomimo to na kaz-

dym prawie Daimlerze i Rolls Royce insignia takie figurują — podrzędniejsza brać, z pod znaku benzynowego, zadawalnia się swoimi monogramami.

Opieka nad właścicielem kierowcą wymarzona. Prawie wszyscy należą do jednego z dwóch potężnych klubów automobilowych, często do obydwuch. Opłata dwie gwineje rocznie (90 zł.). Za to ma się skautów co parę mil na drodze, którzy obowiązani są zmieniać gumy, regulować motory, uskutecznić lekkie naprawy.

Dwa wielkie kluby Royal Automobile Club i Automobile Association — pierwszy nobliwy, drugi demokratyczny — trudno powiedzieć który potężniejszy, żyją ze sobą w wielkiej zgodzie, do wspólki opiekują się jaknajgorliwiej motorzystami w drodze, układają ruty, mają swe hotele, garaże, poradnie, kasy pożyczkowe.

Można wyjechać z domu bez benzyny, smaru, bez pieniędzy (i przez to w złym humorze) — przejechać całą Anglię i wrócić do domu naprawionem autem, z pewną sumką w kieszeni — w cudownym nastroju. Trzeba tylko należeć do klubu.

Przy pół miljonie członków, płacących dwie gwineje rocznie, można utrzymać liczny personel skautów, gmachy klubowe, hotele, garaże etc., w tem polegają zasady kooperatywy. Gdy się chce należeć do towarzyskiej sekcji klubu, płaci się jeszcze osiem gwinei i ma się za to pływalnię, korty tenisowe, sale balowe, boiska — jednym słowem wszystko, co można pomyśleć w dziedzinie sportu, rozrywki i życia towarzyskiego.

W każdym przydrożnym garażu widzi się całe stosy trupów. Niektóre auta odeszły w stan wiecznego spoczynku, przeżywszy swój wiek długotrwały, znojny — ot, przemęczyły się już i odmówiły posłuszeństwa. Inne w ten lub inny sposób zmuszone do przerwania żywota.

Te pierwsze przedstawiają smutny, ale nie rozpaczliwy widok, oko ludzkie nauczyło się uznawać prawa nieublaganego zębu czasu. Druga kategoria połamańców nastrocza widzowi roje myśli: zaczynając od uzmysłowienia szalonego pędu, błyskawicznego zderzenia, huku, bólu, jęków, żalu — kończąc na ponurem „memento” i solennych postanowieniach, co się wnet jak mgielka ulatniają, po pierw-

szym zakręcie, przy widoku cudnej strzały prostej, gładkiej drogi.

Popularna nazwa „harmonijki”, w jaką przekształca się biedne auto po zderzeniu, ma swój groźny urok: przede wszystkim pewne uczucie zadowolenia, „ze to nie ja...”, cyniczna chętką — „żeby tak widzieć...”, płonua nadzieja — „o, ja będę ostrożniejszy...”, wreszcie krótkotrwałe — „szkoda mi go...”.

Takiego zdruzgotanego trupa zostawia się w przydrożnym garażu jako rzecz niepotrzebną, czasem za parę funtów, zabierając nieuszkodzone części (magneto, karburator, pneumatyki, świece, sygnały i inne zabawki), niezależnie od tego czy to Bentley, czy Ford. Przewiezienie takiego grata do fabryki i zużytkowanie ocalkanych części nie opłaca się — zaś garażysta ma na podporządku niezbędne kawałki.

Często przy drodze spotyka się zużytego, bezpańskiego połamańca, obdartego ze wszystkiego co ma jaką taką cenę: — „murzyn odsłużył swoje — murzyn może odejść”.

W Ameryce za takie nie pochowanie zmarłego płaci się słońa karę — tam takie zjawiska przetwarzają się w kłeskę dla władz publicznych.

Sportowa Anglja z upragnieniem wycekuje budowy tunelu pod la Manche. Sprawa ta chwilowo utknęła w Izbie Gmin, gdzie trzeba dużo stracić energii i zapału aby wytłumaczyć zacofanym zwolennikom idei „splendid isolation” — ścisłość przedsiębiorstwa.

Fracht dotychczasowy transportu auta przez kanał nie stoi w żadnym stosunku do normy — jest to przykład formalnego zdzierstwa.

Płaci się w jedną stronę od 2 do 8 funtów, w zależności od rozstępu między osiami. Trwa przejazd wraz z ładowaniem i rozładowaniem około 3 godzin.

Kiedy to przyjdą te czasy kiedy przejazd ten nie będzie kosztował więcej zachodu, niż przejazd przez most. Ciekawa sensacja: wjeżdża się do kręcej nory, w kolejce, na niską platformę kolejową, pasażerowie nie wysiadają i mkną przez dwadzieścia miut w ciemnościach, aby znów ujrzeć światło dzienne już na kontynencie, już w innym kraju.

Najmniej 5 lat trzeba czekać, tak twierdzą optymiści.

W. Hulaniczki.

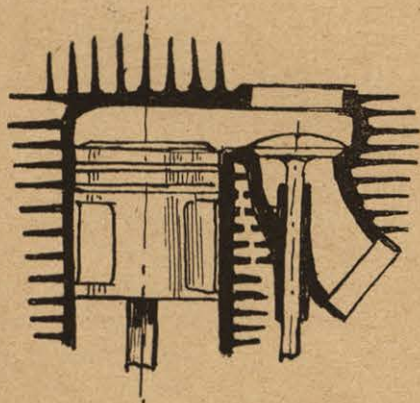
Londyn, w lipcu.

SILNIK MOTOCYKLOWY W SEZONIE 1929

W tegorocznych konstrukcjach silników motocyklowych nie spotykamy żadnych zasadniczych zmian, natomiast w szczegółach widzimy wiele nowości, i to bardzo interesujących i pożytecznych.

Jedne z nich zmierzają do uzyskania większej wydajności silnika, drugie do ułatwienia i uproszczenia inne znowu mają na celu nadanie całokształtowi silnika bardziej zwartej konstrukcyjnej całości, zmniejszenie do minimum wystających części a tem samym czynią go miłszym dla oka i łatwiejszym do utrzymania w porządku.

Pojemności cylindra, popularne w latach ubiegłych — pozostały te same i w roku 1929 a więc 500, 350, 250 i 175 cc. Nastąpiły jednak wcale wyraźne przesunięcia na korzyść 500 i 250 cc., z których pierwsze dają dużą rezerwę siły, a kosztem zakładowym i kosztami napędu niewiele różnią się od maszyn 350 cc. Silniki 250 cc. dają dość siły aby pokonać największe nawet wzniesie-

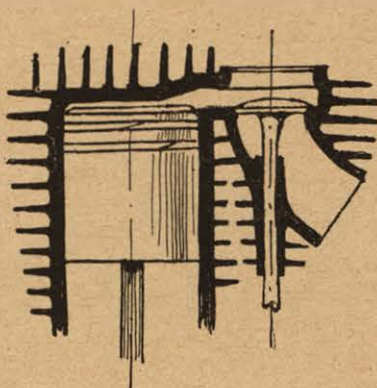


Rys. 1.

nia i to zarówno w pojedynkę jak we dwoje — zaś na równinie osią-gają bez trudu 80 km/godz. Są to maszyny idealne dla średnio zamożnych sportowców, tanie, wydatne, mało zużywające materiałów pęd-

nych, mało zabierające miejsca, lekkie i łatwe w obsłudze. Jako takie szczególnie nadają się dla Pań.

Do najlepszych maszyn tego typu należy 250 cc. B. S. A. „Psiak“ i nowe w tym roku wypuszczone 250 cc. Ariete boczno i górnozaworowe.



Rys. 2

Sprawność tych maszyn jest naprawdę zdumiewająca. Nie dziwne-go więc, że w krajach płaskich czynione są poważne próby użycia tych maszyn z przywozkiem i to z doskonałym wynikiem.

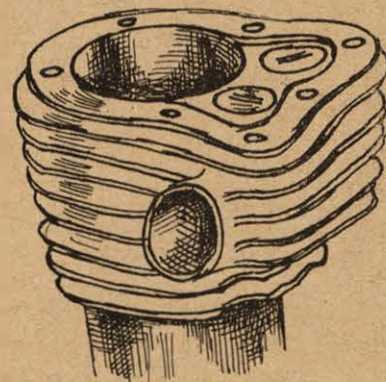
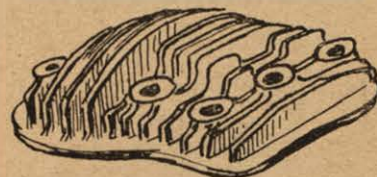
Maszyny o pojemności 175 cc. — przeważnie dwusuwowe przeznaczone są raczej do ruchu podmiejskiego chociaż i dalsze wycieczki można na nich odbywać z zupełnie dobrym skutkiem, przyjmując jedynie mniejsze szybkości drogowe.

Osobną kategorię stanowią dwucylindrowe maszyny i te są w trzech zasadniczych odmianach wedle pojemności cylindrów, więc 500 — 600 cc., 680—780 cc., 1000—1200 cc. Maszyny 500 cc., których pierwszymi przedstawicielami na rok 1929 są „James“, „Douglas“ i inne — są to motocykle do jazdy solo, we dwójkę, a nawet z wózkiem i tworzą kategorię solowych maszyn o niezrównanej miękkości i jednostajności napędu — czego nie da się uzyskać

u maszyn jednocylindrowych równej mocy.

Bardzo popularną klasą są 770 cc-ówki. Dość lekkie aby mogły służyć jako doskonale maszyny do jazdy solo — są równocześnie dość silne i nadają się doskonale do dalszych podróży z ciężkim przywozkiem. Przedstawicielami tej klasy są 770 cc. Harley-Davidson, 770 cc. B. S. A. niezwykle miła maszyna w nowej zmodernizowanej na rok 1929 postaci, 680 cc. Brough Superior i inne. Maszyny o litrażu 1000 cc. i wyżej są to maszyny jedynie podróżne — do użycia z zastosowaniem ciężkiego parosobowego przywozka.

Jak i dotąd spotykamy wyłącznie dwa zasadnicze typy silników: cztero i dwusuwowe. Pierwsze spotykamy we wszystkich kategoriach maszyn do najmniejszych włącznie — drugie narówni z czterosuwami tylko

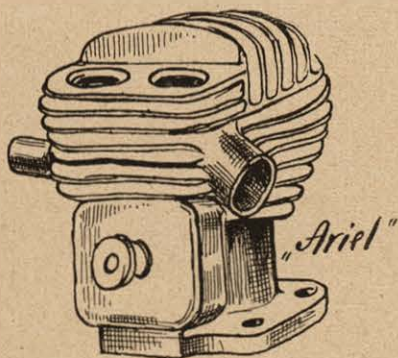


Rys. 3.

u maszyn mniejszych do 250 cc. — rzadko wyżej.

Czterosuwowe jak i dawniej występują jako górno i boczno zaworowe.

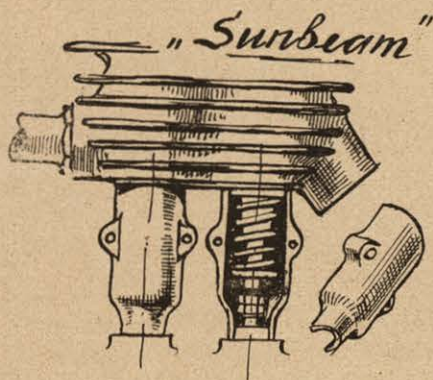
Praktyka nie zdołała ustalić w sposób bezwzględny przewagi któregoś z obu rodzajów nad innym, oba bowiem oddają równie dobre usługi i jeśli większa chyżość jest cechą silników z górnymi zaworami, to znowu prostota i wypróbowana pewność ruchu cechują zawory boczne. Rok ubiegły był pod znakiem zaworów górnych. I w roku bieżącym widzimy to samo. Zapowiadany przed fachowców nawrot do zaworów bocznych nie sprawdził się jednak — zapewne dlatego, że w budowie samego mechanizmu stawidłowego górnoszaworowców zaszyły daleko idące ulepszenia jak całkowite osłonięcie zarówno stawideł jak i drążków, a tem samem zupełne zabezpieczenie tych wrażliwych części przed szkodliwymi wpływami błota i kurzu oraz zmniejszenie ha-



Rys. 4.

łasu mechanicznego. W ten sposób nastąpiło zbliżenie górnoszaworowców do silników o zaworach bocznych — także i pod względem cichego i spokojnego ruchu. Wreszcie budowa silników górnoszaworowych niskokompresyjnych — stworzyła typ silnika przydatnego do maszyn poruszających się z umiarkowanymi chyżościami a więc maszyn podróżnych i turystycznych.

Rosnąca konkurencja ze strony silników z górnymi zaworami zmusiła konstruktorów do czynienia ulepszeń także i u silników z zaworami bocznymi i dziś mamy doskonałe typy tych silników.

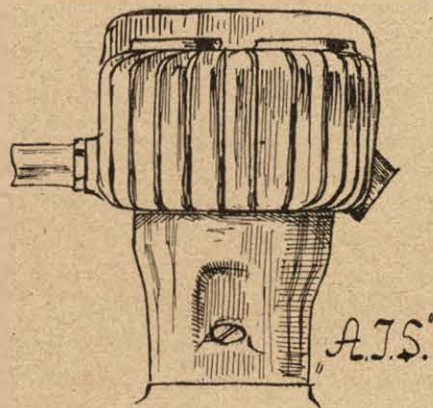


Rys. 5.

Największą wadą silników z bocznymi zaworami obok nieco gorszego chłodzenia oraz skłonności do nierównomiernego rozszerzania się od gorąca — była bezsprzecznie mała kompresja wywołana przez komorę zaworową, której niczem nie da się wypełnić, (Rys. 1) a co zatem idzie mniejsza sprawność silnika w porównaniu z silnikiem górnoszaworowym — u którego wysokość kompresji jest ograniczona jedynie momentem samozapłonu. Przez obniżenie denka ponad tłokiem (Rys. 2) można osiągnąć znacznie większą kompresję a tem samem zwiększyć ilość KM. wydobywanych z równej ilości cc. pojemności cylindra.

Z dalszych ulepszeń można wskazać na próby wykonywania głowicy cylindra jako oddzielnej części do odjmowania (Matchless, Rys. 3).

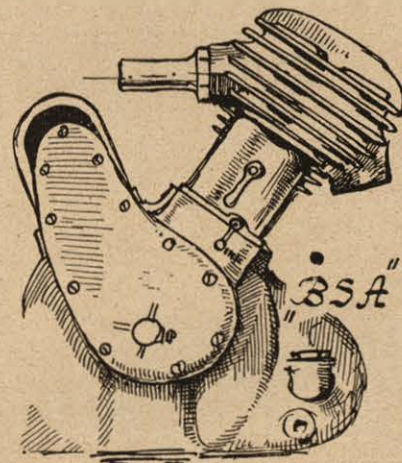
Ulepszenie to pociąga za sobą daleko idące korzyści, z których wymienię:



Rys. 6.

a) niezmiernie uproszczona procedura szlifowania zaworów i czyszczenia głowicy. Do czynności tej nie trzeba zdejmować całego cylindra a wystarczy zdjąć głowicę. Zawory można szlifować łatwo i wygodnie z cylindrem „in situ”. Czystczenie i skrobanie jest o wiele wygodniejsze i zabiera znacznie mniej czasu, gdyż po zdjęciu głowicy stoją otworem najbardziej niedostępne w normalnych warunkach zakamarki komory kompresyjnej i gniazd zaworowych.

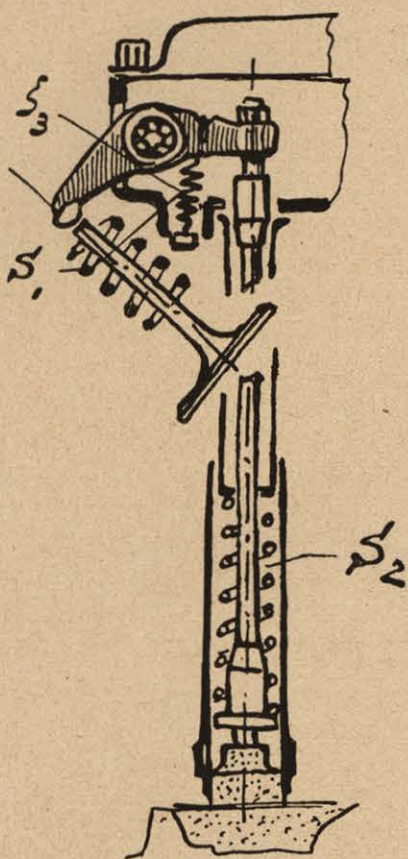
b) dalszą zaletą jest brak korków zaworowych, a co za tem idzie tańsza i prostsza budowa oraz możliwość lepszego chłodzenia przez umieszczenie w tem miejscu odpowiednich żeber.



Rys. 7.

c) możliwość umieszczenia świecy w miejscu najodpowiedniejszym z punktu widzenia należytego przebiegu procesu spalania mieszanki.

Wreszcie niektóre firmy nawet u bocznoszaworowców zastosowały całkowite (Ariel, Rys. 4) lub częściowe osłonięcie podbijaczy, sprężyn i osi zaworów za pomocą blachy lub odlewu glinowego (Rys. 5, 6, 7). Dobroczynny skutek tej modyfikacji wyraża się w znacznie mniejszym zużyciu części ruchomych i zmniejszeniu hałasu, ponadto, jak n. p. u „Ariela” pozwala na pozytywne smarowanie osi zaworów parą oliwną, dochodzącą z karteru



Rys. 8.

przez odpowiednie otwory do wnętrza osłony.

U silników górnozaworowych widzimy dążność do całkowitego szczelnego zamknięcia zarówno drążków jak i mechanizmu stawidłowego.

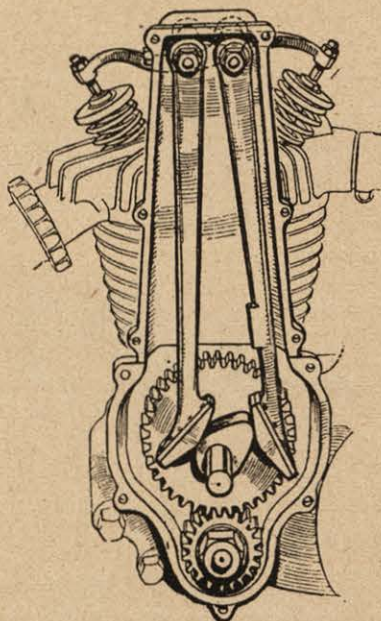
Czopy stawidełek obracają się niemal wyłącznie w łożyskach kulkowych lub wałkowych. (Rys. 8).

W celu zupełnego zniesienia luzu w miejscach zetknięcia się drążków ze stawidelkami oraz popychaczami, tak stawidelka jak drążki otrzymują dziś niemal u wszystkich fabrykatów sprężyny wsteczne S_2 i S_3 trzymające je w stałym napiętym kontakcie z popychaczami.

W ten sposób pozytywny luz pozostaje jedynie pomiędzy osią zaworu i wolnym końcem ramienia stawidelka. Smarowanie mechanizmu odbywa się bądź przez wtłoczenie smaru stałego za pomocą pompki śrubowej, bądź przez doprowadzenie pary oliwnej — lub też za po-

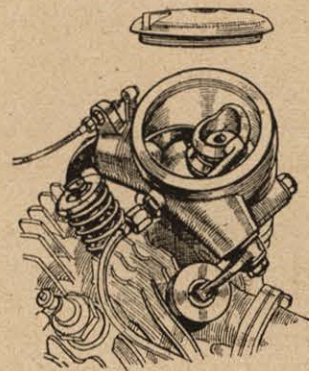
mocą kombinacji obu tych sposobów równocześnie.

Zdawałoby się że w roku ubiegłym należało spodziewać się dalszej rozbudowy silników górnozaworowych z wałkiem królewskim jako dalszego etapu w rozwoju silników tego typu. W istocie rzeczy nie obserwujemy tego zjawiska, co należy przypuszczać tłumaczy się dużymi postępami, poczynionymi w ulepszeniu mechanizmów drążkowych. Niemniej jednak mechanizmy z wałkiem królewskim trzeba uważać za dalszy logiczny etap w rozwoju silnika górnozaworowego i one jedynie ucieleśniają dążenie do zmniejszenia do minimum ilości czę-



Rys. 9.

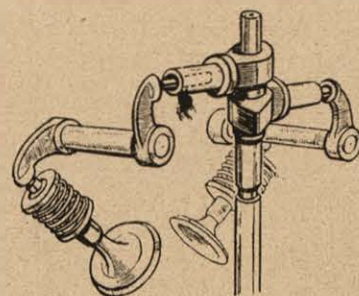
ści, wykonujących ruch zwrotny. Dążenie do zmniejszenia ilości części ruchomych prowadzi do takich konstrukcyj jak np. pokazana na rys. 9. Tu wolne ramiona stawidełek, wykonane z twardego glinu są niepoziornie przedłużone i wspierają się wprost na tarczy krzywkowej. Także u maszyn z wałkiem królewskim widzimy dążność do uproszczenia mechanizmu przez odrzucenie choćby wałka górnego wraz z krzywkami oraz pary kół stożkowych, po-



Mechanizm stawidłowy
u „Soyer”
Rys. 11.

trzebnych do jego napędu. W ten sposób stawidelka uruchamia się bezpośrednio od królewskiego wałka już to za pomocą nosków jak u O. S. A. (Rys. 10) lub też za pomocą talerzyka krzywkowego jak u „Soyer” (Rys. 11). Ten ostatni mechanizm jest pięknym przykładem prostoty, jednolitości konstrukcyjnej i dostępności.

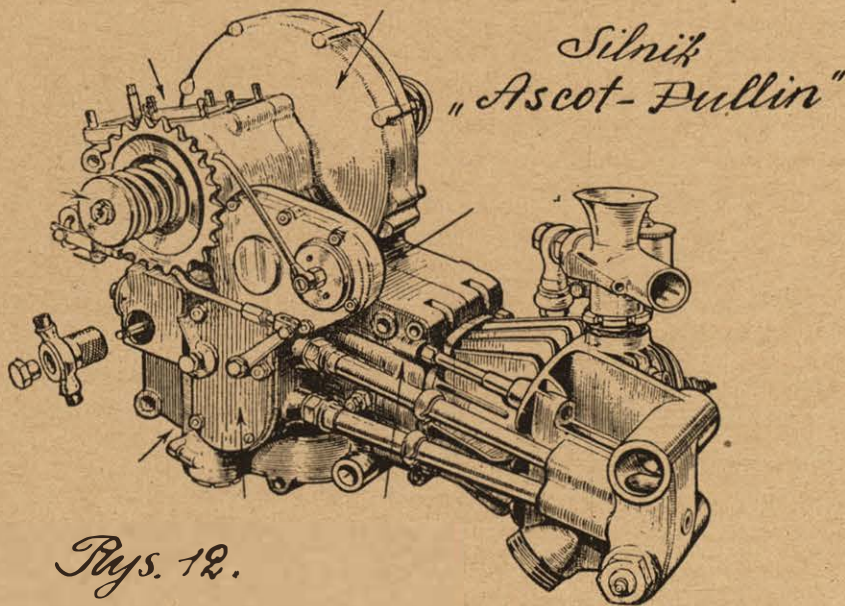
U wielu maszyn jak to B. S. A., „Dunelt”, „Zenith”, „Montgomery”, „Coventry Eagle” i innych spotykamy skośne ustawienie cylindra. Ustawienie takie, pierwotnie spoty-



Otwierawo zaworów
u O. S. A.

Rys. 10.

kane u silników górnozaworowych, miało na celu ułatwić umieszczenie pod ramą stosunkowo wysokiego mechanizmu stawidłowego, — później przyjęło się także u maszyn, u których względnie wyższy nie grał roli, okazało się bowiem że pochylenie cylindra ku przodowi posiada



Rys. 12.

szereg poważnych zalet do których po porządku możnaby zaliczyć:

a) możliwość łatwego umieszczenia magneta w bezpiecznym miejscu poza cylindrem, bez potrzeby zbytniego wydłużania maszyny;

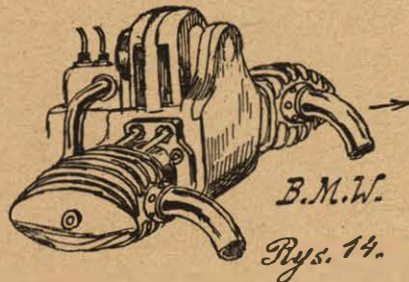
b) lepsze chłodzenie głowicy cylindra, wystawionej na bezpośrednie działanie prądu powietrza;

c) mniejszy nacisk tłoka na tuleję cylindra u maszyn prawobieżnych.

Niektóre firmy stosują nawet zupełnie poziome położenie cylindra np.: „Moto Guzzi”, „Ascott-Pullin“ (Rys. 12) i inne.

Układ cylindrów u maszyn dwucylindrowych jest nader rozmaity. Obok układu w kształcie litery „V” tak powszechnego dotąd, którego typowymi przedstawicielami są dotąd: 770 cc. i 1000 cc. B.S.A. 1000 cc. „Matchless”, 500 cc., „James”, spotykamy układy przeciwnie w linii poziomej — w płaszczyźnie ramy maszyny, jak to „Douglas” (Rys. 13) „Coventry Victor” i inne a nawet w linii prostopadłej do tej płaszczyzny „B. M. W.” (Rys. 14). Ten ostatni należy podkreślić jako najbardziej racjonalny z punktu widzenia jednakowo dobrego chłodzenia obu cylindrów, więcej nawet — lepszego niż u zwykłych maszyn — gdyż każdy cylinder otrzymuje pełny strumień chłodzącego powietrza. Wadą nato-

miast jest bezsprzecznie fakt, że w razie upadku — właśnie cylinder przede wszystkim jest narażony na uszkodzenie lub nawet całkowite zniszczenie.



Rys. 14.

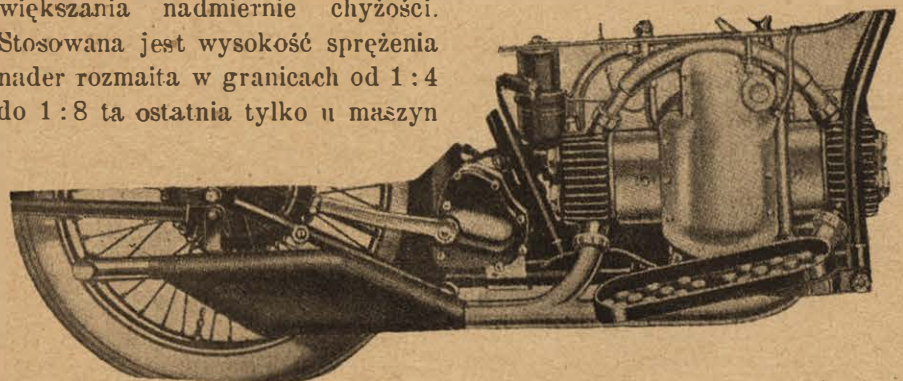
Wracając do ogólnych tendencji w budowie motocykli należy zaznaczyć, że w roku 1929 dążenia konstruktorów idą raczej w kierunku budowy trwałych i pewnych maszyn podróży i turystycznych niż powiększania nadmiernie chyżości. Stosowana jest wysokość sprężenia nader rozmaita w granicach od 1:4 do 1:8 ta ostatnia tylko u maszyn

wyścigowych i to przy użyciu odpowiednich materiałów pędnych. Tłoki niemal wyłącznie z materiałów lekkich, a w związku z tem coraz węższe pierścienie. Prawie powszechnie spotykamy obok normalnych pierścieni, pierścień-zgarniacz, służący do zgarniania ze ścian cylindra nadmiaru oliwy z powrotem do karteru. Urządzenie takie jest tem bardziej wskazane, że przy dużych luzach, jakie normalnie mają miejsce pomiędzy ścianami cylindra a tłoka z lekkiego metalu — znaczne ilości oliwy mogą przedostać się do komory spalinowej, zanieczyszczać świece i tworzyć dużo osadu węglowego.

Wał główny obraca się w łożyskach kulkowych, wałkowych lub kombinacji jednych i drugich. Łożyska pełne spotykamy rzadko i to tylko tam, gdzie za ich pośrednictwem chcemy doprowadzić oliwę w głąb wału. Czop korbowy chodzi wyłącznie w łożyskach wałkowych.

Jeśli, jak można sądzić z powyższego wszystkie niemal części silnika uległy pewnym zmianom i ulepszeniom to największą chyba ewolucję przeszedł problem należytego oliwienia silnika, i tu w roku 1928 i 1929 zaszły tak daleko idące zmiany zarówno w zasadzie samej, jak i w jej konstrukcyjnym przeprowadzeniu, że w ramach kilku zdań zmieścić się nie dadzą.

M. Affanasowicz dr. inż.



600cc „Douglas”

Rys. 13.

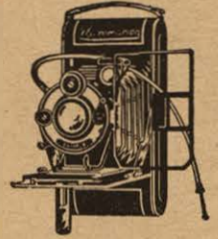
Automobilista bez aparatu fotograficznego — unikat!Zaradzi temu firma „**FLAMMARION**“

Warszawa, ul. Marszałkowska № 96, telefon 284-59

posiadająca na składzie najnowsze aparaty fotograficzne do celów sportowych i turystycznych w wysoce precyzyjnym i wytwornym wykonaniu najslawniejszych fabryk

Wszelkie przybory stale świeże. Laboratorium na miejscu.

NAUKA FOTOGRAFOWANIA BEZINTERESOWNIE.

**KRONIKA SPORTOWA****RAID KRAJOZNAWCZY MAŁOPOLSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO.**

Małopolski Klub Automobilowy zorganizował w dniach 28, 29 i 30 czerwca niezmiernie interesujący Raid Krajoznawczy o puchar Lwowskiego Kurjera Porannego.

Trasa Raidu, długości około 907 klm. przechodziła przez bardzo ciekawe i malownicze okolice Podola. Pierwszy etap, start którego nastąpił we Lwowie w dniu 28 czerwca o godzinie 2 po poł. był bardzo krótki, gdyż prowadził tylko do Stanisławowa, drogą na Stryj, Bolechów i Kalusz, na dystansie 171 klm. Na szosie stryjskiej, zaraz po wyjeździe ze Lwowa, odbyła się próba szybkości płaskiej na dystansie jednego kilometra ze startem z miejsca.

Drugi etap, którego długość wynosiła 479 klm., wiódł ze Stanisławowa do Czortkowa przez Delatyn, Jaremeze, Jabloniec, Delatyn, Kolomyję, Śniatyń, Horodenkę, Uścieczko, Czerwonogród, Zaleszczyki, Mielnicę, Okopy św. Trójcy, Iwanie, Puste, Borszczów, Skalę i Kowlendziany. Podczas tego etapu rozegrana została, na stromym wzniesieniu pod Czerwonogrodem, górską próbą szybkości, na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca.

Trzeci i ostatni etap Czortków—Lwów długości 257 klm. przechodził przez Kopyczyńce, Trembowłę, Tarnopol, Złoczów, Podhorce i jeszcze raz przez Złoczów. Przed wja-

zdem do Lwowa urządzono drugą próbę szybkości na płaszczyźnie, również na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca.

Do udziału w Raidzie zgłoszono 20 samochodów, z których wystartowało 15, a do celu przybyło 12.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji zajął Władysław Bogucki (M. K. A.) na półtoralitrowym samochodzie Bugatti, zdobywając 91 punktów dodatkich. Drugie miejsce uzyskał Stanisław Szwarcozlein (K. K. A.) również na samochodzie Bugatti, który otrzymał 82,5 punktów dodatkich. Dalej po 60 punktów dodatkich zdobyli: Janusz Nowicki

na samochodzie Lancia i Stefan Romer na samochodzie Alfa Romeo, zajmując kolejno trzecie i czwarte miejsca w klasyfikacji, na podstawie pierwszeństwa mniejszego litrażu. Piąte miejsce zajął Franciszek Hulimka (52 p. d.), a szóste dyr. Margulies (47,5 p. d.), obaj na samochodach Lancia.

Komandorem Raidu był p. prof. Władysław Rubczyński, vice - komandorami zaś pp. dyr. Bolesław Waydowski i dr. Karol Sroczyński.

Szczegółowe wyniki Raidu oraz wykaz przyznanych nagród znajdują się w części oficjalnej niniejszego numeru.



Zdjęcie z próby szybkości, urządzonej pod Raszynem na zakończenie VIII Raidu Międzynarodowego A. P. Mielę mija Stanisław Szwarcozlein na samochodzie Bugatti, który zajął drugie miejsce w ostatecznej klasyfikacji Raidu. Szwarcozlein używał także drugie miejsce w Raidzie Krajoznawczym Małopolskiego Klubu Automobilowego, o którym piszemy obok.

Z ŻYCIA POMORSKIEGO AUTOMOBILKLUBU.

W dniu 16 czerwca b. r. postanowiona była przez Zarząd Pomorskiego Automobilklubu wycieczka towarzyska z Bydgoszczy do Tłenu, uroczej miejscowości w borach Tucholskich, odległej 80 km. od Bydgoszczy, przyczem w Tlenie przewidziany był piknik na świeżym powietrzu. Na wniosek prezesa komisji sportowej P. A., p. Jendego, postanowiono urozmaicić tę wycieczkę urządzeniem dla ochotników próby elastyczności i akceleracji oraz próby górskiej jazdy serpentynami na wzgórzach ciągnących się lewym brzegiem Wisły i oddzielających niż Wisły od płaskowzgórza pomorskiego. Wybrano w tym celu trasę długości 1500 m. od Trzęsacza (16 km. od Bydgoszczy) w stronę szosy gdańskiej, wiodącą 6-u serpentynami w górę ze wzniesieniem 90 m. od punktu wyjściowego. Na przebycie

tej trasy ustalono czas 1 minutę 45 sekund, nagradzając, względnie karząc każdą dodatnią, względnie ujemną sekundę 10-u punktami.

Próby elastyczności i akceleracji na szosie Przechowo — Tlen podzieliła Komisja sportowa na dwie kategorie, a to:

200 m. najwolniejszym tempem na najszybszym biegu — z przedbiegiem 25-o metrowym, którą to trasę należało przebyć w czasie 1 minuty 30 sekund, przyczem każda ujemna, względnie dodatnia sekunda dawała również 10 punktów, zgaszenie motoru — 50 punktów ujemnych, a użycie hamulca lub sprzęgła pociągało za sobą dyskwalifikację maszyny.

800 m. przejście z nawolniejszego tempa w najszybsze tempo, bez użycia biegów i sprzęgła, w przepisowym czasie 60 sekund, przyczem każda sekunda w wyż lub w niż dawała po 5 punktów ujemnych, względnie dodatnich.

Ze względu na towarzyski charakter wycieczki — wszystkie maszyny podciągnięte zostały pod jedną klasę, bez żadnego różniczkowania, gdyż chodziło o jaknajwiększe zainteresowanie wszystkich członków Klubu i danie im możliwości wzięcia jaknajliczniejszego udziału w tych improwizowanych zawodach, nagradzanych dla wszystkich uczestników pamiątkowymi plakietami i 3-ma nagrodami za najlepsze wyniki.

To też plac Wolności w Bydgoszczy, skąd wycieczka ta wyruszyła, zaroił się w niedzielę 16 czerwca już od godziny 8-ej najrozmaitszymi maszynami. Ogółem stanęło do wycieczki 30 maszyn, z czego 17 wzięło udział w wyżej wspomnianych próbach sprawności.

W ogólnej klasyfikacji zawodów uzyskali nagrody:

1-ą p. Stadie z Bydgoszczy na samochodzie Chevrolet, 662 dodatknych punktów, wjazd górski 1 m. 29 sek., 200 m. najwolniejsze — 2 m. 12½ sek., 800 m. najszybsze tempo — 44½ sekundy.

2-ą p. Busse z Zagajewic na samochodzie La Salle, 500 dodatknych punktów, wjazd górski 1 m. 35 sek., 200 m. najwolniejsze — 2 m. 2 sek., 800 m. najszybsze tempo — 44 sekundy.

3-ą p. Jahnz z Pałczyna na samochodzie Oakland, 442 dodatknych punktów, wjazd górski 1 m. 44 sek., 200 m. najwolniejsze — 2 m. 11 sek., 800 m. najszybsze tempo — 55½ sekundy.

P. Kiehn z Bydgoszczy, który jadąc wprost brawurowo — osiągnął na wjeździe górskim czas 1 minuty 22 sekund, został niestety z ogólnej klasyfikacji wyeliminowany, gdyż bieg płaski kończył na innej maszynie, niż bieg górski, choć tej samej marki.

Podkreślić należy, że najlepszy wynik dnia osiągnął jadący poza konkursem, jako nienależący do Klubu, p. Niedbalski z Bydgoszczy, zyskując ogółem 762 punkty dodatnie.



Heidemann na samochodzie Cbenard Walcker podczas próby szybkości na wzniesieniu, zorganizowanej przez Pomorski Automobilklub.



Start na samochodzie Chevrolet, zwycięzca zawodów Pomorskiego Automobilklubu, podczas próby szybkości na wzniesieniu.

Całość imprezy, dzięki pracy komandorów p. Jendego i Szymczaka, i panów mec. Śpikowskiego, dyr. Jackowskiego, mjr. Koszko, kpt. Wukiczewicza i p. Markerta, którzy z całym zapalem pełnili funkcje starterów, jak również dzięki pomocy tych członków Klubu, którzy na ochotnika zgłaszali się jako komisarze — wypadła nader udatnie, świadcząc o tem, że podobne połączenie towarzyskiej wycieczki z zawodami sportowymi, wymagającymi w każdym razie dużej sprawności tak maszyny, jak i kierowcy, ma swoje uzasadnienie, budząc zainteresowanie dla sportu samochodowego w jaknajszerszych kołach.

To też i piknik w Tlenie odbył się w wesołym nastroju, a przemowa v. prezesa Klubu, p. dr. Frylinga, dała wyraz nadziei, że podobne imprezy, które Pomorski Automobilklub ma zamiar częściej urządzać, zjedną dalszych sympatyków sportu samochodowego, łącząc ich pod wspólnym znakiem klubowym a temsamem krzewiąc i potęgując życie towarzyskie Klubu.

ZAWODY ZAGRANICZNE.

Słynny francuski tor szosowy w Le Mans był w ubiegłym miesiącu teatrem aż trzech niezmiernie interesujących wyścigów samochodowych.

W dniu 2 czerwca zorganizowa-

no na nim zawody o Grand Prix Bugatti, w których udział brać mogły jedynie samochody słynnej alzackiej fabryki. Zawody te, podobnie jak w roku ubiegłym, wzbudziły dość znaczne zainteresowanie, jednak liczba współzawodników znowu była bardzo niewielka, co przypisać należy bezwątpienia nieodpowiedniej formule wyścigu. Bieg rozegrany został mianowicie według formuły międzynarodowej, to znaczy z ograniczeniem spożycia benzyny, a jak wiadomo formuła ta niebardzo przypada do gustu prywatnym posiadaczom samocho-

dów wyścigowych, gdyż wymaga specjalnego przygotowania wozu. Nic przeto dziwnego, że z pośród tysięcy zapalonych entuzjastów marki Bugatti do startu stanęło zaledwie piętnastu „bugattistów“.

Każdy współzawodnik, bez względu na litraż swego samochodu, otrzymał przed startem 57,5 kg. benzyny i oliwy, przyczem po ukończeniu biegu ilość paliwa zużytego z otrzymanego zapasu nie była brana pod uwagę.

Po bardzo interesującej walce zwyciężył Zanelli na dwulitrowym wozie z kompresorem, przebywając wyznaczony dystans 409 klm. w czasie 3 g. 13 m. 45 s. z szybkością średnią 126,649 klm./g. Drugim był Gauthier na takim samym wozie w czasie 3 g. 16 m. 36,6 s., a trzecim Sabipa na półtoralitrowce z kompresorem w czasie 3 g. 19 m. 55 s.

W dniach 15 i 16 czerwca rozegrany został w Mans doroczny konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczerogodzinnej, przy udziale 25 samochodów francuskich, angielskich i amerykańskich. Cały konkurs minął pod znakiem bezapelacyjnej przewagi świetnych angielskich wozów Bentley, które zdo-



Zanelli po zwycięstwie przyjmuje powinszowania od pana Bugatti.

były cztery pierwsze miejsca w klasyfikacji. Największy dystans przebyli kierowcy Barnato i Birkin na olbrzymim siedmiolitrowym samochodzie Bentley, pokrywając w ciągu doby dystans 2844 klm. 122 m., ze znakomitą szybkością przeciętną 118,5 klm./g. Wynik ten stanowi rekord konkursu, oraz największą szybkość, jaka dotychczas została osiągnięta w nieprzerwanej jeździe dwudziestoczterogodzinnej po szosie.

Drugie miejsce w klasyfikacji konkursu uzyskali kierowcy Kidston i Dunfee na pięciolitrowym samochodzie Bentley z dystansem 2729 klm. 380 m., trzecie miejsce kierowcy Benjafield i d'Erlanger na takimże sam. Bentley z dystansem 2598 klm. 410 m. i czwarte miejsce kierowcy Clement i Chassagne również na identycznym wozie Bentley z dystansem 2563 klm. 370 m. Na piątym miejscu ukończył bieg amerykański samochód Stutz o przeszło pięciolitrowej pojemności cylindrów, prowadzony przez kierowców Bouriat i Philippe, pokrywając dystans 2504 klm. 560 m. Dalsze dwa miejsca przypadły amerykańskim pięciolitrowym samochodom Chrysler, których obsady

stanowili kierowcy: Robert Benoist i Stoffel oraz de Vere i Mongin. Pierwszy z tych wozów przebył 2484 klm. 880 m., a drugi równo o 50 kilometrów mniej. Ósme miejsce przypadło znowu angielskim zawodnikom, gdyż zdobyli je Peacock i Newsome na półtoralitrowym samochodzie Lea Francis, przebywając przestrzeń 2221 klm. 910 m. Z pośród samochodów francuskich, które w niewielkiej liczbie startowały jedynie w słabszych kategoriach, do końca doby wytrzymały tylko dwa małe, litrowe wózki Tracta z napędem na przednie koła, zajmując ostatnie miejsca w klasyfikacji z dystansami poniżej 2100 klm.

W ostatnią niedzielę czerwca odbył się na torze w Le Mans piętnasty z kolei wyścig o Grand Prix Automobilklubu Francji. Rozegrany on został według międzynarodowej formuły, to znaczy z ograniczeniem spożycia paliwa. Na przebiecie wyznaczonej drogi 605 klm. współzawodnicy, bez względu na literaż wozu, otrzymali jednakowy zapas paliwa w ilości 85 kilogramów benzyny i oliwy.

Do startu stanęło 11 samochodów. Wyścig stał się właściwie pojedynkiem między dwoma znakomitymi

kierowcami, Williamsem na samochodzie Bugatti i Boillotem na samochodzie Peugeot. Z walki zwycięsko wyszedł Williams, kończąc bieg w czasie 4 g. 33 m. 01,2 s. z szybkością średnią 133,029 klm./g. Boillot zajął drugie miejsce w czasie 4 g. 34 m. 20 s. Dalej kolejno przybywali do celu: Conelli, Divo, Senechal i Gauthier, wszyscy na samochodach Bugatti. Pozostali zawodnicy biegu nie ukończyli.

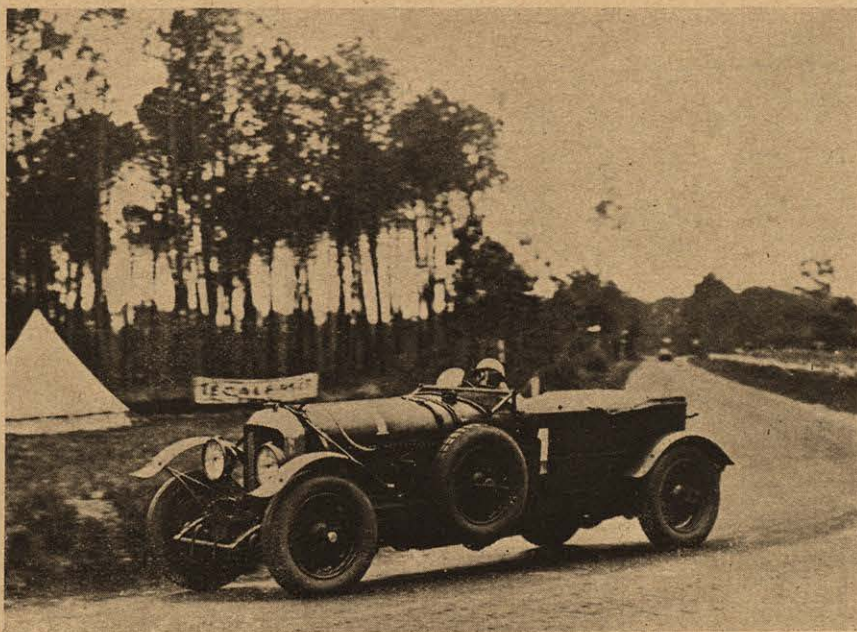
W tymże samym dniu i na tym samym torze rozegrane zostały wyścigi o Grand Prix Francuskiego Związku Motocyklowego. Przyniosły one łatwe do przewidzenia zwycięstwo niepokonanych jeźdźców i maszyn angielskich. W ciągu trzech godzin, które wyznaczone były jako czas trwania wyścigów, największy dystans przebył Dodson na motocyklu Sunbeam 500 ccm., rozwijając szybkość przeciętną 123,396 klm./g. W kategorii 350 ccm. zwyciężył Hicks na maszynie Velocette z szybkością 116,5 klm./g., a w kategorii 250 ccm. Crabtree na maszynie Excelsior z szybkością 107,160 klm./g. Jedynie tylko w kategorii 175 ccm. zwycięstwo przypadło francuskiej maszynie Monet Goyon prowadzonej przez Sourdot, który rozwinął szybkość przeciętną 90,180 klm./g.

Kiedy już mówię o zawodach motocyklowych, pozwolę sobie przeskoczyć do Anglii, gdzie na znanym obwodzie szosowym, położonym na małej wysepce Man, rozegrano między 10 i 14 czerwca najslynniejsze na świecie wyścigi o angielskie Tourist Trophy. Dystans tych wyścigów wynosił 424 klm. w siedmiu okrążeniach toru. Rezultaty wypadły następująco:

Kategoria Juniorów (350 ccm.)—
1. Hicks (Velocette) 3 g. 47 m. 23 s.,
szybkość na godzinę 106 klm.

Kategoria 250 ccm. — 1. Crabtree (Excelsior) 4 g. 08 m. 10 s.,
szybkość średnia na godzinę 101 klm., rekord.

Kategoria Seniorów (500 ccm.)—
1. Dodson (Sunbeam) 3 g. 39 m.



Samochód Bentley, który pobit na zawodach w Le Mans rekord jazdy dwudziestoczterogodzinnej po szosie, rozwijając szybkość przeciętną 118,5 klm/g.

59 s., szybkość średnia na godzinę 108 klm., rekord.

Podczas treningu do Tourist Trophy zabił się angielski jeździec Ashby, znany z wielu sukcesów w zawodach międzynarodowych.

W Niemczech, w znanej miejscowości kąpielowej Kolberg, rozegrane zostały w dniu 23 czerwca do-roczone międzynarodowe wyścigi motocyklowe. Startowało 45 współzawodników, z których do celu doszło tylko 12, głównie skutkiem niepogody i obślizgłości szosy. Dystans wynosił 309 klm. w 12 okrążeniach toru. Zwyciężył Bauhofer na motocyklu B. M. W. 750 ccm. w czasie 2 g. 57 m. 31 s., rozwijając szybkość średnią 104 klm/g. W kategorii 500 ccm. triumfował Gmelel na maszynie D. K. W. z szybkością 97 klm/g., a w kategorii 350 ccm.— Rowley na A. J. S. z szybkością 91,5 klm. W biegu kategorii do 250 ccm., dla której dystans wynosił tylko 283 klm. wygrał Winkler na motocyklu D. K. W. z szybkością 73,5 klm/g.

Z interesujących zawodów samochodowych rozegranych w czerwcu omówić jeszcze wypadła sześciogodzinny wyścig samochodów sportowych, który urządzony był w dniu 29 czerwca na torze autodromu Brookland pod Londynem. W biegu tym udział wzięło 38 samochodów. Pierwsze miejsce zdobyli specjaliści od tego rodzaju konkursów, Barnato i Dunfee na olbrzymim siedmiolitrowym samochodzie Bentley, uzyskując szybkość przeciętną 121,5 klm./g. Drugie miejsce zajęli bracia Headlam na wozie Alfa Romeo z szybkością przeciętną 112,5 klm./g.

Znakomitej firmie Bentley przysporzyła również laurów znana angielska kierowczyni pani Bruce, która na torze autodromu Montlhery pod Paryżem dokonała niebywalego wyczynu. Oto jadąc sama jedna w ciągu dwudziestu czterech godzin, przebyła ona na samochodzie Bentley dystans 3459 klm. 730 m. z szybkością przeciętną 144,155 klm./g., bijąc rekord mię-

dzynarodowy dwudziestoczworgodzinnej jazdy dla kategorii pięciolitrowej.

Na zakończenie kroniki wspomnieć muszę o tragicznej śmierci amerykańskiego kierowcy Ray Keecha, który zabił się podczas wyścigów na torze w Altoona. Ray Keech był jednym z najznakomit-

szych „demonów szybkości“, gdyż przed ostatnim wyczynem Segrava w jego posiadaniu znajdował się światowy rekord szybkości samochodowej. Na dwa tygodnie przed swym tragicznym zgonem wygrał Ray Keech największe amerykańskie zawody o Grand Prix Indianapolis.

ŚWIATOWEJ SŁAWY AMERYKAŃSKA OPONA

KELLY
SPRINGFIELD

**DAJE SETKOM TYSIĘCY AUTOMOBILISTÓW
NA CAŁYM ŚWIECIE GWARANCJĘ WYGODY
BEZPIECZEŃSTWA I WYTRZYMAŁOŚCI
KAZDY POWINIEN POZNAĆ OPONĘ
«KELLY»
BY SIĘ PRZEKONAĆ CO ZNACZY OSZCZĘDNOŚĆ
ŻĄDAJCIE AMERYKAŃSKICH OPON
«KELLY»**

Jedynie tylko przez stosowanie
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:
w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
w Łwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9.

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

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

Czołowy dziennik czeski „Prager Presse” poświęcił ostatnio w tygodniowym swym dodatku samochodowym dłuższy artykuł rozważaniom na temat zadań przemysłu samochodowego na najbliższą przyszłość. Artykuł ten nosi charakterystyczny tytuł „Dolarowe niebezpieczeństwo” i poświęcony jest przede wszystkim roli przemysłu samochodowego amerykańskiego na rynku własnym i na rynkach europejskich.

Poniżej podajemy w przekładzie bardziej ciekawe wywody autora.

„Dla rynku samochodowego w Stanach Zjednoczonych nabiera coraz większego znaczenia problem zastąpienia wozów zużytych przez wozy nowe, oraz sprawa obrotu wozami używanymi. O ile w pierwszym wypadku wprowadzanie na rynek coraz to nowych na miejsce mniej lub więcej zużytych oddziaływa bardzo korzystnie na pojemność rynku, o tyle znowuż rozwijający się stale handel wozami używanymi wytwarza sytuację raczej dla przemysłu samochodowego szkodliwą, nastrożając fabrykom trudności w ulokowaniu na rynku swej produkcji. W danej chwili i w najbliższej przyszłości niekorzystną sytuację pogorszyć może niesprzedana dotychczas nadprodukcja z roku 1928 w liczbie około 800.000 wozów”.

„Ponieważ czas trwania samochodu trzeba obliczać przeciętnie na siedem lat, to na podstawie danych o ilości samochodów będących w tej chwili w użyciu na świecie należałoby produkować rocznie około 2 milionów wozów. Biorąc zatem pod uwagę tylko produkcję amerykańską pozostawałoby do zbycia około 3 milionów samochodów, które muszą znaleźć nowych nabywców. Nabywcy ci stają się na wewnętrznym rynku coraz mniej liczni i dlatego przemysł samochodowy amerykański zaczyna kłaść coraz to silniejszy nacisk na ulokowanie swej nadprodukcji na rynkach europejskich”.

„W chwili gdy Europa nie może jeszcze rozwikłać swych problemów produkcyjnych, przemysł samochodowy amerykański zajmuje się przede wszystkim zagadnieniem zbytu, zagadnieniem rekla-

my, zagadnieniami wykształcenia sprzedawców, skonstruowaniu odpowiedniego systemu sprzedaży samochodów na drobne raty. Skonstruowaniem takiego systemu sprzedaży w którym wóz stary i używany możnaby przyjmować na rzecz sprzedawcy jako częściową wpłatę za nowy samochód, ułatwieniem kredytów konsumcyjnych na samochody na rynkach europejskich, tem zajmują się obecnie kierownicy sprzedaży koncernów samochodowych w Ameryce i te momenty właśnie będą środkami w walce konkurencyjnej w Europie”.

Artykuł ten kończy się patetycznym okrzykiem:

„Na wszystkich krańcach świata podłożono miny. Caveant consules”.

Hiszpanja importuje co roku obcych samochodów na sumę około 550.000.000 złotych.

Szereg kobiet posiadających prawa jazdy i chcących zarobkować jako kierowcy taksówek londyńskich zwrócił się do Lorda Mayora Londynu o udzielenie im zezwolenia na ten sposób zarobkowania. A zatem już w najbliższym czasie ukażą się na ulicach Londynu taksówki prowadzone przez pięć piękną, co przez pewien czas będzie jedną z atrakcji dla przeciętnego Londyńczyka.

Nieznaną u nas angielską fabrykę samochodów Scotsman Motors, Ltd. w Edynburgu, wypuściła ostatnio nowy typ samochodu 6-cylindrowego chłodzonego powietrzem, o mocy 14 K. M.

Liczba samochodów w Szwajcarii stale wzrasta i osiągnęła ona ostatnio około 100.000 wozów ciężarowych i osobowych. Przeciętnie wypada jeden samochód na 40 mieszkańców, jednakowoż w szeregu kantonów zagęszczenie samochodów przewyższa poważnie przeciętną. Lwią część tych samochodów importuje Szwajcaria z zagranicy.

Według obliczeń „Automobil Association” istnieje obecnie w Anglii około 40 tysięcy pań posiadających umiejętność kierowania samochodem. Towarzystwa ubezpieczeniowe angielskie mają bardzo dobrą opinię o kierowczyniach angielskich i chwalą niejednokrotnie ich zimną krew, opanowanie i przytomność umysłu. Warto zauważyć, że podobne towarzystwa amerykańskie mają wprost przeciwnie zdanie o kierowczyniach amerykańskich.

Samochodowa produkcja niemiecka w roku 1928 znacznie wzrosła. Liczba samochodów pasażerskich wzrosła o 39% a ciężarowych o 45% w porównaniu z rokiem 1927.

Samochody amerykańskie, szczególnie nowe modele, stają się coraz bardziej popularne w Europie. Przeszło 50% samochodów sprzedanych w Belgji stanowią samochody amerykańskie. Popyt na wozy amerykańskie wykazuje tendencje utrzymania się.

W ciągu 1928 roku powstały 2 fabryki montażowe General Motors w Warszawie i Bombaju.

Zdawaćby się mogło, że sposób prowadzenia samochodu przez przeciętnego automobilistę nie wywiera żadnego wpływu na system budowy dróg. Tymczasem, inżynierowie w Stanach Zjednoczonych z United States Bureau of Public Roads, obserwując przez cały rok właścicieli samochodów i sposób ich jazdy, doszli do wniosku, że najmniejsza szerokość drogi, gwarantująca bezpieczeństwo przy ruchu samochodowym, powinna wynosić 6 metrów.

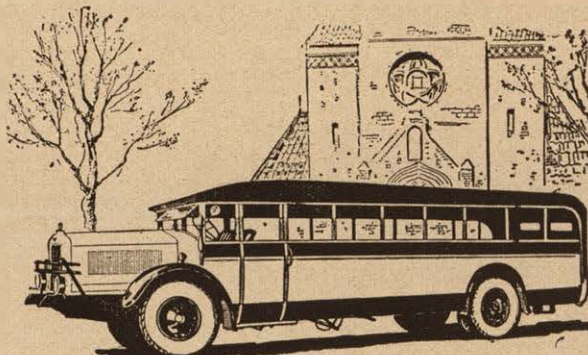
Większość automobilistów czuje jakiś nieprzewidywany wstręt do jazdy blisko chodników i trzyma się od nich stale w odległości od ½ do 1½ mtr. Natomiast specjalnym powodzeniem cieszy się środek jezdni, wskutek czego kierow-

na ZŁE DROGI

ODPORNE SĄ TYLKO AUTOBUSY I SAMOCHODY CIĘŻAROWE

MARKI „N A G“ MARKI

Najtańsze w ruchu i najtrwalsze!



GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

D. H. HERMAN MEYER

WARSZAWA — UL. TR AUGUTTA 2. TEL. 71-84.
KATOWICE — UL. POWSTAŃCÓW 5.
LWÓW — UL. PIŁSUDSKIEGO 11.

Jedyna firma w Polsce, zajmująca się dostawą specjalnie autobusów i samochodów ciężarowych!

ca raczej woli zmniejszyć szybkość na widok zbliżającego się pojazdu ze strony przeciwnej, niż zjechać bliżej chodnika. Wyliczenia przeprowadzone przez Laboratorium General Motors wykazują, iż przy drodze o szerokości 6 mtr. mogą wyniwać się swobodnie nawet duże wozy, natomiast szerokość wynosząca 5,40 mtr. naraża już mijających się na pewne niebezpieczeństwo, właśnie wskutek rozpowszechnionego zwyczaju jeżdżenia środkiem jezdni.

Nie znaczy to, by ideałem była 6-metrowa szerokość drogi. Na głównych traktach szerokość 6 m. jest niedostateczna i utrudnia komunikację, a nawet doprowadza niekiedy do tworzenia się zatorów. Drogi, na których odbywa się ruch dużych wozów ciężarowych, powinny posiadać szerokość jezdni co najmniej 12 m.; taka droga umożliwi jazdę czterem rzędem wozów w czasie wzmożonego ruchu, a w czasie normalnym zapewni zupełnie bezpieczne przejście na drugą stronę jezdni.

*

W r. 1928, General Motors Corporation wysłało swoim zastępcom do krajów zamorskich 982,157 samochodów, co w porównaniu z r. 1927 stanowi wzrost 45,6%. W ostatnim kwartale 1928 r.

sprzedano 71,867 samochodów, podczas gdy w tym samym okresie czasu ubiegłego roku sprzedano 52,493 wozy, co stanowi wzrost 36,9%. Cyfry te odnoszą się do samochodów Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Oakland, Buick, La Salle i Cadillac. Sprzedanych przez General Motors Corporation przeszło do 106 krajów.

*

(N) W wydanym przed niedawnym czasem nowym tomie historii świata. re-

dagowanej przez Uniwersytet w Cambridge, znajdujemy ciekawą wzmiankę o odkryciu przez Aleksandra Macedońskiego w czasie pochodów przez dzisiejsze terytorium Rosji sowieckiej źródła ropy i oleju ziemnego. Rzecz miała miejsce w roku 328 p. Chr. Z okazji odkrycia złożył Aleksander Wielki ofiarę bogom, a to w celu uproszenia ich, by „nie okazały się żadne złe skutki tego niezrozumiałego cudu”, który przypisywał złym siłom.

WYNIKI KONKURSU Z Nr. 5.

Rozwiązanie konkursu pod nazwą „Pierwsza wiosenna wycieczka” ogłoszonego w Nr. 5 „Auta” jest następujące:

Odpowiedź na pytanie pierwsze: Fotografia wyobraża resztki murów fortecznych, położonych obok szosy Modlin — Zakroczym.

Odpowiedź na pytanie drugie: Fotografia wyobraża ruiny cerkwi we wsi Stanisławowie obok szosy Modlin — Nasielsk.

Odpowiedź na pytanie trzecie: Samochód opisany w artykule i przedstawiony na fotografiach jest czeskiej marki Zbrojovka. (Generalna reprezentacja na Polskę Dom Techniczno-Handlowy Aleksander Andrzejewski, Warszawa, Bagatela 13).

NAGRODY.

Pierwszą nagrodę (srebrną papierośnicę) za trafną odpowiedź na wszystkie trzy pytania otrzymuje p. Antoni Hauck, Warszawa, ul. Żółwia 6 m. 36.

Ponieważ żaden Czytelnik nie nadesłał dobrej odpowiedzi na dwa pytania konkursowe przeto drugą nagrodę rozdzieliliśmy pomiędzy tych, którzy odpowiedzieli tylko na trzecie pytanie. Zamiast jednej rozlosowaliśmy zatem trzy półroczne prenumeraty, które otrzymują:

p. Walerjan Matwiejew, Wilno, Sosnowa 17/1.

p. Władysława Festenburg, Lwów, ul. Jabłonowskich 38.

p. Stanisław Gębala lek. wet., p. Radzyń podlaski, woj. Lubelskie.

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

• • VOISIN TALBOT • •



ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE

Generalne przedstawicielstwa i autoryzowana obsługa

DELCO-REMY

LICZNIKI I POMPKI BENZYNOWE AC.

AMORTYZATORY LOVEJOY I AKUMULATORY WILLARD.

WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74. TELEFON 301.48.

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

• • STUDEBAKER • •

WIELKI SUKCES SAMOCHODÓW „TATRA” NA VIII MIĘDZYNARODOWYM RAIDZIE AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

Samochody znanej firmy czeskiej „TATRA” wielokrotnie już brały udział w Raidach Międzynarodowych Automobilklubu Polski, uzyskując każdorazowo znakomite rezultaty. Sukcesy raidowe tych samochodów były najlepszym potwierdzeniem ustalonej opinii, że dzięki genialnej konstrukcji łamanych osi „Tatry” nie boją się żadnych trudności polskich dróg i bezdroży i z najwyższą łatwością pokonują wszelkie przeszkody.

W tym roku samochody „Tatra” wzięły również udział w VIII Raidzie Międzynarodowym Automobilklubu Polski, rozegranym między 16 i 23 czerwca, na przestrzeni z górą 3,000 kilometrów, i jak zazwyczaj, osiągnęły wyniki niezmiernie interesujące, które wprawiły w podziw wszystkich znawców automobilizmu. Fabryka „Tatra” wysłała bowiem na Raid zwykle turystyczne wozy typu seryjnego, które przebyły całą długą drogę i wykonały wszystkie przepisane próby bez jednego punktu karnego, a zato zdobywając wiele punktów dodatnich, pomimo silnej konkurencji specjalnych samochodów sportowych.

Szczegółem zasługuje na specjalne podkreślenie, gdyż samochody uczestniczące w Raidzie Międzynarodowym miały do wykonania aż cztery próby szyb-

kości na płaszczyźnie, na wzniesieniu i na złej drodze, w których to próbach silne i szybkie samochody sportowe miały znacznie większe szanse. Pomimo tego świetne samochody „Tatra” nowego typu czterocylindrowego, prowadzone przez rutynowanych kierowców czeskich Vermirovskiego, Bojanovskiego i Hovanca, uzyskały wyniki w niczem nie ustępujące rezultatom znacznie silniejszych, większych, a więc i droższych wozów. Ponieważ przytem samochody „Tatra” wykazały największą pewność i niezawodność działania, nie otrzymując ani jednego punktu karnego w codziennych próbach rozruszania silnika oraz w badaniu technicznym po przebyciu całej drogi, jak również nie dokonując podczas trwania Raidu żadnych, nawet najmniejszych napraw, przeto osiągnęły one zespołowo najpiękniejszy rezultat z pośród wszystkich samochodów, uczestniczących w konkursie. O nagrodę dla zespołu fabrycznego ubiegały się cztery zespoły i z pośród nich jedynie samochody „Tatra” przybyły wszystkie do celu bez punktów karnych, zdobywając bezkonkurencyjnie tę najcenniejszą nagrodę raidową, wykazującą najlepiej jednolitość fabrykacji i wysokie zalety zwykłych wozów.

Nie na tem jednak koniec triumfów „Tatry” w tegorocznym Raidzie Międzynarodowym. Oprócz zespołu fabrycznego brali udział w konkursie dwaj kierowcy amatorzy, Jan Ripper i Witold Rychter, z których pierwszy jechał na czterocylindrowym samochodzie „Tatra”, a drugi na wozie dwucylindrowym, najstarszej „Tatrze” w Polsce, która przeszła już dotąd około 230.000 kilometrów i odbyła dwa Raidy Międzynarodowe, nie licząc mniejszych imprez. Obaj ci kierowcy osiągnęli również pierwszorzędne wyniki. Jan Ripper zdobył na swej „Tatrze” jedną z najcenniejszych nagród raidowych, a mianowicie nagrodę Ministra Spraw Wojskowych za regularność jazdy, stwierdzając tem, że samochód jego przez cały czas pracował bez zarzutu, przebywając wszystkie etapy z dokładnością zegarka. Wspomnieć przytem należy, że nagroda ta, która jest przechodnią, była już raz zdobyta przez samochód „Tatra”, co tembardziej podkreśla wysokie zalety tych wozów.

Witold Rychter, kierowca małej „Tatry” dwucylindrowej osiągnął rezultat naprawdę zdumiewający, nietylko doprowadzając do celu swój stary wóz, ale przytem klasyfikując się w grupie maszyn, które ukończyły Raid ze zna-

KAROSERJE

F. BERCHOLC

WARSZAWA

Wspólna 46. Tel. 211-13.
Czerniakowska 166. Tel. 536-68.

CIĘŻAROWE, FURGONY REKLAMOWE

AUTOBUSY

WYKONYWA

Na podwoziach
do wszystkich typów
samochodów

komitym wynikiem, to znaczy bez punktów karnych. Trudno chyba o lepszy dowód olbrzymiej wartości samochodów „Tatra”, jeśli potrafią one po kilkoletniej służbie konkurować zwycięsko w zawodach z samochodami zupełnie nowymi.

VIII Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski wykazał zatem niezłomnie i co najważniejsze nie po raz pierwszy, że samochody „Tatra” są najodpowiedniejsze na polskie warunki drogowe, a przytem bezkonkurencyjne, jeśli chodzi o połączenie wszystkich zalet, których wymagać należy od dobrego nowoczesnego wozu.

LOT „ŻÓŁTEGO PTAKA” PRZEZ ATLANTYK.

Jak już dzienniki doniosły „Żółty Ptak”, który wystartował w Old Orchard w Ameryce, wylądował na brzegu europejskim przy Santander w Hiszpanji.

Francuzi udowodnili, że przelot przez Atlantyk z zachodu na wschód jest o wiele łatwiejszy aniżeli w przeciwnym kierunku i już dzisiaj niema żadnych trudności w regularnej komunikacji powietrznej Ameryki z Europą.

Platowiec, na którym odbył się przelot przez Atlantyk, był typu Bernard-Monoplan z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM. z magnetem SCINTILLA, prowadzony przez znanych pilotów Assolant, Levefre i Loti.

Bezwzględna zdobyczą przelotu jest rekordowy czas, osiągnięty w 29 godzinach, przy średniej szybkości 180 klm./godz.

O ile się weźmie pod uwagę, że szybkość ta została osiągnięta przy obciążeniu czterema pasażerami, bo oprócz lotników, całkiem przypadkowo znalazł się ślepy pasażer, to czas przelotu jest rekordowym.

Zastosowanie magnety SCINTILLA do przelotu przez Atlantyk jest jeszcze jednym dowodem, jakim z ufnością przy trudnych i ryzykownych lotach cieszą się aparaty firmy SCINTILLA.

Aparaty SCINTILLA mają za sobą już cały szereg światowych lotów w bardzo trudnych warunkach, co stwierdza ich nadzwyczajną pewność ruchu i zupełną niezawodność.

ŚWIATŁO SŁONECZNE NA ZAWOŁANIE.

Pomysłowa próba wytrzymałości opon dla użytku w krajach podzwrotnikowych

Wśród lasu kominów i cbur dymu środkowej Anglii otrzymano sztuczne słońce podzwrotnikowe w celu zbadania wytrzymałości opon samochodowych, wystawionych na działanie palących promieni słonecznych w krajach tropikalnych.

Pomysł ten został wprowadzony w ży-

cie w laboratorjach, badających właściwości opon Fort Dunlop, przeznaczonych do użytku w najdalszych zakątkach cywilizowanego świata.

„Odporność na pęknięcie na skutek grzania” — wyjaśnił w wywiadzie pewien technolog — „jest niezbędną właściwością opon współczesnych; za pomocą promieni pozafioletkowych można poddać próbę odporność różnych stopów gumowych na pęknięcie pod wpływem wielkiego grzania i w ten sposób przewidzieć ewentualne zachowanie się danego wytworu w krajach tropikalnych”.



Najwięksi znawcy z pośród posiadaczy „Federala” nie są w stanie określić, co najbardziej zdumiewa ich w tym samochodzie ciężarowym. Czy wydajny, silny motor wolnoobrotowy na 7-iu panewkach z automatycznie regulowanym rozrzędem „Morse’a”, czy hamulce hydrauliczne „Westinghouse” i osie całkowicie odciążone, oraz 7-m biegów wprzód — 2 wstecz, czy

też resory pomocnicze. Wszystko w tym samochodzie jest doskonale w każdym calu. Najdłuższe linje w Ameryce od Pacyfiku do Atlantyku obsługiwane są przez olbrzymie autobusy „Federal—Big Six”. Cóż więc dziwnego, że najlepsi konstruktorzy samochodów ciężarowych z uznaniem nazywają samochód „Federal”: doskonały w każdym calu.

Oto jest właściwe określenie wartości samochodu „Federal”.

Kto pragnie samochodu do najcięższej pracy na wielkich przestrzeniach — o zapewnionej zdolności zarobkowej, powinien przedewszystkiem zażądać demonstracji samochodu „Federal”.

Ciężarówki — Wozy pożarnicze etc. od 3 do 10-ciu ton nośności.
Autobusy od 20-tu do 40-tu osób.

Jen. Repr. Bracia Stefan i Piotr BERGMAN, Inżynierowie

WARSZAWA

ul. Marszałkowska 154

KRAKÓW

ul. Szpitalna 38

Poznań Katowice Radom Łwów Piotrków

Imperator-Auto Auto-Salon Ettlinger i S-ka Auto-Sport Hugon Mautey
Hotel Monopol Piłsudskiego 40 Żeromskiego 41 Słowackiego 2 Kaliska 3

„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 30; 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, Ratajczaka 7; Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Światu; Gdańsku, Stadtgraben 18. Re-rezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

NOWOCZESNY AUTOBUS JAKO RĘKOJMIA BEZPIECZEŃSTWA.

Potężny rozwój komunikacji autobusowej staje się coraz groźniejszym konkurentem kolei żelaznej na całym świecie.

W mniejszym stopniu to samo zjawisko daje się zaobserwować i w Polsce.

Silą faktu komunikacja samochodowa

u nas rozpoczęła się od autobusów prymitywnych, budowanych na małych podwoziach półciężarowych, nadających się raczej do przewozu drobnych ciężarów, niż znacznej ilości pasażerów. Przemawiała tu zresztą krótkowzroczna chęć zysku przedsiębiorców.

Walka konkurencyjna jednak zmusiła z czasem przedsiębiorców autobusowych do poczynienia poważnych ustępstw na rzecz wygody i bezpieczeństwa podróżującej publiczności. Któż bowiem chce narażać swoje życie i zdrowie w zatłoczonym autobusie, zwłaszcza, gdy i skwar lata daje się jeszcze we znaki. Dzisiaj każdy wymaga bezpieczeństwa i komfortu.

Nie ulega wątpliwości, że Ameryka ze swą olbrzymią produkcją samochodów pierwsza rozwiązała najlepiej sprawę komunikacji autobusowej.

Amerykańskie autobusy międzymiastowe kursują na tak wielkich dystansach i różnorodnych terenach, że doświadczenia zdobyte w Ameryce są nieocenionym materiałem dla konstruktorów autobusowych.

Owoce tych doświadczeń jest powszechne już dzisiaj przekonanie, że do racjonalnej komunikacji międzymiastowej nadają się tylko duże podwozia specjalne autobusowe. Jako charakterystyczny przykład mogą służyć, między innymi autobusy budowane na podwoziach specjalnych Federal.

Zakłady Federal w Detroit są jednymi z najpierwszych i najbardziej wzorowo urządzonych fabryk podwozi autobusowych na świecie.

Z radością należy powitać cały szereg okazałych i niezwykle solidnych autobusów Federal, które pojawiły się obecnie na drogach Polski.

Autobusy takie kursują już w Krakowie, na linii Kraków — Zakopane, Warszawa — Chorzele, Warszawa — Radom i w wielu innych miejscach.

Ktokolwiek miał sposobność odbyć dłuższą podróż autobusem Federal po naszych złych drogach, ze zdumieniem przekonał się jak wygodną i bezpieczną jest jazda tym autobusem.

Mimowoli nasuwa się myśl, że właśnie takich autobusów już dawno nam było potrzeba w Polsce, gdzie dotychczas jazda autobusowa nie dawała nic, prócz niebezpieczeństwa, niewygód i niepunktualności.



Znana włoska fabryka Fiat ofiarowała Ojcu Św. samochód nowego typu 525. U góry widzimy wjazd tego wozu w bramę Watykanu, u dołu zaś Papieża oglądającego maszynę.

Elektrotechnika Automobilowa**„MAGNET”** SP. Z O. O.**ZYGMUNT POPLAWSKI**

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****BIURO****TURYSTYCZNE****AUTOMOBILKLUBU POLSKI****W A R S Z A W A****OSSOLIŃSKICH 6**

T E L. 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.

Wskutek nabycia mniejszego wozu tanio do sprzedania samochód osobowy marki „MINERVA“ 21/80 KM z otwartą i zamkniętą karoserją na 6 osób, mało używany w najlepszym stanie.

Dla poważnych reflektantów są do dyspozycji fotogr.

Zgłoszenia do Administracji „Auto“.

Wskutek nabycia mniejszego wozu tanio do sprzedania wielokrotnie odznaczony medalami samochód osobowy marki „FARMAN“ 28/140 KM. z nowoczesną karoserją Cabriolet, prawie że nowy, posiadający jeszcze 3 letnią gwarancję fabryki. Dla poważnych reflektantów są do dyspozycji fotografie.

Zgłoszenia do Administracji „Auto“.

Program Ogólno-Polskiego Zjazdu Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych w Poznaniu

W dniu 27, 28 i 29 lipca b. r. Udział nieobowiązkowy członków Zjazdu w imprezach sportowych Automobilklubu Wielkopolski.

W dniu 29 lipca b. r. O godz. 10-ej przed południem otwarcie Zjazdu w sali „Śniadeckich” Collegium Medicum, ul. Fredry 10, przemówieniem powitalnym prezesa Komitetu Organizacyjnego p. Inż. Michała Bohatyrewa.

1) Wybór Prezydium Zjazdu,

2) Przemówienia powitalne.

3) Referaty:

a) Warunki rozwoju automobilizmu w Polsce i jego wpływ na warunki gospodarcze kraju (p. Prezes Mieszczanowski),

b) Zagadnienie samochodów uży-

wanych (Inż. Tadeusz Sokolowski),

c) Samochód w nowej taryfie celnej (Eugenjusz Wenzel),

d) Zagadnienie sprzedaży na raty (General Motors),

e) Stan handlu samochodowego w Polsce i warunki jego rozwoju (Władysław Szczepański),

f) Drogi komunikacyjne na kresach i celowość ich rozwoju (p. Sobeki). Referat ten zostanie wydrukowany razem z innemi, wygłoszony zaś w miarę czasu.

Od godz. 2.30 do godz. 4.30 przerwa obiadowa.

O godz. 4.30 dalszy tok obrad i dyskusja.

O godz. 8.30 wieczorem bankiet dla uczestników Zjazdu i ich rodzin połączony z zabawą taneczną na Białej Sali „Bazaru”.

W dniu 30 lipca b. r. Wycieczka do Kórnik i Gołuchowa.

Program wycieczki: Zbiórka z samochodami koło pomnika Kościuszki przed Głównym wejściem na P. W. K. o godz. 9.45. O godz. 10-ej wyjazd do Kórnik pod przewodnictwem p. Inż. Bohatyrewa oraz dyr. Sierszyńskiego. Między godziną 3-cią a 4-tą wspólny obiad w Hotelu Europejskim w Kaliszu. Powrót do Poznania i zakończenie.

WIELKI WYCZYŃ SAMOTNEJ KOBIECY.

Pierwsza kobieta, która odbyła samotną podróż dookoła świata samochodem, przybyła właśnie do Anglii. Jestto panna Gladys de Havilland, która przestrzeń z Londynu do Los Angeles nad Pacyfikiem odbyła najmniejszym samochodem świata mianowicie siedmio-konnym samochodzikiem brytyjskiej konstrukcji, jadąc w towarzystwie swej przyjaciółki. Stamtąd ruszyła sama, by stać się pierwszą kobietą, która pomyślnie dokonała podróży dookoła świata bez pomocy mężczyzny.

Po przejechaniu lądu amerykańskiego z Nowego Jorku do San Francisco i dalej na południe, jadąc okrętem tam jedynie, gdzie było to nieuniknione, przebyła Nową Zelandję, Australję, by poprzez Indje dostać się do Europy.



„Była to przecudowna podróż” — oświadczyła panna de Havilland w wywiadzie dziennikarskim po powrocie — świadcząca, że przedstawicielka płci „słabej” może dokonać czegoś podobnego samotnie. Samochód mój—siedmiokonnny „dziecinny” Austin — wydawał się Amerykanom śmiesznie mały i wątpili aby

mógł on odbyć podobną podróż. A jednak odbył on tę trudną drogę zupełnie pomyślnie i to na tych samych czterech oponach Dunlopa bez żadnego defektu.

„Teraz, w kilka dni po powrocie do domu, czuję się gotowa ruszyć ponownie w tę samą podróż”.

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

Poleca wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY
(typy normalne, Bosch'a,
Fiata, Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświetlania, starteru,
zapalania etc.

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA

Stacje obsługujące firmy Standard Nobel

Na wzór stacji benzynowych obsługujących, które znane są już w Ameryce oddawna jak i w innych krajach Zachodniej Europy — firma Standard-Nobel otworzyła w Poznaniu w tych dniach pierwszą stację obsługującą w Polsce. Przy stacji tej zainstalowano oprócz pomp benzynowych i zbiorniczków z olejami automobilowymi nowy amerykański dźwieg hydrauliczny do podnoszenia samochodów, aparat do napełniania opon powietrzem, aparat do smarowania oraz specjalny aparat do płukania skrzynki biegów i karтеру motoru. Wszystkie

czynności związane z obsługą samochodów są przeprowadzane na tej stacji obsługującej bezpłatnie. Również bezpłatnie dostarcza się powietrze do opon i wodę destylowaną do akumulatorów. Oplata jest tylko za produkty. Specjalnie sprawnie wyszkolony personel gwarantuje samochodom, zaopatrującym się na stacji obsługującej, szybką i dokładną obsługę.

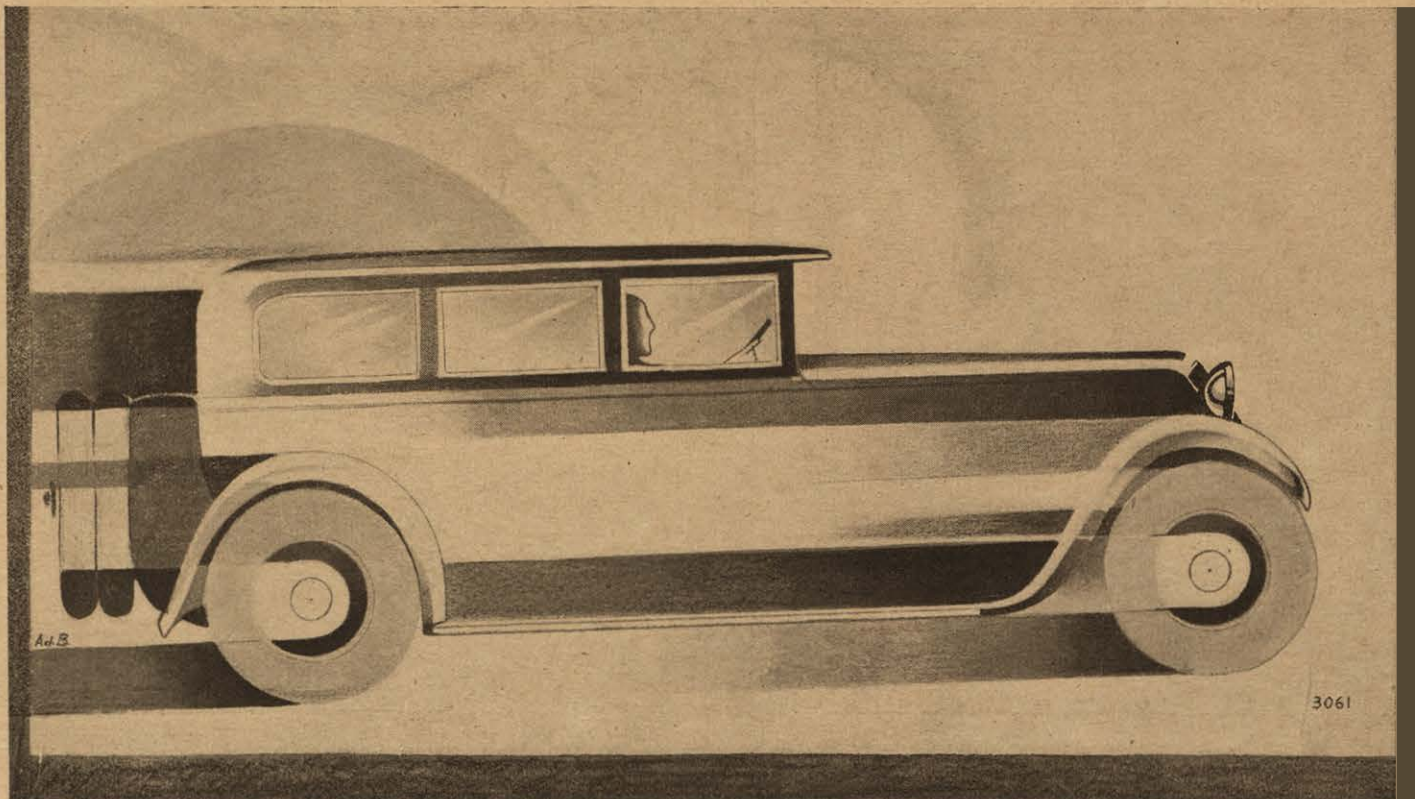
Firma Standard-Nobel oprócz tej stacji obsługującej uruchomi w Poznaniu w najbliższym czasie drugą stację obsługującą przy moście Św. Rocha, następ-

nie zaś stacje w Warszawie — przy ul. Żelaznej, Dobrej 93, Belwederskiej, w Bydgoszczy zaś przy ul. Gdańskiej 131, i w Lublinie u zbiegu ulic Zamajskiego i Zygmuntowskiej.

Inicjatywę firmy Standard-Nobel w tym kierunku należy powitać z uznaniem, gdyż przyczyni się ona do rozwoju ruchu samochodowego w Polsce i zapewni samochodom przybywającym do miast dokładne zaopatrzenie się w produkty naftowe i konserwację podwozia i motoru, co umożliwi im bez większej straty czasu udanie się w dalszą drogę.



Widok stacji obsługującej firmy Standard Nobel otwartej niedawno w Poznaniu.



10 Nowych
Nagród!

SAMOCHODÓW

Wielki Sukces „RENAULT”

BILLANCOURTSEINE 112 27 29 1300

RENAULT REMPORTE GRAND SUCCES CONCOURS D ELEGANCE PARIS STOR REINASTELLA
GAGNE GRAND PRIX DE HOENEUR ET, OBTENONS NEUF AUTRES PRIX AVEC DIVERS
MODELES STELLA

RENOFER

„RENAULT“ odniósł wielki sukces na konkursie elegancji w Paryżu. „Reinastella“ zdobyła wielką nagrodę honorową i 9 innych nagród za różne modele „Stella“.

Na żądanie szczegółowe oferty, kosztorysy, katalogi i próbne jazdy.

Z A S T Ę P C Y:

Tow. Techn.-Handl.

ESPER

Warszawa, Marszałkowska Nr. 153, tel 21-64
Katowice, Rynek Nr. 2, telefon Nr. 5-85
Kraków, ul. Karmelicka Nr. 9, telefon Nr. 4-98
Łódź, H. Buczyński, Piotrkowska 112, tel. 78-78



TAK JEST!



ZNISZCZONE I NIEMODNE
OBUIE
ORAZ INNE WYROBY SKÓRZANE
ODNAWIAM I FARBUIE
NA NAJMODNIEJSZE KOLORY
TYLKO

BRAUNSA BARWNIKAMI
WILBRA

akumulatory



SYST. TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94 i 17-45

ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET”—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31



Opony „ENGLEBERT”

są nieprześcignione dzięki swym zaletom

Englebert

Pierwszorzędnej jakości surowca
Silnej budowie
Elastyczności

KUPIJĄCY RAZ—ZOSTAJE
STAŁYM NASZYM ODBIORCĄ

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I GDAŃSK
LUDWIK PIĘTKA i S-ka WARSZAWA,
WARECKA 9.



Niska cena i minimalne koszta utrzymania

*Powiększa klientelę i
dochodowość każdego
przedsiębiorstwa*

Ciężarówka Chevrolet posiada 6-cio cylindrowy silnik, odznaczający się oszczędnością w zużyciu benzyny i smarów. Przy szybkości samochodu osobowego, koszty eksploatacji są minimalne. Zbudowana z najlepszych materiałów, po najcięższych próbach na terenach doświadczalnych General Motors, funkcjonuje bez zarzutu w najgorszych warunkach drogowych zapewniając swemu nabywcy tani, szybki a nie-

zawodny transport. Pakowna, łatwa do naładowania i do rozładowywania nadaje się do pracy zarówno w mieście jak i na wsi. Zwrotna, łatwa do prowadzenia, dzięki czterem biegom wprzód, wspina się z łatwością na najbardziej strome pochyłości.

Dzięki niewyczerpanym zasobom technicznym General Motors, ciężarówka Chevrolet, wypuszczona na rynek po niebywale niskiej cenie, jest do nabycia na ułatwionych warunkach płatności. Cieszy się olbrzymią wziętością w sferach handlowych i przemysłowych, przyczyniając się do zwiększenia dochodowości każdego



przedsiębiorstwa. Stacje obsługi General Motors, rozrzucone po całym terytorjum Polski, zapewniają zmianę części zapasowych, oraz fachową i sumienną kontrolę nad wydajną pracą każdego Chevroleta.

Idealny samochód ciężarowy na polskie warunki. *Wyrob General Motors.*

Upoważnione Zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnym Mieście Gdańsku.

Ciężarówka CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

BACZNOŚĆ!!!

Najlepsze, znane ze swej trwałości

KUFRY SAMOCHODOWE

**NESESERY
WALIZY**

Fabryki Braci NEUMAN

**KUFRY —
— SZAFY**

Warszawa, ulica Bielańska № 8, telefon № 145-35 (obok Banku Polskiego). **CENY NAJTAŃSZE.**

DERMATOIDY DO SAMOCHODÓW

WYJĄTKOWEJ JAKOŚCI

Bogaty dobór kolorów i deseni.

FRANK REDDAWAY, Warszawa, Królewska 39. Telefon 17-90.



wykonywa

szytce, żetony, znaki klubowe, herby, monogramy i t. p.

SKŁAD METALI CH. GRÜN i S^{WIE}
WARSZAWA, NALEWKI 11, TEL. 17-64 i 17-34

Poleca specjalnie dla samochodów:

BLACHE aluminiową ryflowaną, LISTWY, PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne, RURY miedziane, CYNK angielską, OŁÓW i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.

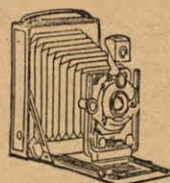
LUDWIK BALIŃSKI & LEON FIUTOWSKI

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, ul. Poznańska № 11. Telefon 7-86.

BUDOWA i REMONT CHŁODNIC

ulica Marszałkowska № 14. Telefon 284-14.



ERNEST NEUMANN, Sp. z o.o.

WARSZAWA TEL. 54-98 MAZOWIECKA 6.

KAŻDY MOŻE FOTOGRAFOWAĆ

Aparaty od Zł. 31. Cenaiki i objaśnienia na żądanie.

Wywotywanie i kopjowanie klis:

Solidność i fachowość, które stworzyły dobre imię naszej firmy, egzystującej już od ćwierć wieku, dają rękojmię dobrego kupna.



Ważne dla P. T. Wyjeżdżających na letniska i do miejsc kąpielowych!

Niniejszem donosimy, iż oddaliśmy zastępstwo znanych aparatów „AUTO-SYPHON“ (Patent Sparklet Ltd.) do domowego wyrobu wody sodowej, oraz wszelkich wód kuracyjnych i orzeźwiających

firmie **Juljusz Meinl, Import Kawy i Herbaty S. A.** w Warszawie, ulica Bryłowska 22/24 na województwa: Warszawskie, Lwowskie, Krakowskie, Śląskie, Łódzkie i Tarnopolskie.

firmie **T. Kwiatkowski, Stanisławów, Sapieżyńska 15** na województwo Stanisławowskie.

firmie **E. Rosenthal, Gdańsk — Langfuhr, Hauptstrasse 40 b** na województwo Pomorskie i Wolne Miasto Gdańsk.

Subzastępstwa we wszystkich miastach w powyższych województwach do oddania.

Wszelkie zamówienia w obrębie powyższych województw prosimy skierować do placówek wyżej podanych zastępców.

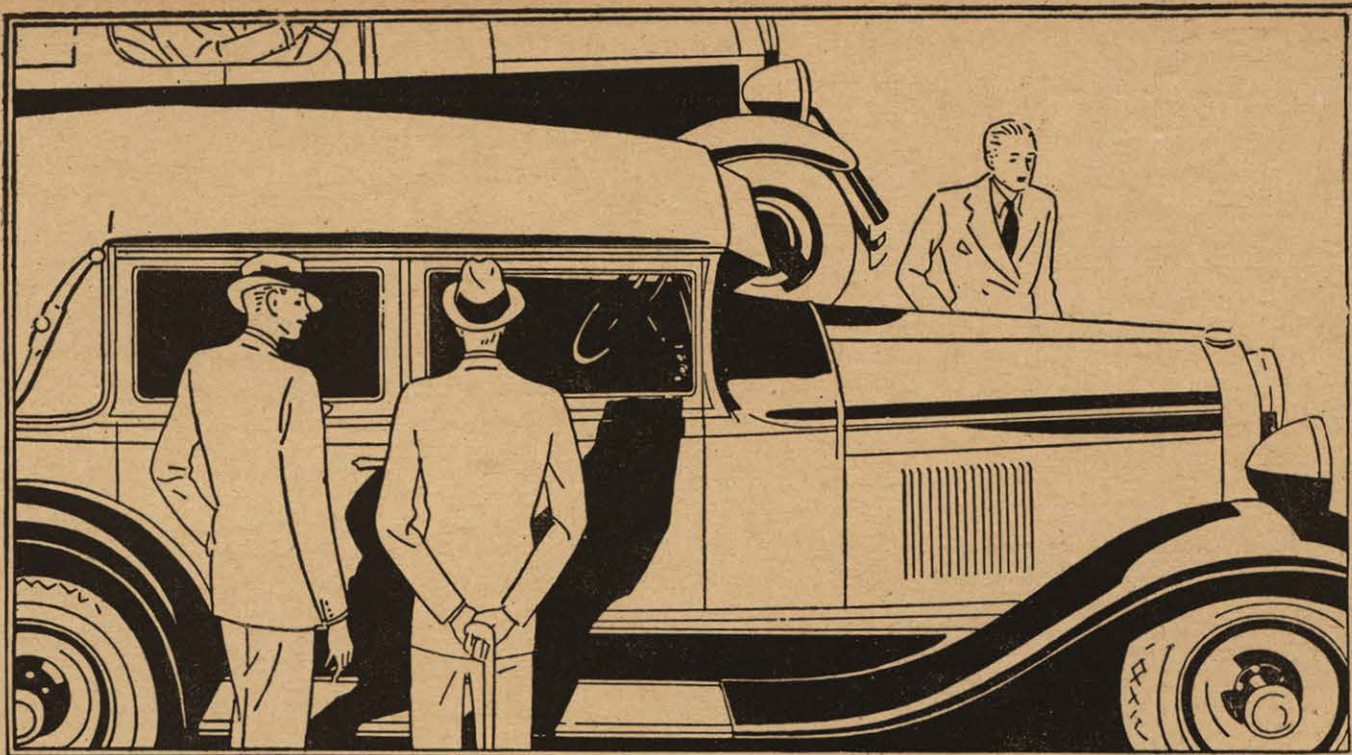
Generalne Zastępstwo na Polskę i Gdańsk

AUTO-SYPHON Patent Sparklet

LWÓW, ulica Kopernika I. 19, Telefon 9-88.

P. S. Zastępstwa na nieobjęte jeszcze województwa do oddania osobom względnie firmom finansowo zasobnym.

CZYTAJCIE AUTO



Harmonijne połączenie silnej konstrukcji z wygodą

pięknej karoserji cechuje 6 cylindrowy Chevrolet

Nieoceniony dla celów turystycznych uderza smukłością wydłużonych linii i wytwornością wyglądu. Sport Cabriolet znakomicie nadaje się do zwiedzania najdalszych okolic Polski. Dzięki znakomitemu silnikowi, rozwija on znacznie większą szybkość niż dawniej i z łatwością przewyższa największe terenowe trudności. Zdobywa wobec tego olbrzymią popularność

w Polsce, jako samochód najbardziej nadający się do warunków miejscowych. Wzmocniona konstrukcja oraz wszelkie innowacje techniczne jak pompka do benzyny, filtr powietrzny, pompka dla szybkiej akceleracji, mechaniczne hamulce na cztery koła i inne szczegóły, wręcz do ruchomego siedzenia kierowcy stawiają ten samochód na poziomie znacznie droższych, zbyt-

kownych wozów. Przepiękna i wygodna karoserja dopełnia całości, dostępnej dla najszerzego ogółu, dzięki ułatwionym warunkom płatności w porozumieniu z najbliższym upoważnionem zastępstwem samochodów. Chevrolet. Wyrób General Motors.

Upoważnione Zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnym Mieście Gdańsku.

CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

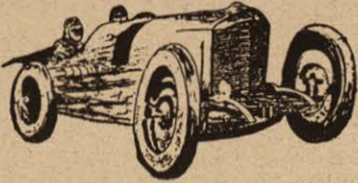


WYTWÓRNIA AKCESORJI SAMOCHODOWYCH Z. B. SCHIFFERS i S-ka.

Warszawa, Szeroka 14, Brukowa 13. Telefony: 428-20 i 237-99.

Plafony — popielniczki — wazoniki — nesesery — lampy tylne „STOP”.
Aparaty do szyb — okucia i t. p. w wielu rodzajach i wielkościach.

UWAGA! Przyjmujemy zamówienia na wykonanie przedmiotów według nadesłanych nam wzorów lub rysunków.



KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH Y. M. C. A.

WARSZAWA.

MIODOWA 10.

TELEFON 305-57.

Komplety zawodowe i dżentelmeńskie.



AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

Stale na składzie

w firmie

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, ULICA KREDYTOWA Nr. 16. TEL. 426-16.

Smary, oleje, narzędzia i akcesorja.

„FOTOGRAF POLSKI“

ARTYSTYCZNIE ILUSTROWANY MIESIĘCZNIK FOTOGRAFICZNY

ORGAN POLSKIEGO T-WA MIŁOŚNIKÓW FOTOGRAFJI, STOW. FOTOGRAFÓW ZAWODOWYCH W WARSZAWIE, LWOWSKIEGO TOWARZYSTWA FOTOGRAFICZNEGO, STOWARZYSZENIA FOTOGRAFÓW WIELKOPOLSKICH I KLUBU MIŁOŚNIKÓW FOTOGRAFJI W ŁODZI

POD REDAKCJĄ ST. SCHÖNFELDA

Pismo ilustrowane, poświęcone szerzeniu sztuki fotograficznej w Polsce i podnoszeniu jej artystycznego poziomu, przeznaczone przede wszystkim dla fotografów amatorów. Przynosi zarówno wiadomości początkowe o technice, optyce, posilkowaniu się sprzętem fotograficznym, jak również rozważania dla wytrawnych amatorów, przegląd prasy krajowej i zagranicznej, przepisy i t. p. Każdy numer zawiera artystyczne reprodukcje prac najwybitniejszych fotografów krajowych i zagranicznych.

Numery okazowe na żądanie bezpłatnie

WARUNKI PRZEDPŁATY:

Kwartalnie z odnoszeniem lub przesyłką	zł. 4.—
Półrocznie	zł. 8.—
Rocznie	zł. 15.—
Zagranicą kwartalnie	zł. 5.—; półrocznie zł. 10.—;
rocznie	zł. 20.—

Adres Administracji: Warszawa, ul. Czackiego 3/5.

Konto P.K.O. № 48-32. Tel. 56-34.



TUDOR

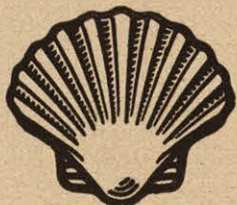
ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

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

(Gmach Hotelu „Polonia“)

AUTOMOBILIŚCI CAŁEGO
ŚWIATA NAJCHEŃNIEJ
UŻYWAJĄ OLEJE



SHELL

SHELL

gdyż pierwszorzędna ich
jakość gwarantuje
sprawność dzia-
łania motoru.

JENERALNA REPREZENTACJA
NA POLSKĘ

D. H. „SAIR”

WARSZAWA, PLAC ŻELAZNEJ BRAMY 2
TELEFON 526-01, 02, 03, 04, 05

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

„MOTOLECHJA”

Warszawa, Okopowa 42

telefon 207-67



WYTWÓRNIA KAROSERJI

WYKONANIE SOLIDNE TERMINOWE,
W LINJACH BEZKONKURENCYJNE.

TORPEDA
GRAND SPORT
LIMUZYNY
ROADSTERY
COUPE-CABRIOLET
AUTOBUSY



ODLEWNIA METALI

PRZYJMUJE WYKONANIE ODLEWÓW
SPECJALNIE NA ALUMINIUM Z GWA-
RANTOWANYCH STOPÓW O PRECY-
ZYJNEM WYKONANIU.



LAKIERNIA NATRYSKOWA

WSZELKIE ROBOTY WYKONYWA TER-
MINOWO I SOLIDNIE.



HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI

ZYGMUNT JAROCKI i S-ka

WARSZAWA
SENATORSKA Nr. 11. -- TEL. 98-94 i 24438.

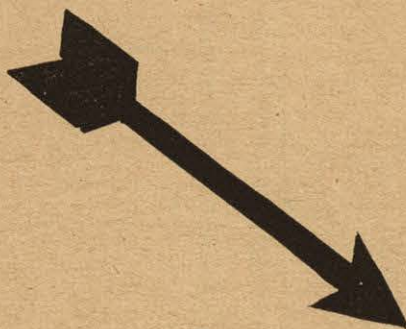
SP. AKC.

„BELPOL”

Warszawa, ul. Żórawia 15
Telefony: 274-03 i 274-63

WARSZTATY
SAMOCHODOWE

ul. Niska 65, telef. 124-01



Wykonują
wszelkie remonty
samochodów

B-cia OSTROWSCY i S-ka

SP. Z OGR. ODP.

FABRYKA POWOZÓW i KAROSERJI

WARSZAWA, UL. ŁUCKA № 11

Przyjmują zamówienia karoserji wszelkich typów, nadbudówki do otwartych karoserji oraz wszelkie reperacje i odnówki karoserji.



NAPRAWA
I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

SZCZOŁKI I KOLEKTORY DO DYNAMO FORD, FIAT, BERLIET, MATHIS, DUCCELLIER I INNYCH TYPÓW

M. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka 31
Telefon 409-15



Farby olejne Emałje
Lakiery powozowe Autokoliny
Lakiery przeciw rdzy i t. p.

J. A. KRAUSSE

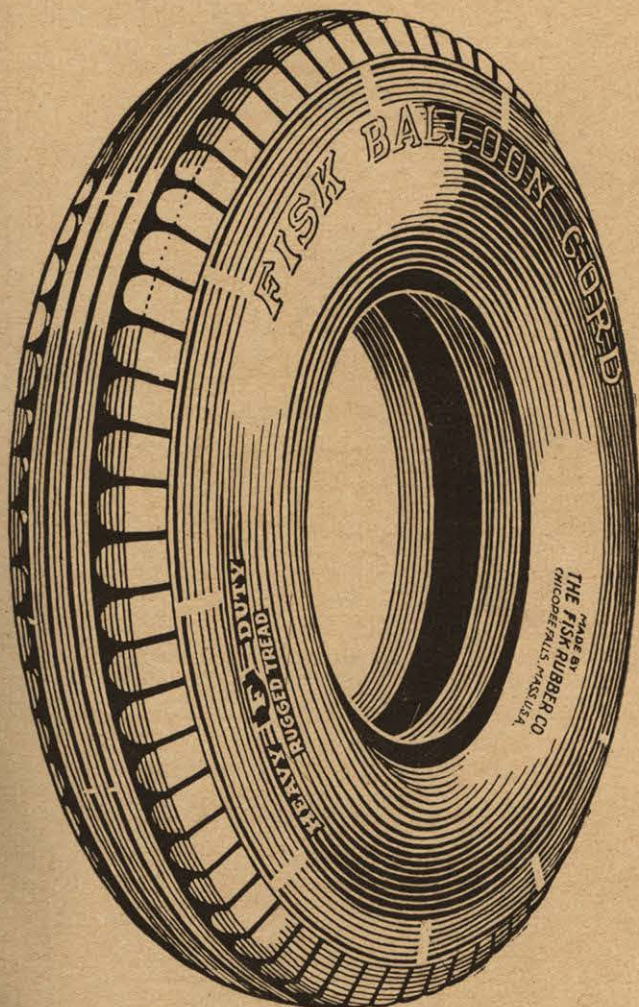
WARSZAWA

BONIFRATERSKA 9.

TEL. 18-48 i 86-76.

SKLEP FABRYCZNY

MIODOWA 7, tel. 35-73



Przeszło milion samochodów
opuści fabryki w roku 1929 na
oponach i dętkach

FISK

to jest najlepszym dowodem
ich wysokiej wartości.

Samochody **PRAGA**

UKOŃCZYŁY VIII RAID MIĘDZYNARODOWY, A. P. ZE
ZNAKOMITYMI WYNIKAMI, ZDOBYWAJĄC ZŁOTE PLAKIETY

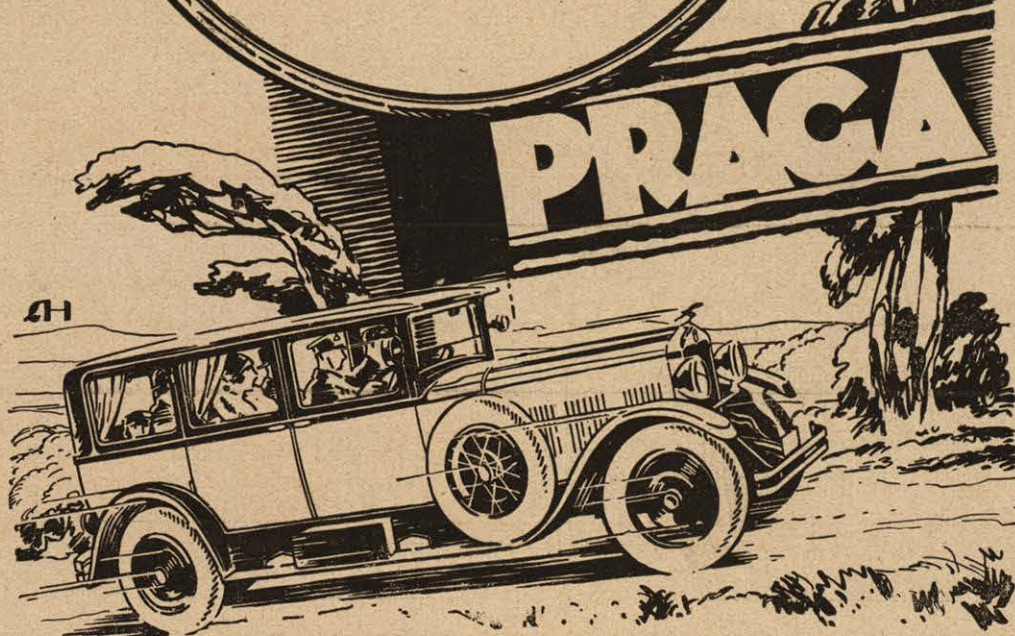
AUTO

Najmniejszy

samochód **PRAGA PICCOLO** osiągnął najlepsze wyniki w swojej kategorii i prześcignął 14 silniejszych maszyn, klasyfikując się na doskonałym miejscu z 42 punktami dodatnimi.

Samochód **PRAGA ALFA** ukończył Raid z 30 punktami dodatnimi.

Samochód **PRAGA MIGNON** ukończył Raid z 17 punktami dodatnimi.



REPREZENTACJA NA B. KRÓLESTWO i KRESY:

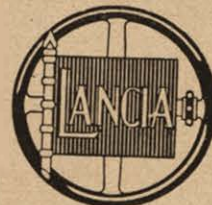
inż. **ST. NAWAKOWSKI**, sp. z ogr. odp., **WARSZAWA**

Salon samochodowy: Kredytowa 4

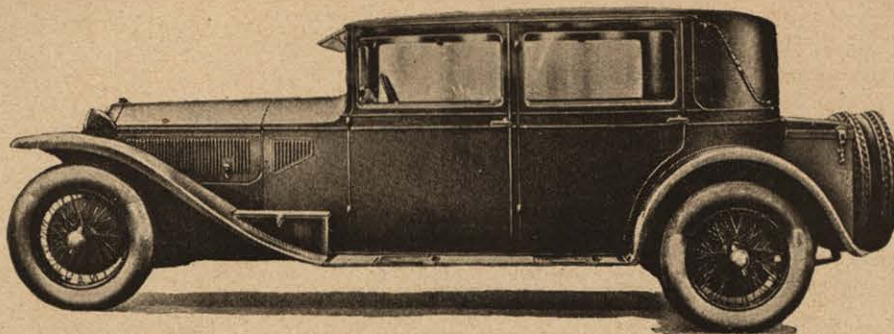
Garaż: Wolska 81. Tel. 291-34, 181-34 i 91-34. Telegr. Centropług.



SAMOCZODY OSOBOWE CIĘŻAROWE



OSZCZĘDNE I TRWAŁE — IDEALNE NA ZŁE
DROGI — PRZYSTĘPNE W CENIE.



DOGODNE WARUNKI SPŁATY

GENERALNA REPREZENTACJA:

Tow. Samochodowe „POLAN“ Sp. z o. o.
Dział administracyjny: KRAKÓW, Szewska 5.
Dział handlowy: WARSZAWA, Miodowa 3.
Salon wystawowy: WARSZAWA, Miodowa 3.

PRZEDSTAWICIELE:

L W Ó W, „AUTOCAR“ Inż. Z. Jędrzejowicz i J. Nowicki, ul. Akademicka 24, tel. 33-70.
KRAKÓW, „META“ Sp. z o. o. ul. T. Kościuszki 49, tel. 37-20.
P O Z N A Ń: FR. RADOMSKI i S-KA., ulica Dąbrowskiego 30.

Żądajcie prospektów!



REITHOFFER

NAJTRWALSZA OPONA

WYŁĄCZNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

BRACIA CZYŻ

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

PATRIA

POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE I REASEKURACYJNE

SPÓŁKA AKCYJNA — WARSZAWA, JASNA 4.

Centrala telefoniczna: 335-94, 335-95, 335-96, 335-97, 335-98, 335-99

UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia, kradzieży, — właścicieli samochodów od odpowiedzialności cywilnej, pasażerów i szoferów od następstw nieszczęśliwych wypadków.

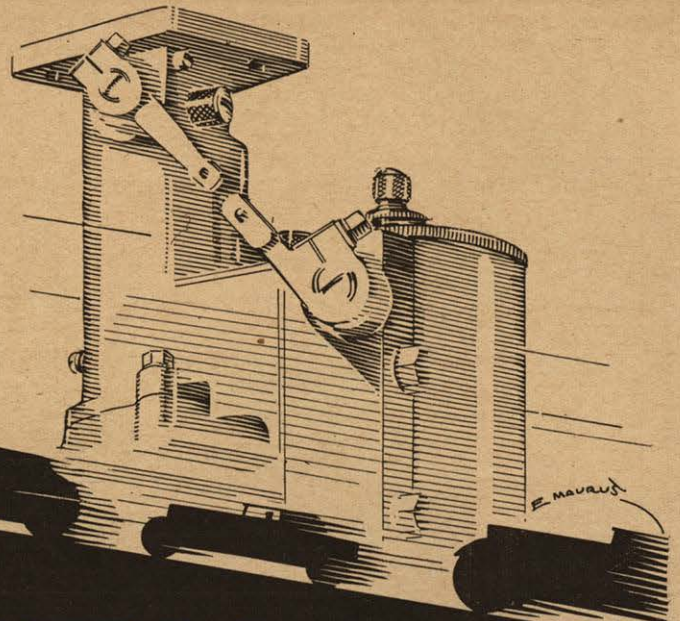
Tylko posiadacz karburatora ZENITH — zna pełną wydajność swego silnika!

Jeśli nie masz karburatora ZENITH — wypróbuj go.

Więcej niż 11 milionów karburatorów ZENITH — zasila samochody, które

ciągną.

Do nabycia we wszystkich większych garażach i składach akcesoryj samochodowych w Polsce.



ZENITH

creation "publix"

Société du CARBURATEUR ZÉNITH, 39 à 51, Chemin Feuillat, LYON. — 26 à 32, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET. (France) PL.

Towarzystwo Karburatorów ZENITH, 39-51, Chemin Feuillat, Lyon. — 26-32, rue de Villiers, Levallois-Perret. Francja.

HOTEL FOR AUTOCARS
GARAŻE I WARSZTATY KONSERWACYJNE

„SAWAKO”

WARSZAWA
UL. POLNA 48.

WSZYSTKIE SZKOŁY SAMOCHODOWE
UCZĄ WEDŁUG PODRĘCZNIKÓW

A. TUSZYNŚKIEGO

IDŹ WIĘC I ZAPISZ SIĘ DO JEJEGO SZKOŁY,
ULICA ŻŁOTA Nr. 25, m. 3. TELEFON 61-34.

AUTO-SPORT

AKCESORIA SAMOCHODOWE

WARSZAWA, BRACKA 18. TEL. 525-78.

O P O N Y
I TAKSOMETRY

SP. Z OGR. ODP.

„ARGO”

ADRES TELEGRAFICZNY: „TAKSOMETR”

WARSZAWA
CHMIELNA 116

TELEFON Nr. 416-12

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ:

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

PIERWSZA POLSKA FABRYKA PRZERÓBEK ZUŻYTYCH OPON NA NOWE.

WARSZTATY REPA-
RACYJNE LICZNI-
KÓW, MONTAŻ LICZ-
NIKÓW I TRASMISJI



WULKANIZACJA
OPON I DĘTEK
NAJNOWSZYM
SYSTEMEM

NAJGŁÓWNIJSZE NAGRODY

na VIII Międzynarodowym Raidzie Automobilkłubu Polski
w dn. 16—23 czerwca 1929 r.

OTRZYMAŁY
CZTEROCYLINDROWE, CHŁODZONE POWIETRZEM SAMOCHODY



Nagrodę Ministra Spraw Wojskowych
za największą regularność jazdy zdobył Jan Ripper na samochodzie TATRA.

Nagrodę dla zespołu fabrycznego
trzech samochodów, które ukończą raid bez punktów karnych — zdobyli Vermirovsky,
Bojanovsky i Hovanec na samochodach TATRA.

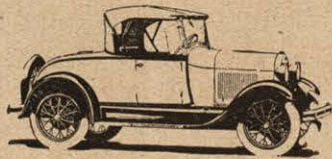
Samochody TATRA były jedynym zespołem, który ukończył raid bez punktów karnych

Złotą plakietę
za ukończenie raidu bez punktów karnych otrzymał inż. Rychter na najstarszym w Polsce
samochodzie TATRA, który przeszedł dotąd przeszło 230,000 km.

BLIŻSZE SZCZEGÓŁY PODANE SĄ W TEKŚCIE.

Centrala: **TATRA-AUTO**, Warszawa,
Al. Jerozolimskie 14.

Piękno i moc nowego Forda uwidocznione

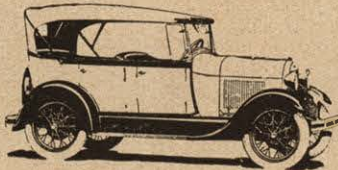


ROADSTER

Otwarty podczas pogody i zamknięty podczas deszczu. Przednia szyba i jej skrzydła zrobione z nierozpryskującego się szkła "Triplex". Buda składa się i podnosi z łatwością. Szczelnie dopasowane boczne zasłony otwierają się i zamykają razem z drzwiczkami

Zł. 8.900
Składane siedzenie Zł. 415
Zderzaki „ 295

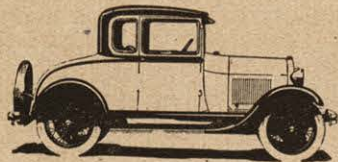
są w jego niskich,
dystyngowanych
i solidnych
linjach



PHAETON

Piękny, obszerny wóz o niskich, płynnych linjach. Przednia szyba i jej skrzydła zrobione z nierozpryskującego się szkła "Triplex". Podniesienie budy jest kwestią jednej chwili. Szczelnie dopasowane boczne zasłony otwierają się i zamykają razem z drzwiczkami

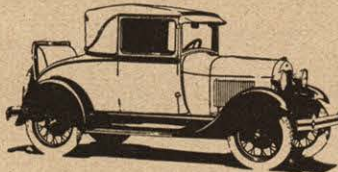
Zł. 9.165
Zderzaki „ 295



NORMALNE COUPÉ

Zręczny i wygodny wóz, idealny do dłuższych podróży. Wewnątrz za siedzeniem — dużo miejsca na drobne pakunki itp. Z tyłu znajduje się bardzo obszerne, zabezpieczone od deszczu pomieszczenie na bagaż

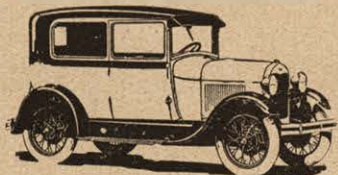
Zł. 11.170
Składane siedzenie Zł. 415
Zderzaki „ 295



SPORTOWE COUPÉ

Łączy w sobie chyżość powozika z zaletami wozu zamkniętego. Szerokie, wygodne tylne siedzenie należy do normalnego wyposażenia wozu

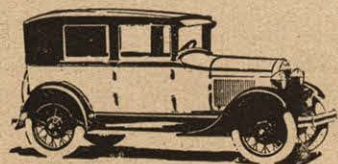
Zł. 11.170
Zderzaki „ 295



TUDOR SEDAN

Może służyć jako wóz pięknego karosowania nowych Fordów. Wąskie ramy okien i nowa konstrukcja drzwi pozwalają na szerokie pole widzenia

Zł. 10.720
Zderzaki „ 295



FORDOR SEDAN

Obszerny i elegancki wóz. Głębokie i szerokie siedzenia mieszczą wygodnie pięć osób. Estetyczne i trwałe obicie, niklowane uchwyty drzwi, owalna lampka sufitowa dopełniają pięknej całości

Zł. 11.690
Zderzaki „ 295

Charakterystyczne cechy Nowego Forda

Akceleracja z 8 na 40 km. wciągu 8 $\frac{1}{2}$ sekundy

Równy bieg przy wszystkich szybkościach

Specjalne zawieszenie silnika usuwa wibrację

90—100 km. na godzinę

6 całkowicie zamaskowanych, bezgłośnych hamulców

Moc na hamulcu 40 KP. przy 2200 obrotach na minutę

4 hydrauliczne amortyzatory typu Houdaille o podwójnym działaniu

Semieliptyczne poprzeczne resory z najlepszej stali resorowej

Szyba przednia z nierozpryskującego się szkła "Triplex"

EKONOMICZNY I TRWAŁY

Wszystkie ceny rozumieją się f.o.b. Gdańsk łącznie z cłem Bez podatku obrotowego



F O R D M O T O R C O M P A N Y



NIEZBĘDNY W DOMU
POŻYTECZNY W DRODZE

ROYAL
TRADE
ROYAL TYPEWRITER MARK
COMPANY, INC.

PRZENOSNY

„PACIFIC“ S. A.

WARSZAWA

Aleja Jerozolimska № 25, telefon 117-80.

„ŁOWIEC POLSKI”

Jedne w Polsce pismo tygodniowe dla myśliwych, organ Centralnego Związku Polskich Stowarzyszeń Łowieckich, jest niezbędnym przewodnikiem dla każdego myśliwego.

Jako pismo społeczne, nieobliczone na zyski prywatne, „ŁOWIEC POLSKI” stanowi niejako własność samych czytelników. Im ich jest więcej, tem ono może być lepsze i tańsze, oraz obfitsze w ilustracje.

Wydajemy też często numery ozdobne, znacznie powiększone, nie biorąc dodatkowej opłaty od prenumeratorów.

Cena jest względnie niska. Wynosi bowiem

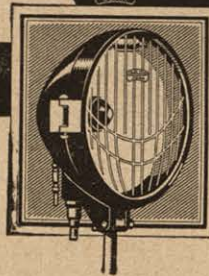
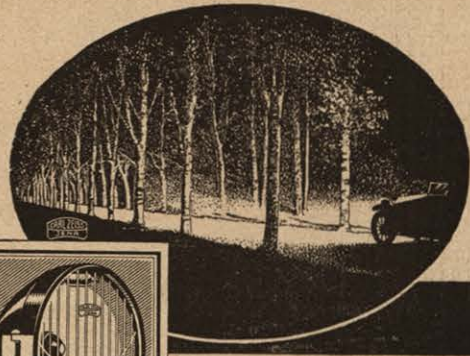
28.— zł. rocznie, 15.— półrocznie,
8.— kwartalnie, 3.— miesięcznie.

Numer pojedynczy 1 zł.

ADRES REDAKCJI:

WARSZAWA, TEL. 7-98. NOWY ŚWIAT 35.

KONTO P. K. O 80-82.



ZEISSA

REFLEKTORY
DO SAMOCHODÓW

KIERUNKOWSKAZY

Contax

SYGNAŁY „STOP“



Opisy i wyczerpujące informacje wysyła darmo i opłatnie

CARL ZEISS, JENA

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

Dom Handlowy J. SEGALOWICZ

Warszawa, ul. Szpitalna № 3

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

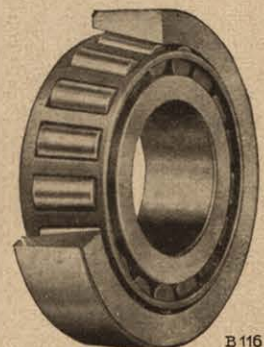


ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE
DO SAMOCHODÓW WSZELKICH
TYPÓW

KAROL REISSIG

BIURO SPRZEDAŻY KONCERNU BÖHLERA

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 25, TELEFON 431-78



B 116

CHRONIĆ WASZE SAMOCHODY OD POŻARU

Najmniejsza i najskuteczniejsza z gaśnic

„KNOCK OUT“
BABY



Posiadamy
specjalny model dla samoch. ciężarowych i autobusów

POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, UL. TRĘBACKA № 13.
TEL. 322-85

Airway Age

FOUNDED 1919

WIELKI MIESIĘCZNIK LOTNICZY, POŚWIĘCONY
TECHNICE I TURYSTYCE LOTNICZEJ. ZAMIESZ-
CZA CIEKAWE WSKAZÓWKI FACHOWE. ZRO-
ZUMIAŁY DLA WSZYSTKICH.

OBJĘTOŚĆ EGZEMPLARZA 150 DO 200 STRON.

Prenumerata roczna 27 zł.

The American Automobile

Overseas Edition

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ROZWOJOWI AUTO-
MOBILIZMU WE WSZYSTKICH KRAJACH. BAR-
DZO CIEKAWY WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE
I HANDLOWE.

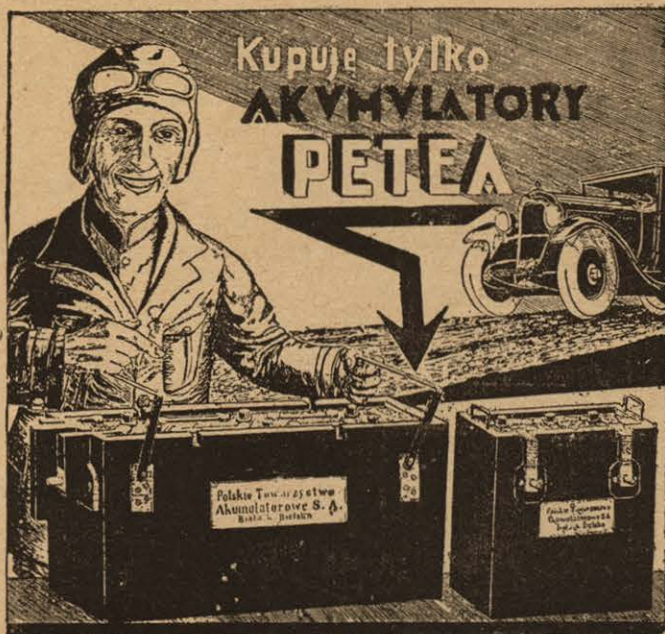
Prenumerata roczna 18 zł.

Wpłaty za prenumeratę winny być uiszczane na konto czekowe
P. K. O. Warszawa, Nr. 19.822 (właściciel konta R. Szymański)
z wyraźnym zaznaczeniem na odwrocie blankietu, iż jest to
wpłata za jeden z wyżej wymienionych miesięczników

SAMOCHODOWE



TUNGSRAM



Kupuje tylko
**AKUMULATORY
PETEA**

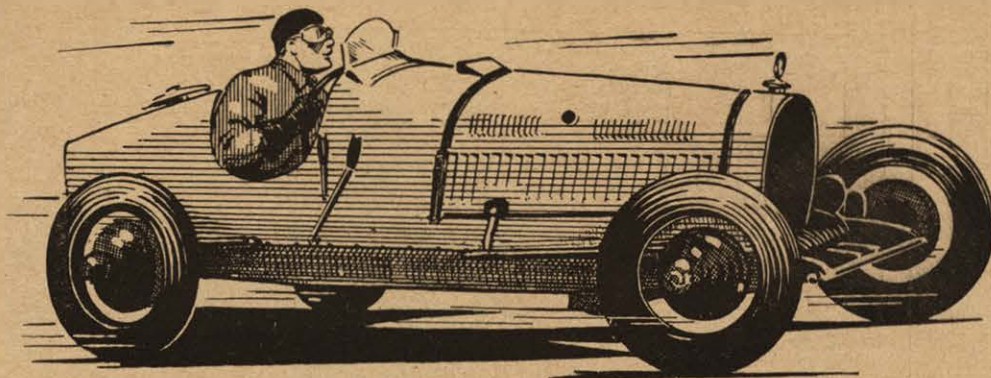
AKUMULATORY SAMOCHODOWE „PETEA“

dają silne światło, pewny start
i są wytrzymałe na wstrząśnienia!

Polskie Towarzystwo Akumulatorowe, S. A.
Białka k/Bielska.

Oddział hurtowej sprzedaży oraz
warsztat napraw i stacja do ładowania.

Warszawa, ul. Kopernika 13, tel. 339-09.



WIELKA NAGRODA FRANCJI 1929

1 Williams
3 Conelli
4 Divo

na samochodach Bugatti

Z MAGNETEM

SCINTILLA

Warszawa, Bagatela 15, telefon 438-22.

ZAKŁADY MECHANICZNE

U
R

AUTOBUSY
SAMOCHODY CIĘŻAROWE
PODWOZIA

CAŁKOWICIE
WYKONANE



W KRAJU

S
U
S
S.A.

BIUROSPRZEDAŻY WARSZAWA SKIERNIEWICKA 27. TEL. 171-06.

X
1929

PRZEDSTAWICIELE NA WOJEWÓDZTWA.

BIAŁYSTOK.	W. KARIAKIN — ulica Kilińskiego № 17.
LUBLIN.	Biuro Techniczne „LECH” — ulica Bernardyńska № 9.
WÓW.	Inż. B. i K. NEYMANOWIE — Chorażczyzna 6.
ÓDŹ.	H. BUCZYŃSKI — Piotrkowska 112.
POMORSKIE.	Bydgoszcz, K. S. AUTO — Gdańska 19.
ŚLĄSKIE.	Katowice, Dr. KORCZYŃSKI — Gen. Zajączka 4.
WILNO.	Inż. L. JANOWICZ — Ponarska 55.
KRAKÓW.	F. NOWOTNY — Jabłonowskich 4.
WARSZAWA.	„URSUS” — Skierniewicka 27/29.
POZNAŃ.	Zakł. Mech. „URSUS” — Oddział: 27 Grudnia 16.

A U T O

i

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

połączone

19 lipiec 29

SPIS RZECZY

	<i>str.</i>
<i>VIII Raid Międzynarodowy Automobilkłubu</i>	
<i>Polski, Marjan Krynicki</i>	<i>15</i>
<i>Śląsk, jako teren wycieczkowy, Marja Sza-</i>	
<i>chówna</i>	<i>26</i>
<i>Konkurencja samochodów i kolei, A. R.</i>	<i>32</i>
<i>Korespondencja z Anglii, Witold Hulanicki</i>	<i>36</i>
<i>Silnik motocyklowy w sezonie 1929, M. Afana-</i>	
<i>sowicz dr. inż.</i>	<i>37</i>
<i>Kronika sportowa</i>	<i>41</i>
<i>Kronika przemysłowo-handlowa</i>	<i>46</i>

WARUNKI PRENUMERATY

	<i>na papierze swyktym</i>	<i>na papierze kredowym</i>
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

*Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto
Automobilkłubu Polski Nr. 1648, kasnacząc na
blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.*



Nie „nawali kicha“

gdy zaopatrzysz koła
w gumochron ORDO
wewnętrzny pancierz
opony. Unikniesz
wtedy przedziurawień
i pęknięć. Zaoszczędzisz
czas i pieniądze.

ORDO

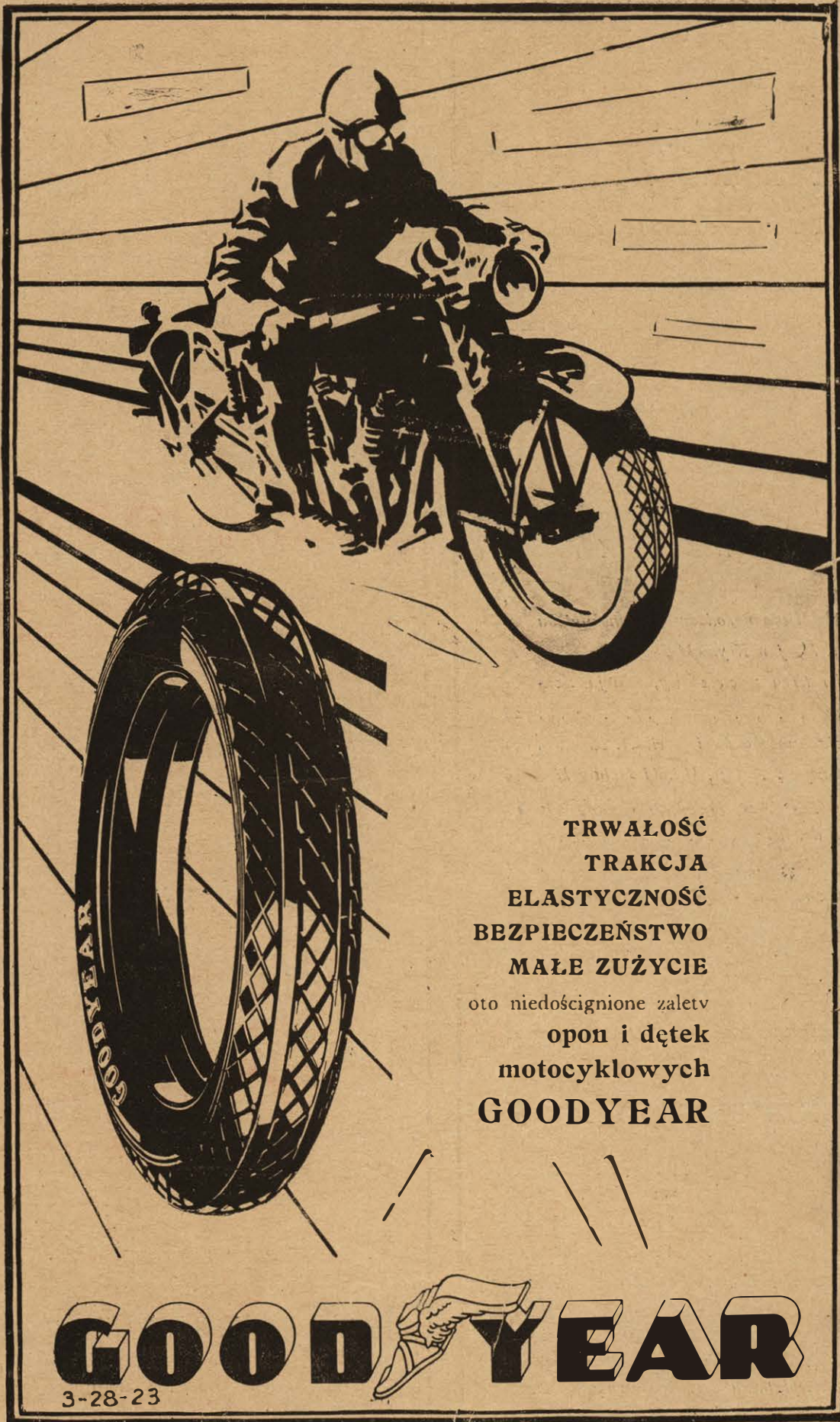
CENTRALA:

Warszawa, ul. Marszałkowska № 97a

TEL. 204-44.

ODDZIAŁY:

**Bydgoszcz, Lwów, Łódź, Katowice,
Kraków i Poznań**



TRWAŁOŚĆ
TRAKCJA
ELASTYCZNOŚĆ
BEZPIECZEŃSTWO
MAŁE ZUŻYCIE
oto niedoścignione zalety
opon i dętek
motocyklowych
GOODYEAR

GOOD YEAR

3-28-23