

AUTO



**ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE**

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

**REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE**

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

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

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

„REWJA SAMOCHODÓW” i konkurs piękności w Warszawie



Imponujący widok 118 samochodów, defilujących przed Jury i publicznością w stadjonie konkursów hippicznych w Łazienkach.

(Wyniki konkursu podajemy na str. 31).



Przez otwarcie szosy do Wilna udostępnił się automobilistom nowy i ciekawy teren wycieczkowy, jakim jest Wileńszczyzna, zawsze nęcąca cieniem swych zielonych lasów i blaskiem malowniczych jezior.

Szosa z Warszawy do Wilna

Ci, którzy znają Wilno i bywali czasami na Wileńszczyźnie przyjąć musieli z prawdziwą radością fakt otwarcia szosy im. Marszałka Piłsudskiego, biegnącej z Warszawy do Wilna. Szosa ta bowiem ma dla nas podwójne znaczenie. Po pierwsze jest dogodnym środkiem komunikacji, a po drugie pomostem rzuconym między stolicą, a temi najdalej na północo-wschód oddalonymi rubieżami Polski. Dla Wileńszczyzny ta szosa nie jest zwykłą drogą automobilową, to jakby pozdrowienie i zarazem łącznik z sercem Rzeczypospolitej. Dlatego tak uroczyście obchodzono jej otwarcie i z tak nie-

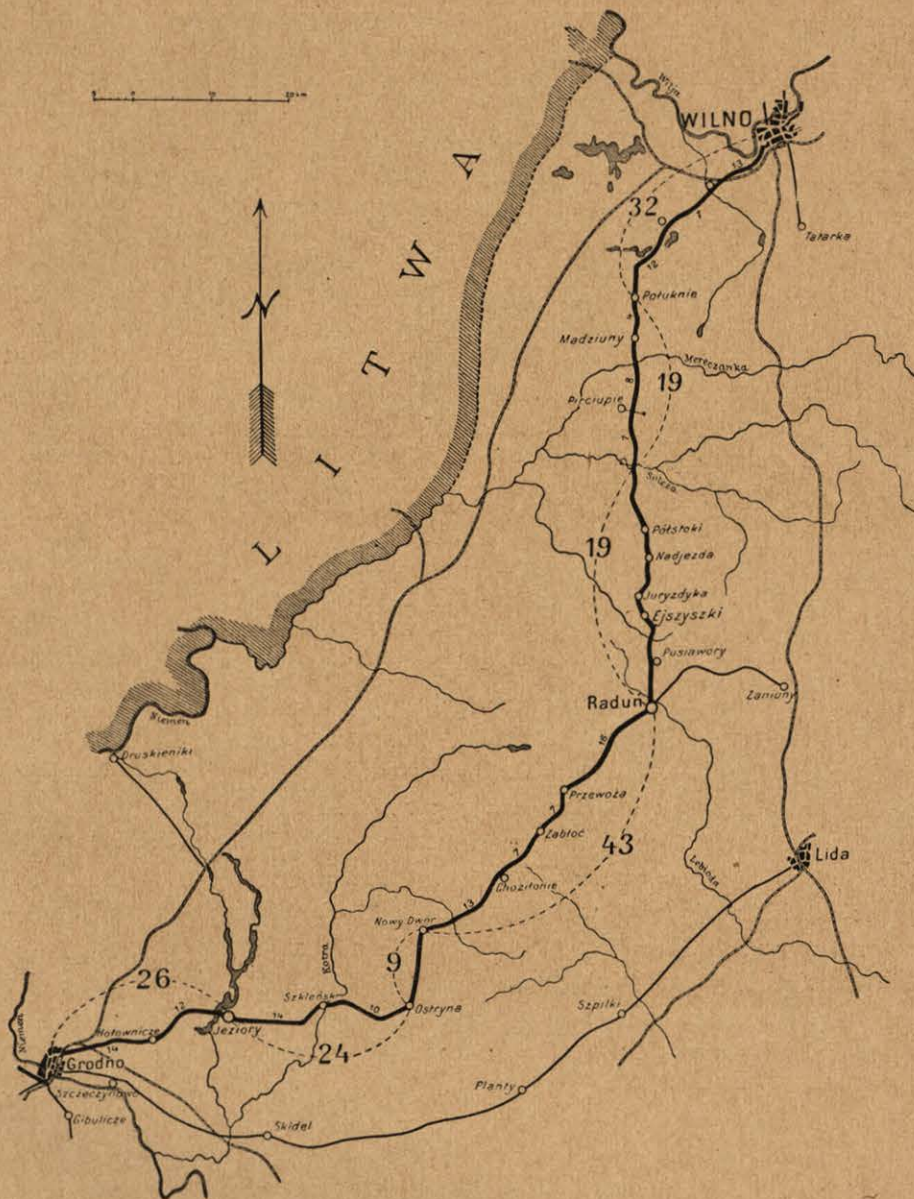
klamana chyba radością każdy automobilista odwiedzać będzie Wilno i jego okolice najbardziej dziś skróconą i wygodną drogą.

Do niedawna jeszcze Wilno było jedynym większym miastem w Polsce, do którego bez poważnych trudności i obaw o maszynę dojechać nie było można. Szosa, przerywana co jakiś czas i przechodząca często w zniszczoną drogę gruntową, nie pozwalała nigdy z góry przewidzieć w jakich warunkach uda się do Wilna dotrzeć i dlatego tak rzadko urządzano w te strony kolowe wycieczki. Bo przecież co pociągnąć to nie auto. Męczył się dwie

noce w wagonie, aby dzień spędzić w Wilnie, lub na Wileńszczyźnie, nie można było nazwać wycieczką dla przyjemności, połączoną z zapoznaniem się z niżanymi okolicami i miastami.

Udostępnił się teraz nowy i ciekawy teren wycieczkowy, jakim jest Wileńszczyzna, zawsze nęcąca cieniem swych zielonych przepastnych lasów i blaskiem malowniczych jezior. To nieprzebrana skarbnica wrażeń, to idealne miejsce dla odpoczynku, które niestety z braku dostępu leżało przez tyle lat odlegiem.

Dziś sytuacja zmieniła się całkowicie. Dzięki inicjatywie marszałka



siejszego ementarz poległych w bitwie z księdzem Skorupką na czele, z modernistyczną kapliczką pośrodku. Wyszków (30 klm. z Radzimina) miasto o 10.000 mieszkańców położone nad Bugiem, w którym biskupi płocki już w XVI wieku mieli swoją rezydencję, a w r. 1655 zmarł w tutejszym zamku jako biskup płocki Karol Ferdynand Waza, syn króla Zygmunta III. Kościół tutejszy fundował biskup Szembek w r. 1793. Ostrów nad Bugiem (38 klm. z Wyszkowa) miasto o 13.000 m., niegdyś przemysłowe, w którym w końcu XIX wieku istniała już pod miastem plantacja morw, złożona z 30.000 sztuk. Nad miastem górują wieże neogotyckiego kościoła z r. 1886. Od r. 1927 przeniesiono do Ostrowa z Warszawy szkołę Podchorążych.

Jednym z większych miast mijanych w czasie drogi jest Białystok (101 klm. z Ostrowa), stolica województwa z 80.000 mieszkańców. Do połowy XVIII wieku był Białystok wsią, a jego wzrost datuje się od r. 1749, gdy stał się rezydencją hetmana Jana Branickiego. Zbudował on tu sobie wspaniały rokokowy pałac (dzisiejsze województwo), rezydencję, która bogactwem i wielkością dorównywała zamkowi królewskiemu i zyskała w swoim

Piłsudskiego i wytężonej pracy sfer rządowych, przy współpracy i na zasadzie planów pp. inż. Prosińskiego, Augusta Orleckiego, inż. Kiepała i Laskowskiego powstała ta nowa szosa kosztem około 7.000.000 złotych.

Historja budowy szosy jest krótka. Zaczęto ją w początku 1927 r. — oddano do użytku publicznego 17 września 1929 r.

Trasa szosy biegnie przez Radzimin (21 klm. z Warszawy) miasteczko słynne ze zwycięstwa nad bolszewikami odniesionego w r. 1920. Ze specjalnem staraniem utrzymywany jest tam do dnia dzi-



Typowy krajobraz na Wileńszczyźnie.



Pałac Pacy w Wilnie.



Kościół św. Piotra w Wilnie.

czasie nazwę „Wersalu Podlaskiego”. Rosjanie w początkach XIX wieku zniszczyli zbiory i pałac przebudowali niestylowo. Za pałacem znajduje się park miejski, który jest tylko znikomą częścią parku z czasów hetmana Branickiego. Białystok jest dziś największym na ziemiach północno-wschodniej Polski ośrodkiem przemysłu włókienniczego. Pierwsze fabryki sukna powstały tu w r. 1828, a do wojny posiadał ich 300.

36 klm. za Białymstokiem mijamy Sokółkę, miasto o 5.000 mieszkańców. W wiekach średnich była to wieś koronna, której mieszkańcy obowiązani byli do hodowania sokołów (stąd nazwa). Kościół obecny pochodzi z r. 1848.

Najbliższym etapem za Sokółką jest Grodno (37 klm.) miasto powiatowe o 50.000 mieszkańców, położone malowniczo nad Niemnem. W budowie znajduje się most kołowy, gdyż dotychczas przejazd odbywa się po moście pontonowym.

W mieście zachował się na urwiskach wzgórz nad Niemnem historyczny zamek, w którym od r. 1670 obradowały sejmy polsko-litewskie, a w latach 1793 i 1796 ostatnie sejmy przedrozbiorowe, które pod groźbą bagnetów rosyjskich musiały ratyfikować rozbiory Polski. 25 listopada 1795 w Grodnie podpisał abdykację ostatni król polski Stanisław August, który był wówczas przez Rosjan internowany na tutej-

szym zamku. Miasto zdala o wiele bardziej malowniczo się przedstawia, wewnątrz jest bowiem zaniedbane, skutkiem tendencyjnej gospodarki Rosjan i zniszczeń wojennych. Najcenniejszym zabytkiem Grodna jest kościół farny częściowo z XVII i XVIII wieku. Przy ul. Orzeszkowej zachował się dom słynnej powieściopisarki, który zamieszkiwała przez lat kilkadziesiąt i w którym zmarła w r. 1910. Niestety wszystkie pamiątki po niej uległy zniszczeniu w czasie najazdu bolszewickiego.

Od Jezior (26 klm. za Grodnem) zaczyna się nowa szosa, do tego bowiem miejsca istniała droga już oddawna, częściowo tylko przebudowana i rozszerzona w r. 1923.

Między Jeziorami a Ostryną (24 klm.) szosa wiedzie groblą przez wielkie trzęsawisko t. zw. Święte Błoto.

Na moście pod Szkleńskim (14 klm.) mijamy rzekę Kotrę, graniczną między województwami nowogródzkim i białostockim.

Począwszy od Nowego Dworu (9 klm. z Ostryny) szosa idzie przez Puszcę Rudnicką, mijając po drodze biedne i nieciekawe osady, jak Radun (43 klm. z Nowego Dworu), Ejszyski (14 klm. z Raduna), Zygmuniszki (20 klm. z Ejszyszek), pod którymi przekraczamy rzekę Soleż (graniczną między województwem nowogródzkim i wileńskim), Pir-

ciupie (6 klm. z Zygmuniszek), Madziany (8 klm.), Połuknie (5 klm.), Świątniki (10 klm.), skąd po 13 klm. dojeżdżamy do Ponar.

Teraz rozpoczyna się najbardziej malownicza część drogi grzbietem gór Ponarskich, skąd przez cały czas ma się ładne widoki po obu stronach drogi.

Tylko 7 klm. dzieli od Ponar Wilno, końcowy etap naszej podróży. Coprawda planuje się przedłużenie szosy aż do granicy lotewskiej, ale chwilowo kończy się ona w Wilnie, mierząc w całej swojej długości 450 klm.

Opisywać szczegółowo osobliwości Wilna nie będę, gdyż do tego celu daleko lepiej nadaje się obszerny i ciekawie napisany przewodnik prof. Kłosa. Przypomnieć tylko pragnę, że Wilno to nasza druga stolica w dobie renesansu, to ukochane miasto Zygmunta Augusta i Barbary Radziwiłłówny, to kolebka polskiej myśli, nauki i poezji, a uniwersytet tutejszy posiadał wśród swoich studentów wieszczów, myślicieli i uczonych, którzy sławą swą roznieśli imię Polski po dalekich krajach. Wilno to nasza twierdza graniczna, która, mimo krwawych walk i starć z Murawjewem Wieszatiem, polskości swojej się nie wyzbyła i z Polską jest równie mocno związana dziś, jak w epoce Zygmuntońskiej.

Marja Szachówna.

UROCZYSTOŚĆ OTWARCIA SZOSY Z WARSZAWY DO WILNA

Otwarcie szosy Jeziory—Raduń—Wilna, która jest uzupełnieniem dotychczas istniejącej szosy Warszawa—Jeziory, odbyło się uroczystość dnia 17 września b. r.

Stwierdzeniem doniosłości tego faktu był udział czterech ministrów w akcji otwarcia drogi. Z Warszawy przybyli samochodami ministrowie: robót publicznych—Moraczewski, komunikacji—Kühn, reform rolnych — Staniewicz, pracy i opieki społecznej — Prystor. Z ramienia departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, który był właściwym wykonawcą planów budowy, oraz miał główny nadzór nad nimi obecni byli pp. dyr. inż. Melchior Nestorowicz, inż. Wiktor Godlewski i inż. Mieczysław Rappe.

Automobilklub Polski reprezentowali pp. Prezes A. P. hr. Karol Raczyński i Sekretarz Generalny A. P. mec. Fr. Sznarbachowski.

Symbolicznym przecięciem wstęgi w trzech miejscach dokonał otwarcia drogi p. Minister Moraczewski witany na granicy woj. białostockiego przez wojewodę Kirsta, na terenie woj. nowogródzkiego przez wojewodę Beczkowicza, zaś na Wileńszczyźnie przez wojewodę wileńskiego Władysława Raczkiewicza. Uroczyste akty przecięcia wstęgi odbyły się przy specjalnie wzniesionych bramach tryumfalnych w Jeziorach, na moście na Kotrze pod Szkleńskiem i na moście pod Zygmunciškami. Przy tej sposobności dyrektorowie robót publicznych odpowiednich województw składali Panu Ministro-



Przed gmachem Województwa Białostockiego (dawny pałac hr. Branickich): hr. Karol Raczyński, prezes Automobilklubu Polski (z czasopiśmie w ręku), obok Zdzisław Kleszczyński, znany literat i dziennikarz, pierwszy z lewej strony inż. Mieczysław Rappe, Naczelnik Wydziału w Min. Robót Publ. (Fotografował mec. Franciszek Sznarbachowski).

wi Robót Publicznych sprawozdania o przebiegu robót przy budowie szosy, o jej kosztach, długości itp.

O g. 19-ej miasto Wilno podejmowało uczestników uroczystości otwarcia traktum Marszałka Piłsudskiego obiadem, w górnej sali hotelu Georgea.

Szereg toastów rozpoczął wiceprezydent miasta Wilna Czyż i prezydent wileńskiej Izby Handlowo-Przemysłowej.

Następnie przemawiał Prezes Automobilklubu Polski hr. Karol Raczyński, wznosząc toast na pomyślność inicjato-

rów i wykonawców nowej drogi w ręce p. Ministra Moraczewskiego.

Nastąpił potem szereg toastów, zakończonych przez wojewodę Raczkiewicza, który wznosił kielich na cześć jak najgłębszej współpracy wszystkich czynników twórczych w państwie.

Zakończeniem uroczystości był raut wędany w górnych salonach pałacu reprezentacyjnego przez p. Ministra Robót Publicznych i p. Wojewodę Wileńskiego

Marja Szachówna.



IV RAID PAŃ AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W roku zeszłym Raid Pań Automobilkłubu Polski urządzony został po raz pierwszy według regulaminu, będącego w ogólnych zarysach kopją regulaminu Raidu Międzynarodowego. Stało się to na ogólne życzenie pań, które czuły się pokrzywdzone regulaminami dwóch pierwszych Raidów damskich, zbyt łatwymi i nie dającymi pola do popisu. Okazało się jednak, że taki na męską miarę zakrojony regulamin zawodów przekracza możliwości ogromnej większości pań, których też na starcie stanęło bardzo mało, bo zaledwie dziesięć. W tym roku był do przewidzenia ten sam niepożądany objaw, to też regulamin Raidu został znacznie ułatwiony przez zmniejszenie wymaganych szybkości przeciętnych oraz usunięcie kilku innych srogich przepisów, jak w pierwszym rzędzie obowiązku rozruszania silnika tylko starterem. Widocznie jednak nasze automobilistki nie lubią czytać dokładnie regulaminów, skoro wszystkie te ułatwienia nie znalazły żadnego odzewu i na starcie Raidu w dniu 14 września z jedenastu zgłoszonych współzawodniczek stanęło tylko dziewięć.

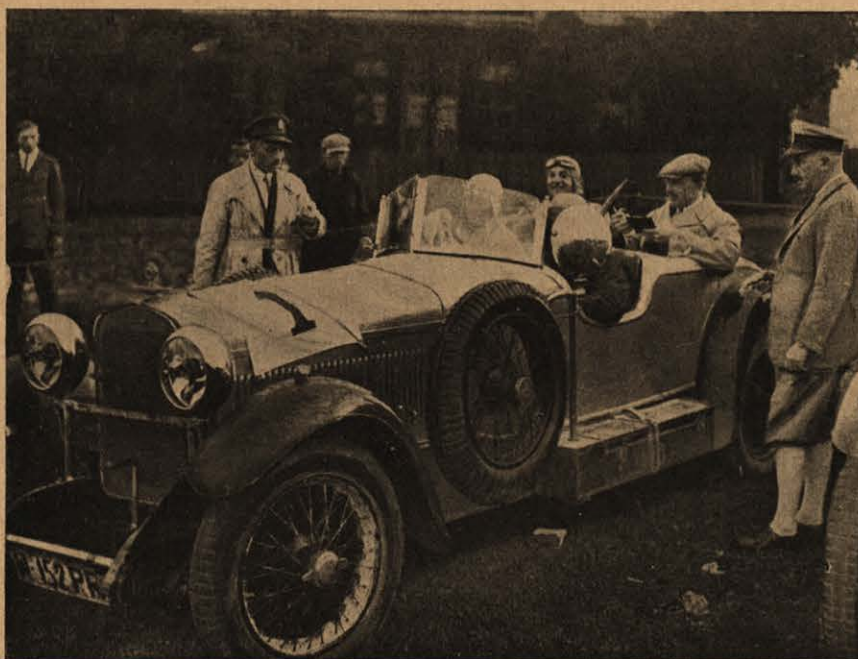


Park w Zakopanem.

Pomimo tak nielicznej konkurencji Raid odbył się i przyznać trzeba, należał do imprez wyjątkowo udanych, zarówno jeśli chodzi o ogólne wrażenia, jak i o osiągnięte rezultaty sportowe.

Z pośród dziewięciu współzawodniczek większość stanowiły uczestniczki zeszłorocznego Raidu, to też od razu przewidywać należało, że tak jak w roku ubiegłym walka o pierwsze

miejsca w klasyfikacji rozegra się między panią Regułą i panią Koźmianową. W tym roku do konkurencji przybyła jeszcze pani Maryńska, której wspinały sportowy Delage stanowił poważną konkurencję dla małego Fiata pani Reguły i dla potężnego Austro Daimlera pani Koźmianowej. Te trzy kierowczynie startowały więc jako faworytki.



Pani Zofja Maryńska na samochodzie Delage startuje z Zakopanego.

Pierwszy etap Raidu, wiodący prostą drogą przez Kielce i Kraków do Zakopanego, był dla wszystkich kierowczyń miłym, choć może nieco przydługim spacerem i odbył się bez żadnych poważniejszych wydarzeń, jeśli nie brać pod uwagę wycofania się z konkurencji pani de Lavaux. Kierowczyni ta, której źle przygotowana Zetka zatarła się zaraz na pierwszych kilometrach za Warszawą, wycofała się z konkurencji ale nie opuściła Raidu, prześiadając się na inną maszynę i kończąc etap razem z innymi samochodami. Tym sposobem liczba wozów biorących udział w zawodach nie uległa zmniejszeniu.

Dopiero drugi etap, który prowadził z Zakopanego do Wisty na Śląsku, przyczynił się poważnie do



Panna Wiera Zahradnik na samochodzie Skoda.

zarysowania przyszłej klasyfikacji konkursu. Podczas tego etapu odbyła się, na pierwszych wirażach znanej góry Wysokiej za Nowym Sączem, górską próbą szybkości, która obfitowała w ciekawe i nawet dramatyczne momenty. Jednym z nich był wypadek pani Regulskiej, której eksplodował silnik przetrzymany zbyt długo na nadmiernej ilości obrotów, zmuszając doskonałą kierowczynię do zrezygnowania z dalszego udziału w Raidzie.

Na górskiej próbie szybkości uwidoczniła się po raz pierwszy wyraźna przewaga pani Koźmianowej nad panią Maryańską, z których pierwsza uzyskała na dwukilometrowej trasie czas 2 m. 07 s., a druga 2 m. 13 s. Ponieważ samochody obu tych współzawodniczek reprezentowały jednakową klasę, a Delage był nawet nieco szybszy od Austro Daimlera, więc różnicę na korzyść pani Koźmianowej wytłumaczyć można jednym tylko faktem. Oto pani Maryańskiej od dłuższego już czasu nie widzieliśmy w żadnych zawodach, to też nie miała ona z pewnością należytego treningu niezbędnego do opanowania tak silnej sportowej maszyny.

Doskonale rezultaty na próbie górskiej osiągnęły oba czterocylindrowe Citroëny, prowadzone przez



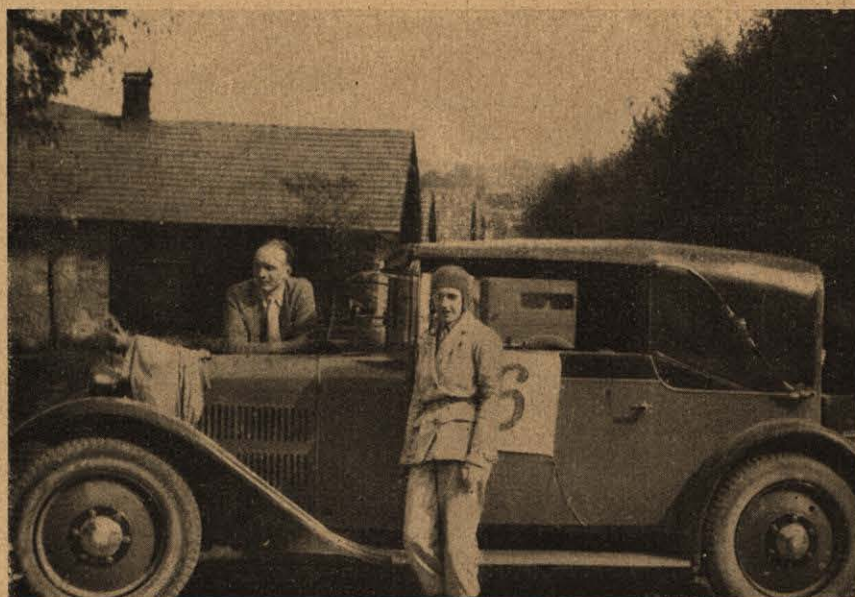
Pani Anna Podhorodeńska na samochodzie Citroën.

panie Podhorodeńską i Gawłową. Punkty karne z pośród wszystkich uczestniczek zarobiła jedynie pani Gebethnerowa na samochodzie Steyr, która miała doprawdy wyjątkowego pecha. Skutkiem złego dopływu benzyny do karburatora wóz jej zatrzymał się podczas próby na kilkanaście zaledwie metrów przed finiszem i pani Gebethnerowa musiała rozpocząć jazdę od pierwszego biegu.

Cały drugi etap aż do końca był właściwie jedną wielką próbą górską, gdyż wiódł stale przez tereny górzyste, nie omijając nawet groźnej jak zwykle Kocierzy. To też panie przybyły do Wisły porządnie zmęczone całodzienną walką z nieubłaganymi prawami siły ciężkości i siły odśrodkowej.

Uroczą miejscowość Wisła okazała się miejscem niezbyt odpowiednim na punkt etapowy raidu, a zwłaszcza raidu damskiego, ze względu na brak najprymitywniejszych wygod. Zawdzięczając jednak staraniom gospodarza Raidu p. Włodzimierza Boskiego i jego małżonki wszyscy mieli zapewniony jaki taki nocleg i kolację.

Następnego dnia o świcie nastąpił start ostatniego etapu z Wisły do Warszawy, najdłuższego i bar-



Pani Alicja Gebethnerowa na samochodzie Steyr.

dzo męczącego ze względu na znacznie gorszy naogół stan dróg. Na zakończenie Raidu urządzona została pod Raszynem płaska próba szybkości na przestrzeni dwóch kilometrów ze startem z miejsca. Tu triumfowała ponownie pani Koźmianowa, zdobywając niewielką przewagę nad panią Maryańską i zapewniając sobie w ten sposób pierwsze miejsce w klasyfikacji Raidu.

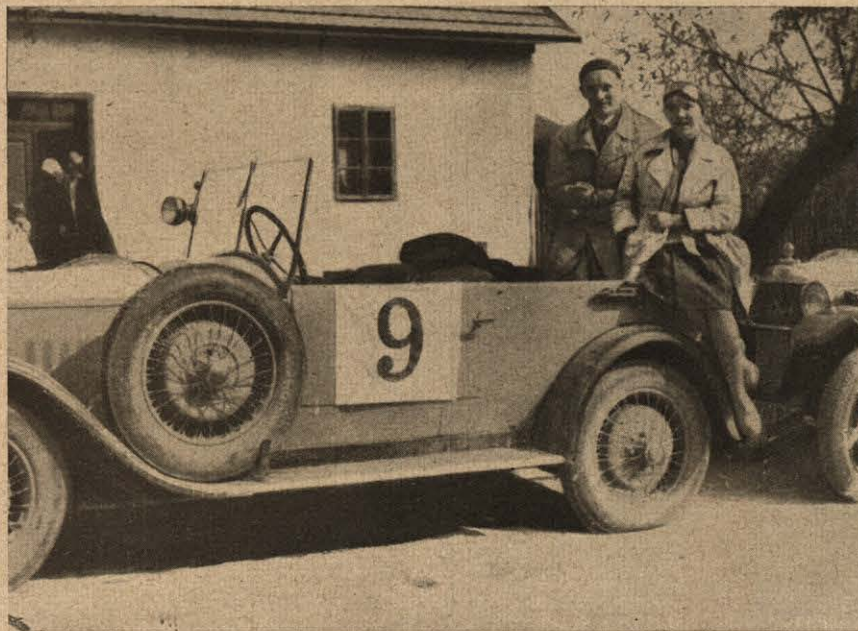
Pani Maryańska na samochodzie Delage zdobyła drugie miejsce w klasyfikacji. Następne dwa miejsca przypadły samochodom Citroën, jak zwykle znakomicie przygotowanym do zawodów i świetnie prowadzonym przez panie Podchorożeńską i Gawłową.

Piąta w klasyfikacji, ze znaczną już różnicą punktów, jest znana z tegorocznego Raidu Międzynarodowego panna Zahradnik na sam-



Triumfatorka Raidu, pani Koźmianowa na samochodzie Austro-Daimler.

chodzie Skoda, podczas gdy szóste miejsce ma pani Gebethnerowa na samochodzie Steyr. Obie te kierowczynie wiele ucierpiały z powodu różnych złośliwych pechów, otrzymując punkty karne za drobne przewinienia. Ostatnią wreszcie w klasyfikacji jest panna Paprocka



Panna Paprocka na „Zetce”.

na samochodzie „Z”. Młodzianka ta kierowczyni posiada wiele zapалу sportowego, lecz nie mając opanowania i należytego wyrobienia raidowego nie mogła uzyskać lepszego wyniku. Na drugiej Zetce pani de Lavaux ukończyła Raid poza konkursem, uzyskując na próbach znacznie lepsze wyniki niż panna Paprocka.

Organizacja konkursu jak zawsze, bardzo dobra. Trudno było zresztą o nieporządek na zawodach, w których na każde trzy uczestniczki przypadał jeden komandor lub vicekomandor w osobach panów Józefa Grabowskiego, Pawła Bitschana i Jana Maryańskiego. Pod tym względem był to naprawdę Raid wyjątkowy.

Marjan Krynicki.



Kierownictwo Raidu. Od lewej do prawej: p. Paweł Bitschan vice-komandor, p. Józef Grabowski komandor, p. Jan Maryański vice-komandor i p. Janusz Regulski, Prezes Kom. Sport. A. P.

Trudniejsze warunki pracy — zwiększona odpowiedzialność oleju!



Ruch wielkomiejski

Z dnia na dzień wzrasta liczba posiadaczy telefonów i samochodów i dziś już jazda w mieście nastęrcza kierowcy i pojazdowi coraz — to nowe trudności Hamulce na cztery koła umożliwiają natychmiastowe zatrzymanie pojazdu, elastyczne silniki ułatwiają szybkie ruszenie z miejsca. Intensywny ruch wielkomiejski zmusza do ciągłego hamowania i ruszania z miejsca przy każdym prawie skrzyżowaniu ulic. To wyczerpuje olej

bardziej, niż dziesiątki kilometrów gładkiej szosy. Czy jesteście pewni, że stosowany przez Was olej odpowiada tym zwiększonym wymaganiom? Stosujcie właściwą markę Gargoyle Mobiloil! Próby praktyczne i przeszło sześćdziesięcioletnie doświadczenie pozwoliły Vacuum Oil Company na produkowanie Gargoyle Mobiloil w takiej jakości, która czyni z niego olej, odporny na najwyższe nawet wymagania współczesnego ruchu.



Mobiloil

REGISTROWANA MARKA

Przodujący olej świata

VACUUM OIL COMPANY S. A.

WARSZAWA — CZECHOWICE

OBRAZKI

Z PODRÓŻY

SAMOCHODOWEJ

po
Europie

*Szkicował i fotografował
Janusz Regulski*



Ruszamy w drogę...

Okragły rok minął i znów zgłaszam się do „Auta“ ze swymi fotografiami i wrażeniami, zebranymi w nowej podróży po pięknych zakątkach Europy.

Jest mi w tej chwili nieco rażniej, niż w roku ubiegłym, kiedy do analogicznej pracy przystępowałem, bo jeśli nawet i wynudziłem wówczas mych czytelników, do czego, w uprzejmości swej, wobec mnie nie chcieli się przyznać, to jednak zebrałem dowody, że obrazki moje osiągnęły najcenniejszy dla mnie skutek, a mianowicie namówiły szereg osób do wyjazdu zagranicę samochodem, zamiast koleją.

Dziś, są mi oni za to wdzięczni, w to nie wątpię, ale poza tym jestem przekonany, że zyskałem w nich nowych sojuszników, że propagować będziemy nadal wspólnie daleką turystykę automobilową, dzięki której człowiek zdobywa sobie niezliczoną moc wspomnień niezatartych.

* * *

Jako środek lokomocji służył nam, to jest mojej żonie i mnie, bo tym razem we dwójkę bez mechanika

odważyliśmy się w świat wyruszyć, stukonny Austro-Daimler Sport.

Służył nam jak wierny i niezawodny przyjaciel, z tym godniejszym szczeremu uznaniu powodzeniem, że po wyczerpującej, mierzącej 3.200 km., jeździe podczas Raidu Międzynarodowego, miał tylko dwa dni odpoczynku i znów wyruszył z nami na daleki i ciężki dla niego wjazd.

Niósł on nas na przestrzeni tych nowych 6.200 kilometrów, spokojny i potulny, a zarazem potężny i niezawodnie szybki, budząc w nas pełnię satysfakcji i zadowolenia, a w kolo sensację.

W przeciwieństwie do roku ubiegłego, tym razem nie mieliśmy ściśle z góry wytkniętego planu podróży.

Mogłem wyjechać z Warszawy dopiero 26 czerwca w środę pod wieczór, a już w sobotę rano musiałem być w Brukseli. Dalej, powiedzieliśmy sobie, pojedziemy gdzieś nad piękne morze, na piasek słońcem rozpalony, a potem, dla kontrastu, na najwyższe, śnieżne drogi alpejskie.

„L'Europe en Automobile“ doskonały przewodnik



Nad jeziorem Wannsee.



Studja nad marszrutą.



Katedra w Akwizgranie.

i atlas, dostarczony mi przez Biuro Turystyczne Automobilklubu Polski, wskazywał nam dalsze marszruty, układane sporadycznie na najbliższe dni.

Zaopatrzeni w aparat fotograficzny, a nawet i kinematograficzny, w notatnik wypełniany w drodze bezpośrednimi wrażeniami, z całą skrupulatnością i umiejętnością przez moją towarzyszkę życia i podróży, ruszyliśmy szukać piękna i wrażeń w obcych krajach, zegnani przez dobrych znajomych i tłum ciekawych.

* * *

Chmurne niebo, już zaraz za Warszawą sprawiło nam przykre. Powtarzało się to jeszcze parokrotnie do Poznania, a pozatem, dla lepszego upamiętnienia tego wyjazdu, los wpakował nam na tym odcinku dwa wielkie gwoździe w opony.

Tym nie mniej, jako, że jesteśmy uparci, w niespełna 5 godzin, byliśmy już w Poznaniu. Stąd do granicy już tylko 66 kilometrów.

Dojeżdżamy do roгатki granicznej, z za której widnieją okazałe budynki niemieckiej straży, pierwszorzędnie umundurowanej. Za to trzeba się dobrze i uważnie rozejrzeć, ażeby dostrzec siedzibę polskich władz.

Stoi sobie w polu drewniany i obdrapany baraczek, nie unywający się nawet do baraków pogorzelców w Rykach, czy też bezdomnych na Powązkach.

Wewnątrz apatycznie pędzą życie, poliejant o sumiastym i zawieszonym wąsie, oraz błady człowie-

czek w pomiętym ubraniu cywilnym, reprezentujący władze celne.

Nie mam do niego pretensji, ani o błąd, ani o ubranie. Ale mogę mieć pretensję do władz polskich, że nie ubierają tych ludzi w porządne i czyste mundury, zamiast kazać im świecić ich własnymi wytartymi ubraniami cywilnymi.

Jest to tem dziwniejsze, że na stacjach kolejowych celnicy są dobrze umundurowani. Czyżby nasze władze sądziły, że wobec automobilisty, szczególnie zagranicznego, nasz urzędnik nie ma potrzeby przyzwoicie się zaprezentować? Nawet na głównym szlaku, wiodącym na Wystawę Poznańską?

* * *

W Niemczech budowy i reperacje dróg na całej linii. Wskutek tego ciągle objazdy czasami nawet dość dalekie, zresztą doskonale, specjalnymi drogowskazami, oznaczone.

Jakże byśmy się cieszyli, gdyby się i u nas tyle objazdów spotykało.

Od granicy do Berlina zaledwie niecałe 150 kilometrów. Przelecieliśmy ten dystans w 2½ godziny, natomiast sam przejazd przez Berlin zabrał nam prawie 1½ godziny.

Wobec budowy nowej kolei podziemnej, tam, w przeciwieństwie do nas, ciągle się coś buduje, znów objazdy. Ratujemy się od straty czasu, wypróbowanym sposobem, biorąc taksówkę, która umiejętnie pilotując, wyprowadza nas w kierunku Potsdamu.



Mur śmierci w Dinant.

Przejeżdżając przez wyścigowy tor samochodowy Avus, nie mogłem wytrzymać i nacisnąłem do 140 klm./g. Po drodze zachwycamy się widokiem żaglówek, łodzi i motorówek, ślizgających się po pięknej tafli jeziora Wannsee.

Dalej szeroka smółcowa szosa prowadzi nas przez stare i ciekawe miasta Brandenburg, Magdeburg i Braunschweig.

Jak wielu z pośród nas, i to nie jeden raz przejechało tę drogę koleją, złączając do Francji.

I zawsze mówi się, że tutaj niema nic ciekawego. Tak, ale tylko dla tych, co przez zakurzone okno wagonu nie są w stanie zobaczyć. Automobilista natomiast zobaczy bardzo wiele ciekawych pamiątek starej architektury, często monumentalnych i nawet pięknych. Zobaczy również jak wspaniale rozbudowane są te miasta, jak niesłychana wprost czystość i porządek w nich panują.

A tego rodzaju obserwacje nam przecież bardzo się przydadzą.

* * *

Pierwszy nasz nocleg zagranicą, wypadł w Brunświgu. Za ledwie 24 godziny temu opuszczaliśmy Warszawę, a już oddaleni jesteśmy od niej prawie o 800 kilometrów. Brunświg piękne stare miasto o wąskich ulicach. Szyci się ono starożytnymi gotyckimi budowlami. Naturalnie średniowieczny kościół i ratusz. A pozatem wszędzie ta olśniewająca czystość.

Nie mamy możności szczegółowiej przyjrzeć się wszystkiemu. Trzeba jechać, ażeby tegoż dnia dotrzeć do Brukseli, oddalonej jeszcze o 700 klm.

Bohaterko układane z wieczora plany na bardzo wczesny wyjazd, naturalnie spełziły na niczym.

Koło 10 rano, pokręciwszy się w mieście, wydostaliśmy się na hannowerską szosę i pełnym gazem naprzód.

Hannower zostawiamy na północy i skróttem przez Hildesheim, Hameln, wydostajemy się znów na

główną szosę wiodącą do Dortmundu.

Cały ten odcinek to nieprzerwana łańcuch bardzo miłych i malowniczo położonych uzdrowisk.

Else, Pymont, Externstein, Horn i wiele innych to czystuśkie, ukwiecone miejsca kąpielowe, nieznanne cudzoziemcom, ale lubiane i bardzo uczęszczane przez Niemców.

Czysty lazur nieba przekształca się na horyzoncie stopniowo w szarą masę. Na jej tle wkrótce zarysowują się czarnymi, ponuremi sylwetkami olbrzymie góry szlaki. Zbliżamy się do zagłębia Ruhry.

Od Dortmundu aż poza Düsseldorf, na przestrzeni 90 kilometrów, to jedno nieprzerwane, brzydkie i brudne miasto. Nieco lepsze wydanie naszego zagłębia węglowego.

Las wielkich kominów, ziejące ogniem wielkie piece, olbrzymie szkielety betonowe przeróżnego rodzaju fabryk, kopalniane maszyny wyciągowe, wszystko to owiane czarnym dymem, przez który z wielkim trudem przedzierają się anemiczne promienie słoneczne.

Tak, to nie jest widok, co zachwyca oko turysty, lecz za to każdego wprost przytłoczyć musi bogactwo i potęgą tego kraju.

* * *

Düsseldorf mamy już poza sobą. Wspaniały most, potężnymi arkadami urągający szeroko rozlanym falom Renu, potem dzielnica zadrzewionych i ukwieconych, czystych wilki i wydostajemy się na szosę wiodącą do Julich.

Autostrady włoskie nie wytrzymają porównania z tą drogą. Na całej długości 40 kilometrów idealnie równy asfalt, ujęty w kamienne obrzeża, ocieniony wielkimi koronami drzew liściastych. Na wszystkich wirażach, w wachlarze ułożona, drobnitka kostka granitowa.

Jednym słowem, marzenie.

Mkniemy 120 — 130 klm. na godzinę, a motor oswobodzony od tłumika, potężnie gra na cześć genju-



Wspaniały fronton katedry w Vendome.

szu ludzkiego, co jego i tę drogę stworzył.

* * *

Koło 9 wieczór wjeżdżamy do Akwizgranu. Do Brukseli mamy jeszcze 150 klm. Właściwie niewielka rzecz, najwyżej 2½ godziny jazdy, a dotrzymam danej rano obietnicy. Z drugiej strony — wczesna kolacja, a potem zaraz wygodne łóżko, dobrze zresztą zasłużone przejechanymi już 550 kilometrami.

I to ciągnie i to nęci.

Idę z żoną na kompromis. Gotów jestem tu zanocować, o ile mi przyzna, że mogłem swobodnie dojechać tegoż dnia do Brukseli i że w ten sposób właściwie przejechalibyśmy z Warszawy do Brukseli w dwa dni.

Nie wiem czy dobre serce, czy też bliska perspektywa kolacji i łóżka zwyciężyły skrupuły mojej żony, co do czystości tego rachunku, w każdym razie układ stanął. Nocujemy, ale za to jutro, już napewno, wyjeżdżamy skoro świt.

Nie będę tu mówił z czyjej winy, bo po co się narażać, jednym słowem ten świt miał miejsce znów koło 10 rano.

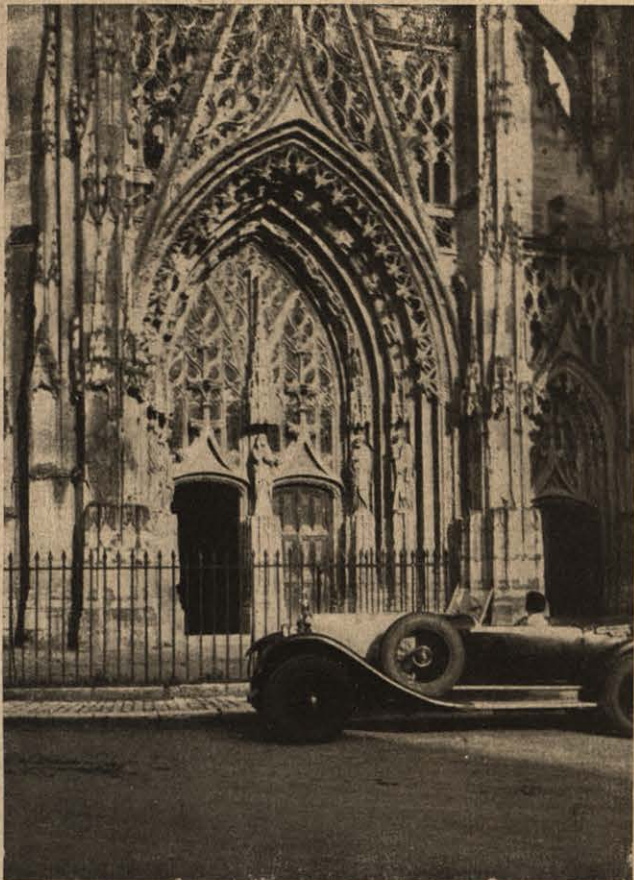
Zresztą, powtarzało się to regularnie codziennie, tak, że więcej już

o tem mówić nie będę, zaznaczę tylko, że wśród niezliczonych cudów natury widzianych w tej podróży, wschodu słońca naturalnie ani razu nie oglądaliśmy. Dla uniknięcia dyskusji, zgóry oświadczam, że to z mojej winy.

Słyszałem zdanie, że właściwie słońce mogłoby równie dobrze wschodzić i koło 9 rano.

* * *

Na granicy belgijskiej, biegnącej obecnie tuż za Akwizgranem, ciekawe spotkanie.



Przed katedrą w Vendôme.

Kierowca stojącej przed nami maszyny ze znakiem czeskim, podchodzi do nas i radośnie po czesku wykrzykuje:

— Dzień dobry, dzień dobry. To komandorska maszyna z Polskiego Raidu Międzynarodowego. Widziałem ją tydzień temu w Pradze!

Prawda, przecież to zaledwie tydzień temu byłem w Pradze, a przez ten krótki czas już prawie 4.000 klm. zygazkiem po Europie przejechałem. Tyle ludzi, tyle miast i wsi przed oczami się przewinęło. że w pierwszej chwili wydawało mi się, że od pobytu w Pradze to już całe miesiące upłynęły.

Z prawdziwym żalem zdecydowałem się ominąć tym razem Liège, z którym wiążą mnie przecież wspomnienia paru lat bujnego życia studenckiego. Z perspekty-

wy dwudziestu lat, największe nawet nieszczęścia, jakże miłymi się dziś wydają.

Ten koń wyścigowy, przez żart, niechący i bez pieriedzy, na licytacji kupiony. Ciężkie opresje pieniężne drugiej połowy każdego miesiąca, a na ich tle ciotowny moment znalezienia dwóch franków na ulicy. Ranne wstawanie, nie zawsze przespane noce, wykłady i egzaminy tak często utrudniające życie i t. d. i t. d. Piękne to były czasy.

Ale wróćmy do właściwego tematu. Na całym dystansie do Liège, droga w przebudowie. A że mi śpieszno, jedziemy bocznymi szosami na Tongres, St. Trond i przed godz. 1 wjeżdżamy do Brukseli.

* * *

Dwudniowy pobyt w Brukseli, mija szybko. Mili i liczni znajomi opiekują się nami, pokazując ciekawe zakątki, tego pracowitego i bogatego kraju.

Dużo tu jest rzeczy do zobaczenia. Dużo wspaniałych zabytków dawnej i nowej architektury, bogate muzea, kolosalny i wszechstronny przemysł, znakomita organizacja życia i pracy.

A jednak, przynajmniej na mnie, największe wrażenie zawsze robią widniejące ze wszech stron wspomnienia i ślady wielkiej wojny.

Zdawałoby się, że to są już rzeczy przebrzmiałe, że



Rochet Bayard w Dinant.



Zamek w Langeais.

sta, tego dnia zmasakrowano 674 takich samych ofiar rozbewstwienia.

Wzrok mój padł na jedną z tabliczek: Jean Gillet, lat 17...

— To mój brat, ja też tu byłem rozstrzelany, — słyszę głos z boku. Oglądam się zdziwiony. Podchodzi do mnie jakiś młody człowiek, widzę że ma nogę sztuczną.

— Tak, wyciągali nas z piwnic i mieszkań, wszystkich, kobiety i dzieci też. Ja miałem 15 lat, ustawili nas pod tym murem w cztery rzędy i strzelali do stojących, a potem leżących... z nogą strzaskaną, wśród trupów i konających, przeleżałem całą noc. Potem dopiero znajomi odnaleźli mnie... — ciągnie straszną opowieść kaleka.

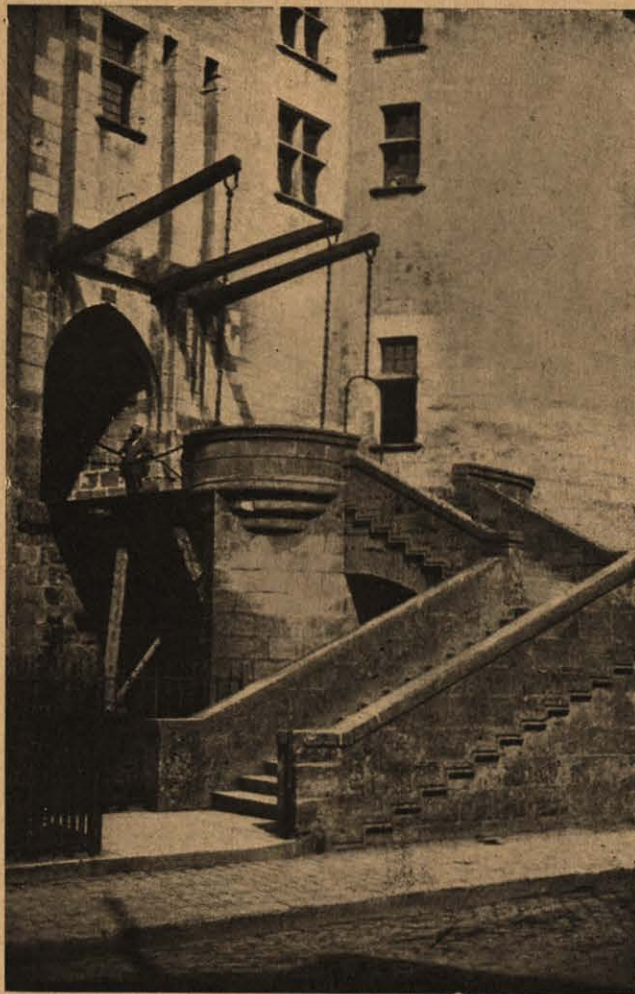
Podaje mi książeczkę z autentycznym, poświadczonym opisem zbrodni z Dinant.

Na początku cyfry nie do wiary:

zamordowano kobiet 92, w tem 18 powyżej 60 lat i 16 poniżej 15 lat.

zamordowano mężczyzn 577, w tem 76 powyżej 60 lat, 22 poniżej 15 lat.

Najstarsza z ofiar liczyła 88 lat, 14 poniżej 5 lat, najmłodsza — 3 tygodnie.



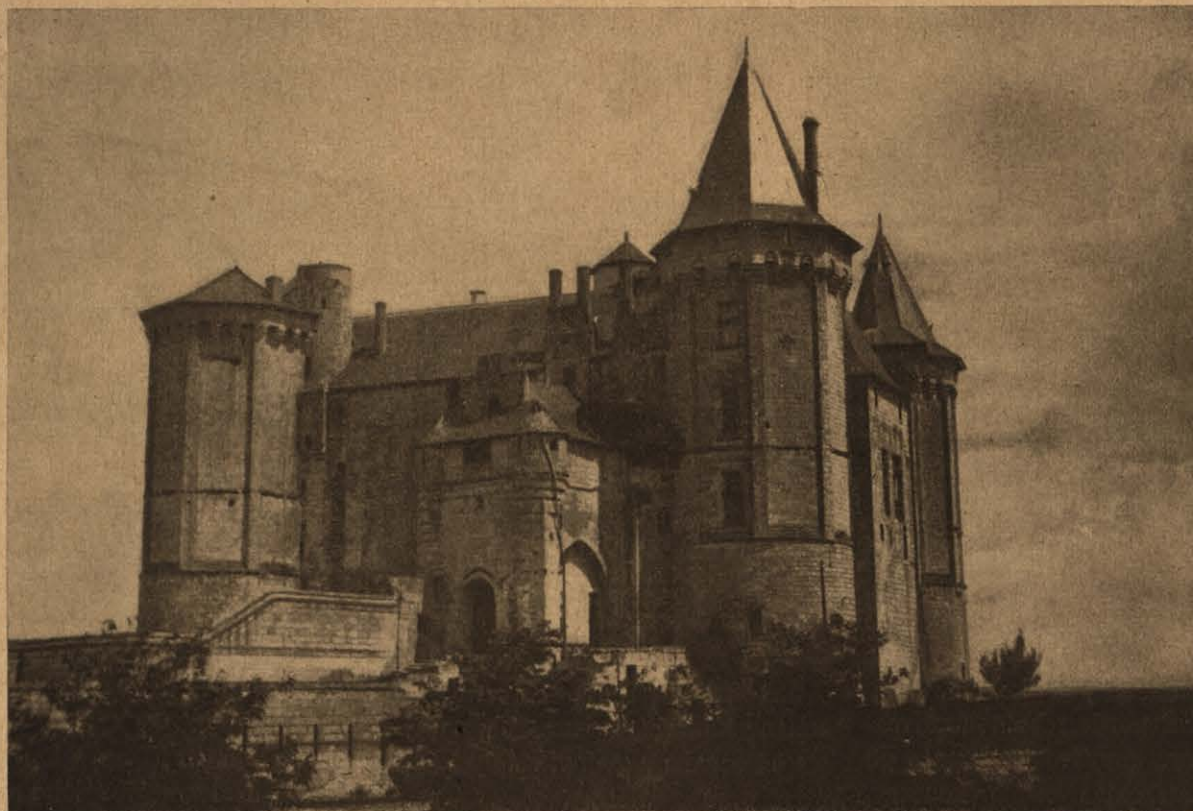
Piękny most zwodzony w zamku Langeais.

czas zabił już wszystkie rany. Wystarczy jednakże przejechać przez ulice Louvain czy Dinant, ulice całkowicie wypełnione nowymi domami, na miejscu dawnych zniszczonych nie w bitwie, a przez podpalaczy, wystarczy ohejrzyć, z pietyzmem konserwowane, rezydenty pod Ypres, czy Newport, albo potwornie wielkie schrony armatnie nad kanałem, zwrócone w stronę Anglii, tak potężne, że niema sposobu zniszczenia ich bez wywołania wstrząsów w całej okolicy, wystarczy to ażeby widmo strasznej wojny, widmo bezgranicznej dzikości ludzi współczesnych jasno przed oczyma stanęło.

Wśród tych śladów, wydaje mi się, może przez analogję z naszym Kaliszem, najbardziej tragiczną historją Dinant.

Na rue Léopold zatrzymujemy się przed piękną płaskorzeźbą, osadzoną pośrodku długiego muru. Po obu jej stronach tabliczki umieszczone przez rodziny, czy znajomych, podają nazwiska niektórych ofiar z pośród 185 kobiet, dzieci i mężczyzn masowo rozstrzelanych pod tym murem przez Niemców 23 sierpnia 1914 r.

185 osób cywilnych, niewinnych — to straszne, ale to nie wszystko jeszcze. Razem w paru punktach mia-



Zamek w Saumur.

— „Przechodniu, zatrzymaj się i złóż pokłon!“ — głosi napis nad murem.

Niemcy protestowali przeciwko temu napisowi, jako drażniącemu uczucia pokojowe.

* * *

A jednak wróćmy do rzeczy weselszych. Jedziemy nad morze, na słońce. Ale dokąd? Radzą nam do Ostendy. Za mało słońca. Chłodu i zimnych wiatrów mamy dość u nas. A pozatem, rzecz straszna. Na wybrzeżu belgijskiem nie wolno plażować. W budce wwożą delikwenta do morza, może się wykąpać, a potem zaraz musi się ubierać. Na plaży można się opalać, ale w pełnym opancerzeniu miejskiego uhrania.

Ten moment był rozstrzygającym. Do maszyny i prędko jaknajdalej od tego miejsca, szukać morza i słońca i możliwości rozkoszowania się nimi. Tak lecąc doskonałymi drogami przez Mons, a potem od Laon do Soissons, w pięć godzin znaleźliśmy się w Paryżu. Tu nam najlepiej wskażą, gdzie w tej chwili najpiękniejszym jest świat.

Wybór padł na La Baule, na południu Bretanii, u ujścia Loary.

A jeśli i tam będzie źle, jedziemy wzdłuż Atlantyku wprost na południe, w kierunku Bordeaux, czy nawet Biarritz.

Wspaniale jest to uczucie zupełnej swobody władania dystansem, możliwości przenoszenia się z miejsca na

miejsce w każdej chwili, bez pomocy taksówek, targaży, biletów, okopconych dworców i przesiąkniętych dymem, dusznych klatek wagonowych i wogóle bez całej tej okropnej atmosfery kolejowej z jej tłumem, gwałtem, brudem i tym nieznośnym specyficznym zapachem.

* * *

W Paryżu zabawiliśmy się zaledwie niecałe dwa dni.

Paryż zawsze, w każdej porze roku, dnia i nocy jest najpiękniejszym i najbardziej atrakcyjnym miastem. Jednakże tym razem bardziej pociągało nas słońce, morze, góry i ten kalejdoskop wrażeń, jakiego niesie z sobą, pędzący przez piękne kraje, samochód.

Etoile, Bois de Boulogne, poprzecinany zawilemi wspaniałymi drogami. Z poza drzew coraz to widać pelerynki policjantów, czatujących na samochody, co niechęć jadą ponad 40 km./g. Mówię, niechęć, gdyż na takich drogach samochód niewiedomo kiedy, sam z siebie nabiera szybkości i biedny automobilista ani się spostrzeże, a tu już 80 — 90 km./g.

Potem Versailles, Rambouillet, Chartres. Szerokie, imponujące asfalty. Liczne i piękne samochody, prowadzone przez lubujących się w szybkości francuzów, mkną pełnym gazem. Popuściłem cugli memu ADR-owi, niech pokaże co potrafi, niech się zmierzy z tymi miejscowymi szybkobiegaczami.

ADR zaśpiewał swą potężną melodię, melodię naj-



Ponury w swej szacie średniowiecznej zamek w Angers.

milszą dla ucha automobilisty, melodję, która swą siłą niepomiarłą przejmując do szpiku kości, wprowadza w podziw i osłupienie.

Droga ucieka pod kołami, niby błyskotliwa powierzchnia wodospadu. Drzewa przydrożne migają po bokach zatracając swoje kontury, tworząc jakby dwie szare, przezroczyste zasłony.

Na drodze przed nami ukazał się czarny punkcik. Szybko rośnie, nabiera formy, na czarnym kwadracie tła już rysuje się błyszczący czworokąt szyby. Jedziemy 120, potem 130 klm./g., ostre sygnały, próbuje uciekać, jeszcze chwila i już jest za nami. Potem drugi, trzeci, czwarty...

100 kilometrów, do Chartres upłynęły jak jedna chwila. Zatrzymujemy się tu na parę minut. „Cin-zanocitron“ na ochłodzenie i pożegnanie z Hubertem hr. Krasieńskim, który nam towarzyszył z Paryża, a teraz zmuszony będzie to cudowne upojenie szybkością i pędem powietrza, gasić w zaduchu wagonu kolejowego. Żalowaliśmy naszego miłego towarzysza z całego serca.

* * *

W przejeździe przez Vendome uderza nas swem imponującym pięknem katedra. Wieża i kolumny z XI wieku. Rozbudowywana aż do XV wieku, otrzymuje wreszcie w XVI w. przewspaniałą, koronkową fasadę. Zbliżamy się do Tours. Stąd

jedziemy aż do Atlantyku, brzegiem Loary, przez jeden z najpiękniejszych szlaków turystycznych Francji.

Już przed Tours obserwujemy zmianę klimatu. Doliną Loary, płynie od oceanu łagodny, ciepły i ożywczy prąd powietrza.

Przed nami, szeroko rozlana, ujęta w malownicze krzewami i wysokimi trawami porośnięte brzegi,

spokojnie cicho i majestatycznie płynie Loara.

Daleko, na drugim jej brzegu, ponad niespokojną linją przeróżnych budowli, góruje wspaniała katedra. To, istniejące od czasów zamierzchłych, miasto Tours, główny ośrodek tej cudownej części Francji.

La Touraine — le jardin de la France — mówi poeta francuski.

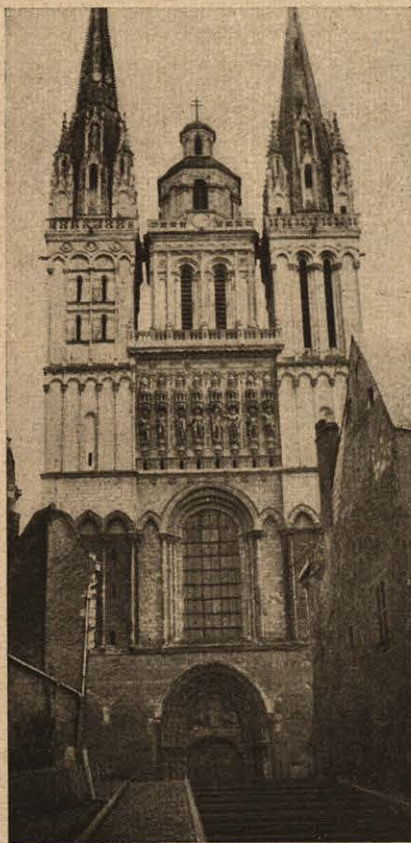
Być może, że dziś zanik dawnych wspaniałych lasów odjął tym stromom w znacznej mierze charakter imponującego parku narodowego.

Być może, że w nazwie tej dziś tkwi pewna przesada. Jednakże te szerokie doliny, przecięte wodami Loary i jej dopływów, okryte zielenią i bogactwem kwiecia, upiększone wspaniałymi zabytkami monumentalnej architektury średniowiecznej, noszą w sobie niezwykle piękno i spokój.

Niema tu miast, imponujących swą wielkością i bogactwem współczesnym, uderza natomiast obfitością starych, malowniczych wsi i miasteczek, rozrzuconych wśród pięknego, pełnego pogody i barwy pejzażu.

Przemysł prawie tu nie istnieje. Niema tych olbrzymów fabrycznych i rzesz biedoty robotniczej. W koło ciche, zielone ogrody, na stokach wzgórz, wśród skał, bogate winnice i wszędzie masy kwiatów.

Harmonji stworzonej przez naturę, nie mącą gęsto rozrzucone potężne zamki i pałace starożytne. Peł-



Katedra w Angers.

no ich tutaj, prawie co kilkanaście kilometrów wyrasta to z jednej to z drugiej strony drogi monumentalna kamienna budowla o wieżach zakończonych strzelistymi dachami.

Niektóre zachowały dotąd dawną swą surową formę średniowiecza, większość upiększona w epoce renesansu, a wszystkie imponują potęgą i pięknem bijącym od nich, a przede wszystkim stanem konserwowania.

Dla nas, którzy przyzwyczajeni jesteśmy oglądać u nas w Polsce tyle pięknych zamków, leżących dziś w gruzach bez opieki i w pełni opuszczenia, wydaje się rzeczą wprost nie do wiary, że te zamki z nad Loary wspaniale utrzymane i umeblowane, otoczone parkami, pochodzą z pierwszych czasów średniowiecza.

Dziś są to muzea, czasami prywatne siedziby magnackie. W dawnych jednak wiekach odegrały one wielką rolę w historii Francji.

Fundamentem dla wielu z nich służyły jeszcze fortece rzymskie z pierwszych wieków naszej ery.

Rozsiane wzdłuż brzegów Loary, która stanowiła granicę pomiędzy wojującymi prowincjami czy też państwami, naturalną zapórę przed przeróżnymi inwazjami, widziały one rzymian, saracenów, były pod panowaniem angielskim, przechodziły z rąk do rąk różnych władców feudalnych.

Stąd wyruszyli Capeci dla wywal-



Nad brzegiem Loary.

czenia jedności Francji, tu Joanna d'Arc łamie inwazję angielską.

Potem dopiero przychodzi wraz z renesansem epoka piękna i rozkwitu.

Stare mury zatracają swe ponure szaty feudalne, przystrajają się piękną architekturą odrodzenia. Powstaje wiele imponujących siedzib, budowanych przez królów i możnowładców.

Dziś, setki tych przewspaniałych budowli, rozsianych szerokim pasem na zachód od Paryża, aż do brzegów Atlantyku, stanowią zwartą masę imponujących i monumentalnych zabytków, jaką żaden inny kraj poszczycić się nie może.

Ażeby poznać się z tem wszyst-

kiem bardziej szczegółowo, trzeba poświęcić na wędrowkę od miasta do miasta, od zamku do zamku, od katedry do katedry, całe tygodnie z książkami, opisami i przewodnikami w rękę.

* * *

Tym razem, jadąc główną osią tej pięknej krainy, nie oddalając się od brzegów Loary, zapoznajemy się tylko z kilkoma perłami tego kraju.

Nocujemy w Langeais u stóp zamku, datującego się z przed 1000 lat. Piękny wiek. Z okien hoteliku podziwiamy potężny zwodzony most, przez który wchodzi się do wnętrza, wypełnionych wspaniałymi zbiorami.

Następnego dnia mijamy Saumur.



Nad brzegami Loary.

Ponad miastem, leżącym po drugiej stronie Loary, góruje wspaniały zamek.

Nie możemy oprzeć się pokusie, przyjrzenia mu się z bliska. Wąska i kamienista uliczka, stromo pnie się na wysokie wzgórze, dominujące nad miastem i Loarą.

Dawna forteca z X wieku, kilkakrotnie przebudowywana, od XVI wieku zachowała obecną swą imponującą konstrukcję o czterech narożnych wieżach i pięknych łukach.

W czasach Rewolucji więziono tam najniebezpieczniejszych rojalistów, za czasów Napoleona — zakamieniałych rewolucjonistów. Później było to już zwykłe więzienie, czasowo koszary, dziś mieści się tam muzeum miejskie.

* * *

Po przejechaniu 50 kilometrów wjeżdżamy do Angers, dawnej stolicy książąt d'Anjou.

Początki istnienia tego pięknego miasta giną w zamierzchłych czasach przedhistorycznych. Było ono kiedyś siedzibą ludów galijskich, później rzymianie władali niem, bu-

dując termy i wielki cyrk, którego kontury utrwala dzisiejsza ulica des Arènes.

Wspaniała katedra gotycka, wyniosłe górująca nad miastem, w wieku XI, zastąpiła bazylikę gallo-romańską sięgającą V wieku.

Liczne muzea i budynki historyczne na każdym kroku. Najbardziej jednak imponującą budowlę stanowi zamek.

Jest to jedna z najpiękniejszych fortec feudalnych Francji. Składa się na nią 17 potwornie wielkich, okrągłych wieżyc, mierzących dawniej do 40 wetrów wysokości.

Dzisiaj są one nieco niższe. W wieku XVI, Henryk III nakazał zdemolować zamek ten, jako przyczynę ciągłych walk pomiędzy katolikami a hugenotami.

Na szczęście to potworne dzieło zniszczenia w porę powstrzymano.

Od Angers do Nantes, 90 kilometrów wspaniałej, szerokiej drogi, wijącej się brzegiem Loary, wśród pomniejszych, malowniczych miasteczek. Wokoło wszędzie winnice, w niektórych ogrodach nawet palmy.

Nantes — szósty port Francji —

zawdzięcza swoje znaczenie w handlu zamorskim Loarze, która nie mogąc już dalej płynąć spokojnie, rozsądziła tu swe koryto, tworząc sześć szerokich ramion, któremi ocean, oddalony o 47 kilometrów, przysyła swe wody podczas przypływów a z nimi i wielkie okręty.

Stanowi ono równocześnie, węzeł dróg turystycznych, obejmujących całą Francję zachodnią.

Nie zatrzymując się, całą parą jędziemy dalej. Po 40 minutach szalonej jazdy cudowną szosą asfaltową wjeżdżamy do St. Nazaire, gdzie Loara definitywnie łączy się z Atlantykiem.

Port ten w czasie wielkiej wojny służył jako baza, wojskom angielskim, które tutaj lądowały. Upamiętnia te chwile, wyrastający z morza piękny pomnik wystawiony na cześć lotników amerykańskich.

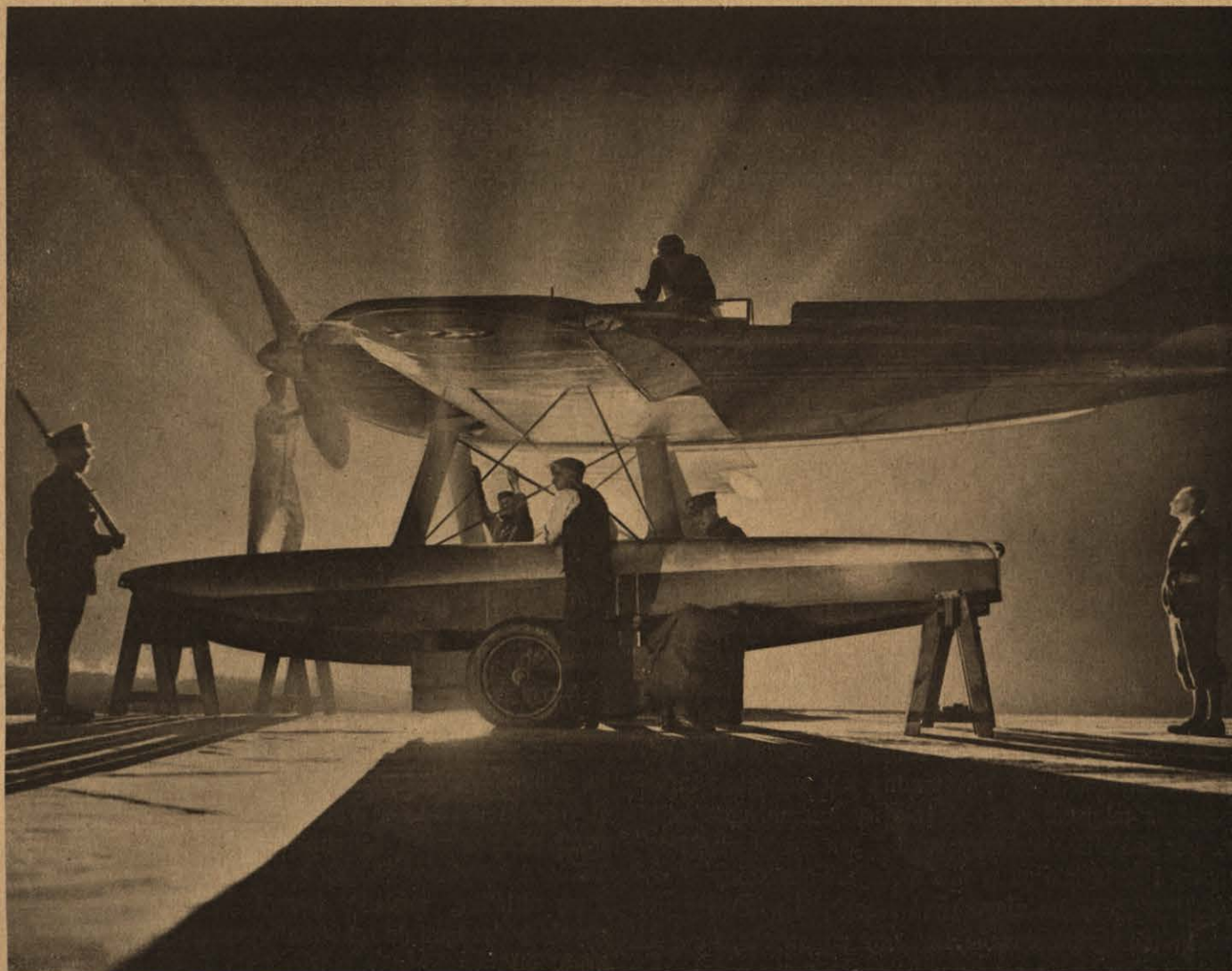
Stąd do La Baule s/Mer już tylko kilkanaście kilometrów.

W pół godziny potem, z okien hotelu podziwiamy 10 kilometrową plażę i wsłuchujemy się w szum potężnej fali, idącej z przypływem wód oceanu.

D. c. n.



Piękny pomnik lotników amerykańskich w Saint Nazaire.



Ostatnia noc przed zawodami o puchar Schneidera dla wodnopłatowców... W blasku reflektorów mechanicy przygotowują płatowiec Supermarine S. 6. wyposażony w silnik Rolls Royce 1800 KM., na którym kpt. Waghorn odniósł świetne zwycięstwo, rozwijając rekordową szybkość 529 klm/g. W kilka dni później kpt. Orlebar pobił na tym samym płatowcu światowy rekord szybkości, uzyskując na przepisanej trasie trzykilometrowej szybkość 575 klm/g.

NOWE WYDAWNICTWO

Nakładem Automobilklubu Polski ukazał się *Przewodnik Automobilowy po Polsce* w opracowaniu dr. *Mieczysława Orłowicza* oraz inż. *Rogera Morsztyna*. — Przewodnik ten przeznaczony do użytku automobilistów, kolarzy i wogóle turystów szosowych, wypełnia częściowo lukę w naszej niestety ubogiej jeszcze literaturze turystycznej.

Turystyka samochodowa zajmować zaczyna obecnie na świecie całym pierwsze miejsce wśród innych form turystyki, od chwili zwłaszcza, gdy olbrzymi rozwój komunikacji autobusowej udostępnił zbiorowe wycieczki samochodowe szerokim masom z niezamierzonych nawet sfer. W innych krajach istnieje cała masa specjalnych przewodników samochodowych, t. j. przewodników, podających wszelkie osobliwości wzdłuż dróg kołowych i wszelkie informacje, interesujące automobilistów, zwłaszcza tych, którzy obchodzą się w swych podróżach bez zawodowych szoferów. Dla turysty samochodowego ważnym jest bowiem bardzo wiedzieć, czy znajduje on w danej miejscowości benzynę, pomieszczenie dla swojego samochodu i ewentualnie pomoc techniczną, warsztat reperacyjny i części zapasowe. Musi on znać dokładne adresy tych zakładów, aby móc je odnaleźć nawet w nocy, gdy trudno jest zasięgnąć informacji na miejscu, a, co ważniejsze jeszcze, musi mieć on pewność, iż wskazany zakład jest rzeczywiście fachowy i że będzie on w nim należycie obsłużony. Ważnym jest dalej dla niego znać odległości pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, aby odpowiednio ułożyć sobie z góry marszrutę, znać kierunek, który obrać należy na rozwidleniach i skrzyżowaniach dróg, na których nie zawsze znajdują się wyraźne i zrozumiałe drogowskazy, znać jednym słowem z góry wszystkie te objekty i cechy drogowe, które ułatwią mu orjentację i zabezpieczą od błędzenia. Prawdziwy turysta po zatem chce poznać wszystkie osobliwości w miejscowościach przez które przejeżdża, a których najczęściej nie są w stanie wskazać mu osoby miejscowe, proszone o to, ponieważ, jak wiemy, ludność za niewielkimi wyjątkami, nie zna przeważnie sama i nie ocenia osobliwości i piękności swych rodzinnych miejsc, a informacje, udzielane w tej materji przez nią, są mętne, nieraz bałamutne i zwykle pomieszane z wytworami fantazji, ciekawymi może pod względem folkloru, ale niewiele mającymi wspólnego z prawdą historyczną. Tym potrzebom zadośćuczynić mają właśnie przewodniki automobilowe, wydawane we wszystkich krajach cywilizowanych. Pierwszy przewodnik automobilowy po Polsce został więc wzorowany na podobnego rodzaju przewodnikach zagranicznych tak w układzie jak i w znakach

konwencjonalnych, dla oznaczenia obiektów i kierunków. Nie obejmuje on oczywiście wszystkich dróg Polski, gdyż nawet przy tak szczupłej naszej sieci drogowej musiałby on w takim wypadku posiadać objętość, któraby uniemożliwiła korzystanie z niego w podróży. Zostało w nim zebranych tylko kilkanaście najgłówniejszych marszrut turystycznych, tak ułożonych, aby prowadziły przez wszystkie najciekawsze pod względem zabytkowym i krajobrazowym miejscowości Polski. Część opisowo-krajoznawczą Przewodnika Automobilowego po Polsce opracował znany autor przewodników turystycznych dr. *Mieczysław Orłowicz*, co gwarantuje już samo przez się gruntowność i źródłowość podanych wiadomości. Dział wstępny Przewodnika, zawierający ogólne informacje o warunkach turystyki automobilowej w Polsce, wyszedł z pod pióra wybitnego znawcy życia automobilowego w kraju, b. długoletniego redaktora „Auto”, inż. *Rogera Morsztyna*. Mapy w liczbie 31 zostały opracowane według najnowszych źródeł w skali 1:500.000 przez współpracownika Wojskowego Instytutu Geograficznego p. *Ludwika Dworzaka* i odznaczają się niezwykłą przejrzystością. Pod względem graficznym Przewodnik został wydany wprost luksusowo. Drukowany na kredowym papierze przez znane zakłady graficzne B. Wierzbicki i S-ka w Warszawie, ozdobiony jest licznymi przepyszными fotografiami najpiękniejszych widoków i zabytków Polski, a oprawiony w miękką ceratową okładkę, posiada format bardzo dogodny do użycia w drodze i do schowania w samochodzie. Jedyny brak, jaki wytknąłby można było Przewodnikowi, to brak planików miast, przynajmniej większych, przez które prowadzą wskazane marszruty, a których w zupełności zastąpić nie mogą podane w Przewodniku nazwy ulic przejazdowych tych miast. Przewodnik Automobilowy po Polsce będzie, jak informuje Automobilklub Polski, wydany w najbliższym już czasie również w językach francuskim, angielskim i niemieckim i dla tego w pierwszej jego części pod tytułem „Ogólne informacje” podane będą ogólne wiadomości o Polsce, potrzebne przybywającym do naszego kraju cudzoziemcom, jak np. przepisy jazdy, taryfy celne na sprzęt samochodowy, informacje ogólne o drogach, o panującym na nich ruchu, o materiałach pędnych, garażach, warsztatach, hotelach, mapach, adresy poselstw i konsulatów i t. d. Automobilklub Polski zamierza również wydać, o ile omawiany Przewodnik cieszyć się będzie uznaniem turystów automobilowych, jeden lub kilka jeszcze następnym tomów Przewodnika, któreby obejmowały dalsze jeszcze marszruty i miejscowości, nie objęte w pierwszym tomie. I tak tom ten posiada 212 stron druku. Cena — 25 zł.



KONKURS PIĘKNOŚCI SAMOCHODÓW

Tegoroczna Rewja i konkurs piękności samochodów, zorganizowane przez Automobilklub Polski na dochód Polskiego Białego Krzyża w dniu 5 października, były istotnym

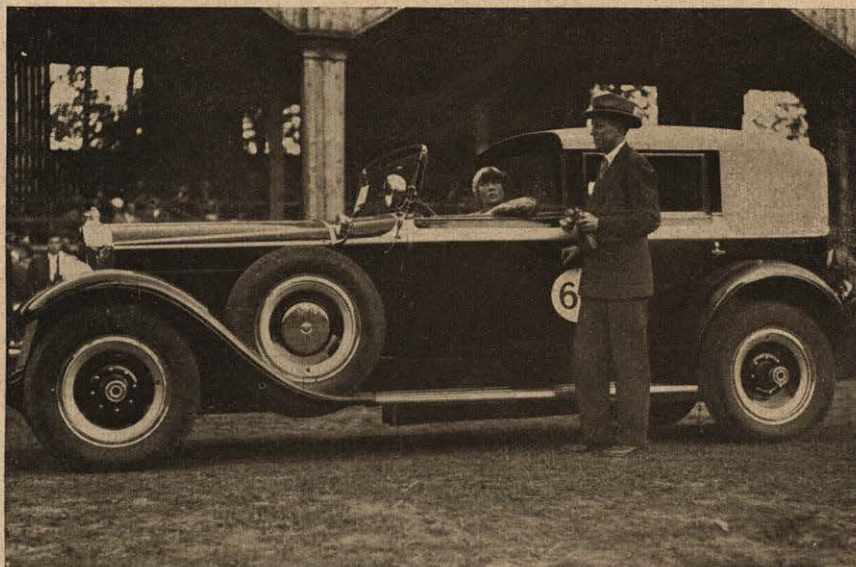
i tak wspaniałych maszyn nie oglądaliśmy w Warszawie ani razu.

Napływ publiczności nie był może tak liczny, jakim być powinien. Złożyły się na to przyczyny uboczne,

a przede wszystkim chyba to, że rewja wyznaczona była na sobotę, a nie na niedzielę i że za mało była zareklamowana. Jeżeli jednak publiczność nie była tak bardzo liczna, to zato trzeba przyznać, że na Rewję przybyły sfery naprawdę i poważnie interesujące się automobiliżmem. To też dla firm samochodowych była to niewątpliwie korzystna okazja zaprezentowania swych wozów i nie jeden z widzów wyszedł z Rewji z wyraźnie skryształowanym wyborem maszyny.

Organizacja konkursu spoczywała w rękach specjalnej komisji, w skład której weszli pp: inż. Z. Ludwig, J. Maryański, Cz. Zakrzewski, S. Szydelski, mjr. Kułakowski, nacz. E. Olechnowicz i inż. Z. Wachowski.

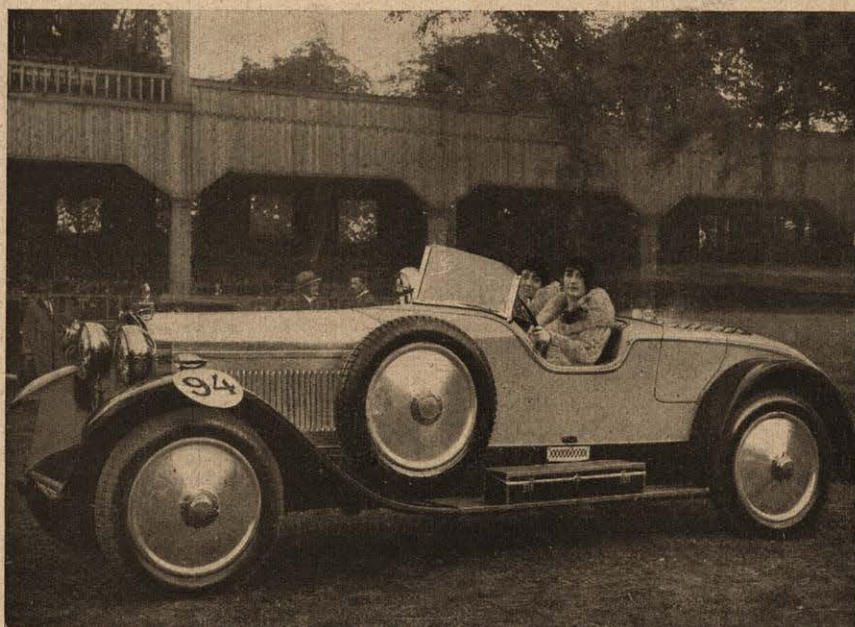
Jako teren imprezy wybrano stadion konkursów hipicznych w Ła-



Pani Pate na samochodzie Packard.

triumfem krajowych fabryk karoseryj. Samochody karosowane w Polsce nie tylko dorównywały całkowicie zagranicznym, ale rzecz można, że wyróżniały się piękną linią zewnętrzną i luksusowym wykończeniem. Mielśmy tu możliwość stwierdzenia raz jeszcze, że przemysł krajowy w zakresie luksusowych karoseryj stoi całkowicie na wysokości zadania i przypuszczamy, że w niedalekiej przyszłości wyrób karoseryj seryjnych zostanie również należycie opanowany.

Rozpatrując Rewję samochodów jako całość, musimy stwierdzić, że stanowiła ona imponujący i wspaniały dowód rozwoju automobiliżmu: tak licznie zgromadzonych



Pani Zofja Maryańska na samochodzie Delage z karoserją krajową.

Jedynie tylko przez stosowanie
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

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

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

zientkach, który stanowił wspaniałe tło dla pokazu.

Ogółem do rewji stanęło 118 samochodów, to też publiczność miała nielada zadanie wybrania najpiękniejszych. Z 15 samochodów wybranych na podstawie obliczenia zebranych głosów, pięć otrzymało nagrody w postaci szarf i złotych plakiet, a 10 zostało wyróżnionych.

Jury konkursu, w skład którego weszli pp.: Wanda Jewniewiczowa, Marja Nevé, red. Krzywoszewski, red. Kleszczyński, Br. Barylski, Janusz Regulski, Stefan Fuchs, Antoni Dąbrowski, Aleksander Seikowski i Zygmunt Wachowski, postanowiło z wybranych przez publiczność wozów nagrodzić następujące samochody:

Nr. 65 *Packard* prowadzony przez panią Pate.

Nr. 94 *Delage* prowadzony przez panią Zofję Maryańską.

Nr. 116 *Austro Daimler* prowadzony przez pana Stembartta.

Nr. 6 *Tatra* prowadzony przez panią Hertzową.

Nr. 62 *Studebaker* prowadzony przez panią Zulę Pogorzelską.

Pozatem Jury wyróżniło dziecięce dalszych samochodów:

Nr. 96 *Delage* prowadzony przez pana J. Zochowskiego.

Nr. 97 *Delage* własność przedstawicielstwa *Delage*.

Nr. 101 *C.W.S.* prowadzony przez panią Makomaską.

Nr. 115 *Austro Daimler* prowadzony przez panią Podhorodeńską.

Nr. 11 *Talbot* prowadzony przez panią Verkay.

Nr. 55 *Studebaker* prowadzony przez pana kpt. Ryla.

Nr. 98 *C. W. S.* własność Państwowych Zakł. Inż.

Nr. 112 *Citroën* własność T-wa *Citroën*.

Nr. 86 *Fiat* prowadzony przez pana bar. Haeblera.

Nr. 27 *La Salle* własność firmy *General Motors*.

Niezależnie od wymienionych samochodów Jury postanowiło odznaczyć najpiękniejsze wozy z krajowymi karoserjami: Nr. 94 *Delage*, Nr. 101 *C. W. S.*, Nr. 102 *C.W.S.*, Nr. 75 *Sizaire Frères* i Nr. 24 *Buick*.

Należy zauważyć, że samochód *Delage*, karosowany przez fabrykę „Polski Przemysł Karoseryjny” w Warszawie, został zakupiony przez Francuską Misję Handlową celem udowodnienia we Francji możliwości współpracy z naszymi zakładami karoseryjnymi.

Szczególnie gorącymi oklaskami przyjmowane były polskie samochody *C. W. S.* występujące na rewji w liczbie pięciu. Podkreślić należy bardzo szczęśliwy pomysł ubrania obsady jednego z samochodów *C.W.S.* w staropolskie ubiory. Tworzyło to barwną plamę, przyciągającą uwagę widzów. Oczywiście, że tylko polska fabryka mogła sobie na ten symboliczny efekt pozwolić. Pojawienie się całej grupy *C.W.S.*ów na rewji każe przypuszczać, że wozy te, znane już zresztą dobrze z udziału w rajdach i różnych próbach technicznych, zaczniemy spotykać w użytku właścicieli prywatnych, instytucyj rządowych i naszych placówek konsularnych, dla których szczególnie są odpowiednie dla względów reprezentacyjnych.

KARBURATORY z POMPKĄ

Sprawa polepszenia rozpylania benzyny w silniku jest jeszcze ciągle przedmiotem studjów i ulepszeń, tembardziej, że powiększenie ilości cylindrów oraz duże obroty obecnych silników utrudniają racjonalne rozwiązanie tego problemu.

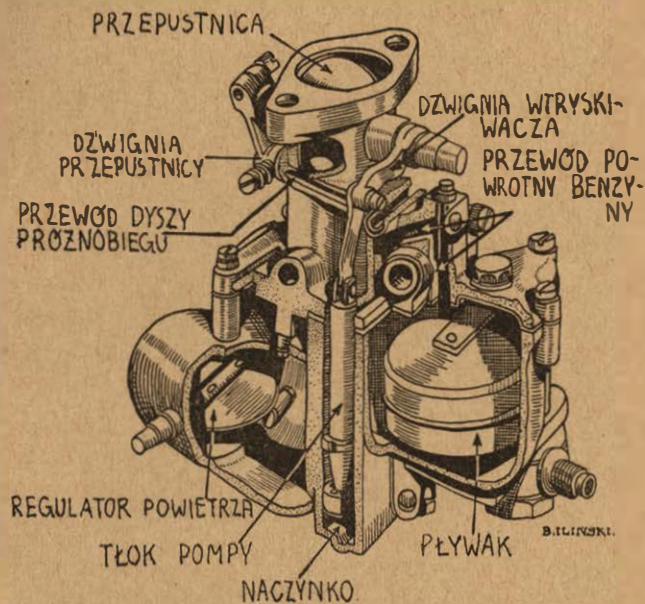
Jedną z ostatnich nowości na tem polu w Europie są karburatory z pompką. Wedle twierdzeń konstruktorów karburatory tego typu dają skuteczniejsze rozpylanie na wolnych obrotach, bez porównania lepszy i łatwiejszy start silnika oraz co najważniejsze znacznie lepszy zryw. Pozatem działają o wiele ekonomiczniej, co jest zupełnie prawdopodobne, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przy tego typu karburatorach unikamy zalewania karburatora przy startowaniu.

Zasadą budowy jest dodanie w normalnym karbura-

torze pompki (wtryskiwacza), której tłok połączony jest zapomocą dźwigni z akceleratorem i przepustnicą. Cylinder tej pompki zakończony jest rozpylaczem (dyszą) która uchodzi do komory mieszania. W razie naciśnięcia na akcelerator, tłok pompki zostaje naciśnięty, wskutek czego pompka wtryskuje do komory mieszania przez rozpylacz pewną ilość benzyny. Dzięki temu wytwarza się odrazu bogatsza mieszanka i silnik startuje z dostateczną mocą. Także przy szybkim naciśnięciu akceleratora podczas jazdy wytwarza się równocześnie bogatsza mieszanka, wskutek czego silnik ma lepszy zryw.

Pompka taka daje nam wiele dogodności. Nie potrzebujemy przy rozruszaniu podnosić maski silnika i poruszać iglicy pływakowej wzgl. zamykać dopływu

powietrza, gdyż wystarczy pocisnąć parę razy szybko akcelerator by wtrysnął odpowiednią porcję benzyny do komory mieszania i ułatwić rozruch silnika. Unikamy dzięki temu marnotrawstwa benzyny, zalewającej zwykle cały karburator. Karburatory Zenith z pompką mają pozatem śrubkę do regulacji dopływu powietrza, która umożliwia dokładne wyregulowanie silnika na wolnych obrotach.



Rys. 1.

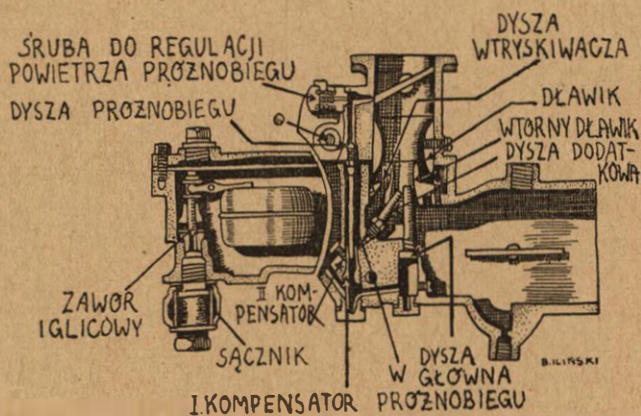
Dalszym ulepszeniem tego karburatora jest zastosowanie pod kompensatorami naczynka stale napelnionego benzyną. Zapobiega ono zatrzymywaniu się silnika nawet przy gwałtownym przemykaniu przepustnicy. Zastosowanie pompki pozwala na założenie dyszy głównej (rozpylacza) o mniejszej średnicy, co daje w rezultacie oszczędność na benzynie.

Karburator, którego przekroje widzimy na rys. 1 i 2 jest oczywiście więcej skomplikowany jak normalny typ Zenitha. Benzyna wpływa do basenu pływaka od spodu przez sącznik z metalowej siatki. Mechanizm pływakowy jest też odmienny. Pływak umocowany jest na dwuramiennej dźwigni, której jedno ramię tworzy regulator iglicy. System ten zapobiega przecieraniu się pływaka i ciężarków. Z basenu pływaka dostaje się benzyna do dyszy głównej przez przewód, który zaopatruje jednocześnie i kompensator (wyrównywacz) I. Z przewodu tego może benzyna dochodzić też bezpośrednio do kompensatora II. Oba kompensatory prowadzą do naczynka W. mającego połączenie z atmosferą (powietrzem zewnętrznym). Zastosowanie aż dwu kompensatorów ma na celu dostarczenie rozpylaczowi próżnobiegowemu dostatecznej ilości benzyny nawet przy nagłym zamknięciu przepustnicy.

Wylot jednego z kompensatorów (II) kończy się tuż pod rurką dyszy próżnobiegowej, co ułatwia chód silnika na wolnych obrotach.

Urządzenie samej pompki jest następujące: Tłok pompki połączony jest bezpośrednio z dźwigienką przepustnicy (rys. 1.) tak, że naciśnięcie akceleratora powoduje opadanie tłoka ku dołowi. Cylinder pompki napelnia się wprost z basenu pływaka, więc normalnie napelniony on jest do wysokości poziomu cieczy w basenie, a tłok znajduje się w górnym położeniu. Przy szybkim naciskaniu akceleratora naciskamy jednocześnie i tłok pompki, dzięki czemu pewna ilość benzyny wypełniona zostaje przez dyszę (rozpylacz) pompki umieszczoną w komorze mieszania. Nacisk tłoka pompki powoduje podniesienie się słupa cieczy ponad normalny, oznaczony poziom w basenie pływaka. Wysokość tego słupa benzyny nie może jednak przekroczyć pewnych ściśle wyliczonych granic, gdyż część benzyny wraca przewodem do basenu pływaka. Przewód ten jest kalibrowany i wyznaczony empirycznie. Po powrocie tłoka do swego normalnego położenia cylinder pompki napelnia się momentalnie znowu benzyną i jest gotów do nowego wtryskiwania.

Tłok pompki posiada zawór otwierający się podczas ruchu tłoka do góry, a zamykający się, gdy tłok idzie na dół. Zapobiega to gromadzeniu się benzyny ponad tłokiem oraz wciąganiu benzyny przymusowo do wnętrza cylindra pompki. Benzyna może wpływać do cylindra pompki tylko pod własnym ciśnieniem. Mimo tego cylinder napelnia się momentalnie tak, że zawsze gotów jest do ponownego wtrysnięcia i po jednym naciśnięciu akceleratora można bezpośrednio naciskać powtórnie i wzbogacać przez to skład mieszanki. Gdy silnik ruszy zaczyna czerpać benzynę z dyszy głównej względnie próżnobiegowej tak, jak się to dzieje w normalnym typie karburatora.



Rys. 2.

Karburatory z pompką stosowane są z powodzeniem od dwu lat w Ameryce i dały podobno jak najlepsze wyniki. Jedno jest pewne — karburator z pompką ułatwia start silnika, zapobiega rozcieńczeniu się oliwy w silniku wskutek zalewania karburatora benzyną, oraz daje bez porównania większy zryw silnika, szczególnie przy nagłych przejściach z małych obrotów na duże.

Stanisław Szydelski.



34

Nowy lokal towarzyski i biura Automobilklubu Polski są już całkowicie wykończone i oddane do dyspozycji P. P. Członków, którzy nie szczędzą słów uznania Gospodarzom p. Ryszardowi Bormanowi i p. Józefowi Grabowskiemu za niezmiernie gustowne urządzenie siedziby Klubu, stwarzające prawdziwie domową, sympatyczną atmosferę. Na zdjęciach widzimy pośrodku od góry do dołu: fragment salonu, salę posiedzeń, biuro tryptykowe; z lewej strony: bar amerykański, restaurację, jeden z pokojów do gry; z prawej strony: czytelnię, biuro turystyczne i inny fragment salonu.

SPORT W UBIEGŁYM MIESIĄCU

ZAWODY ZAGRANICZNE.

Od szeregu już lat wrzesień jest miesiącem, w którym barwy Italii najpiękniej rozbłyskują w sporcie samochodowym. We wrześniu bowiem rozkwitła swe podwoje wspaniały autodrom w Monza, stając się teatrem gigantycznych zapasów najsłynniejszych automobilistów i motocyklistów włoskich i zagranicznych.

W tym roku również stało się za dość tradycji. W dniu 15 września rozegrano zawody o Grand Prix autodromu Monza, które należały do najpiękniejszych imprez tegorocznego sezonu, zarówno ze względu na doborową konkurencję, jak i na osiągnięte doskonale rezultaty.

Zawody rozegrane zostały według odmiennej niż zwykle formuły, a mianowicie zamiast z jednego wyścigu długodystansowego składały się one z przedbiegów i finału, rozgrywanych na stosunkowo krótkim dystansie 99 klm. Przedbiegi dostępne były dla samochodów poszczególnych kategorii, finał zaś dla maszyn zakwalifikowanych z przedbiegów, bez względu na ich kategorię.

Wyniki przedbiegów wypadły następująco: w kategorii 1500 ccm. zwyciężył Arcangeli na sam. Talbot w czasie 33 m. 09 s., w kategorii 3000 ccm. — Brilli Peri na sam. Alfa Romeo w czasie 32 m. 09 s. i w kat. ponad 3000 ccm. — Momberger na sam. Mercedes Benz w czasie 34 m. 16 s. Do ostatecznej rozgrywki w finale stanęło dziewięć samochodów. Brilli Peri, który uzyskał najlepszy czas w przedbiegu, startował jako faworyt, jednakże defekt gumowy zniweczył zupełnie jego szanse. Zwycięstwo odniósł młody Achilles Varzi na samochodzie Alfa Romeo w czasie 31 m. 35 s. z szybkością średnią 188 klm./g. Drugie miejsce zajął Nuvolari na

sam. Talbot w czasie 33 m. 15 s. a trzecie miejsce Momberger na sam. Mercedes Benz w czasie 34 m. 17 s.

W tydzień później odbyły się w Monza doroczne zawody motocyklowe o Grand Prix Narodów, w których udział wzięło 40 jeźdźców włoskich i niemieckich. Włosi okazali się bezkonkurencyjni na swym torze, wygrywając łatwo we wszystkich kategoriach. Największą szybkość dnia osiągnął znowu Varzi na motocyklu Sunbeam 500 ccm., przebywając dystans 400 klm. w czasie 2 g. 54 m. 24 s. z szybkością średnią 138 klm./g. W kategorii 350 ccm. zwyciężył Moretti na motocyklu Bianchi, w kat. 250 ccm. — Truzzi na mot. Guzzi, w kat. 175 ccm. — Baschieri na mot. Benelli i w kat. 125 ccm. — Ländi na mot. M. M.

Trzecie, ze wszech miar imponujące zawody urządzili Włosi w dniu 29 września w Cremonie. Były to 200-milowe wyścigi szosowe, w których triumfował Brilli Peri na samochodzie Alfa Romeo w czasie 1 g. 47 m. 00,8 s., rozwijając niesłychaną szybkość przeciętną 184 klm./g. Drugie miejsce zajął Varzi na Alfa Romeo w czasie 1 g. 47 m. 02 s., a trzecie Maserati na samochodzie własnej konstrukcji w czasie 1 g. 48 m. 03,8 s.

Oprócz wyścigu 200-milowego odbył się tegoż dnia płaski bieg w linii prostej na dystansie 10 kilometrów. Najszybszym na tej przestrzeni okazał się Borzacchini na nowym sześciocylindrowym samochodzie Maserati, który osiągnął czas 2 m. 26,3 s. ze wspaniałą szybkością 246 klm./g. Wyniki te stanowią niewątpliwie

POŚWIĘCENIE NOWEJ SIEDZIBY AUTOMOBILKLUBU POLSKI

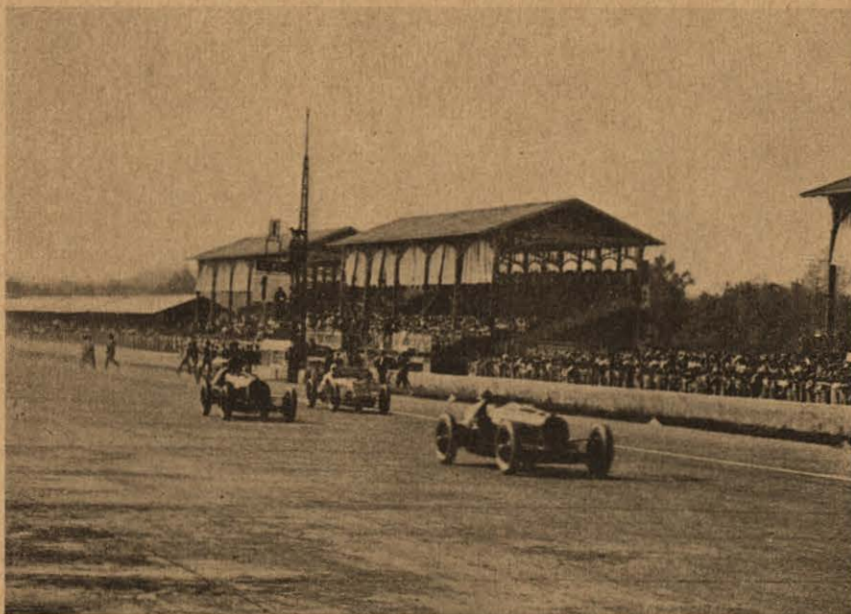


W dniu 19 września odbyła się uroczystość poświęcenia nowej siedziby Automobilklubu Polski. Na zdjęciu widzimy J.E. X. biskupa kieleckiego Augustyna Łosińskiego, który dokonał poświęcenia, w otoczeniu Prezesa A. P. p. Karola hr. Raczyńskiego, vice-prezesa p. Janusza Regulskiego, sekretarza generalnego p. mec. Franciszka Sznarbachowskiego i członków Klubu przybyłych na uroczystość.

najwyższe szybkości, jakie kiedykolwiek uzyskano na zwyczajnej szosie.

We Francji najgłośniejszym wydarzeniem ubiegłego miesiąca były zawody na znanym kamienistym obwodzie dróg w Pont-à-Marcq, zwanym „Circuit des Routes Pavées”. W dniu 14 września odbyły się tam trzygodzinne wyścigi motocyklowe, w których startowało 36 współzawodników. Zwyciężył belgijski jeździec Gregoire na motocyklu Sarolea 500 ccm., przebywając w wyznaczonym czasie dystans 286,5 klm. z szybkością średnią 95,5 klm./g. Następnego dnia rozegrany został wyścig samochodów, który trwał dwa razy dłużej, to znaczy sześć godzin. W ciągu tego czasu największy dystans przebył Zehender na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo, pokrywając 631 klm. z rekordową szybkością przeciętną 105 klm./g.

Po raz 25 z kolei odbyła się w dniu 29 września druga klasyczna impreza francuska, a mianowicie wyścigi na wzniesieniu Gaillon, leżącym na drodze z Paryża do Rouen. Rekord konkursu pobił motocyklista Eddoura na litrowej maszynie Koehler Escoffier, który przebył



Grand Prix autodromu Monza. Start jednego z przedbiegów.

wyznaczoną przestrzeń jednego kilometra ze startem z miejsca w czasie 27,6 s., rozwijając szybkość 130,5 klm./g. W klasie samochodów zwyciężył Giraud - Cabantous na nowym ośmiocylindrowym wozie Salmson w czasie 31,8 s., czyli z szybkością 113,2 klm./g.

Jakby na przekór tej całej pogoni za szybkością, urządzono w Paryżu, na pochylej ulicy Lepic w dzielnicy Montmartre, konkurs po-

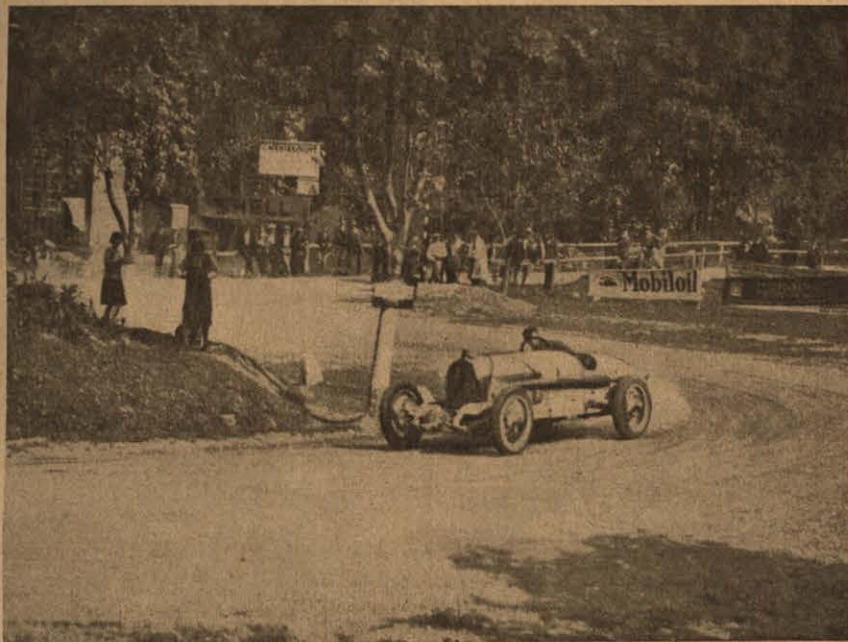
wolności w jeździe. Zwycięscą został Ferraut na samochodzie Graham Paige, który na przebyciu przestrzeni około 800 metrów zużył tylko aż 26 m. 43 s. Najpowolniejszy motocyklista, Sterny na maszynie San Sou Pap, jechał 14 m. 59 s.

W Belgii rozegrane zostały na szosie w Oostmalle doroczne zawody szybkości na przestrzeni jednego kilometra ze startem z rozbiegu. W klasie motocykli najlepszy rezultat osiągnął Milhoux na maszynie Gillet 500 ccm., rozwijając szybkość 185 klm./g. W klasie samochodów wykazane zostały wyniki dość przeciętne, gdyż zwycięzca, Rouleau na samochodzie Alfa Romeo, uzyskał szybkość tylko 157 klm./g.

Z klasycznych zawodów rozegranych w ubiegłym miesiącu wymienić jeszcze należy wyścigi na wzniesieniu Semmering, urządzone po raz 17 w dniu 15 września. W wyścigach tych triumfował „król wzniesień europejskich” Hans Stuck na samochodzie wyścigowym Austro Daimler, osiągając na 10-kilometrowej trasie rekordowy czas 6 m. 30,38 s. z szybkością średnią 92 klm./g. W klasie samochodów sportowych zwyciężył hr. Arco Zimberg na wozie Mercedes Benz w cza-



Wyścigi na „Routes Pavées”. Zwycięzca Zehender na samochodzie Alfa Romeo.



Hans Stuck na samochodzie Austro-Daimler bije rekord wzniesienia Semmering.

sie 7 m. 04,43 s., a w klasie motocykli Runtsch na maszynie Douglas 750 ccm. w rekordowym czasie 6 m. 32,85 s. Najbardziej dla nas interesującym jest jednakże wynik w klasie samochodów turystycznych, gdzie najlepszy czas wykazał kierowca polski, Ludomir hr. Cieński, członek Małopolskiego Klubu Automobilowego. Osiągnął on, na trzylitrowym samochodzie Austro Daimler, dobry czas 8 m. 01,94 s. z szybkością 75 klm./g.

Niez mordowany Hans Stuck w tygodniu po wyścigach na Semmeringu zwyciężył w zawodach na wzniesieniu Ecce Homo w Czechosłowacji, a w dniu 29 września wygrał wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg w Budapeszcie. W obu tych konkursach uzyskał Stuck na swym samochodzie Austro Daimler doskonale czasy, kompletując w ten sposób długą listę swych zwycięstw, odniesionych w tym roku we wszystkich niemal ważniejszych europejskich wyścigach górskich.

Z ciekawych wyczynów motocyklowych, uzyskanych we wrześniu, na pierwszy plan wysuwają się wspaniałe rekordy światowe szybkości, ustanowione przez znanego

niemieckiego jeźdźca Hennego na motocyklu B. M. W. 750 ccm. Na szosie koło Monachjum osiągnął Henne na przestrzeni jednego kilometra ze startem z rozbiegu szybkość 216 klm./g. i na przestrzeni jednej mili angielskiej ze startem z rozbiegu szybkość 218 klm./godz.

W Anglii, na znanej wysepce Man, rozegrane zostały zawody

motocyklowe Tourist Trophy dla amatorów. W kategorii juniorów (350 ccm.) zwyciężył Meageen na motocyklu Rex Acme z szybkością 105 klm./g., a w kategorii seniorów (500 ccm.) — Popps na motocyklu Grindlay Peerless z szybkością 106,5 klm./g.

Jak zatem widzimy, wrzesień był miesiącem bardzo ożywionym w sporcie motorowym. Niestety jesteśmy już na schyłku sezonu, czego najlepszym jest dowodem, że Międzynarodowa Komisja Sportowa zabrała się do ustalania kalendarza zawodów na rok przyszły. Narazie ustanowione zostały daty najglówniejszych imprez przyszłorocznych, które odbędą się w następujących terminach:

Grand Prix Indianapolis — 30 maja.

Grand Prix Belgji — 5 i 6 lipca.

Grand Prix Niemiec — 13 lipca.

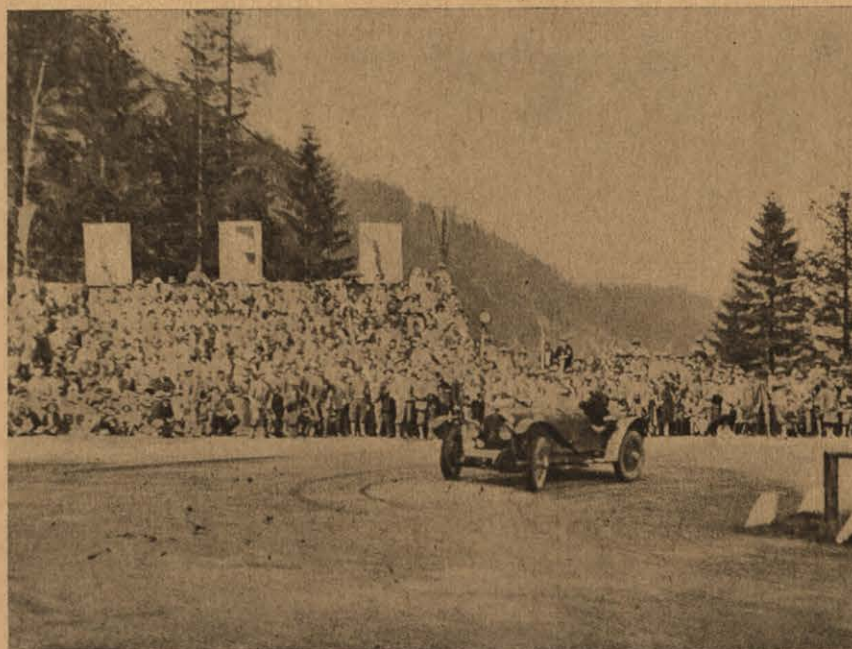
Grand Prix Europy — 20 lipca.

Grand Prix Hiszpanji — 27 lipca.

Grand Prix Wielkiej Brytanji — 23 sierpnia.

Grand Prix Italji — 7 września.

Grand Prix Francji — 8 czerwca lub 21 września.



Polski kierowca, Ludomir hr. Cieński na samochodzie Austro-Daimler, bierze zakręt na Semmeringu

KRONIKA TURYSTYCZNA

Działalność turystyczna Ameryki Południowej. Ciekawem jest, że w chwili obecnej 95% turystów północno-amerykańskich jedzie do Europy, a tylko 5% zwiedza Amerykę Południową, chociaż jest to kraj obfitujący w pierwszorządne osobliwości turystyczne, imponujące góry, dziewicze puszcze podzwrotnikowe, piękne ogromne miasta, oraz zabytki kultury przedhistorycznej plemion, które niegdyś zamieszkiwały Amerykę Południową. Na przeszkodzie w rozwoju turystyki międzynarodowej w Ameryce Południowej stał dotychczas niski poziom hotelarstwa i brak odpowiednich szos automobilowych. Przed rokiem zawiązała się Federacja Turystyczna Ameryki Południowej, do której przystąpiło 10 republik Południowej Ameryki, a to zarówno ich rządy, jak towarzystwa okrętowe, spółki kolejowe, hotele itp. Federacja nie zamierza poprzestawać na frazesach i zjazdach, ale przystępuje do realnej pracy przy pomocy ogromnych kapitałów. Najważniejszym celem jaki sobie Federacja wytknęła jest budowa szosy automobilowej dokoła Ameryki Południowej, która została już rozpoczęta, a której długość będzie wynosić 15.000 kilometrów. Przy szosie w ważniejszych miejscowościach będą zbudowane pierwszorzędne hotele z garażami automobilowymi. Po wykończeniu szosy i hoteli mają republiki południowo - amerykańskie nadzieję, że staną się terenem licznych wy-

ciezek nie tylko ze Stanów Zjednoczonych, ale nawet z Europy i w tym celu nawiązują już obecnie kontakt z organizacjami turystycznymi w Europie.

Udogodnienia graniczne dla automobilistów. Dość długą dyskusję na tego rocznym walnym zgromadzeniu Alliance Internationale de Tourisme wywołał wniosek Szwajcarii, Austrii i Holandji, aby wprowadzić ułatwienia graniczne dla automobilistów udających się tylko na krótki czas zagranicę przez wydawanie im na granicy t. zw. cartes provisoires, podobnie jak to ma miejsce w Szwajcarii, gdzie karty takie wydawane są osobom nie posiadającym tryptyków przez urzędy celne za opłatą 2 fr. z ważnością od 5 do 10 dni.

Zaznaczyła się pewna sprzeczność interesów między delegatami państwowych urzędów turystycznych, a delegatami niektórych klubów. Pierwsi twierdzili, że cartes provisoires są bardzo użyteczne zarówno z punktu widzenia wzrostu ruchu turystów zagranicznych w kraju, a co zatem idzie poprawy bilansu płatniczego, jak i z punktu widzenia wygody dla automobilisty, który bez długich ceremonii, jakich wymaga wyrobienie tryptyków i carnet de passage, może utrzymać na granicy przepustkę prowizoryczną. Natomiast delegaci angielscy i belgijscy wyrazili obawę, że cartes provisoires zmniejszą dochody klubom, jakie

ciągną obecnie z wydawania tryptyków. Dyrektor szwajcarskiego urzędu turystycznego odpowiedział na to, że dochody te prawdopodobnie się nie zmniejszą, zresztą kluby mogą łatwo znaleźć inne źródła dochodu, poza tem w danym wypadku interesy ekonomiczne państwa należy postawić wyżej, jak interesy klubów.

Uchwał nie powzięto w tej dziedzinie żadnych, uważając dyskusję tylko za informacyjną.

Wnioski Belgii, Anglii i Szwajcarii w sprawie *policii bezpieczeństwa na drogach* wywołały wielką dyskusję. Okazało się, że idzie tu nie tylko o policję bezpieczeństwa w ścisłym tego słowa znaczeniu, ale o pewnego rodzaju pogotowie techniczno-sanitarne, które może w razie wypadku na drogach nieść pomoc zarówno techniczną, jak i sanitarną. Dotychczas pogotowia takie utrzymują Touring Club Suisse i Allgemeiner Deutscher Automobilklub, jest ono jednakże bardzo kosztowne. To też w dyskusji delegaci mniejszych państw m. in. Węgier zaznaczyli, że Alliance Internationale de Tourisme nie może żądać, aby wszystkie kluby należące do niej posiadały tego rodzaju urządzenia.

Delegaci kilku państw m. in. Austrii wyrazili życzenie, aby wprowadzić *sygnal międzynarodowy dla auta*, które potrzebuje pomocy, gdyż obecnie zdarza się, że auto takie jest mijane przez szereg innych aut, których kierowcy nie słyszą, względnie nie rozumieją wezwań o pomoc.

Międzynarodowy ruch automobilowy. Na temże posiedzeniu Alliance Internationale de Tourisme uchwalono szereg ważnych i ciekawych wniosków odnoszących się do międzynarodowego ruchu automobilowego, a mianowicie:

1. Po dyskusji toczącej się na temat kto ma prolongować „Carnet de Passage” czy kraj z którego się przyjechało, czy kraj w którym się przebywa, uznano, że prolongatę powinien uskuteczniać ten kraj, który „Carnet de Passage” wystawił.

2. Przyjęto jednogłośnie wnioski Holandji, aby urzędy celne załatwiające sprawy tryptyków i „Carnet de Passage” były czynne dniem i nocą.

3. Natomiast odrzucono jednogłośnie wnioski Austrii, żeby tryptyki zastąpiono przez Carnet de Passage, wypowiadając się za utrzymaniem w tej dziedzinie status quo.

Marja Szachówna.



Otwarcie V Międzynarodowego Kongresu Organizacji Urzędowych Propagandy Turystycznej w dniu 14 września r. b., w Sali Rady Ministrów w Warszawie. Automobilklub Polski reprezentował p. mec. Franciszek Sznarbachowski (x). Uczestnicy Kongresu obecni byli tegoż dnia na przedstawieniu „Halki” w teatrze Wielkim, poczem byli podejmowani kolacją w salonach Automobilklubu Polski.

WARSZAWSKA FABRYKA KAROSERJI

WARSZAWA, ULICA DOBRA Nr. 69 TELEFONY 253-74 ; 206-99

K A R O S E R J E

indywidualne i seryjne, według własnych i dostarczonych rysunków

LAKIEROWANIE

s y s t e m e m n a t r y s k o w y m

przy fabryce:

Samochodowe Warsztaty Reperacyjne

remonty mechaniczne i karoseryjne samochodów

DO SPRZEDANIA: NOWE SAMOCHODY „MINERVA” TORPEDA SPORTOWE

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

(X) Wkroczenie General Motors na najpoważniejsze rynki Europy i polityka tego koncernu, mająca na celu zawiązanie przy pomocy montowni i fabryk lokalnych z wszystkimi terytoriami, które dotychczas należały bezapelacyjnie do Forda, skłania do coraz częstszego interesowania się planami tego ostatniego, którego chwilową nieobecność produkcyjną w sposób zaiste pomysłowy potrafiło wykorzystać General Motors. Interesuje nas najbliższa polityka Forda, jego możliwości i siły, z jakimi przystępuje do — zdaniem jego — zwycięskiej już dziś walki z General Motors. I dla Forda nie pozostało bowiem bez znaczenia zajęcie rynków przez General Motors. Z 31 milionów pojazdów mechanicznych, kursujących na świecie, 80% przypada przecież na U. S. A. reszta — na resztę świata. Zdaje się, że przedewszystkiem walka rozegra się o tę resztę. Ten bowiem stosunek, anormalny nieco, a usprawiedliwiony specyficznymi warunkami społecznymi i wysokimi zarobkami w U. S. A., usprawiedliwiony i samą polityką Forda, zwiększającego wedle swej woli liczbę swych odbiorców — stosunek ten, jak

sobie z tego dokładnie Ford zdaje sprawę, ulegnie — bo ulec musi — zmianie w najbliższej już przyszłości. Rynek wewnętrzny U. S. A. jest nasycony. Rozwinięty w dużym stopniu handel samochodem używanym nie wpłynie na zwiększenie produkcji wewnątrzrynkowej. Walka musi przenieść się poza Amerykę.

Utracone przez Forda w roku 1924 rynki zbytu, na które wdarła się jego konkurencja, stanowią dziś przedmiot bardzo szybkiego ich odzyskiwania, tem łatwiejszego, iż opartego o rzetelnie przemyślany dobry produkt, charakteryzowany bez zastrzeżeń, jako amerykański. Ford nie obawia się tej konkurencji, która przyszła do głosu w czasie przebudowy jego potężnych zakładów. Ford obawia się raczej tych, którzy przychodzą dziś z wozami, w cenie i typie przypominającymi dawnego Forda...

Ford zwrócił baczność uwagę na Europę. Założone przed niedawnym czasem Ford-Motor Co., Ltd., London, posiadające kapitał zakładowy w wysokości 7 milionów funtów, ma na celu ochronę interesów Forda nie tylko na terytorjum Wielkiej Brytanji, lecz w Europie za wy-

jątkiem Rosji, z którą — jak o tem donosiłem w poprzednim numerze Auta — zawarł Ford oddzielną zupełnie umowę. W celu spopularyzowania swych idei motoryzacji, wypuściło angielskie towarzystwo Forda 40% akcji na rynek, a z towarzyszącego emisji prospektu wynika, że nowe towarzystwo uruchamia zakłady montażowe w dziewięciu krajach Europy. Poza tem czynne będą fabryki około Manchester'u (Trafford-Park) i Cork (Irlandja). Przed niedawnym czasem, o czym też już donosiłem, zakończono pertraktacje z Konstantynopolem. W ten sposób całokształt czynności Forda w Europie przedstawia się w ten sposób, że opracowane są przez niego następujące ogniska: Niemcy-Berlin, Anglja-Manchester i Dagenham, Irlandja-Cork, Francja-Paryż, Belgja - Antwerpja, Danja - Kopenhaga, Hiszpanja - Barcelona, Włochy - Triest. Szwecja - Sztokholm, Finlandja - Helsingfors, Holandja - Rotterdam i Turcja-Konstantynopol. W tych w punktach produkcja Forda ześrodkuje w swych rękach samochody osobowe i ciężarowe Ford oraz samochody Lincoln, samochody użytkowe Forda i traktory Forda. Ześrodkuje

zarówno produkcję, jak montaż, podział produkcji i sprzedaż, a to zarówno w Anglii, jak i na kontynencie (za wyjątkiem Rosji), w Egipcie, w niektórych połaciach Afryki, w Palestynie, Syrii, Arabji (za wyjątkiem Adenu), w Iraku, Persji i Afganistanie. Rynki wymienione będą obsługiwane w następujący sposób:

- z Berlina—Niemcy, Austria i Szwajcaria;
- z Paryża—Francja i jej kolonie w północnej Afryce oraz Marokko;
- z Antwerpji—Belgia i Luksemburg;
- ze Sztokholmu—Szwecja;
- z Barcelony—Hiszpanja i Portugalja;
- z Helsingforsu—Finlandja;
- z Kopenhagi—Polska, Danja, Norwegja, Rumunja, Estonja, Lotwa;
- z Rotterdamu—Holandia;

z Triestu—Włochy, Bułgarja, Węgry, Albanja, Czechosłowacja i Jugosławja;

z Konstantynopola—Turcja, Grecja, Palestyna, Syryja, Arabja, Irak, Persja, Afganistan i Afryka południowa.

Z tego widać już dobrze obmyślaną sieć organizacyjną, opartą na długoletnim doświadczeniu Forda i na tak ważną rolę odgrywających kosztach transportu — zagadnieniu wprost podstawowym. Ponadto wymienione punkty robią wrażenie dobrze pomyślanych punktów oporu i wypadów Forda, wraz z londyńską centralą, której pozostawiono brytyjskie kolonie. Każda jednak z fabryk europejskich stanowić będzie jednostkę zupełnie samodzielną i związaną jedynie węzłami organizacyjnymi z Londynem.

W chwili obecnej Ford nie powziął

jeszcze decyzji przekazania któremukolwiek ze swych europejskich oddziałów produkcji w jej całokształcie, dążeniem bowiem jego jest korzystanie w 100% z miejscowych materiałów i robotnika. Założeniem jego jest taka produkcja, jaką General Motors prowadzi obecnie w Rüsselsheim. Inaczej mówiąc — zakładanie małych Detroit w poszczególnych krajach. W każdym bądź razie Ford pożegnał się całkowicie ze swoją taktyką sprzedaży z przed roku 1919-go, kiedy to autoryzowane składy samochodów i części Forda mogły zajmować się wyłącznie sprzedażą tylko tych samochodów i części. Jedynie każde państwo posiadać będzie składnika głównego, niejako jeneralnego zastępcę. Warunki sprzedaży pozostają niezmienione.

**WSZYSTKIE SZKOŁY SAMOCHODOWE
UCZĄ WEDŁUG PODRĘCZNIKÓW**

A. TUSZYŃSKIEGO

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

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.



NAJWIĘKSZA NIEMIECKA FABRYKA PRZYCZEPEK CIĘŻAROWYCH

do użycia z maszynami pociagowymi: parowymi, traktorami, samochodowymi etc.

poszukuje dobrze wprowadzonego

PRZEDSTAWICIELA

JENERALNEGO NA POLSKĘ

wzgl. firmy gotowej objąć przedstawicielstwo.

Szczegółowe oferty pod „J. F. 634“ do

„INWALIDENDANK“ ANNONCEN-EXPEDITION, BERLIN W 9.

CIĘŻAROWE SAMOCHODY i AUTOBUSY

WYROBU

GENERAL MOTORS CORPORATION

MARKI G. M. C. (czytaj Dzems)

najzupełniej skaroserowane, praktyczne, niebywale wytrzymałe. Mniejsze typy na silniku „PONTIAC“, większe na silniku „BUICK“, posiada stale na składzie i oddaje na dogodnych warunkach firma

INŻ. GOSTYŃSKI i S-KA

WARSZAWA, WIERZBOWA Nr. 3

Upoważnione zastępstwo wyrobów General Motors Corporation na

Centralne Województwa: Warszawskie, Kieleckie, Lubelskie.

KAROSERJE

CIĘŻAROWE, FURGONY REKLAMOWE

AUTOBUSY

F. BERCHOLC

WYKONYWA

WARSZAWA

Wspólna 46. Tel. 211-13.

Czerniakowska 166. Tel. 536-68.

Na podwoziach
do wszystkich typów
samochodów

(X) W połowie sierpnia wypuszczono na oficjalnej giełdzie berlińskiej za 6 milionów niemieckich marek akcji Ford Motor Company A. G. Berlin, a to na mocy podpisanego przez Bank Rzeszy prospektu. Poprzednio mówiło się o wypuszczeniu jedynie 4,8 miliona nowych akcji, w międzyczasie jednak niemieckie przemysłowe przedsiębiorstwa w porozumieniu z jednym z niemieckich potentatów finansowych, I. G. Farbenindustrie, A. G., zakupiło akcji na 15 milionów marek. Kombinacje finansowe doprowadziły do wypuszczenia na rynek powyższej sześciomilijonowej sumy akcji oraz do zawązania w Niemczech nowego przedsiębiorstwa, nazwanego American I. G. Chemical Corporation, przy czym do tady nadzorczej tego przedsiębiorstwa wszedł Edsel Ford.

(X) Pomimo sprzecznych pogłosek, jakie do niedawna obiegały o rzekomym nabyciu przez General Motors zakładów Citroëna i pomimo późniejszych, demontujących tę wiadomość, pogłosek, stwierdzić należy, iż ostatnio wpływy General Motors w zakładach Citroëna znacznie wzrosły. W ten sposób koncern ten położył rękę na trzech najpoważniejszych bodaj zakładach w Europie: Opel, Fiat i Citroën.

(X) Jak donosi prasa niemiecka, krążą pogłoski o porozumieniu się Forda z niemiecką fabryką NAG. Ta sama jednak prasa podaje, iż wiadomość tę uważać należy jedynie za znakomity trick reklamowy, którego początkiem była powyżej omówiona kombinacja Forda z I. G. Farbenindustrie.

(X) Angielska fabryka samochodów Singer osiągnęła w roku operacyjnym 1928/1929 zysk w wysokości 173.922 funty. Dywidenda wynosiła 12,5%.

(X) Według danych statystycznych amerykańskiego departamentu handlu, wyprodukowano w U. S. A. w lipcu r. b. 426.160 samochodów osobowych oraz

73.120 samochodów ciężarowych. Rekordowym pod względem produkcji samochodów ciężarowych był w tym roku miesiąc czerwiec, kiedy wyprodukowano 91.290 samochodów ciężarowych.

(X) Dane amerykańskie dla włoskiej produkcji podają następujące cyfry: w roku 1927 wyprodukowały Włochy 54.559 samochodów, w roku 1928 — 55.010 samochodów. 85% produkcji przypada na zakłady Fiat, 75% samochodów przypada na samochody czterocylindrowe, 24% na sześciocylindrowe i 1% na ośmiocylindrowe. W cyfrach wyprodukowały: samochodów osobowych Fiat — 35.000, Lancia 2.400, Citroën 2.000, Bianchi 900, OM 450, Alfa-Romeo 300, Isotta-Fraschini 260, Ansaldo 200, Itala 150, Ceirano 100. Samochodów ciężarowych: Fiat 11.500, Ita-

la 500, Lancia 100. Autobusów Fiat 700, Lancia 500.

(X) Pomiędzy zakładami, które w tej chwili zajmują się w Rosji produkcją samochodów, znajdują się i zakłady AMO, które w ostatnich dniach zawarły umowę w sprawie pomocy technicznej z grupą amerykańskich inżynierów z inżynierem Brandtem na czele. Produkcja ma być oparta na najnowszych zdobyciach amerykańskiej techniki produkcyjnej. Maszyny będą zamówione w Ameryce na podstawie projektów owej grupy inżynierów. Fabryka ma produkować od 25—100 tysięcy samochodów. Produkcja podzielona będzie w ten sposób, iż 6% przypadnie na autobusy, 20% na samochody osobowe, pozostałość na samochody ciężarowe.

Wykaz pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych w Warszawie do dn. 1. X. 1929 r.

	OSOBOWE		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle	Razem
	do użytku własn.	dorożki					
Razem do dn. 1. I. 1929 r.	2700	2655	54	1083	85	569	7146
W styczniu	43	87	8	17	1	4	160
„ lutym	19	55	1	16	2	3	96
„ marcu	34	70	1	28	—	15	148
„ kwietniu	69	53	6	38	1	32	199
„ maju	136	39	7	30	4	42	258
„ czerwcu	106	30	8	28	6	59	237
„ lipcu	77	39	7	35	—	62	220
„ sierpniu	76	34	5	36	1	27	179
we wrześniu	76	37	3	33	2	13	164
Razem do dn. 1. X. 1929 r.	3336	3099	100	1344	102	826	8807
Przerejestrowano na wojew.	106	59	25	75	—	49	314
Pozostało na dzień 1. X. 1929 roku	3230	3040	75	1269	102	777	8493



Pierwsza w Warszawie stacja obsługi samochodów wybudowana została przy ulicy Żelaznej przez firmę Standard-Nobel.

OTWARCIE PIERWSZEJ STACJI OBSŁUGI SAMOCHODÓW W WARSZAWIE

W niedzielę, dn. 22 b. m. odbyło się poświęcenie i oficjalne otwarcie pierwszej w stolicy stacji obsługi samochodów, wybudowanej przez firmę Standard-Nobel w Polsce Sp. Akc., na terenie własnej posesji, przy zbiegu ulic Żelaznej i Prostej.

Uroczystość ta odbyła się przy udziale przedstawicieli rządu, prasy i świata automobilowego.

Podając do wiadomości ogółu fakt powstania w stolicy niezwykle pożytecznej, a nawet nieodzownej dla rozwoju automobilizmu placówki, musimy jedynie wyrazić żal, że wspomniana wyżej stacja obsługi samochodów urządzona została nie bezpośrednio w centrum miasta, lecz na uboczu, nastąpiło to jednak wobec niemożności uzyskania przez firmę Standard-Nobel bardziej odpowiedniego miejsca.

W związku z faktem otwarcia stacji obsługi samochodów, wypada tu zaznaczyć, że firma Standard-Nobel w dalszym ciągu zajmuje czołowe miejsce w dziedzinie budowy stacji benzynowych i olejowych dla potrzeb ruchu automobilowego.

Stacje benzynowe zagranicą zaczęto już budować przed wojną, u nas niestety rozwój stacji benzynowych kształtował się zupełnie inaczej, na co składały się nasze niekorzystne warunki ekonomiczno-gospodarcze, zły stan dróg, a tem samem minimalna ilość samochodów.

Pierwsze kroki w kierunku instalacji stacji benzynowych i rozwoju ich zrobione były przez firmę Standard-Nobel, która w styczniu 1925 r. wybudowała

pierwszą taką stacją w Polsce w mieście Bydgoszczy, a w maju 1925 r. pierwszą stacją w Warszawie.

Praca przy rozbudowie stacji benzynowych posuwała się z roku na rok bardzo intensywnie i obecnie firma ta posiada na terenie Rzeczypospolitej zgorą 460 stacji benzynowych, mając szeroko zakreślony plan dalszej rozbudowy. Firma Standard-Nobel nie ograniczyła jednak programu swego do budowy samych stacji benzynowych, lecz idąc stale za postępem czasu i czyniąc zadość wymaganiom stale wzrastającego ruchu automobilowego, przystąpiła w roku bieżącym do budowy stacji obsługi samochodów, t. zw. „service station”, wzorując się w tym względzie na nowoczesnych urządzeniach w innych wielkich śródmiastach Europy i Ameryki.

W czerwcu r. b. powstały takie stacje w Poznaniu przy ul. Bukowskiej róg Gajowej, przy moście Św. Rocha i przy ul. Wrześniowej, w lipcu r. b. — w Bydgoszczy przy ul. Gdańskiej, obecnie zaś w Warszawie.

Szczupłe ramy niniejszego sprawozdania nie pozwalają na bardzo szczegółowy opis urządzeń stacji obsługującej samochody. Ograniczamy się więc do zaznaczenia, że o ile zwykła stacja benzynowa ma za zadanie zaopatrzenie samochodu w materiały pędne i oleje smarowe, to na stacji obsługującej świadczenia udzielane samochodom posiadają skalę znacznie szerszą.

Dzięki specjalnym urządzeniom technicznym stacji obsługującej, jak dźwigi

pneumatyczne i inne specjalne aparaty, każdy automobilista ma tu możliwość dokładnego opatrzenia swego wozu, a więc — wytowotowania maźnic, przepłókania skrzynki biegów i karteru motoru, napełnienia ich nowym zapasem smarów i olejów, oczyszczenia i naoliwienia resorów wozu. Wszystkie te świadczenia dokonywane są bezpłatnie, jedynie za pobraniem wartości zużytych produktów. Nadto samochody korzystające z usług stacji otrzymują bezpłatnie wodę do akumulatorów, wodę do chłodnic i powietrze do opon.

Inicjatywę firmy Standard-Nobel w kierunku budowania w Polsce tego rodzaju urządzeń należy powitać z całym uznaniem. Urządzenia te, jako zapewniające posiadaczom samochodów tanią i racjonalną konserwację, przy powszechnie znanej sprężystej obsłudze personelu Standard-Nobel i przy wysokiej jakości produktów tej firmy, niewątpliwie przyczynią się będą do dalszego rozwoju ruchu automobilowego w Polsce, a tem samem i do rozkwitu gospodarczego kraju.

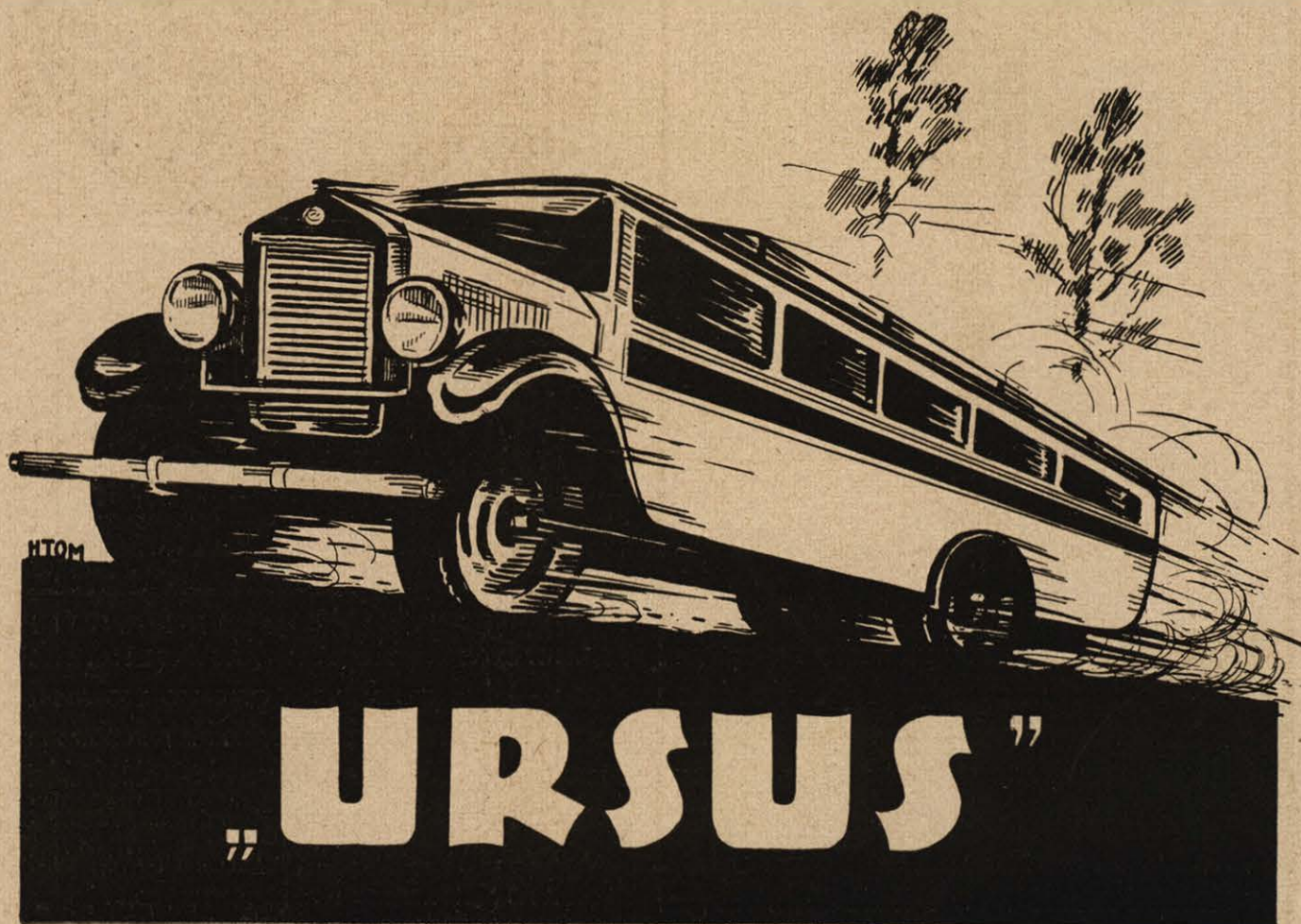
Na zakończenie chcemy jeszcze podać do wiadomości pp. automobilistów, że firma Standard-Nobel pierwsza zaprowadziła w Polsce system czekowy na pobieranie, z rozrzuconych po całej Polsce jej stacji benzynowo-olejowych, benzyny i olejów automobilowych.

Turysta udający się w dalszą drogę ma możliwość zakupu w firmie Standard-Nobel książeczki czeków i na te książeczki czekowe otrzymuje na trasie swej podróży potrzebną mu benzynę i oleje.

CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU

JEDYNE NA NASZE DROGI, NIEZRÓWNANE

CIEŻARÓWKI I AUTOBUSY



CENTRALA: „URSUS“, WARSZAWA, SKIERNIEWICKA 27/29

PRZEDSTAWICIELE NA WOJEWÓDZTWA:

BIĄŁOSTOCKIE: W. Kariakin, Białystok,
Kilińskiego 17

KRAKOWSKIE: F. Nowotny, Kraków, Ja-
błonowskich 4

LUBELSKIE: Biuro Tech. „Lech“, Lublin,
Bernadyńska 9

LWOWSKIE: Inż. B. i K. Neymanowie,
Lwów, Chorążczyzny 6

ŁÓDZKIE: H. Buczyński, Łódź, Piotrkow-
ska 112

POMORSKIE: K. S. „Auto“, Bydgoszcz,
Gdańska 19

POZNAŃSKIE: Zakłady Mechaniczne
„Ursus“, Oddział w Poznaniu, ulica
27 grudnia 16

ŚLĄSKIE: Dr. L. Korczyński, Katowice,
Gen. Zajęczka 4

WIŁEŃSKIE: Inż. L. Janowicz, Wilno, Po-
narska 55

BENZOL

DO NAPĘDU MOTORÓW



FABRYKA
CHEMICZNA

GAZOWNI MIEJSKIEJ
W WARSZAWIE

Dworska 25. Telefony: 79, 80 i 4-78.



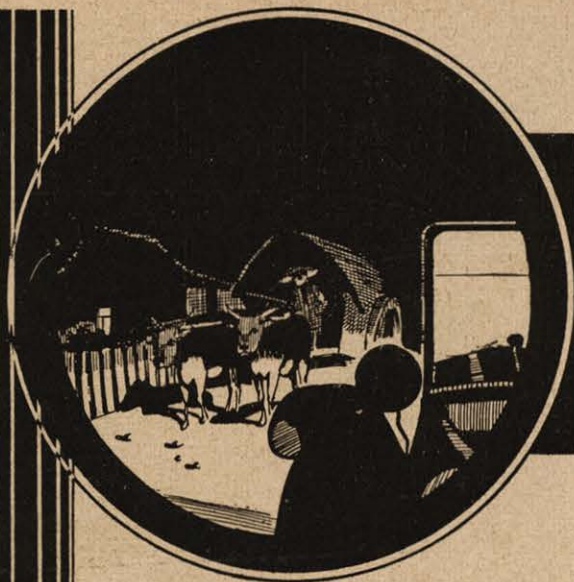
Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10.
Tel. 193-59

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

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA



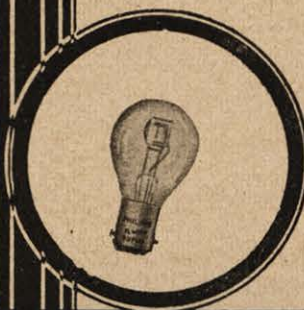
Noc ciemna...

Nie lekceważ niebezpieczeństwa
i zaopatrz latarnie swego auta
w żarówki

DUPLO PHILIPSA

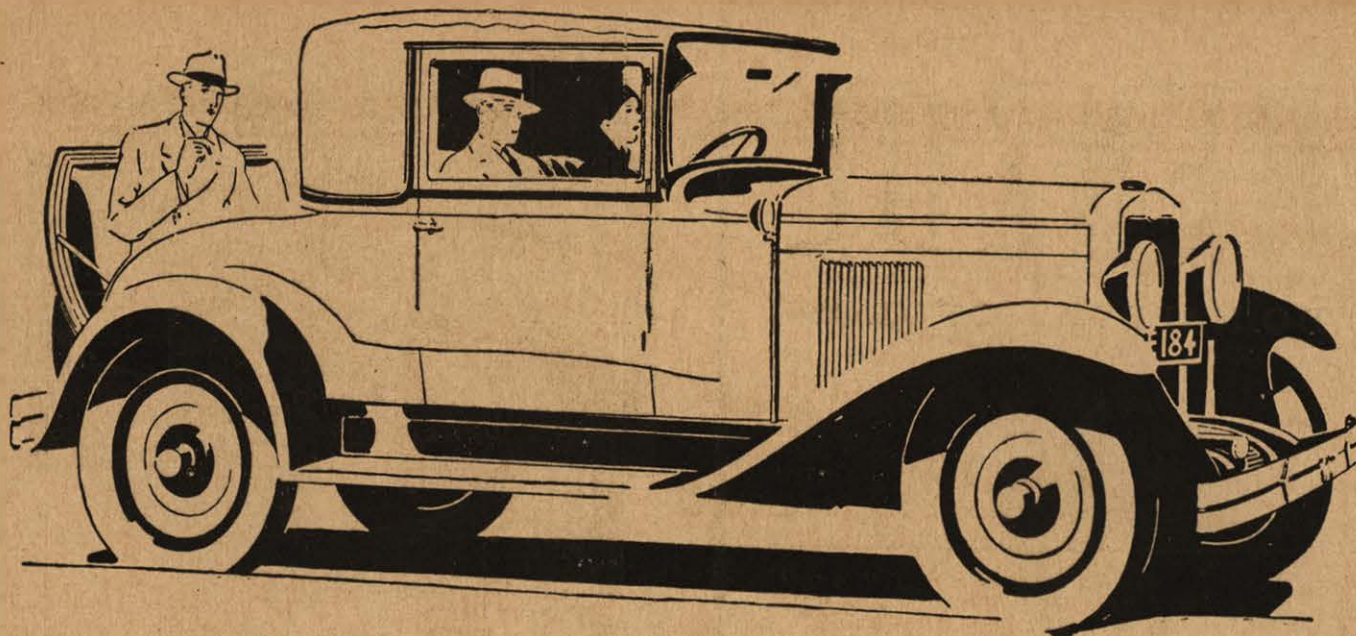
N i e z a w o d n e !
Przechodnia nie oślepią!
Nie nużą oczu kierowcy!

Kup za dnia, zanim zapadnie dżdży-
sta, ciemna, pełna niebezpieczeństw
noc jesienna.



Kupisz w każdym
składzie samocho-
dowym, czy elektro-
technicznym.

PHILIPS



Wytworny wygląd, najbardziej
współczesne ulepszenia techniczne —
przykuwają uwagę każdego

Siła, szybkość, łatwość kierowania, komfort oraz wytworny wygląd — oto charakterystyczne cechy, którymi wyróżnia się 6-cio cylindrowy Chevrolet od innych samochodów swej klasy. Dzięki silnikowi, którego moc powiększono o 32,6% oraz szeregowi technicznych innowacji, samochód ten zdobył od pierwszej chwili olbrzymią popularność zwiększającą się w Polsce z każdym dniem. Koszty utrzymania jego są niezmiernie umiarkowane, zaś stacje obsługi General Motors, rozrzucone po całym kraju, zapewniają w każdej chwili fachową opiekę oraz kontrolę należytej wydajności samochodu. Wobec niebywale nis-

kiej ceny i ułatwionych warunków płatności, o których poinformuje najbliższe zastępstwo samochodów Chevrolet, nabycie tego wozu dostępne jest dla najszerszego ogółu. Wyrób General Motors.

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

Ceny:

Phaeton . . .	zł. 10.650	Sedan . . .	zł. 13.650
Phaeton-obicia		Coupé . . .	zł. 14.500
skórzane . . .	zł. 10.950	Sport Cabriolet	zł. 15.450
Roadster . . .	zł. 11.950	Landau Sedan	zł. 16.500

loco Fabryka Warszawa.

Chevrolet, jak zresztą każdy inny samochód wyrobu General Motors, jest do nabycia na ułatwionych warunkach płatności według systemu G M A C

CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

- UPOWAŻNIONE ZASTĘPSTWA -
NA CAŁYM OBSZARZE POLSKI
I W WOLNYM MIEŚCIE GDAŃSKU



Zł. 26.300

Ceny Buicków niższe — Karoserja naj-
lepszego wyrobu krajowego, z roczną gwarancją —
Limuzyna 5-cio osobowa kosztuje tylko Zł. 26.300

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA



HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI

ZYGMUNT JAROCKI i S-ka

WARSZAWA
SENATORSKA Nr 11. --- TEL. 98-94124438.

Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET” SP. Z O.O.

ZYGMUNT POPŁAWSKI

UL. HOŻA Nr 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

TUDOR
VARTA



„TUDOR”

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

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

(Gmach Hotelu „Polonia”)

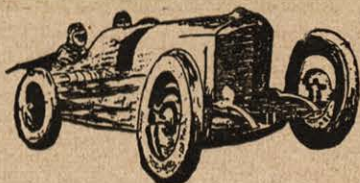
OKULARY SAMOCHODOWE

HURTOWO

DETALICZNIE

Laboratorium B-ci **HEPNER**

WARSZAWA, UL. ELEKTORALNA Nr. 18 TELEFON 405-14



KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH
Y. M. C. A.

WARSZAWA.

MIODOWA 10.

TELEFON 305-57.

Komplety zawodowe i dżentelmeńskie.

NAJPOPULARNIEJSZA NA ŚWIECIE MASZYNA DO PISANIA

MAŁY REMINGTON

SZYBKO,
SPRAWNIE
I CZYTELNE
ZŁĄTWIA
WSZELKĄ KO-
RESPONDEN-
CJĘ.



JEDNOCZEŚ-
NIE Z ORYGI-
NAŁEM WYPI-
SUJE JEDNĄ
LUB KILKA
WYRĄŻNYCH
KOPJI.

WARSZAWA, TOW. BLOCK-BRUN, SP. AKC. HOTEL BRISTOL
ODDZIAŁY: KATOWICE, KRAKÓW, LWÓW, ŁÓDŹ, POZNAŃ, WILNO, GDAŃSK

Na skutek rozporządzenia Władz, ogłoszonego w Dzien-
niku Ustaw z dnia 31 lipca 1929 roku, każdy autobus prócz
Innych środków ochronnych, winien posiadać gaśnicę
samochodową.

**CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY
OD POŻARU**

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC

„KNOCK OUT“ TYP DUŻY
do autobusów i samo-
chodów ciężarowych

„KNOCK OUT“ TYP BABY
do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13 TEL. 322-85

SAMOCHODOWE



TUNGSRAM

WAŻNY KOMUNIKAT.

NOWY 40/50 HP.

ROLLS-ROYCE

„Phantom II”

Rolls-Royce Ltd zawiadamia uprzejmie, że po długotrwałych próbach może obecnie zademonstrować nowe podwozie Rolls-Royce 40/50 HP., jak również przyjmuje zamówienia na takowe.

Pochodzenie tego typu stanowi słynny „Silver Ghost” i w r. 1925 przedstawiony „Phantom”, nowe zaś podwozie będzie znane pod nazwą „Phantom II”.

Podobnie jak „Phantom”, podwozie to zaopatrzone jest w silnik sześciocylindrowy, o wymiarach: średnica 4 $\frac{1}{2}$ ”, skok 5 $\frac{1}{2}$ ”, przy pojemności 7668 centymetrów kubicznych.

Poniżej podajemy tablicę porównawczą podwozi „Phantom” i „Phantom II”.

	Nowe podwozie 40/50 H. P. „Phantom II”	Podwozie 40/50 H. „Phantom”
Cena podwozia loko fabryka	Podwozie krótkie f. szt. 1850 Podwozie długie f. szt. 1900	Podwozie krótkie f. szt. 1850 Podwozie długie f. szt. 1900
Silnik i skrzynka biegów	Jednostkowo budowane Tylne — Pół-eliptyczne, Przednie — pół-eliptyczne (oliwienie między piórami pod ciśnieniem)	Oddzielnie Tylne — cantilever Przednie — pół-eliptyczne
Resory	Centralne	Pistoletowe, do każdej części oddzielnie
Smarowanie podwozia	Bezpośredni	Za pomocą łańcucha przez skrzynkę biegów
Rozrusznik elektryczny	Na specjalnej, oddzielnej ramie nakładanej na ramę podwozia, co wyklucza skrzywienia i dys- lokację karoserji	Bezpośrednio na ramie podwozia
Montowanie karoserji	Specjalnej konstrukcji, pozwalającej na redukcję wysokości podwozia	Tryby spiralne
Oś tylna	Na desce armaturowej Exhaustor z pompą próżniową poruszaną od silnika	Na rezerwoarze Exhaustor
Zegar benzynowy	Ogrzewany wodą	Ogrzewany spalinami
Podawanie benzyny	Akumulator. Magneto ulepszonej konstrukcji z szerszą skalą synchronizacji	Akumulator i magneto
System indukcji		Automatyczna i stała synchronizacja przyspieszenia i opóźnienia.
Zapłon		

Jako skutek zastosowania powyższych udoskonaleń, jesteśmy w możności dostarczać podwozia o zredukowanej wysokości i niższym punkcie ciężkości, efektywniejszym wyglądzie, większym komfortie resowania przy wszelkich szybkościach, z powiększoną łatwością w prowadzeniu, mniejszą wagą, powiększoną akceleracją i maksymalną szybkością, oszczędnością czasu i pracy przy smarowaniu, pozatym z powiększoną precyzyjnością w wykonaniu całego podwozia.

Nowe podwozie utrzyma te wszystkie cechy charakterystyczne, które zdobyły dla samochodów Rolls-Royce, ogólnie uznany tytuł „Najlepszego Samochodu Świata”.

„Phantom II” nie jest przeznaczony do konkutowania z samochodami wyścigowymi lub ultra-sportowymi, tem niemniej jednak „Phantom II” nie tylko utrzyma, lecz i przewyższy tę opinię, jaką zdobył sobie pomiędzy posiadaczami „Phantom” jako najszybszy z prawdziwie turystycznych wozów na świecie.

Obstalunki na podwozia „Phantom II” będą wykonane ściśle według kolejności zgłoszeń, o której decydować będzie data nadania telegramu, lub data otrzymania listu zamówieniowego.

ROLLS-ROYCE Ltd.

14 — 15 CONDUIT STREET, L O N D O N, W.

Jenerálny przedstawiciel na Polskę:

HORATIO W. COOK, p. a. P. BITSCHAN

Warszawa, Kredytowa 18, Tel. 617, 613.

Drugi milion wozów Ford Model A

*W dn. 24-go lipca r. b. produkcja wozów
Ford Model A osiągnęła cyfrę 2.000.000*

W dn. 4-go lutego r. b. obwieściliśmy, że produkcja Nowego Forda osiągnęła cyfrę 1.000.000 wozów, obecnie zaś — po upływie trochę więcej niż 5 miesięcy, jesteśmy w stanie opublikować doniosłą wiadomość o wykonaniu przez nas w dn. 24-go lipca r. b. o godz. 5-ej pp. *dwumiljonowego* wozu.

Pierwszy milion wyprodukowaliśmy w ciągu 15-tu miesięcy, a ponieważ metody naszej produkcji osiągnęły na początku roku bieżącego niepospolitą doskonałość, wyprodukowaliśmy drugi milion w ciągu tylko 5 miesięcy i 20 dni. Rozmiary tej produkcji, jedynej w swoim rodzaju w historii przemysłu samochodowego, zwróciły na siebie uwagę całego świata.

Rezultat ten świadczy o niezwykle szybkim tempie i skuteczności organizacji Ford Motor Company, obejmującej cały świat i oznacza również rozpoczęcie nowego okresu wzmożonej działalności, nie notowanej dotychczas w historii rozwoju Ford Motor Company. Nigdy bowiem przedtem nie było takiego popytu na produkty Forda, jak obecnie; również nigdy jeszcze usiłowania nasze w kierunku zaspokojenia popytu nie były tak wielkie, jak obecnie.

Jest to dalszy dowód uznania przez cały świat doskonałości Nowego Forda od czasu jego pierwszego pojawienia się na rynku. Nowy Ford był dobrym wozem, kiedy poraz pierwszy ujrzał świat, a obecnie zaś jest on jeszcze lepszy. Udoskonalenia wszelkiego rodzaju są w nim wciąż stosowane. Nowe pomysły i metody produkcji są ciągle wynajdywane, zaraz po wypróbowaniu ich skuteczności przyjmowane

i natychmiast znajdują zastosowanie przy jego budowie. Niema zatem przetrzymywania jakichś ulepszeń dla tak zwanych "rocznych modeli". Rezultat podobnego postępowania jest taki, że Nowy Ford jest zawsze "nowy" i niezależnie od tego, czy kupujecie Forda w styczniu, w maju albo we wrześniu, możecie zawsze być pewni, iż w wozie Waszym znajdziecie najnowsze ulepszenia.

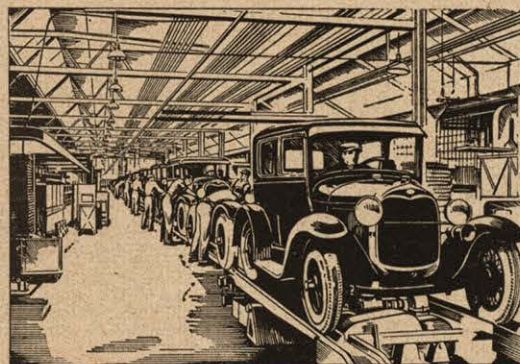
Uznanie całego świata dla Nowego Forda jest w zupełności usprawiedliwione. Mówi o tem duża ilość zaświadczeń, otrzymywanych ze wszystkich stron świata, sławiących jego wyczyny bądźto w życiu codziennem lub też na niwie czysto sportowej.

9.100 samochodów dziennie

Pewnego dnia w maju r. b. wyprodukowano 9.100 wozów, co odpowiada jednemu wozowi na każda 9 $\frac{1}{2}$ sekundy. Maj był rekordowym miesiącem produkcji, bowiem w ciągu tego miesiąca wykonano 200.903 wozów.

Ogólna cyfra produkcji Nowych Fordów w ciągu pierwszych sześciu miesięcy r. b. wynosiła 1.065.630 wozów.

Siła, odporność, wytrzymałość oraz ekonomja Nowego Forda zostały wypróbowane we wszystkich częściach świata. W tegorocznym Biegu Alpejskim, który odbył się na trasie, wynoszącej 2,700 km i dochodzącej miejscami do 2,700 metrów wysokości, brało udział 80 konkurentów, w tym 8 seryjnych Fordów. Rajd ten należał do najbardziej trudnych konkursów samochodowych, ponieważ musi być przejechany w ciągu 5 dni. Tylko 53 wozy skończyły bieg w przepisany czas, a pośród nich 5 Nowych Fordów, które otrzymały za ten niepospolity wyczyn sportowy Złote Kubki Alpejskie, pierwsze nagrody w swej kategorii.

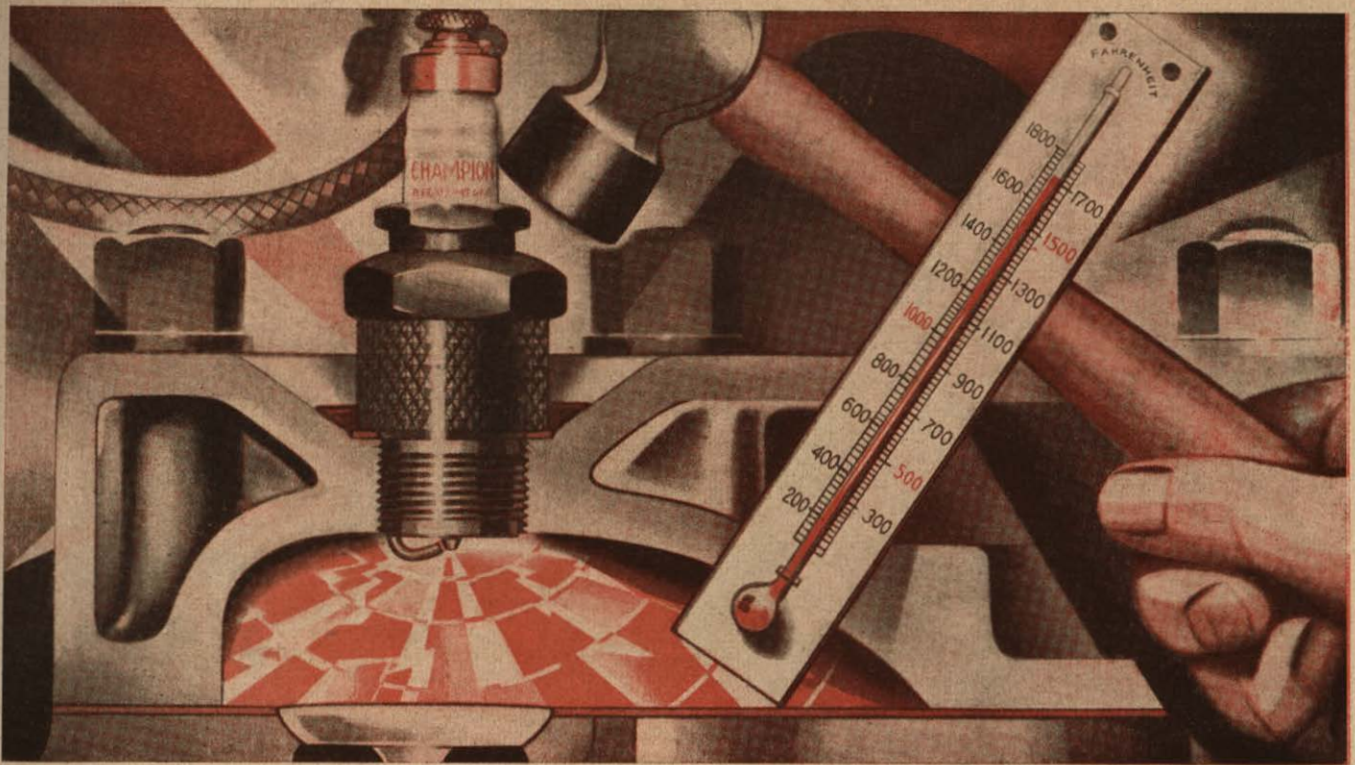


Powyższa wiadomość, jak również cały szereg innych, potwierdza wyższość Nowego Forda, oraz świadczy o urzeczywistnieniu wszelkich w nim pokładanych, od pierwszej chwili, nadziei. Nie bez powodu, bowiem, możliwem było wykonanie w ciągu 5 miesięcy i 20 dni miliona Nowych Fordów.



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

Ze zbiorów Biblioteki Głównej AGH <http://www.bg.agh.edu.pl/>



Tylko świece

CHAMPION

wytrzymują

UDERZENIE MŁOTKIEM,
NAJWYŻSZĄ TEMPERATURĘ,
NISZCZĄCE REAKCJE CHEMICZNE,
STAŁĄ DZIAŁALNOŚĆ PRĄDU
ELEKTRYCZNEGO.

TYLKO IZOLATOR z SILLIMANITU

DAJE GWARANCJĘ NORMALNEGO DZIAŁANIA MOTORU

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

Warszawa **MOTOR=STOCK** Pl. Napoleona 3

TELEFON: Nr. 259-14



NAJTAŃSZY SAMOCHÓD LUKSUSOWY
NAJPOPULARNIEJSZY W BIEŻĄCYM SEZONIE

CHEVROLET 6 cyl.

Z DOBYŁ CAŁY ŚWIAT
CENY OD ZŁ. 10.650 LOCO FABRYKA

TOWARZYSTWO WYDAWNICZE

„POLSKIE INFORMACYJNE KSIĄŻKI ADRESOWE“

przystąpiło do wydania Książki Informacyjno-Adresowej

„CAŁA WARSZAWA“.

Komitet Redakcyjny pod honorowym przewodnictwem p. Prezydenta m. st. Warszawy
inżyniera ZYGMUNTA SŁOMIŃSKIEGO.

JEDYNE OFICJALNE ŹRÓDŁO

NAKLAD 10.000 EGZEMPLARZY

Okolo 500.000 adresów instytucji, firm, wol-
nych zawodów, właścicieli mieszkań i t. d., spis
nieruchomości według N-rów hipotecznych i t. p.

SPECJALNY DZIAŁ SAMOCHODOWY.

NAJSKUTECZNIEJSZY ORGAN REKLAMY.

Spis wszystkich właścicieli samochodów, komunikacja autobusowa i t. p.

Cena egzemplarza w przedpłacie zł. 25.—

Telefon 275-88

Informacje: ulica Szpitalna № 1

Telefon 275-88

OD \$ 1465 (loco Gdańsk) KOSZTUJE
WSPANIAŁA 6-io CYLINDROWA LIMUZyna



NA RAIDZIE GWIAŹDZISTYM

DO POZNANIA dnia 27 lipca r. b.

c z t e r o -
cylindrowa



powietrzem
chłodzona

z pośród 205 samochodów uzyskała

I-szą NAGRODĘ

W górskim wyścigu w ZAKOPANEM dnia 11 b. m. uzyskały
s a m o c h o d y

6-cio
cylindrowy

4-o
cylindrowy



I-szą
NAGRODĘ

I-szą
NAGRODĘ

w swojej kategorii, bijąc wozy o wiele większym litrażu.

Centrala: TATRA-AUTO, Warszawa, Aleja Jerozolimska 14.

AUTO

SAMOCCHODY CZESKIEJ PRODUKCJI **PRAGA**

OSOBOWE 4, 6 i 8-cylindrowe:
Torpedo, Conduite Interieure, Ca-
briolet, Taxi.

Ciężarowe: od 1½ do 6 ton.

Autobusy: od 12 do 50 miejsc.

Samochody cysterny, pompy strażackie
i do polewania ulic.



WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWA NA:

1) b. Królestwo Polskie i Kresy:
Inż. St. Nawakowski, Sp. z ogr. odp.
Warszawa.

Salon Samochodowy:
ulica Kredytowa Nr. 4, telefon 291-34.

2) Wielkopolskę i Pomorze — Firma
„Praga Automobile“, Poznań.

Salon Samochodowy:
Plac Wolności № 11, telefony: 55-33
i 56-55.

3) Małopolskę, Śląsk i Wołyń — Henryk
Buchstab, Lwów.

Salon Samochodowy:
ulica Jagiellońska № 7, telefon 3-05.

Wielki wybór wozów na składzie. Części zapasowe na miejscu.
Dogodne warunki sprzedaży.

A U T O

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

połączone

19 Październik 29

SPIS RZECZY

	str.
Szosa z Warszawy do Wilna — Marja Szachówna	12
Uroczystość otwarcia szosy z Warszawy do Wilna — Marja Szachówna	15
IV Raid Pań Automobilkłubu Polski — Marjan Krynicki	16
Obrazki z podróży samochodem po Europie — Janusz Regulski	20
Światła i cienie	29
Nowe wydawnictwo	30
Konkurs piękności samochodów	31
Karburatory z pompką — Stanisław Szydelski	32
Nowy lokal Automobilkłubu Polski (ilustracje)	34
Sport w ubiegłym miesiącu	35
Kronika turystyczna	38
Kronika przemysłowo-handlowa	39
Otwarcie pierwszej stacji obsługi samochodów w Warszawie	42

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwyczajnym	na papierze kredowym
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, kasując na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.



ZAWSZE WIDOCZNY!

OTO WARUNEK NAJWAŻNIEJSZY KAŻDEGO KIERUNKOWSKAZU. POZA KIERUNKAMI „W LEWO“ I „W PRAWO“ WINIEN ON WSKAZYWAĆ I KIERUNEK JAZDY „WPROST“. PRZECHODNIE, POLICJA I KIEROWCY INNYCH SAMOCHODÓW CHCĄ DOKŁADNIE I BEZ ŻADNYCH WĄTPLIWOŚCI WIDZIEĆ ZAMIERZONY KIERUNEK JAZDY. DLATEGO TEŻ **CON T A X** OKAZAŁ SIĘ W PRAKTYCE LEPSZYM OD KIERUNKOWSKAZÓW, WIDOCZNYCH WYRAŹNIE JEDYNIEM W CHWILI ICH UŻYCIA.

UŻYWAJCIE TĘDY JEDYNIEM

ZEISS

Contax

KIERUNKOWSKAZ

Jest on bowiem najbardziej rozpowszechnionym kierunkowskazem, znajduje zastosowanie na samochodach licznych fabryk, a w Paryżu został wyróżniony nagrodą.

Żądajcie bezpłatnych i nieobowiązkujących wyczerpujących katalogów **CON T A X** Nr. 363.

zakładów **CARL ZEISS JENA**
JENBRALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
Dom Handlowy J. SEGALOWICZ

Warszawa, ul. Szpitalna № 3

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



AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

Stale na składzie

w firmie

P. Z. STACHIEWICZ

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

Smary, oleje, narzędzia i akcesoria.

Piękno i trwałość charakteryzują protektor All-Weather opon *Goodyear*. Duże, mocne bloki rombów z ciągłej, trwałej gumy – dają rękojmię zupełnej pewności jazdy. Fakt, iż na całym obszarze świata więcej wozów jeździ na oponach *Goodyear*, aniżeli na oponach jakiegokolwiek innej marki, jest dowodem wysokiej jakości opon *Goodyear*.

