

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

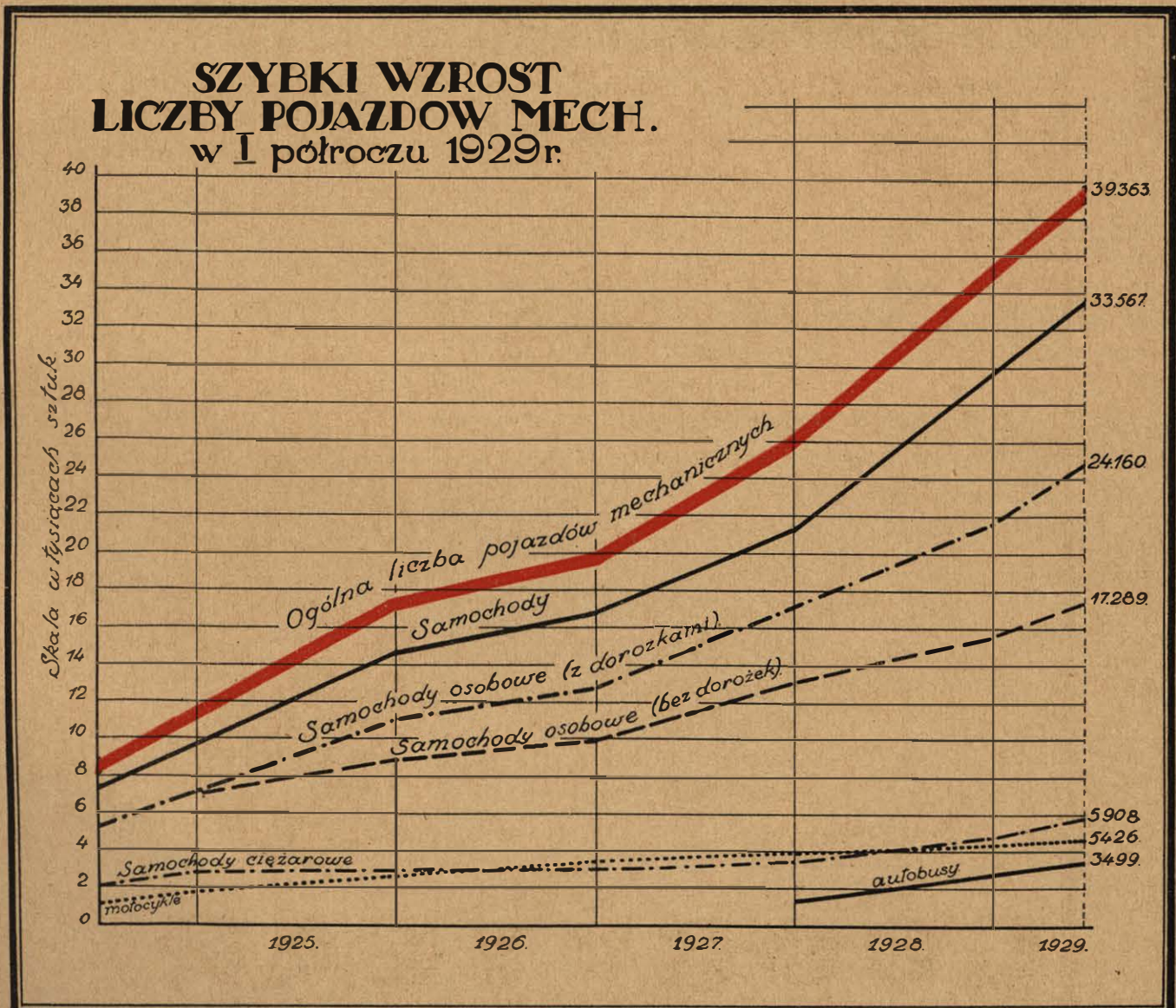
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

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



(Do artykułu na stronie 28-ej).



Pałac Automobilklubu Francji, siedziba A. I. A. (U góry w kręgaach świetlnych inicjały 1904 — A. I. A. — 1929).

Zjazd Członków Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A.) 8 — 13 października 1929 r.

Zwyczajem dorocznym poszczególne komisje A. I. A. rozpoczęły swe prace w ostatnich dniach istnienia Salonu Automobilowego. W ten sposób przedstawiciele 34 klubów narodowych, zrzeszonych w A. I. A. mieli możliwość przyjrzenia się tysiącom samochodów wystawionych w Salonie, zanim wchłonął ich całkowicie wir posiedzeń, konferencji, no i przyjęć i bankietów.

Program tegorocznego Zjazdu był szczególnie bogaty i uroczysty.

Międzynarodowy Związek Automobilowy święcił 25 lat swego istnienia i tyleż lat prezesury barona Zuylena.

Reprezentując i w roku bieżącym z Prezesem A. P. hr. Raczyńskim, w tych pracach i uroczystościach Automobilklub Polski, pozwolę so-

bie pokrótce zdać z nich sprawozdanie.

Posiedzenie Międzynarodowej Komisji Turystycznej zajęło cały dzień 8 października.

Przedyskutowano całokształt aktualnych spraw związanych z turystyką automobilową, do należytego rozwoju której obecnie tak wielką wagę przypisują przedewszystkiem rządy wszystkich państw.

W tej dziedzinie A. I. A. odgrywa ogromną i niezwykle owocną rolę.

Z pomysłów i doświadczeń szeregu państw, dyskutowanych przez przedstawicieli automobilistów 34 narodów, wykuwane są jednolite zasady i postanowienia, które każdy z klubów stara się wprowadzić w życie w swoim kraju.

Sprawą, którą najbardziej uwagę

komisji Turystycznej zaprzęta, jest sprawa należytego znakowania dróg.

W tej dziedzinie tak ważnej dla turystyki automobilowej, jest jeszcze bardzo wiele do zrobienia.

Poza znakami ostrzegawczymi, które już wszędzie istnieją, w jednolitej formie i mniej więcej dostatecznej ilości, inne jak drogowskazy, znaki miejscowości i różne orientacyjne są bardzo różnorodnie traktowane przez poszczególne kraje i wogóle zbyt mało poświęca się im uwagi.

Zatwierdzono szczegółową instrukcję, która stanowi zbiór uzupełniony wszystkich postanowień zapadłych w tej mierze. Instrukcja ta zostanie wydana w oddzielnej broszurce.

Postanowiono polecić klubom wydawanie turystom przed ich wyjaz-

dem w podróż, małych broszurek, czy też kartek, zawierających najważniejsze informacje dotyczące warunków turystyki i przepisów o ruchu w danym kraju, oraz zaopatrzyć w nie posterunki graniczne swego kraju, przynajmniej na głównych szlakach.

Polecono klubom drukowanie spisu hoteli swego kraju, oraz wydawanie lepszym hotelom tarcz polecających. Najbardziej renomowane hotele mogą otrzymać pozatem za pośrednictwem klubu narodowego tarczę A. I. A.

Postanowiono nadal wydawać znakomity „Zbiór Informacji Turystycznych”, polecając korzystanie z niego wszelkim klubom, w tej liczbie i afiliowanym, oraz atlas „L'Europe en Automobile”.

Wreszcie postanowiono gorąco propagować malowanie na biało drzew, na skrajach, oraz przy skrzyżowaniu dróg, co tak bardzo przyczynia się do bezpieczeństwa ruchu nocnego.

Rozprawy Międzynarodowej Komisji Ruchu i Spraw Celnych zajęły również cały dzień 11.X, z programem będąc jeszcze obfitszym.

Ramy tego artykułu nie wytrzymały omówienia, choćby pobieżnego, eslokshaltu spraw poruszonych w związku z użytkowaniem tryptyków, z zakatwianiem wynikających stąd skomplikowanych formalności i dążeniem do ich uproszczenia. Dość powiedzieć, że rozmowy na ten temat trwały całe przedpołudnie.

Z innych ważniejszych spraw cytuję fakt, że obecnie automobilista, który zagubi swe międzynarodowe świadectwo drogowe, może je otrzymać w obcym kraju na podstawie swego krajowego prawa jazdy.

Wreszcie uznano za konieczne dążyć do najlepszego rozwoju prac Centralnej Rady Turystyki Międzynarodowej, stworzonej z inicjatywy A. I. A., w której to Radzie przedstawiciele A. I. A. mają możliwość bezpośredniego zetknięcia się z czyn-

nikami rządowymi poszczególnych państw.

Międzynarodowa Komisja Sportowa, w której mam zaszczyt brać udział od roku zeszłego jako przedstawiciel Polski, zajmowała się zmianami, jakie mają być wprowadzone do Międzyn. Kodeksu Sportowego. ustaliła kalendarz sportowy 1930, przyznała wbrew poprzedniej swej opinii, szampionat świata, marce E. Bugatti, wreszcie załatwiono szereg różnych innych spraw sportowych.

Walne Zgromadzenie wszystkich delegatów, zakończyło część rzeczową programu Zjazdu.

Część reprezentacyjna programu, była nie mniej obfita.

P. A. Citroën swoim sumptem iluminował cały plac de la Concorde. Był to niezwykle bogaty a zarazem i subtelny dowód uznania dla A.I.A.

Odbył się szereg bankietów i przyjęć, a przede wszystkim uroczyste Walne Zgromadzenie A.I.A., w którym po za delegatami wszystkich klubów, wzięli udział przedstawiciele Rządu francuskiego, dyplomacji, przemysłu automobilowego i t. p.

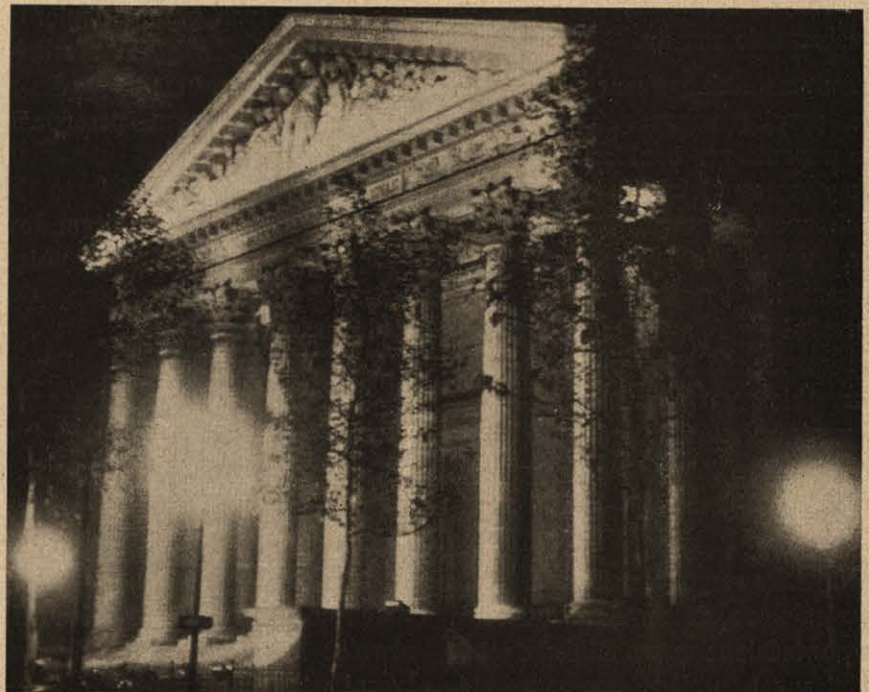
Sędziwy Prezes baron de Zuylen dał rys historyczny 25-o letniego ist-

nienia A.I.A. Okres ten pokrywa się prawie z istnieniem samochodu jako środka lokomocji.

Baron Zuylen założyciel Automobilklubu Francji, powstałego już 30 lat temu, a następnie inicjator A.I.A. i pierwszy jego prezes, z wielkim wzruszeniem wspominał te pierwsze nieśmiałe kroki w celu utworzenia i zorganizowania sportu automobilowego.

Wtedy nikt nie marzył naturalnie o tem, że samochód stanie się potęgą dzisiejszą. Do popierania rozwoju ówczesnego samochodu, tego prymitywu, tej niezgrabnej i niemrawej bryki, pełnęła go myśl natury humanitarnej. Ten nowy środek lokomocji, według niego, zapalonego zwolennika i obrońcy konia, mógł przynieść ulgę w ciężkim życiu tego szlachetnego zwierzęcia. Czyż mógł on wtedy przypuszczać, że samochód wkrótce nie tylko ulży koniowi, ale go wogóle z miasta wyruguje.

Czyż mogło mu to wtedy przyjść na myśl, skoro w 1895 roku podczas pierwszych wyścigów, ażeby napewno być na pierwszym punkcie kontrolnym, pojechał kołami i był



La Madeleine w nocy.

na miejscu wcześniej niż samochody „wyścigowe”?

Przecież na bankiecie po tych wyścigach, kiedy jeden z konstruktorów w zapale krasomówczym powiedział, że przyjdzie czas kiedy samochody będą robić 50 a nawet 60 klm na godz. obecny wtedy minister przemysłu, nachylił się do barona de Zuylen i z niezadowolaniem zauważył:

— „Że też przy końcu bankietu ludzie zawsze muszą mówić głupstwa”.

A dziś tenże baron de Zuylen wręcza majorowi Segrave medal złoty A. I. A. za osiągnięcie szybkości 372 kilometrów na godzinę?

Czyż to nie wygląda jak historia z bajki?

To też był on wzruszony do głębi, kiedy jeden po drugim, delegaci kilkudziesięciu narodów składali mu serdeczne życzenia, wysokie ordery i upominki.

Był to podniosły akt hołdu złożony nie tylko bar. de Zuylen za jego 25 letnią pracę, ale i tej automobilowej lidze narodów uparcie torującej samochodowi, temu dobrodziejstwu ludzkości, drogę rozwoju, zwalczając zacofanie, upór i stare, przebrzmiałe zasady.

Automobilklub Francji, jak zwykle, przyjął wszystkich delegatów na wspaniałym bankiecie. Usłyszeliśmy szereg pięknych mów, sławiących sport i przemysł automobilowy, naturalnie przedewszystkiem francuski. Francuzi umieją być uprzejmi i gościnni, ale mają tę mądrą zasadę, że szczytą się otwarcie wszystkim co francuskie, że swoje czyny, swój stan posiadania i swoje dobro mocno i bez żenady wysuwają naprzód, stawiają ponad wszystko.

Najciekawszym momentem była dwugodzinna, ze swadą i humorem wypowiedziana mowa ministra robót publicznych p. P. Forgeot, w której rozwinął on cały program rządu

w dziedzinie budowy dróg i komunikacji automobilowej.

Władze municypalne Paryża za-dokumentowały również swe sympatje dla świata automobilowego, urządzając uroczyste przyjęcie delegatów A. I. A. w pięknych salach ratuszowych.

Wśród tej powodzi posiedzeń, przyjęć i bankietów ogromną przyjemność sprawiła wszystkim wy-cieczka do wspaniałej posiadłości członka A. C. F. p. Sommier, Château de Vaux-le-Vicomte.

Paroma olbrzymimi autobusami pojechaliśmy pod Paryż w stronę Melun.

Château de Vaux to jeden z najpiękniejszych we Francji zabytków architektury renesansowej.

Minister Fouquet, popadłszy w niełaskę Ludwika XIII postanowił olśnić swego władcę i w tym celu wybudował w ciągu 5 lat, co na owe czasy było swego rodzaju rekordem. ten przepyszny pałac, otaczając go wspaniałymi ogrodami upiększonymi kilkudziesięciu fontannami, ba, przeciętymi nawet sztuczną rzeką, przez którą przeprawa odbywa się na małym promie.

Ludwik XIII nie doczekał się już ukończenia tych prac, i dopiero jego następcą Ludwik XIV zjechał do pałacu na festyn urządzony dla niego, z niesłychanym przepychem, przez Fouquet'a.

Nie ulega wątpliwości że król był olśniony, czego niezbitym dowodem jest Versal budowany później, na wzór Château de Vaux, przez tych samych mistrzów.

Tem nie mniej jednak Fouquet następnego dnia został wtrącony do więzienia, gdzie zakończył życie, wyzuty z zaszczytów i bogactw.

Ostatnim aktem jubileuszowego Zjazdu był wielki bankiet A. I. A. w hotelu Continental, w którym wzięli udział prócz delegatów A.I.A. również i przedstawiciele dyplomatyczni wszystkich państw.

Szereg mów, toastów i wspomnień,

zakończył p. Bonnefous, minister handlu, znany nam ze swej niedawnej wizyty w Polsce.

W pięknym przemówieniu przypomniął on, że w ostatnich 25 latach geniusz ludzki stworzył samochód, kinematograf, radio, lotnictwo, wynalazki najpotężniejsze naszej ery.

A co dalej, czyż możemy przewidywać co postęp przyniesie nam jutro?

W 1830 roku, kiedy powstała w Anglii pierwsza kolej parowa, władze zezwoliły na jej funkcjonowanie pod kategorycznym warunkiem, że przed lokomotywą, będzie szedł człowiek z czerwoną chorągwią, uprzedzając ludność o zbliżeniu się pociągu.

Ten człowiek z czerwoną chorągwią, który przetrwał przez długi szereg lat, wstrzymując uparcie bieg kolei, to symbol zacofania, to symbol tępego i bezmyślnego hamowania pędu życia.

O tym człowieku z czerwoną chorągwią winny pamiętać wszystkie władze.

Szczególnie liberalnego, nieskrępowanego żadnymi przestarzalemi zasadami i przyzwyczajeniami, traktowania, wymaga automobilizm, który przyniósł z sobą przewrót w warunkach życia ludzkości.

Samochód, po za swem znaczeniem gospodarczem, ma jeszcze inną szczytną cechę.

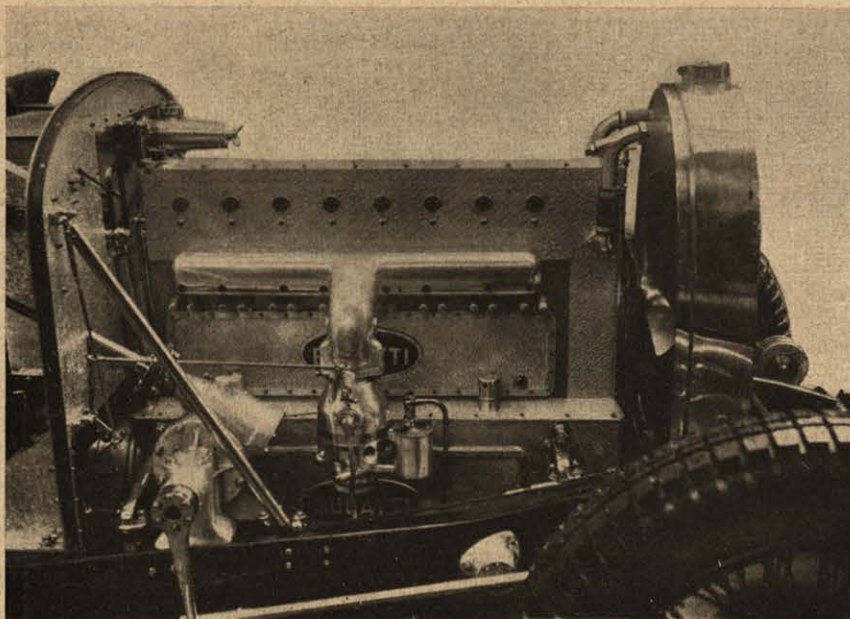
Jest on apostołem pokoju. Dzięki niemu narody poznają się wzajemnie, on w coraz większym rozwoju swym, atakuje granice dzielące te narody, on przedewszystkiem współpracuje efektywnie w zespoleniu ich w jedną wielką rodzinę.

Rozwijając dalej te piękne myśli o znaczeniu automobilizmu p. minister zakończył:

— I dlatego, niema dziś lepszej lokaty dla państwa jak budowa dróg. —

Janusz Regulski

PREZES KOMISJI SPORTOWEJ A. P.



Silnik BUGATTI, 5 litrów, 8 cylindrów.

zu na pierwszym miejscu. Druga — to ci, dla których cena wozu i koszt jego eksploatacji odgrywa największą i decydującą rolę przy wyborze.

Przemysłowiec europejski stara się obecnie zaspokoić jednych i drugich.

Pierwszym daje wozy wysokiej klasy. Podwozie tych samochodów jest ostatnim wyrazem techniki, — linja karoserji ostatnim krzykiem mody. W tej dziedzinie europejski wytwórca (a przede wszystkim francuski), stoi wobec konkurencji bardzo mocno. Szybkie wprowadzenie najnowszych udoskonaleń technicznych trudno daje się pogodzić z amerykańską masową produkcją, która może mieć za przedmiot tylko ustalone i znormalizowane typy. Jeżeli zaś chodzi o linję w budowie karoserji, to dobry smak francuski cenniejszy jest jednakowo po obu stronach Atlantyku.

Jeżeli chodzi o drugą grupę nabywców, która jest o wiele liczniejsza i która szuka przede wszystkim tańszej i użytecznej maszyny, to konkurencja z produkcją amerykańską jest o wiele trudniejsza. Dla pozyskania tej kategorii klientów przemysł europejski uruchomił produkcję małych samochodów, która w

tym roku nabrała już wyraźnego charakteru odrębnej grupy. Do grupy tej zaliczam samochody takie, jak Rosengart, Hanomag, Mały Opel, Peugeot 5 KM, La Licorne i inne, a także będący w przygotowaniu W. M. — Nie są to samochody ani tej samej mocy ani tej samej nośności co popularne samochody amerykańskie. Przewiezione do Nowego Yorku lub Chicago z pewnością nie znalazłyby nabywców, ale u nas, gdzie każdy liczy się bardziej

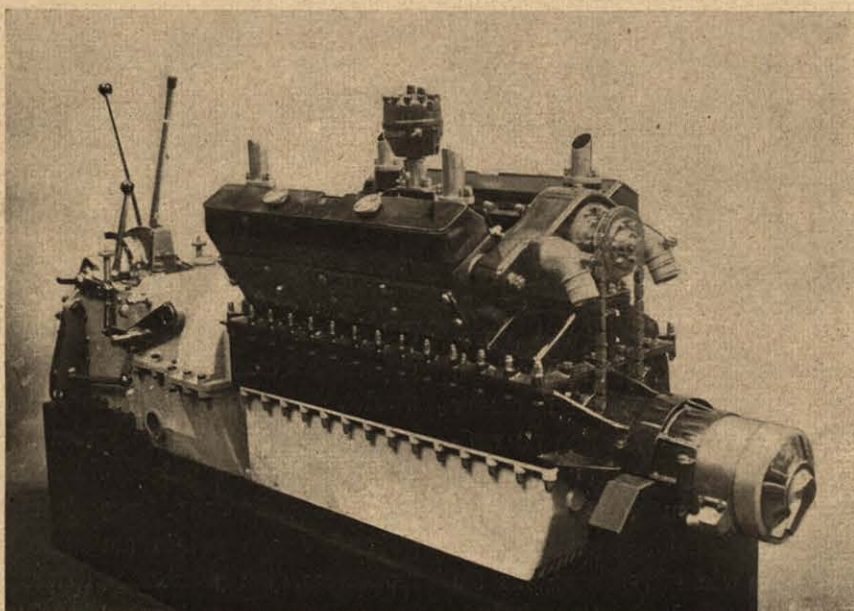
z kosztami kupna, kosztami eksploatacji i garażu, znajdują bardzo wielu amatorów. Są to samochody przystosowane do kieszeni i wymagań europejskiego nabywcy i dlatego twierdzą, że będą miały powodzenie i spełnią bardzo ważną rolę w ogólnej motoryzacji.

Zarysowanie się tych dwóch kierunków w produkcji europejskiej uważam za jedną z ważniejszych cech tegorocznego Salonu.

Jeżeli chodzi o ogólną charakterystykę tendencji konstrukcyjnych na podstawie eksponatów, to stwierdzimy zupełny brak jakiegokolwiek rewelacyjnych wynalazków, a natomiast ogólne dążenie do zwiększenia praktyczności, pewności, bezpieczeństwa i wygody. — W szczególności spotykamy bardzo wiele ulepszeń, lecz trudno je tu wyliczać.

W zakresie silników jesteśmy w pełni rozpoczętej już w zeszłym roku epoki sześciu cylindrów. I w tym roku sześciocylindrowce przeważają, ale wiele firm nie zadawało się niemi i przechodzi zdecydowanie do ośmiu lub dwunastu cylindrów. Z pośród tych ostatnich ogólną uwagę zwracał bezzaworowy dwunastocylindrowiec Voisina.

Skrzynka przekładniowa budowana jest obecnie w jednym bloku z

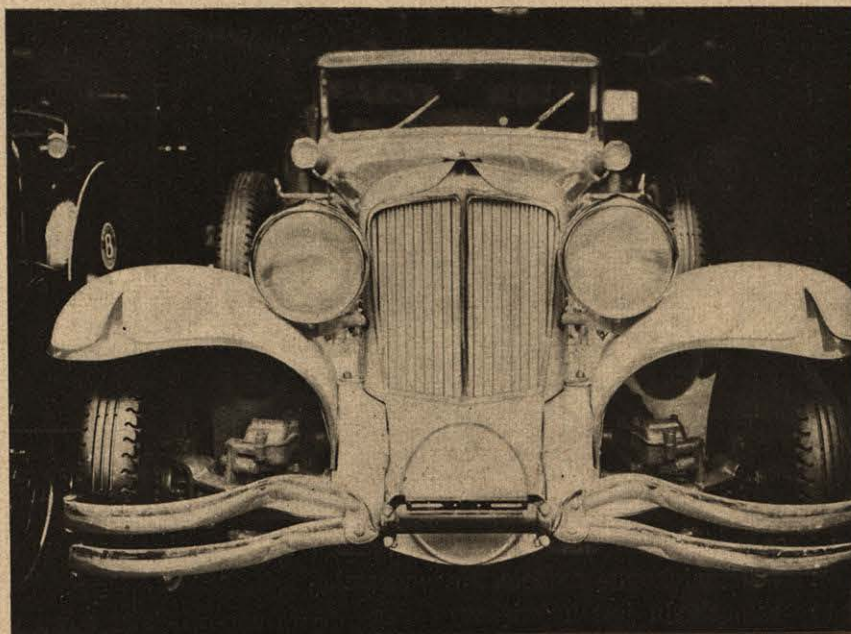


12-let cylindrowy silnik VOISIN

silnikiem. Zwrócić należy uwagę na ilość przekładni. — Przez dłuższy czas samochody o dużej mocy miały cztery przekładnie, a słabe samochody tylko trzy. Był to właściwie nonsens. — Jeżeli takie wozy, jak siedmiolitrowy Hispano lub Renault 8 cyl. mogły się zadowolić trzema przekładniami, to małe wozy o pojemności cylindrów poniżej 1500 cm. sześć. powinny mieć raczej cztery przekładnie. Na samochodach amerykańskich skrzynki trójprzekładniowe przeważają, ale można przypuszczać, że w niedalekiej przyszłości cztery przekładnie znajdą tam coraz większe zastosowanie.

Jako ważne udoskonalenie należy podnieść skrzynki o dwóch przekładniach ciebobicznych, jak np. skrzynka Panharda. — Imi, jak Voisin i Berliet, stosują podwójną demultiplikację, która przy skrzynce trójprzekładniowej daje w rzeczywistości sześć przekładni: trzy zwykle do jazdy na szosie i trzy zmniejszone do jazdy w ruchu miejskim lub w terenie górzystym.

Niezależne resorowanie kół reprezentowane jest przez firmy: Cottin-Desgouttes, Sizaire, Tatra, Steyr i Lancia. Zalety tego rozwiązania są dostatecznie znane i cenione przez



• Samochód CORD z napędem na przednie koła.

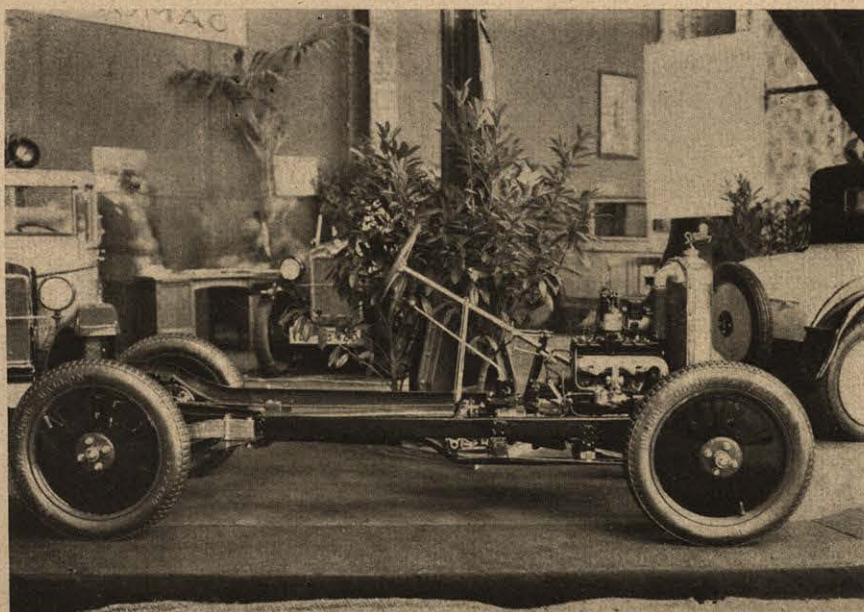
polskich automobilistów, należy się tylko dziwić, że jeszcze tak nieliczne firmy stosują to udoskonalenie.

Napęd na przednie koła, używany dotychczas tylko do samochodów wyścigowych, został zastosowany przez firmę Auburn do samochodu turystycznego. Teoretyczne rozumowanie każe nam oczekiwać wielu zalet od takiego napędu, co jednak wykaże praktyka, to dopiero zobaczymy.

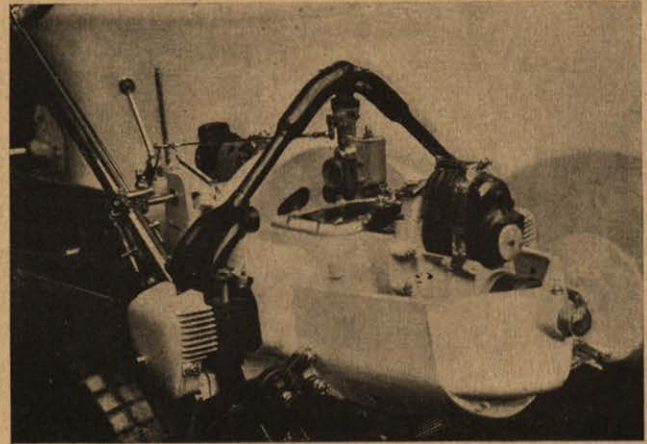
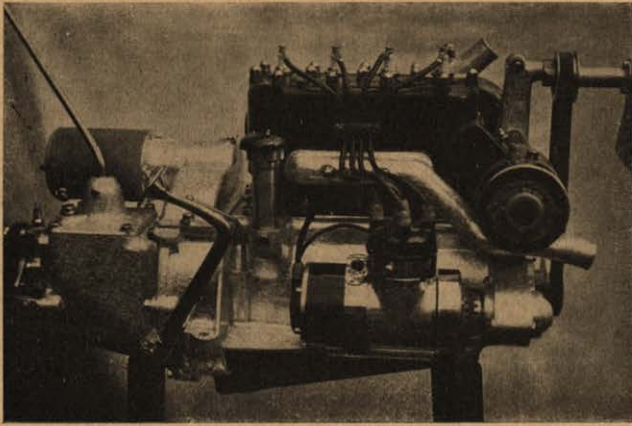
Kazimierz Wallmoden.

Ogólne wrażenia z wystawy w Olimpij

Dwudziesta trzecia doroczna międzynarodowa wystawa automobilowa w Olympia spowodowała jak zwykle niebывały zjazd wszystkich, kto ma jakikolwiek związek z samochodem. Hotele przepelnione, ruch i ożywienie w restauracjach, wszędzie mowa o motorze. Wszystkie kraje posiadające przemysł samochodowy, mają swoje ekspozyty. Rozmaitość cen, siły, rodzajów karoseryj zadziwia zwiedzających wystawę. W jednym ze standów można stać się posiadaczem samochodu wpłacisz tylko pięć funtów angielskich, wtedy kiedy za cenę innego samochodu mogłaby cała rodzina jako tako przeżyć dobrych kilkadziesiąt lat. Mam na uwadze w tej chwili amerykańskie auto Duesenberg, kosztujące 3.460 funtów — około 150.000 zł. Rozpięcie cen jest zastanawiające. Najtańszy samochód kosztuje 90 funtów — jest nim jednocyndrowy Trojan, maszyna o bardzo pomysłowej konstrukcji, posiadająca wszystkie cechy nowoczesnego samochodu, pomimo swego jednego cylindra. Prawie wszystkie marki angielskie wypuściły w tym



Podwozie HANOMAG



Z PARYSKIEGO SALONU: Na lewo—blok silnikowy samochodu ROSENGART. Na prawo znany dobrze w Polsce silnik TATRA.

roku konkurencyjne dla Austina i Morrisa siedmiokonne modele. Na ten typ samochodu jest największy popyt, to też jemu poświęcone są wysiłki i zdolności konstruktorów.

Plądrując standy natrafia się na różnorodne kurjoza, jak na przykład umieszczenie motoru z tyłu, zaś kufków pod maską, lub też poprzeczne umieszczenie silnika i t. d. Rzeczy te nie mogą uzyskać popularności, szczególnie wśród tutejszej klienteli, mocno konserwatywnej.

Kilkanaście wspaniałych okazów aut sportowo wyścigowych, wśród których czaruje swymi linjami Alfa Romeo, przeraża ogromem Mercedes Benz (265 koni), ujmuje głośną sławą Bugatti, Salmson, Amilcar. Te potworki, świadome swych skrzydeł, zwracają uwagę niskimi

linjami i najczęściej jaskrawymi kolorami.

Sunbeam zapowiedział nową próbę pobicia światowego rekordu szybkości na wiosnę przyszłego roku. Na stoisku tej marki wystawiony jest obraz mający służyć do tego celu potwora. Dwa dwunastocylindrowe silniki będą niosły z rzekomo 260 milową szybkością (około 420 kilometrów) do zwycięstwa, do szlachetnego tytułu, na laurach którego spoczywa tegoroczny mistrz Segrave.

Najmodniejszym typem karoserji jest teraz tak zwane Sportsman's Coupe, czyli przydłużony zeszlóroczny typ Coupe. Jest to rozwinięcie dwumiejscowego conduite interieure z małymi strapontenami do wygodnego krytego czterooosobowe-

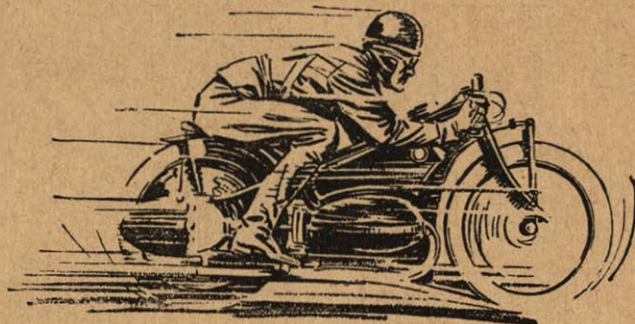
go auta, które jednak nie zatraciło cech sportowości, jest niskie i posiada tylko jedną parę drzwi. Coraz więcej uwagi udziela się kufrom podróżnym. Kufry te wędrują posłuszne woli konstruktora od przodu (przed motorem) przez dach na tył samochodu, zmieniają kształt, pojemność, tak jak by to była kwestja pierwszorzędnej wagi.

W dziedzinie tak zwanych „gadgetes”, czyli upiększeń samochodu, nadzwyczaj modne są szklane figurki na chłodnicy z kolorowymi lampkami wewnątrz, oraz pręty z czerwona galką, które się przyczepia na prawem skrzydle (na kontynencie na lewem), w celu oznaczenia wyraźnie zasięgu skrzydła.

Witold Hulanicki.



Place de la Concorde w Paryżu, oświetlony rzeźbiście na czas Salonu.



Najwyższą szybkość,
jaką kiedykolwiek
uzyskano na motocy-
klu – 216·9 klm/godz. –
osiągnął Ernest
Henne na motocyklu
B. M. W. przy użyciu



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. - CZECHOWICE, WARSZAWA

OBRAZKI

Z PODRÓŻY

SAMOCHODOWEJ

po
Europie

Szkicował i fotografował
Janusz Regulski



Na plaży La Baule.

II.

La Baule, miejscowość kąpielowa, dziś już bardzo znana i bardzo reklamowana, zajmuje środek piasezystego wybrzeża ciągnącego się wielkiem, bo aż 10 kilometrowem półkolem od Pornichet do Pouliguen. Parę kilometrów powyżej, koło rybackiego portu Croisic, zaczynają się już dzikie, poszarpane czarnymi skalami brzegi bretońskie.

Okryta od wiatrów północnych cyplem Bretanii, lasami od wschodu, ogrzana ciepłymi prądami Golf-

stromu od zachodu, śliczna ta plaża niezna prawie zlej i zimnej pogody. Słabe podmuchy z oceanu, orzeźwiają nieco panujące przeważnie upały.

Plaża — prawdziwe marzenie. Dzięki jej długości liczni amatorzy kąpeli nie mają potrzeby skupiania się w jednym miejscu. Podczas przyprywu, powtarzającego się dwa razy na dobę, szumiące fale zalewają plażę, zostawiając wąski zaledwie kilkunasto metrowy pas piasku, obsadzony gęsto barwnymi namiotami. Po sześciu godzinach odpocznia

się, morze pozostawia glaciutką, twardo ubitą taflę mokrego piasku, kilkusetmetrowej szerokości.

Wtedy na tym idealnym, lśniącym w promieniach słonecznych, torze, odbywają się przejażdżki konne, na rowerach, gry sportowe, a raz do roku i wielkie wyścigi samochodowe.

La Baule, jako plaża o międzynarodowej reputacji, od niedawna istnieje. Ale już dziś posiada wszystko, co może sprawić przyjemność, rozrywkę, czy emocję sportową jej gościom.

Wspaniały klub tenisowy z 24 placami „en tout cas” i ślicznym budynkiem klubowym, golf, „tir aux pigeons”, klub jeździecki, połowy ryb, polowanie, wycieczki na pełne morze. Pozatem piękne kasyno z koncertami, no i dla pragnących mocniejszych emocji, z salą gry.

Czegoż może więcej dusza zapragnąć?

Nam kąpiele, tenis i wypadki samochodem, wypełniały szczególnie całe dnie.

Jako szecerzy automobiliści w wędrownkach naszych po świecie, nie możemy zmusić się do dłuższego pobytu w jednej miejscowości. A



Na plaży La Baule.



Śliczny klub tenisowy.



Wydobywanie soli z wody morskiej. Niewierny Tomasz.

jednak tutaj przesiedzieliśmy z całą satysfakcją, pełne 10 dni.

* * *

W paru wycieczkach samochodem poznaliśmy okolice La Baule.

Kilka kilometrów na północ pod Pouliguen. morze długim językiem wrzyna się w ląd. Istnieje tu od niepamiętnych czasów przemysł wydobywania soli z wody morskiej.

Całe pola pokrywają, obramione grobelkami, tafle parującej morskiej wody.

Pomiędzy nimi widnieją białe stożki gotowej do sprzedaży soli.

Dalej nieco, miasteczko Batz, chlubiące się ciekawymi i dobrze zakonserwowanymi ruinami kościoła z XV wieku, oraz małym muzeum kostiumów bretońskich, tak barwnych i malowniczych, a na nieszczęście dziś już zupełnie zanikłych.

Podążamy brzegiem morskim w stronę Croisic. Kończą się równe i spokojne brzegi piaszczyste. Pomure, urwiste, poszarpane przez wodę skały, wrzynają się w morze.

Wśród nich króluje „le pont du diable”.

Croisic mały port rybacki, niema nie już wspólnego ze światem blasku, zabaw i eleganckich kąpiel.

Istnieje i tu wprawdzie słabe nadsładowanie plaży, mikroskopijny basen skalny, w którym kaprys natury ulokował trochę piasku. Trzeba się jednak spieszyć z kąpielą, gdyż

po odpływie, nie pozostaje w nim ani kropli wody.

Croisic, to już pole ciężkiej i znożnej pracy. Rybacki, ludek bretoński z trudem wydiera z głębin morza, gęsto najeżonego ostremi skałami, homary, sardynki i inne mniej już popłatne ryby.

Olbrzymich rozmiarów sieci, koloru morza, cienkie jak pajęczyna, powiewne, zwieszające się od szczytów masztów łodzi rybackich, przesycają po połowie, lekko poruszane wiatrem.

Tuż obok na lądzie, nad ogromną, zaścielającą trawnik, lazurową siecią, kilkanaście zgarbionych rybaków, reperuje mikroskopijne oczka.

Wielkiej i serdecznej opieki wymaga taka sieć, stanowiąca cały majątek rybaka, majątek do którego

dochodzi on dopiero po długich latach pracy.

* * *

Przy brzegu stoi wielka hala. Po połowie rybaczy tutaj dobijają i zaraz z licytacji sprzedają swą zdobycz.

Kupione przez hurtowników sardynki, w hali tej, z niebywałą zręcznością są sortowane, a następnie równiutko układane do pudełek, mocno solone i w głąb kraju wysyłane.

Polów odbywa się na pełnym morzu. Pajęczne sieci, nawet dla sardynki w wodzie niewidoczne, przecinają w głębinach prądy Golfstromu, z którymi płyną fale, z południa od Hiszpanji, masy sardynek.

Umiejętność rybaka no i szczęście polega na tym, ażeby fali takiej na drodze stanąć. Wtedy tysiące srebr-



O zachodzie słońca.



Pod Croisic.... poszarpane przez wodę skały wrzynają się w morze...

nych rybek więźnie w zdradzieckich oczkach sieci. Nie zawsze to ma miejsce. Często po kilkunastu godzinach błakania się po morzu, łódź cicha i smutna wraca do portu.

Homary inne mają zwyczaje. Siedzą sobie spokojnie na skałach w głębinach morskich. Rybacy mącą im to ciche życie, kusząc je przyręta spuszczaną na długich sznurkach, zakończonych pływakami.

To też nie jest łatwy chleb.

Któregoś dnia wyjechaliśmy łodzią rybacką na pełne morze.

Nasz wilk morski był to swego rodzaju arystokrata wśród rybaków z Croisicu. Łódź jego po za żaglem, koloru zachodzącego słońca, była zaopatrzona w prawdziwy motor, stanowiący obiekt jego dumy, zazdrości jego kolegów.

Na tyle łodzi, u brzegu umocowany w jednym punkcie, ruchomy drążek, zakończony mikroskopijną śrubą, zaś w drugim końcu obciążony

jednocylindrowym motorkiem, wydającym z siebie całą gamę przeróżnych huków, trzasków i świstów.

Z zaciekawieniem przyglądając się tej katarynce, pytam się rybaka, czy dobrze mu chodzi i jakiej jest fabryki.

— Naturalnie, że dobrze — odpowiada mi z dumą — już go mam parę lat. Przecież to niemiecki motor! —

Zaniemówiłem. Rybak widząc moje zdziwienie, dodał:

— Tutaj nikt innych nie kupi. U nas nie umieją takich zrobić. —

Jak widać, wśród tego ludu, zafanie do rodzimej produkcji jest minimalne.

* * *

Łódź nasza spokojnie i gdyby nie oddalający się brzeg, niewidocznie sunie po zlewającej się z horyzontem olbrzymiej tafli wodnej.

Najmniejszy nawet podmuch wiatru nie zakłóca spokoju w naturze. Czerwonawy żagiel zwisał bezwład-

nie. Promienie słoneczne wypełniły żarem całą atmosferę, igrają, jak oko daleko sięga, milionami błysków, łamiąc się w drobnutkich zmarszczkach wód.

W oddali, w koło nas, dziesiątki żaglówek nieruchomo rysują się na nieboskłonie.

— Nie mają motorów — mówi z dumą nasz rybak — mogą tak stać i do wieczora. —

Płyniemy obok latarni morskiej, chroniącej okręty przed ostrymi skałami Croisicu.

W głębi przezroczystych wód, poruszane podwodnymi prądami, lekko falują olbrzymie wodorosty, brunatne i mięsiste, jakby z kauczuku. o brzegach fantastycznie pokarbowanych.

U stóp latarni, dwaj jej stróże, siedzą na podstawie kamiennej, śpiewem urozmaicając monotonię swego bytowania.

Ale trzeba już wracać, zaczyna się odpływ i za parę godzin woda znik-

nie z portu w Croisicu, obnażając skalne dno, poorane bruzdami, ni czem twarz starca.

Wtedy do portu wpłynąć już nie można, trzeba czekać, aż zaszumią fale nowego przyptywu.

Rozkoszna wycieczka. Brak ludzi, niezamącona cisza i spokój, beźmiar wód, działają kojąco jak balsam. Pałace promienie słoneczne przenikają do szpiku kości, rozgrzewają, wlewają nowy zapas sił i radości życia.

* * *

Bretanja jest podobno niesłychanie ciekawa. Mówię podobno gdyż jej nie znam.

Ażeby ją poznać nie wystarczy siedzieć na plażach licznie rozrzuconych wzdłuż (jej brzegów. Trzeba ją przejechać i to nie pociągami a koniecznie samochodem, wzdłuż i wszerz, przyjrzeć się zbliżeniu ludności i tradycyjnym formom jej życia, szczególnie w niektóre

święta. Trzeba zobaczyć bogate i wspaniałe zamki, starożytne ruiny.

Ogromnie nas na to namawiano w La Baule. Cóż, wszystkiego naraz zrobić nie można.

Ażeby jednak choć smaku na przyszłość nabrać, zrobiliśmy mały wypad w głąb Bretanji.

Namówił nas na to jakiś sympatyczny i elokwentny, jak każdy zresztą francuz, subjekt sklepowy.

— Muszą państwo zobaczyć przynajmniej zamek Josselin, to jedna z najciekawszych rzeczy w Bretanji.

100 kilometrów to drobnostka. Ruszyliśmy więc w jedno upalne popołudnie na poszukiwanie tego cuda i nie żałowaliśmy małego wysiłku, gdyż nietylko Josselin okazało się, ponad wszelkie oczekiwania, piękne, ale i po drodze zobaczyliśmy wiele rzeczy ciekawych.

Już 10 kilometrów od La Baule wjechaliśmy do starożytnego miasteczka Guerande, w którym, jako

pozostałość po średniowiecznym zamczysku, rozpięrają się dwie potężne baszty bramy wjazdowej. Dalej pod Roche Bernard, nad urwistymi brzegami rzeki Vilaine, zawisł wspaniałym łukiem most żelazny, rozmiarów olbrzymich, a zarazem lekki i jak koronka misterna.

W Rochefort-en-terre znów zamek. Cały obrośnięty bluszczem i kwitnącymi pnączami. Jakby omaszala butla starego wina. Władca nim od szeregu lat jakiś amerykańczyk osiadł w Francji. Ozdobił sobie ogród niezliczoną ilością kwiatów, starożytnymi wazami i urnami. Całość przemila, jak uśmiechnięty staruszek.

Wreszcie docieramy do Josselin. Przed nami wyrasta olbrzymie zamczysko o trzech strzelistych, dumnych wieżach.

Wąska droga, dzieląca go od rzeki, zda się nie wytrzyma naporu tej masy kamienia.

Wchodzimy do środka od strony



Most Djabelski.



W porcie Croisic: rybaczki bretońskie.



...sieci cienkie jak pajęczyna, przesycbają po polowie...

miasta. Odźwierna oświadcza nam, że już na zwiedzenie za późno, ale nie zapuszczając się zbyt głęboko, możemy obejrzeć park i zamek.

Ogród, o precyzyjnych trawnikach, wspaniałych drzewach, strzyżonych szpalerach i piramidach, wypełnia dawny podwórzec zamkowy. Czerwone alejki biegną wzdłuż dawnych fos i zawilemi liniami giną w zielonej masie drzew.

Sympatyczna odźwierna opowiada nam, że cały zamek jest umeblowany i urządzony. Mieszka w nim jego obecna właścicielka hr. de Rohan, zdaje się ciotka prezesa Automobilklubu Francji.

Jest to przyjemnie mieć taką ciotkę!

Na osłode pokazuje nam małe muzeum lalek w strojach wszystkich narodów świata. Nie brak wśród nich i krakowiaków. Kompletowaniem tych zbiorów zajmuje się sama hr. de Rohan.

Ohejrzeliśmy jeszcze starą i piękną katedrę, a w bezmala dwie godziny potem byliśmy z powrotem w naszym miłym La Baule.

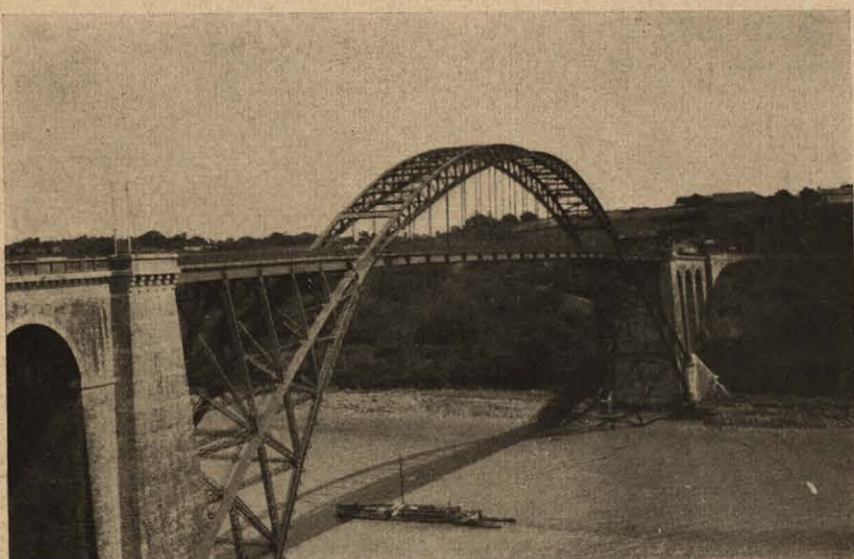
* * *

Wszystko na tym świecie ma swój koniec. Nawet rzeczy najmilsze. A może właśnie dlatego są one tak miłe, że nie trwają bez końca.

W każdym bądź razie wyjeżdżaliśmy z La Baule całkowicie usatysfakcjonowani i pełni jaknajlepszych słów dla tego sympatycznego miejsca.



W porcie Croisic: przygotowania do polowu sardynek.



...pod Roche Bernard zawisł wspaniałym łukiem most żelazny...

Od chwili kiedy znaleźliśmy się znów w maszynie, w pełnym rymsztunku turystycznym, interesowała nas już tylko przyszłość, to co jest przed nami, to co jest nowego do zobaczenia i zdobycia.

Taki to już niewdzięczny jest ten lud automobilowy. Ma on w sobie trochę z radioamatorów. Skoro stacja znaleziona i już czysto gra, kręcimy dalej, szukajmy następnej.

Z początku jedziemy znaną już drogą przez St. Nazaire, Nantes, Anger, do Tours. Tutaj przejeżdżamy Loarę i bierzemy najprostszy kierunek na Genewę, przez Châteauroux, Moulins, Bourg.

Od La Baule do Genewy mamy ponad 900 kilometrów, a na przejechanie tego dystansu wydzieliliśmy, z drogiej już resztek wolnego czasu, dwa dni. Trzeba się więc mocno śpieszyć, tembardziej, że poczynając od Tours, rozstajemy się z magistralnymi szosami, zagłębiając się w zawiłą sieć drugorzędnych dróg.

Zresztą zadowolony byłem z możliwości poznania mniej uczęszczanych szlaków.

Tutaj, na tych drogach dopiero, poznaliśmy w całej pełni dobrodziejstwo francuskiego systemu numerowania dróg. Mając zwykłą kartę Michelin „Etat des routes”, wydawaną cztery razy do roku, jechaliśmy śmiało, bez pomyłki.

Litera i numer drogi wskazane na mapie, znajdują się na wszystkich kamieniach przydrożnych, na drogowskazach, na każdej reklamie Michelin.

Każdy automobilista zna to przykre uczucie niepewności po minięciu rozstajnych, czy też krzyżujących się dróg.

— Czy aby dobrze jedziemy, może lepiej się wrócić?

Ogólne zdenerwowanie, każdy rądzi co innego, zwalnia się tempa, rozglądając się na wszystkie strony, a czas sobie leci i leci. W końcu przekonuje się kierowca, że faktycznie trzeba było skręcić na lewo



Wspaniały zamek w Josselin.



W górach Jura.



Starożylna katedra w Bourg.

czy też prawo. Zawracanie i jazda z powrotem. A niech to...

We Francji zwalniają przy pierwszym spotkaniu kamieniu i od razu wszelkie wątpliwości rozstrzygają się.

To jest system idealny, nie pociągający za sobą żadnych większych kosztów dla Państwa, to też nasze Ministerstwo Robót Publicznych zrobiłoby wielką i pożyteczną rzecz wprowadzając go i u nas.

W ten sposób uniknęliśmy nieprzyjemności błędnie w tej tak gęstej sieci dróg.

Co się tyczy stanu tych dróg, to zbliżony on jest bardzo do stanu naszych głównych szos. Są i bardzo dobre kawalki, są i bardzo złe. Większość — średnia, do wytrzymania.

Natomiast bardzo dużo się robi dla ulepszenia i utrwalenia tych dróg. Smołowcowanie, ta plaga dla automobilisty, jeżdżącego po Francji w lecie, spotyka się na każdym kroku.

— „Attention — goudronage!

To jest to okropne ostrzeżenie, przedsmak kilku kilometrów jazdy bokiem szosy, jaknajdalej od tego pasa czarnej, lśniącej smoly przysypywanej żwirkiem.

Drobne kamyczki oblepione smołą, jak groch rzucający garściami, biją w skrzydła, tworząc na nich od spodu twardą masę, mniejsze dostają się nawet na hoki karozerji, ba, znajdowaliśmy je i na ubraniu.

Ale za to jak przyjemnie się jedzie potem po tej szosie bez kurzu, błota, jak błogosławi się tę smołę, naturalnie po wyschnięciu, kiedy się mijają inne samochody?

O tem przekonać się najlepiej można dopiero wtedy, kiedy się jedzie bocznymi szosami, kiedy co raz to wpada się ze smółcowej szosy na zwykłą i odwrotnie.

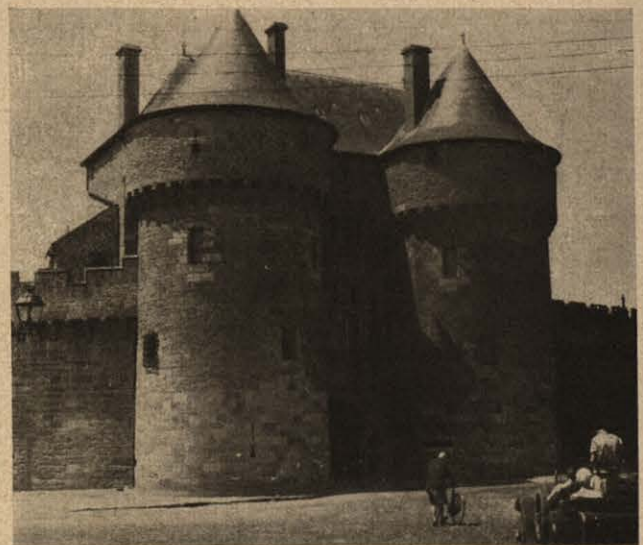
Wtedy nawet i na mokrą smołę zaczyna się patrzeć z uszanowaniem.

* * *

Droga, którą jedziemy, to ciągle jeszcze rejon Loary. Jedziemy ciężką wielkiego łuku, jaki ta piękna rzeka



Baczność samochodu! Smółcowanie szosy!



Brama średniowiecznego zamczyska w Guerande.

zatacza od Tours na Orlean, ażeby potem na południu spotkać się znowu z nią pod Digoin.

Z tego też tytułu i w tej okolicy roi się od zamków, wprawdzie nie tak już wielkich i potężnych, ale zawsze pełnych uroku, okrytych patyną czasu.

Nocujemy, ściśle według programu, w Châteauroux.

Z wrażeń tego dnia mam jeszcze jeden wypadek do odnotowania.

Czytałem w notatkach mojej żony: „Niebywała rzecz! pies na nas szczekał”!

Z tego widać, proszę państwa, przez jak zapadłe kąty jechaliśmy. Bo we Francji, psy nigdy nie szczekają na przejeżdżających, dzieci drogi nie przebiegają, ba, nawet krowy wydają się inteligentniejsze.

Z prawdziwym rozczuleniem przyglądaliśmy się stadu krów, popędzanemu przez pastucha... na rowerze.

* * *

13 lipca mieliśmy dotrzeć do Genewy, t. j. przejechać 500 kilometrów. Umówiona godzina wyjazdu — 8 rano — i tym razem jakoś zamieniła się w 10½ rano. Trzeba więc mocno naciskać naszego A. D. R-a.

Jak i dnia poprzedniego, upał straszny, dochodzący do 40° C. Póki się jedzie, to jeszcze pół biedy. Ale siadanie na rozpalone poduszki, choćby po krótkim postoju, to już nawet boli. Trzeba to skutecznie powoli, potroszczeknu, tym samym systemem, co wchodzenie do gorącej wanny.

Powoli zaczynają pojawiać się odznaki południa. Ludzie o śniadych twarzach, czarno ubrani, w słomkowych kapeluszach, no i osły.

Poczynając od Digoin, na drugim brzegu Loary, z którą znów się spotykamy, okolica zaczyna się falować. Jeszcze 30 kilometrów i już jesteśmy u podnóża

gór Jura. Daleko na horyzoncie, kłębią się one. Już nam tęskno do gór, do tych gwałtownych i niewidomych zakrętów, do wzniesień i spadków, do tych ciągłych niespodzianek i wrażeń. Jakże tak obficie automobilście droga górską przydziela.

Jakaś chmura, odbijając się od gór, które nie chcą ją przepuścić, niespodziewanie spuszcza nam na głowy potoki deszczu. Ale to nie, nie pierwszy raz. Uciekamy, a budy i tym razem podnosić nie będziemy. Jeszcześmy nie widzieli, jak ona wygląda.

Wjeżdżamy do Bourg. Mały postój, ażeby obejrzeć jedną z piękniejszych francuskich katedr.

Stąd już zaczynają się góry na dobre. Przejeżdżamy przez niezbyt trudną, ale prześliczną przełęcz. Droga biegnie nad urwiskami i stromymi przepaściami, które tak charakteryzują te śluzne góry. Po drugiej stronie, ukryta w malowniczej kotlinie nad jeziorami, leży Nantua.

Jutro, 14 lipca, narodowe święto, które francuzi z takim entuzjazmem, z taką radością zawsze obchodzą.

Przemila Nantua tonie w dekoracjach, chorągwiach, transparentach i kwiatkach.

Już się zciemnia. Szybko zjadamy obiad, zresztą do skonali i dalej w drogę.

Do Genewy mamy tylko 65 kilometrów. Jedziemy powoli, rozkoszując się fantastycznymi widokami górskimi w świetle reflektorów.

Za Bellegarde niespodzianie przecina nam drogę jakaś olbrzymia budowla o szerokiej bramie. Potężne kamienne mury, wybielone światłem reflektorów, w ciemności nocnej, na tle czarnego lasu. trochę niesamowicie robią wrażenie.

Wjeżdżamy. Ruiny. Czytam napis:

— Fort l'Ecluse.

Droga biegnie przez środek tej dawnej i groźnej fortecy, broniącej kiedyś dostępu do Genewy. Dziś fort jest już tylko miłą atrakcją dla turysty.

Pod St. Julien przejeżdżamy granicę szwajcarską, zaopatrzeni w tradycyjną broszurkę z surowymi i skomplikowanymi przepisami o ruchu kołowym w Szwajcarii i w kilkanaście minut potem wjeżdżamy do Genewy.

Ścisłe według programu, w dwa dni, bez mała 1000 kilometrów i z jednym pęknięciem gumy, notabene. pierwszym od granicy Polski. Dalej z tem było nieco gorzej.

D. n.



Na morzu spokój.

AUTOMOBILIZM w POLSCE w PIERWSZYM PÓŁROCZU 1929 ROKU.

Biuletynem stanu zdrowia organizmu gospodarczego sprawdzianem rozwoju i postępu, nieraz wymownym ostrzeżeniem przed grożącymi niepożądanymi komplikacjami w życiu ekonomicznym państwa, jest niewątpliwie statystyka, zbierająca i grupująca luźne fakty w obraz, dający pojęcie o całości zjawisk, rozproszonych na dużej przestrzeni i przebiegających w przeciągu większych okresów czasu.

Automobilizm, będący w pierwszej mierze zjawiskiem wybitnie ekonomicznym, wymaga również zestawienia od czasu do czasu przebiegu swego rozwoju, o ile chcemy trzymać rękę na pulsie jego potrzeb, oraz planowo i wydajnie dążyć do jak najszybszego i najwspanialszego rozwoju na naszym terenie.

Mamy więc oto przed sobą zestawienie liczby pojazdów mechanicznych kursujących na obszarze Polski

w dniu 1 lipca 1929. Już sama liczba prawie 40 tysięcy samochodów i motocykli jest imponująca i wskazuje dobitnie na postęp w tej dziedzinie. Jednak samo zestawienie liczb, sporządzone na pewną datę nie wystarczy do właściwego scharakteryzowania danej dziedziny życia, a da je dopiero porównanie ze stanem poprzednim, bo najbardziej istotną cechą każdego zjawiska gospodarczego jest nie jego stan chwilowy a rozwój i zataczanie coraz to szerszych kręgów. Postaram się więc na podstawie tej ostatniej tabeli i podobnych zestawień z dawniejszych lat zdać sobie sprawę z postępów, jakie uczynił automobilizm w Polsce w ciągu pierwszego półroczia bieżącego roku.

Najwłaściwszem byłoby zestawić przyrost liczby samochodów za ostatnie półroczcie z przyrostami w ciągu

WYKAZ ILOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH (BEZ WOJSKOWYCH) NA OBSZARZE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W DN. 1 LIPCA 1929 R. (WEDŁUG DANYCH M. R. P.)

Nr. porządkowy	WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkańców	ILOŚĆ SAMOCHODÓW					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna liczba pojazdów mechanicznych	Podkreślony przyrost ogólnej ilości pojazdów mechanicznych (w stosunku do ilości z dn. 1. 1. 1929 r.) w %	Liczba mieszkańców przypadających na jeden pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogółem					
1	Białostockie	1.479.909	258	144	207	150	759	113	6	878	39,8	1.685
2	Kieleckie	2.882.551	864	187	406	372	1.829	245	25	2.099	10,5	1.373
3	Krakowskie	2.265.449	1.126	405	282	471	2.284	499	46	2.829	11,8	800
4	Lubelskie	2.373.448	320	99	299	79	797	35	1	833	24,3	2.849
5	Lwowskie	3.089.722	1.029	517	218	236	2.000	344	28	2.372	24,7	1.302
6	Łódzkie	2.560.841	1.253	517	424	489	2.683	303	42	3.028	14,8	845
7	Nowogródzkie	910.343	87	52	87	27	253	16	—	269	23,9	3.384
8	Poleskie	979.503	132	40	57	33	262	28	—	290	21,8	3.377
9	Pomorskie	1.063.600	1.635	377	101	525	2.638	653	22	3.313	18,4	321
10	Poznańskie	2.236.919	3.436	964	301	769	5.470	1.002	54	6.526	13,7	342
11	Śląskie	1.278.807	2.058	123	110	809	3.100	1.144	27	4.271	11,8	299
12	Stanisławowskie	1.522.285	206	99	110	62	477	79	5	561	9,7	2.713
13	Tarnopolskie	1.623.837	147	24	60	34	265	19	2	286	24,8	5.677
14	Warszawskie	2.401.801	1.346	147	504	568	2.565	178	13	2.756	10,9	871
15	Kom. Rz. w Warszawie	1.064.815	3.072	2.963	85	1.201	7.321	704	99	8.124	13,6	131
16	Wileńskie	1.143.123	157	145	139	48	489	31	—	520	13,0	2.198
17	Wołyńskie	1.634.264	163	68	109	35	375	33	—	408	3,5	4.005
	Ogółem w Państwie	30.511.217	17.289	6.871	3.499	5.908	33.567	5.426	370	39.363	14,7	775

pierwszych półroczy ubiegłych lat. Jednakże zestawienie takie jest niemożliwe, bo z powodu wprowadzenia nowych przepisów o rejestracji nie ogłaszano stanu liczbowego samochodów na pierwszy lipca 1928.

Z konieczności więc musimy poprzestać na porównaniu przyrostu liczby samochodów w pierwszym półroczu 1929 z przyrostem w ciągu całego roku 1928, biorąc przytem pod uwagę, że o całości rozwoju automobilizmu w ciągu 1929 roku decydować będzie prawdopodobnie właśnie to półrocze, ponieważ istniał cały szereg okoliczności, jak wystawa Poznańska oraz przewidywany i popierany rozwój ruchu turystycznego w ciągu lata, które powodowały, że wiele osób właśnie w tym okresie miało na widoku pożyteczność nabycia samochodu, a okres jesienny i zimowy niema żadnych specjalnych „atrakcyjnych” momentów i wykaże prawdopodobnie tylko nieznaczny przyrost.

Do jeszcze większego krytycyzmu w ocenie wyników tego półrocza skłaniać nas powinna również i ta okoliczność, że wprowadzenie nowych przepisów o rejestracji, uporządkowało dotychczasowe sposoby zestawiania liczby kursujących w Polsce samochodów i wobec tego rzeczywisty przyrost liczby samochodów w roku 1928 jest większy od wynikającej z zestawień liczby 8.642 maszyn, ponieważ w dawnych spisach figurowała spora ilość nie istniejących i nie kursujących samochodów, a robiących „sztuczny tłok” w dawnych zestawieniach.

Przyjrzyjmy się więc poniższej tabeli przyrostu liczby poszczególnych rodzajów pojazdów:

Rodzaj pojazdu mechanicznego	Przyrost w ciągu I półrocza 1929	Przyrost z I półrocza 1929 w % liczby danego rodzaju samochodów z dnia 1.I.1929	Przyrost w ciągu roku 1928	Przyrost w ciągu I półrocza 1929 w % przyrostu danego rodzaju samochodów w ciągu 1928r.
Osobowe	1619 szt.	10,30%	2871 szt.	56,50%
Dorożki	855 „	14,2 „	2043 „	41,8 „
Autobusy	658 „	23,2 „	1297 „	50,8 „
Cieżarowe	1012 „	20,7 „	1402 „	72 „
Motocykle	829 „	18 „	862 „	96 „
Ogółem	5054 szt.	14,73%	8642 szt.	58 0/0

Widzimy więc przede wszystkim, że przyrost ogólny pojazdów mechanicznych w ciągu pierwszego półrocza 1929 stanowi tylko 58% przyrostu z całego 1928 roku, więc niewiele więcej od połowy, co jak na pierwsze ruchliwe półrocze roku, po którym wolno nam więcej niż po zeszłym spodziewać się, jest stanowczo mało, co zdaje się zaczyna wskazywać jakby na pewne pogorszenie się konjunktury na rynku, dotkniętym ogólnym brakiem pieniądza i zastojem.

Jakiego rodzaju pojazdów zdaje się dotyczyć to po-

gorszenie konjunktury? Wskazuje to rubryka druga, z której wynika, że procentowy przyrost mniejszy od ogólnego, wynoszącego 14,7%, wykazują samochody osobowe — 10,3% i dorożki — 14,2%, a więc maszyn w znacznej mierze „rozrywkowe” oraz służące do zaspakajania mniej koniecznych potrzeb. Z tego wynika również, że prowadzenie przedsiębiorstwa taksówkowego przestaje być tak pojętne i lukratywne, i jest odzwierciedleniem coraz częstszych skarg na trudności związane z jego prowadzeniem.

Intensywny natomiast wzrost wykazuje ilość samochodów wybitnie użytkowych, jak autobusy, a zwłaszcza ciężarowych, których przyrosty wynoszą 23,2% oraz 20,7%, co dowodzi coraz lepszego rozumienia roli, jakie w życiu gospodarczym jednostek i przedsiębiorstw może odgrywać samochód. Dość znaczny proporcjonalnie przyrost ilości motocykli — 18% dowodzi znowuż obudzenia się do życia i rozwoju zamiłowania do zaniedbanej dotychczas gałęzi sportu.

Dalsze ciekawe wnioski można wysnuć z ostatniej rubryki powyższej tabeli, która pozwala ocenić w porównaniu z rokiem ubiegłym zainteresowanie rynku poszczególnymi rodzajami pojazdów mechanicznych. Widzimy więc, że zainteresowanie się samochodami osobowymi pozostało mniej więcej to samo, ogromnie natomiast znalazło w odniesieniu do taksówek, dla których rok bieżący wydaje się być wybitnie niepomyślnym. Co do autobusów, których przyrost w odniesieniu do ogólnego w bieżącym roku, jest, jak już widzieliśmy, w zupełności intensywny, to w odniesieniu do roku ubiegłego stwierdzamy pewne pogorszenie konjunktury. Nie widzę w tem jednak dowodu jakichś niepomyślnych dla rozwoju ruchu autobusowego w Polsce objawów, przeciwnie dowodzi to wyraźnie, że pod presją ogólnej opinii, odpowiednich kroków czynników miarodajnych a wreszcie wskutek zrozumienia własnego interesu przez przedsiębiorców autobusowych, wkroczyliśmy wyraźnie w okres uporządkowania i unormowania gospodarki autobusowej, a mniejszy proporcjonalnie przyrost liczby autobusów w roku bieżącym jest bezwzględnie daleko bardziej wartościowym od obfitszego nawet przybytku z czasów chaotycznego „Sturm und Drang Periode” naszej komunikacji autobusowej.

Zainteresowanie się ciężarówkami, a zwłaszcza motocyklami wykazuje natomiast bardzo wyraźny wzrost.

Dalszym dowodem przerzucania się zainteresowania rynku z samochodów osobowych, a jak ostatnio i z dorożek na samochody wybitnie użytkowe, a więc dowodem, że automobilizm w Polsce staje się coraz wyraźniej zjawiskiem przede wszystkim gospodarczym, jest poniższa tabela, wykazująca jaką część ogólnego stanu posiadania stanowi dany rodzaj pojazdów, i to w zestawieniu dla ostatnich lat i w stosunku do tego rocznego przyrostu.

Rodzaj pojazdu	% wszystkich pojazdów:			% przyrostu w 1 1/2-roczy 1929
	1-I-1928	1-I-1929	1-VII-1929	
Osobowe	50	46,3	43	32
Dorożki	15,5	17,6	17,4	16,9
Autobusy	6	8	8,9	13
Ciężarowe	13,6	14	15	20
Motocykle	14,5	13,4	13,8	16,4

Nadmienię, że pomijam zupełnie w swych zestawieniach „inne”, specjalne pojazdy mechaniczne, ponieważ stanowią one drobny ułamek, a często ich rejestracja, jak np. zwłaszcza traktorów, pozostawia wiele do życzenia.

Ciekawym jest również przyjrzeć się, jak przedstawia się rozwój automobilizmu w ciągu ostatniego półrocza pod względem „terytorjalnym”, czyli jak ta sprawa wygląda w poszczególnych województwach, a posłużmy nam do tego też samo oficjalne zestawienie Min. Rob. Publicznych.

Województwami, wykazującymi szybszy przyrost i dużą żywotność są Białostockie, Lubelskie, Lwowskie, Nowogródzkie, Poleskie i Tarnopolskie, a więc województwa o bardzo słabym dotychczas stanie posiadania (1 samochód na 5.677 do 1.302 mieszkańców, podczas gdy dla całej Polski 775 mieszkańców). Dość silnie gospodarczo Pomorze wykazuje również niezły przyrost 18%, podczas gdy w pozostałych województwach, dostatecznie jak na stosunki Polskie nasyconych samochodami, przyrost jest dość słaby, a nawet uderzająco niski w kresowych województwach Wileńskim, Stanisławowskim i Wołyńskim, które jeszcze w zeszłym roku wykazywały dużą ruchliwość. Czyżby miały popaść teraz w martwość?

Nowe możliwości oceny daje porównanie przyrostów z ostatniego półrocza z przyrostami w ciągu zeszłego roku, nie będę jednak podawał suchego zestawienia cyfr i od razu przejdę do omówienia pewnych ciekawszych szczegółów, które z niego wynikną.

Rzuca się tu w oczy dość marna sytuacja w Kielcach, gdzie w roku 1928 przybyło 562 samochody.

a w ostatnim półroczu tylko 142, przyczem osobowych przybyło wówczas 217, a teraz 42, dorożek 60 a ostatnio 5, ciężarowych 116 i teraz 37. Liczby takie nie mogą już mieć nic wspólnego z jakimś nasyceciem rynku, a raczej z jego zbiedzeniem. Analogiczna sytuacja jest na Śląsku, gdzie w zeszłym roku przybyło 588, a ostatnio tylko 149 samochodów, a w Warszawskim województwie, nie tylko, że wobec zeszłorocznej liczby 733 mamy tylko 250 nowych maszyn, ale konstatujemy nawet ubytek 54 dorożek i 5 autobusów, i to na terenie najgęstszej sieci autobusowej. Jest to wynik dość nieprzyjemny, bo wobec tego, że z pewnością w okresie tym przybyła w każdym razie pokaźna liczba nowych maszyn, ubytek ten spowodowany został znaczną liczbą katastrof i wycofaniem przez czynniki miarodajne maszyn, które do ruchu już się nie nadawały.

Charakterystyczne są cyfry dla województwa Poznańskiego, na których wyraźnie odbił się wpływ Powszechnej Wystawy. Przybyło więc tam śmiesznie mało samochodów osobowych — tylko 50 s tuk wobec 468 z roku ubiegłego, cały natomiast wysiłek finansowy i inicjatywa poszły na powiększenie liczby dorożek i autobusów, co dawało widoki dochodu wobec licznej frekwencji publiczności wystawowej. W ciągu zeszłego roku przybyło więc na terenie Poznańskiego 319 dorożek i 65 autobusów, podczas gdy w ciągu tylko ostatniego półrocza aż 293 taksówki i 144 autobusy! Również to samo dotyczy samochodów ciężarowych, których przybyło 195 w ciągu roku 1928, a w tym półroczu 129, co jest jeszcze dowodem, że samochód ma duże znaczenie gospodarcze i na jego rozpowszechnienie mają duży wpływ ogólne konjunktury rynku.

Reasumując ostateczne wyniki analizy danych statystycznych, dotyczących stanu automobilizmu w Polsce w lipcu b. r. stwierdzić trzeba, że zrobiliśmy znowu poważny krok naprzód w dziedzinie motoryzacji, chociaż krok ten niema tego rozmachu jak dawniej, a odbiła się na nim mniej lub więcej wyraźnie ogólna pogarszająca się sytuacja ekonomiczna kraju.

Adam Minchejmer
Stud. Pol. W.

Ilość pojazdów mechanicznych w województwie Wołyńskim na 1 października 1929.

(do tabeli na następnej stronie).

Rok	Samochody osobowe			Ciężarowe i półciężarowe	Autobusy	Motocykle	Razem pojazdów mechanicznych
	prywatne i służbowe	dorożki	Razem				
1929	211	41	252	52	120	40	464

WYKAZ POJAZDÓW MECHANICZNYCH ZAREJESTROWANYCH W WOJEWÓDZTWIE WOŁYŃSKIM NA 1 PAŹDZIERNIKA 1929 WEDŁUG MAREK FABRYCZNYCH.

Zamieszczony poniżej wykaz samochodów w województwie Wołyńskim zainteresuje z pewnością naszych czytelników, zawiąra bowiem tak ciekawy dla wszystkich podział pojazdów mechanicznych według marek fabrycznych. Zestawienie to zawiadziemy p. Bonkowiczowi-Sittauerowi i pragniemy wyrazić Mu gorące podziękowanie za nadesłanie tak cennego materiału.
Redakcja.

Marki fabryczne	ilość	Marki fabryczne	ilość	Marki fabryczne	ilość
Adler	1	Francis Barnett	—	Peugeot	7
Ariel	1	Gnome Rhone	2	Pierce Arrow	1
Auburn	2	G. M. C.	5	Praga	9
Austro Daimler	6	G. M. S.	1	Puch	5
Austro Fiat	3	Harley Davidson	9	Renault	8
Austro Motorette	1	J. A. P.	1	Rochet Schneider	1
Benz	1	Indian	5	Rugby	2
Berliet	6	Itala	1	Rudge Whitworth	2
F. S. A.	1	Lancia	1	Rudge Multi	1
Buick	7	Laffly	1	Salmson	1
Chenard Walcker	1	Lazarin i Klement	4	Saurer	1
Chevrolet	141	Martini	1	Sentinel Skoda.	1
Chrysler	9	Mathis	2	Sizaire Freres	1
Citroën	3	Mercedes	1	Standard	1
Clyno	1	Mercedes Benz	4	Steyr	3
Delannay Belleville	1	Mercedes Daimler	2	Skoda L. i K.	9
Dodge	3	Minerva	1	Stoewer	2
Dürkopp	1	Morris	5	Studebaker	10
Issex	1	Oakland	1	Sunbeam	1
F. N.	2	Opel	1	Tatra	22
Fex	1	Oldsmobile	1	Terrot	1
Fiat	41	Packard	6	Triumph	1
Ford	82	Panhard Levassor	1	Unic	2
Razem					464

PO ZAKOŃCZENIU SEZONU SPORTOWEGO

Letem strzaly minął tegoroczny sezon sportowy, jak nigdy urozmaicony i jak nigdy jeszcze obfitujący w sensacyjne wydarzenia i rekordowe wyczyny. Syci laurów i wrażeń kierowcy zapadli już na zimowy odpoczynek, a komisje sportowe zastanawiać się zaczynają nad zawodami przyszłorocznymi. Warto przy tej okazji powiedzieć kilka słów o pewnym niepokojącym objawie, który przyćmiwia wspaniałość minionego sezonu, aby przy układaniu kalendarza zawodów na rok 1930 wzięte zostały pod uwagę wszystkie czynniki, które zapobiec mogą dalszemu rozprzestrzenianiu się tego niepokojącego objawu.

Objawem, o którym mowa, jest naturalnie nie innego, jak tylko dające się ostatnio wyraźnie zauważyć, silne zmniejszenie liczby zawodników, uczestniczących w na-

szych raidach i wyścigach. Biorąc udział niemal we wszystkich imprezach tegorocznych miałem możność słyszeć wszelkie dyskusje na ten temat prowadzone i doszedłem do wniosku, że nieliczny udział kierowców w naszych zawodach tłumaczy się przede wszystkim zbyt małą jeszcze w Polsce liczbą automobilistów, posiadających specjalne wozy sportowe i wyścigowe, któreby mogły w konkurencji osiągać rezultaty wznoszące się ponad poziom przeciętny.

Jak jednak wytłumaczyć zdumiewający fakt, że pomimo ciągłego wzrostu ilości kursujących w Polsce samochodów, pomimo rozwijającej się wspaniale działalności sportowej Klubów automobilowych, liczba uczestników naszych wyścigów i raidów nie tylko że się nie zwiększa, ale coraz to bardziej maleje?

Odpowiedzieć na to pytanie nie jest tak trudno. Jakby się mogło wydawać, wystarczy tylko uważnie przyjrzeć się warunkom, w jakich się rozwijał u nas sport samochodowy.

Warunki te z początku nie były normalne. Do bardzo jeszcze niedawna żaden z naszych kierowców nie marzył nawet o posiadaniu specjalnej sportowej lub wyścigowej maszyny, a też do zawodów stawały tylko zwykłe wozy turystyczne, często w śmieszny sposób przerabiane na fason wyścigowy. W owych heroicznym czasach polskiego sportu samochodowego, każdy automobilista na pierwszym lepszym wozie mógł bez obawy kompromitacji stanąć do najpoważniejszej imprezy i ubiegać się o laury zwycięscy. Z biegiem czasu sytuacja uległa jednak radykalnej zmianie. Liefeldt, który jeździł początkowo także na zwykłych wozach turystycznych, zaczął sobie sprowadzać na zawody specjalne maszyny. Za jego przykładem poszli niektórzy automobilści krakowscy, potem lwowscy i w ten sposób zebrała się grupka kierowców, którzy dziś są zupełnie bezkonkurencyjni w zawodach, mając zgóry zapewnione zwycięstwo i wszystkie najglówniejsze nagrody. W tej konkurencji posiadacze zwykłych wozów turystycznych nie mają już najmniejszych szans, co ich naturalnie odstręcza od udziału w imprezach sportowych. Szczęśliwych zaś posiadaczy wozów specjalnych jest u nas jeszcze zbyt mało, aby uczynić liczną konkurencję w zawodach. Temu zatem stanowi rzeczy przypisać należy fakt, że w tegorocznym sezonie brała udział w niektórych zawodach mniejsza liczba uczestników niż w latach poprzedzających, kiedy rozwój automobilizmu i sportu samochodowego był daleko mniejszy.

Nie widzę powodu do załamania rąk nad tym objawem. Raczej cieszyć się trzeba, że polski sport samochodowy wyszedł już z powijaków i wszedł na tory normalnego rozwoju. Najlepszym tego dowodem są świetne rezultaty cyfrowe tegorocznego sezonu, wyrównujące w pewnych wypadkach wyniki naszych kierowców z wynikami najlepszych mistrzów zagranicznych. Jest to wszak realny skutek podniesienia się poziomu sportowego naszych imprez, który musieliśmy okupić zmniejszeniem się konkurencji. Zresztą, jeśli porównamy stosunkowo ilość zawodników w naszych imprezach z ilością zawodników w podobnych imprezach austriac-

kich, czeskich czy nawet francuskich, to porównanie nie wypadnie z pewnością na naszą niekorzyść. Dla przykładu podam, że gdy na tegorocznym wyścigu tatrzańskim startowało 17 samochodów, to na Semmeringu także 17, a na Ecce Homo w Czechosłowacji tylko 14.

Jeżeli zatem na początku niniejszego artykułu zmniejszenie się liczby konkurentów w naszych zawodach automobilowych nazwałem objawem niepokojącym, to tylko dlatego, że nie można dopuścić, aby stan ten trwał chronicznie. Konkurencja w zawodach musi u nas odtąd wzrastać i aby do tego doprowadzić trzeba rozpocząć umiejętną i konsekwentną pracę od podstaw.

Ogromne sukcesy, jakimi cieszą się u nas zjazdy gwiazdowe, w których brać mogą udział z szansami powodzenia wszystkie bez wyjątku samochody, dowodzą, że w szerokich sferach polskich automobilistów istnieje duch sportowy, któremu Kluby automobilowe powinny dać odpowiednie ujście przez organizowanie jaknajwiększej liczby zawodów dostępnych dla wszystkich, a więc zjazdów gwiazdowych, pogoni za lisem lub za balonem, łatwych raidów o elementarnych przepisach czy prosto zwyczajnych wycieczek. Przy odpowiedniej propagandzie imprezy te napewno cieszyć się będą powodzeniem i nie jeden kierowca nabierze na nich prawdziwego zapachu do zawodów automobilowych, w wyniku czego natychmiast lub przy pierwszej zmianie maszyny przesiądzie się na specjalny wóz sportowy i wyruszy na poważniejsze konkursy. Podobny objaw zauważamy przecież stale we wszelkich innych gałęziach sportu. W tym samym wszak celu organizowane są różne „pierwsze kroki” kolarskie czy pięściarskie, podczas których wylania się niejedna przyszła gwiazda. Taka selekcja nieznanych talentów przy pomocy łatwych, dla wszystkich dostępnych imprez, musi być stale prowadzona i tylko ona zdoła nam zapewnić w przyszłości większą liczbę zawodników w trudnych imprezach klasycznych. Póki to nie nastąpi liczba wielkich konkursów w rodzaju Raidu Międzynarodowego lub wyścigu tatrzańkiego nie powinna być powiększana na korzyść drobnych, lecz zato często urządzanych zawodów popularnych. Sądzę, że komisje sportowe wszystkich naszych Klubów automobilowych, powinny się głęboko nad tem zastanowić, przed ustaleniem kalendarza sportowego na rok 1930.

Marjan Krynicki.

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

ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE

Generalne przedstawicielstwa i autoryzowana obsługa

DELCO-REMY

LICZNIKI I POMPKI BENZYNOWE AC.

AMORTYZATORY LOVEJOY I AKUMULATORY WILLARD.

WARSZAWA, UL. KAZIMIERZÓWSKA 74. TELEFON 301-48.

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



SPORT W UBIĘGLYM MIESIĄCU

JAZDA ZA LISEM ZORGANIZOWANA PRZEZ AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI.

W niedzielę, dnia 27 października r. b., odbyła się zorganizowana przez Automobilklub Wielkopolski „Jazda za lisem”. Komandorem czyli lisem był p. inż. Wiktor Maćkowiak, a wicekomandorem p. Wiesław Świnarski. Kryjówka lisa znajdowała się w majątności Posadowo pod Lwówkiem u Prezesa A. W. p. Stanisława hr. Łąckiego. W „Jeździe za lisem” wzięło udział 18 samochodów i to:

1) p. Jan Pętkowski na samoch. „Austro-Daimler”.

2) p. Andrzej Rynowiecki na samochodzie „Fiat”.

3) p. Wacław Zegilewicz na samochodzie „Tatra”.

4) p. Kazimierz Markowski na samochodzie „Tatra”.

5) p. Zygmunt Stachowski na samochodzie „Steyr”.

6) p. Franc. Radomski na samochodzie „Lancia”.

7) p. Feliks Bittner na samochodzie „O. M.”.

8) p. inż. Marjan Duszyński na samochodzie „Tatra”.

9) p. Hozakowski na samochodzie „Fiat”.

10) p. Teofil Czerwiński na samochodzie „Mathis”.

11) p. Celestyn Rowiński na samochodzie „Tatra”.

12) p. inż. Tadeusz Wysocki na samochodzie „Citroën”.

13) p. Klementyna Śliwińska na samochodzie „Praga”.

14) p. Jan Łyszczczyński na samochodzie „Fiat”.

15) p. Henryk Linke na samochodzie „D. K. W.”.

16) p. Stefan Głowiński na samochodzie „Lancia”.

17) p. A. Kwiatkowski na samochodzie „Chenard Walcker”.

18) p. Janina Jaszwiłowa na samochodzie „Chrysler”.

Start samochodów nastąpił podług wylosowanej kolejności w odstępach 20 sek. o godz. 13-tej w Dębcu na szosie do Lubonia. Trasa lisa wiodła przez Żabikowo, Stęszew, Buk, Opalenicę, Lwówek do Posadowa. Do kryjówki lisa przybyło 15 samochodów w następującej kolejności:

1) p. inż. M. Duszyński nr. startowy 8, przybył do mety 2.20, któremu przyznano I. nagrodę.

2) p. T. Czerwiński nr. start. 10, przybył do mety 2.27, któremu przyznano II. nagrodę.

3) p. inż. T. Wysocki nr. start. 12, przybył do mety 2.30, któremu przyznano III. nagrodę.

4) p. J. Pętkowski nr. start. 1, przybył do mety 2.35.

5) p. Fr. Radomski nr. start. 6, przybył do mety 2.36.

6) p. Kl. Śliwińska nr. start. 13, przybyła do mety 2.40.

7) p. J. Łyszczczyński nr. start. 14, przybył do mety 2.42.

8) p. Z. Stachowski nr. start. 5, przybył do mety 2.43.

9) p. H. Linke nr. startowy 15, przybył do mety 2.45.

10) p. C. Rowiński nr. start. 11, przybył do mety 2.45.

11) p. J. Jaszwiłowa nr. start. 18, przybyła do mety 2.45.

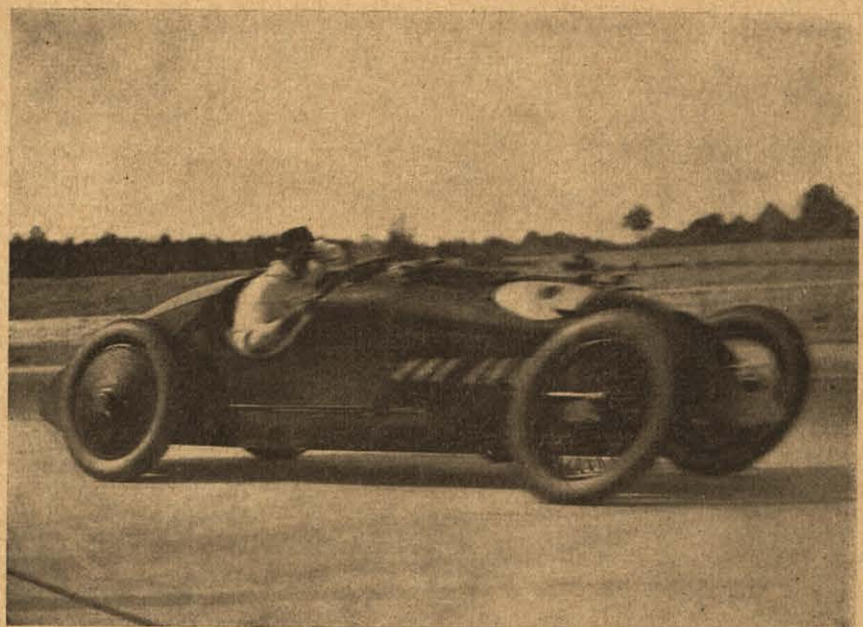
12) p. St. Głowiński nr. start. 16, przybył do mety 2.46.

13) p. K. Markowski nr. start. 4, przybył do mety 2.47.

14) p. Hozakowski nr. start. 9, przybył do mety 2.50.

15) p. A. Rynowiecki nr. start. 2, przybył do mety 3.10.

Na mecie podejmowali przybyłych gości w liczbie przeszło 50 osób z staropolską gościnnością Państwo Stanisławostwo hr. Łąccy. Po obejrzeniu parku oraz stadniny, oprowadzeni przez gospodarzy, uczestnicy wrócili w miłym nastroju do Poznania, spędzając na milej pogawędce jeszcze kilka godzin w lokalach klubowych. Ostatnią imprezę tegoroczną A. W. należy uważać w całej pełni za udaną. Powietrze jak na zamówienie sprzyjało uczestnikom i mylenie trasy przez wicekomandora narobiło poszczególnym uczestnikom wiele kłopotu. Zmylenie trasy i jazda do Mosiny, Kościana i Grodziska były na porządku



Dwumastocylindrowy samochód Vaisin, który na torze Montlbery pobił szereg długodystansowych rekordów szybkości, uzyskując bardzo wysokie szybkości przeciętne.

dziennym, nie mówiąc już o mniejszych odchyleniach. Spodziewać się należy, że na przyszłą imprezę liczba zawodników będzie jeszcze większa.

ZAWODY ZAGRANICZNE.

W okresie paryskiego Salonu automobilowego tor słynnego autodromu Montlhery staje się terenem licznych prób pobicia światowych rekordów szybkości. W tym roku również cały szereg firm samochodowych i motocyklowych wystawiło swe maszyny na asfalt paryskiego autodromu i nowe pokłóse rekordów zebrane zostało przez znakomitych kierowców.

Ze wszystkich wyczynów na pierwszy plan wybijają się wspinające rekordy długodystansowe, które osiągnęły dwa samochody: sześciocylindrowy sportowy Hotchkiss i dwunastocylindrowy wyścigowy Voisin. Oba te wozy, krążąc po torze bez wytchnienia przez szereg dni i nocy, przebyły po kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, rozwijając przytem bardzo wysokie szybkości przeciętne: Hotchkiss około 110 km/g. a Voisin około 150 km/g.

Na torze Montlhery odbyły się również w dniu 6 października zawody o Grand Prix Francuskiego Klubu Motocyklowego. Dystans wynosił 100 km. Niezwykły sukces święciła w tych wyścigach znana marka Monet Goyon, zdobywając pierwsze miejsca we wszystkich kategoriach motocyklowych. Najlepszy czas uzyskał Richard w kategorii 500 ccm., rozwijając szybkość 107 km./g. W kategorii trzykołówek zwyciężył Dhome na Morgan, a w kategorii samochodów — Doré na Bugatti z szybkością 106 km/g.

Najwspanialsze zawody motocyklowe ubiegłego miesiąca stanowiły, rozegrane w dniach 19 i 20 października, wyścigi o Grand Prix Europy. Odbyły się one tym razem w Hiszpanji, na obwodzie szosowym w pobliżu Barcelony.

W pierwszym dniu zawodów urządzono biegi dla motocykli 175 i 250

ccm. oraz dla maszyn z wózkami. W kategorii 175 ccm. zwyciężył niemiecki jeździec Geiss na motocyklu D. K. W., przebywając dystans 165 klm. w czasie 1 g. 50 m. 48,8 s. Drugim był włoch Brusi na mot. Benelli, a trzecim francuz Sourdrot na mot. Monet Goyon.

Od kategorii 250 ccm. zaczęły się bezapelacyjne zwycięstwa jeźdźców i maszyn angielskich, gdyż wygrał tu Longmann na mot. O. K. Supreme, pokrywając przestrzeń 247 klm. w czasie 2 g. 41 m. 27 s. Drugie miejsce zajął włoch Gherzi na mot. Guzzi.

MIĘDZY Narodowe ZAWODÓW AUT na rok

LUTY

1. Francja Wyścigi na wzniesieniu Mules.
2. Szwecja Międzynarodowy Wyścig zimowy.

MARZEC

2. Francja Wyścigi na obwodzie w Esterel Plage.
23. Francja Wyścigi na wzniesieniu Turbie.
23. Szwajcaria Międzynarodowy wyścig płaski w Genewie.

KWIECIEŃ

6. Monaco II Grand Prix Monaco.
- 12—13. Italja IV wyścig tysięczny.
13. Francja Grand Prix Marokka.
20. Italja VII wyścigi na obwod. im. Piotra Bordino w Aleksandrii.
21. Francja Wyścigi na obwodzie w Garoupe.
21. Anglja Wyścigi w Brookland.
- 26—27. Italja VI wyścig naokoło Sycylii.

MAJ

4. Italja XXI Targa Florio.
- 9—10. Anglja Wyścig dwa razy po dwanaście godzin.
11. Czechosłowacja Wyścigi na wzniesieniu Zbraslav—Jiloviste.
- 16—17. Francja Wyścigi na obwodzie w Arcole.
18. Francja Wyścigi na wzniesieniu Camp.
18. Italja II wyścigi na obwodzie w Caserta.
- 23—24. Irlandja II Grand Prix Irlandji.
25. Italja Grand Prix Rzymu.
- 25—29. Niemcy X Turniej Międzynarodowy w Wiesbaden.
30. U. S. A. Grand Prix Indianapolis.

CZERWIEC

- 1—7. Rumunja Raid samochodowy.
- 7—8. Węgry Wyścig Balaton-Matra.
8. Belgja Zawody szybkości na obwodzie.
8. Italja Wyścigi na obwodzie Chianti.
8. Hiszpanja Wyścigi na wzniesieniu Rabassada.
9. Anglja Wyścigi w Brookland.
15. Italja V zawody o puchar Perugina.
15. Francja Grand Prix Lyonu.
15. Niemcy Wyścigi na wzniesieniu Kessel.
- 21—22. Francja VIII Konkurs wytrzymałości w Mans.
- 22—29. Polska IX Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski.
- 25—29. Niemcy X Turniej Międzynarodowy w Baden Baden.

W kategorii 350 ccm. z wózkami zwyciężył Hicks na mot. Velocette, a w kat. 600 ccm. z wózkami — Marsell na mot. Norton.

Dopiero w drugim dniu zawodów odbyły się najgłośniejsze biegi, przeznaczone dla kategorii 350 i 500 ccm. Dystans wynosił 330 klm. Zwycię-

żył znany jeździec angielski Hunt na motocyklu Norton 500 ccm. w czasie 3 g. 05 m. 14 s. Drugim był Walker na mot. Rudge Whitworth, a trzecim Dodson na mot. Sunbeam. Zaszczytne czwarte miejsce w tej kategorii zdobył polski jeździec hr. Alvensleben na motocyklu Norton,

uzyskując czas 3 g. 27 m. 51 s. W kategorii 350 ccm. pierwszym był Davenport na mot. A. J. S. w czasie 3 g. 22 m. 36,8 s., podczas gdy drugie miejsce zajął Rowley na maszynie tejże marki.

W Anglii rozegrane zostały torowe mistrzostwa motocyklowe, które odbyły się w autodromie Brookland w dniu 5 października. Pomimo niesprzyjającej pogody największą szykość dnia, którą uzyskał Denly na mot. A. J. S. 500 ccm., wynosiła 170 klm./g. W innych kategoriach zwyciężali: Staniland na mot. Excelsior, Lacey na mot. Grindlay Peerless i Tucker na mot. Norton.

W tygodniu później autodrom Brookland stał się teatrem wspaniałego wyścigu 500 milowego dla samochodów, zorganizowanego przez angielski klub kierowców wyścigowych. Olbrzymia ta impreza (dystans 800 klm.) rozegraną została pod postacią handicapu, dostępnego dla wszystkich kategorii samochodów. Po emocjonującej walce zwycięstwo odnieśli kierowcy Barclay i Clement, którzy prowadzili na zmianę wielki samochód Bentley. Wykazali oni czas 4 g. 39 m. 10 s., rozwijając doskonałą szybkość przeciętną 172 klm./g. Drugie miejsce zajęli kierowcy Dunfee i Davies, również na samochodzie Bentley, a trzecie miejsce Paul i Cobb na samochodzie Sunbeam.

W Budapeszcie rozegrany został w dniu 6 października doroczny wyścig na wzniesieniu Janos, który zgromadził 70 współzawodników. Dystans wynosił 4165 metrów. Najlepszy czas dnia, 3 m. 12,60 s., uzyskał Szenassi na półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti. W klasie motocykli zwyciężył Balazs na maszynie Sunbeam 500 ccm. w czasie 3 m. 24,25 s.

Czas już pomyśleć o zawodach przyszłorocznych. Ostatnio wydany został regulamin Zjazdu Gwiazdźdźstego do Monte Carlo, który odbędzie się po raz dziewiąty w styczniu 1930 r. W porównaniu z poprzednim

WY KALENDARZ SAMOBILOWYCH 1930.

29. Węgry Wyścigi na wzniesieniu Gugger.
29. Francja VI Grand Prix Marne.
29. Italja Wyścig Cunco-Colle della Maddalena.

LIPIEC

5. Czechosłowacja Raid w Wysokie Tatry.
5—6. Belgja Grand Prix Belgji.
6. Italja III wyścigi na obwodzie Księcia Piemontu
6. Francja Wyścig Toul-Nancy.
13. Niemcy Grand Prix Niemiec.
20. Belgja Grand Prix Europy.
25. Hiszpanja VIII Grand Prix San Sebastian.
26—28. Hiszpanja Grand Prix Hiszpanji.
30 lipiec- 4 sierpień. Niemcy, Francja, Italja, Szwajcarja Raid Alpejski.

SIERPIEŃ

3. Italja X wyścigi na obwodzie w Montenegro.
4. Anglja Wyścigi w Brookland.
9—10. Szwajcarja VIII wyścigi na wzniesieniu Klausen.
17. Italja V wyścigi o puchar Acerbo.
17. Francja Grand Prix Comminges.
17. Niemcy Międzynarodowe wyścigi o górski rekord A. D. A. C.
17—23. Szwajcarja II Międzynarodowy Tydzień automobil. w Saint Moritz.
23. Anglja Angielskie Tourist Trophy.
24. Francja Wyścigi na wzniesieniu Ventoux.
24. Polska III Międzynarodowy Wyścig Tatrzański.
31. Austrja Wyścigi na wzniesieniu Geiss.
31. Francja Grand Prix Chamonix-Mont Blanc.

WRZESIEŃ

7. Italja Grand Prix Italji.
13. Francja Próba samochodów seryjnych na kamienistych drogach.
14. Francja Grand Prix kamienistych dróg.
14. Austrja Wyścigi na wzniesieniu Semmering.
14. Italja II zawody o puchar Gran Sasso.
21. Czechosłowacja Wyścigi na obwodzie w Brnie.
20. Anglja Wyścigi sześciogodzinne.
21. Francja Grand Prix Francji.
21. Italja V wyścigi na obwodzie w Cremonie.
21. Węgry Wyścigi na wzniesieniu Schwab.
Data do ustalenia: Polska Międzynarodowy wyścig płaski we Lwowie.

Zjazdem regulamin ten przynosi ciekawą innowację, która znacznie utrudni zadanie uczestników imprezy, polegającą na tem. że czas otwarcia punktów kontrolnych będzie ograniczony. Tym sposobem zawodnicy zmuszeni zostaną do bardzo regularnej jazdy, gdyż spóźnienie się na jakąkolwiek kontrolę będzie im grozić wyeliminowaniem z konkursu, w razie zaś zbyt wczesnego przyjazdu będą musieli czekać na otwarcie kontroli. Zarządzenie to z jednej strony uniemożliwi konkurentom nadrabianie czasu na początku drogi i powolną jazdę pod koniec, a z drugiej strony ułatwi zadanie klubom automobilowym, organizującym w czasie trwania Zjazdu punkty kontrolne we wszystkich niemal ważniejszych miastach Europy. Sam Zjazd wyznaczony jest na dzień 29 stycznia 1930 r.

Na zakończenie jeszcze jedna ciekawa wiadomość. Na podstawie rezultatów ubiegłego sezonu, Międzynarodowa Komisja Sportowa ogłosiła markę Bugatti mistrzem świata na rok 1929.

NOWY RODZAJ SPORTU MOTOROWEGO.

Nie wszyscy automobiliści zdają się wiedzieć, że obok samochodu i motocykla technika współczesna daje nam do dyspozycji jeszcze jeden wspaniały środek sportu motorowego. Jest nim ślizgowiec.

Dopóki sport motorowy na wodzie ograniczał się do zwykłych motorówek, nie mógł on pociągnąć automobilistów, przywykłych do rozwijania na szosie znacznie większych szybkości. Zastosowanie ślizgowca, który w czasie pędu wynurza się zupełnie z wody, zmieniło zupełnie ten stan rzeczy. Dziś osiągnięcie na wodzie szybkości 70 lub 80 km. na godzinę, przy pomocy zaledwie kilkunastokonnego silnika nie przedstawia żadnych trudności. Ponadto ślizgowiec posiada zwrotność zupełnie nieznaną ani na zwykłych łodziach ani motorówkach,

dzięki czemu jest nadzwyczaj przyjemny w prowadzeniu.

Sport ślizgowy uprawiany jest z wielkim zapalem zagranicą. U nas dotychczas był mało znany, gdyż nie mieliśmy odpowiedniego sprzętu.

Dopiero dzięki zawsze ruchliwym i zawsze idącym na czele postępu Państwowym Zakładom Inżynierji budowa ślizgowców została u nas rozwiązana. W zeszłym miesiącu

właśnie mieliśmy możliwość oglądania pokazu ślizgowców P. Z. Inż. Pokaz ten urządony został w obecności konsula Republiki Argentyńskiej, który żywo interesuje się ślizgowcami ze względu na ogromne zapotrzebowanie tych maszyn w Ameryce Południowej.

Pokaz wypadł zarówno efektywnie, jak ciekawie. Należy tylko załować, że odbył się wobec bardzo licznego grona widzów.



Pokaz ślizgowca konstrukcji Państwowych Zakładów Inżynierji.



Ślizgowiec konstrukcji Państwowych Zakładów Inżynierji odznacza się wielką zwrotnością.

Jedynie tylko przez stosowanie
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

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

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

Sukcesy samochodów „Tatra” w 1929 roku

19/V. 1929.

KRAKOWSKI RAID PĘTLICOWY.

Jos. Mojžišek.
na 2-cyl. 4/12 K.M. II Nagroda 495 punktów dod.
Jos. Veřmiřovský.
na 4-cyl. 6/24 K.M. III Nagroda 493 punktów dod.
Dyrektor Dygat.
na 2-cyl. 4/12 K.M. V Nagroda 490 punktów dod.

16/VI. 1929.

RAID GWIAZDZISTY W KRALOVEM HRADCI (KÖNIGGRÄTZ).

Metę osiągnęli w pełnej liczbie punktów dodatnich (500):
F. Bittmann na 4-cyl. 6/24 K.M.
K. Bauer na 4-cyl. 6/24 K.M.
Fr. Pištecký na 4-cyl. 6/24 K.M.
K. Kadlčák na 2 cyl. 4/12 K.M.
M. U. Dr. R. Kudrnač na 2-cyl. 4/12 K.M.
Josef Mojžišek na 2-cyl. 4/12 K.M.
Fr. Pilat na 2-cyl. 4/12 K.M.

16 — 24/VI. 1929.

VIII RAID MIĘDZYKRAJOWY AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

Veřmiřovský na 4-cyl. 6/24 K.M. 47½ punktów dod.
Bojanovsky na 4-cyl. 6/24 K.M. 46 punktów dod.
Chovanec na 4-cyl. 6/24 K.M. 44½ punktów dod.
Jedyną Nagrodę Zespołu Fabrycznego osiągnął z pośród
wszystkich zgłoszonych zespołów, zespół fabryczny
„Tatra”.
J. Ripper na 4-cyl. 6/24 K.M. otrzymał specjalną Na-
godę Ministerstwa Spraw Wojskowych za przeciętną
regularność jazdy w poszczególnych etapach.
Już. Rychter na 2-cyl. 4/12 K.M., który już przebył prze-
szło 230.000 km., narówni z wielu większymi ma-
szynami przybył z punktami dodatnimi.

23/VI. 1929.

RAID PRZEZ ŠUMAVĘ (BÖHMERWALD).

A. Vonásek na 2-cyl. 4/12 K.M. wyróżniony
J. Svoboda na 4-cyl. 6/24 K.M. wyróżniony

6/VII. 1929.

RAID GWIAZDZISTY DO BRATISLAVY.

Pavel Jurkovič na 4-cyl. 6/24 K.M. I Nagrodę w swej
kategorji do 2.000 ccm. (Bratislava - Paris - Pištany).
Mik. Singer na 6-cyl. 9/40 K.M. I Nagrodę w swej ka-
tegorji ponad 2.000 ccm. (Nove Zámky-Amsterdam-
Pistany).

27/VII. 1929.

RAID GWIAZDZISTY DO POZNANIA.

4-cyl. 6/24 K.M. — I Nagroda z pośród 205 startujących
samochodów.

11/VIII. 1929.

GÓRSKI WYŚCIG TATRZAŃSKI W ZAKOPANEM.

Dyrektor Dygat na 2-cyl. 4/12 K.M., II Nagroda w swej
kategorji.

Josef Veřmiřovský na 4-cyl. 6/24 K.M., I Nagroda
w swej kategorji — trzeci najlepszy osiągnięty czas
ze wszystkich samochodów sportowych.
Aug. Weinschenk, na 6-cyl. 9/40 K.M., I Nagroda
w swej kategorji, najlepszy czas ze wszystkich sa-
mochodów sportowych.

8/IX. 1929.

GÓRSKI WYŚCIG W GAISBERG POD SOLNOHRAD! (SALZBURG).

Josef Veřmiřovský na 4-cyl. 6/24 K.M. I Nagroda
w swej kategorji do 2 litrów, drugi najlepszy czas
ze wszystkich samochodów turystycznych.

22/IX. 1929.

ECCE HOMO.

Hrabia Rakossy na 6-cyl. 9/40 K.M. najlepszy czas
ze wszystkich samochodów turystycznych.

29/IX. 1929.

GÓRSKI WYŚCIG W SCHWABENBERG POD BUDAPESZTEM.

Bojanovsky.
na 2-cyl. 4/12 K.M. I Nagroda w swej kategorji.
Veřmiřovský.
na 4-cyl. 6/24 K.M. I Nagroda w swej kategorji.

PRZED STARTEM zastanów się czyś ubezpieczył maszynę:

od uszkodzenia, pożaru, eksplozji, krótkiego spięcia, rabunku lub całkowitego zniszczenia. (A U T O - C A S K O). —
Od uszkodzenia ciała jednej lub kilku osób oraz cudzej własności (O D P O W I E D Z I A L N O Ś Ć C Y W I L N A).
CZAS ubezpieczyć siebie na wypadek śmierci lub stałego kalectwa!

INSPEKTORAT TOWARZYSTW ASEKURACYJNYCH
Warszawa, Marszałkowska 41. Tel. 313-61.

ZNAKOWANIE DRÓG

W obecnych czasach możliwą jest podróż samochodem niemal we wszystkich częściach Ameryki bez potrzeby rozpytywania się o drogi wiodące z jednego punktu do drugiego w danej miejscowości.

Zostało to osiągnięte przez starania poszczególnych agencji, a przede wszystkim przez wydanie map automobilowych ze strony przedsiębiorstw prywatnych, klubów samochodowych itp., które te mapy zawierają dokładne wskazówki co do kierunku drogi, znaków drogowych i t. p.

Prawdziwa łatwość podróży samochodem polega jednak głównie na ilości i zrozumiałości znaków drogowych.

Poszczególne Stany Ameryki, Kluby Automobilowe itp. powzięły myśl oznaczania dróg bezpośredniej komunikacji, jak np. „Pike's Peak” i „Ocean to Ocean”, szosy z Nowego Yorku do Los Angeles itp. Trakty te, jak również krótsze drogi były znaczone zapomocą znaków malowanych na słupach telegraficznych, telefonicznych i tramwajowych. Pozwolenie na to uzyskano z łatwością, koszt zaś jest stosunkowo niski w porównaniu do ilości znaków umieszczonych.

Pozatem, przy wykorzystaniu słupów telegraficznych itp. znaki mogą być dostatecznie wysoko umieszczone aby były widocznymi. Również w wypadku gdy kilka dróg zbiega się na jednym trakcie na

pewnym odcinku — jest dostatecznie miejsca na słupach dla dowolnej ilości znaków.

Znaki te są różnorodnych typów, np.:

1. Opaska w jednym lub dwóch kolorach z napisem drukowanym umieszczona 8—10 stóp ponad powierzchnią ziemi. Każda droga, jak np. Warszawa—Poznań, Warszawa—Białystok itd. miałyby odrębny swój kolor. Opaski te mogą być szerokości tylko 20—30 cent. lub też mogą się składać z dwóch pasków różnych kolorów szerokości 10/15 cm. każdy.

2. Podobne znaki mogą być stosowane z jednokolorową opaską i numerem lub literami np. W—P (Warszawa—Poznań), W—B (Warszawa—Białystok) itp.

Znaki te powinny być umieszczone na słupach w pewnych odległościach, np. co pół kilometra, pozatem na słupach przed każdym miastem, przez które wiedzie droga.

System powyższy jest bardzo dobry nie tylko w zastosowaniu do dróg prowincjonalnych, lecz zwłaszcza przy przejeżdżaniu przez miasta (np. jadąc z Lublina do Poznania przez Warszawę). W tym wypadku znaki powinny być niemal na każdej latarni, automobilista zaś tylko śledzi kierunek. Zwykle drogi przez miasto wiodą w najprostszym kierunku, lecz unikają ulic przeciążonych ruchem.

Pozatem w Ameryce stosują tablice na krańcach miasta z małymi mapami, wskazującymi główne drogi do najbliższych miast, przyczem dla odróżnienia poszczególnych dróg używa się odrębnych kolorów

L. Ballenberg.

ERAZM DEMBOWSKI

Pulkownik em.
B. Szef Służby Samochodowej DOK 1
B. Dowódca I-go Dywizjonu Wojsk Samochodowych

OTWORZYŁ POD

OSOBISTEM KIEROWNICTWEM

Warsztaty Reperacyjne Samochodowe

Warszawa, Mokotów-Gólaszewska Nr. 12

Tel. Nr. 143-44, 123-08



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, starteru,
zapalania etc.

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA

PROFESOR SVEDBERG O LABORATORJUM PHILIPSA


Znany uczoney szwedzki prof. Svedberg z uniwersytetu w Upsali, laureat nagrody Nobla, za doniosłe wynalazki w dziedzinie chemji, wypowieda się w następujący sposób o laboratorium Philipsa w ilustrowanem czasopiśmie szwedzkim „Vecko Journal”:

Śmiesznym musi się wydać fakt, że najlepiej wyposażone fizyko-chemiczne laboratorium świata posiada nie jakiś światowej sławy uniwersytet, lecz Zakłady Philipsa w Eindhoven. Holandia nie potrafi nawet dostarczyć tylu uczonych, ilu mogą zatrudnić laboratorja Zakładów Philipsa.

Nowy samochód

CORD

o napędzie na przednie koła


*Dodatkowy
model
produkcji
fabryki Auburn*

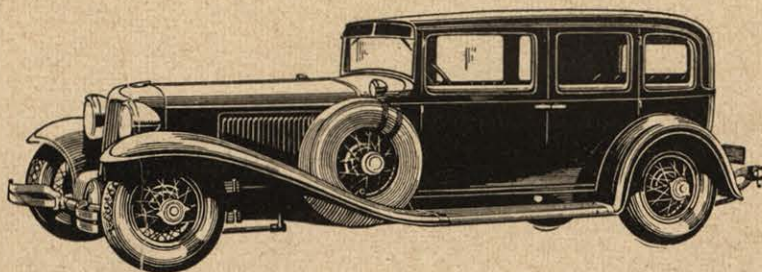


Nie jest nową zasadą, na której budowany jest samochód z napędem na przednie koła. Znane są od dawna wyłączne zalety tego typu samochodów. Jednak obecnie, dzięki rozwojowi lotnictwa, problem umieszczenia napędu na przednie koła staje się aktualnym i w technice samochodowej.

Fabryka Auburn, ciągle i wytrwale szukająca nowych dróg w technice samochodowej, gruntownie zbadała wszelkie możliwości budowania samochodów o napędzie na przednie koła. Lata całe poświęcono wyczerpującym próbom przy współpracy wybitnych inżynierów-specjalistów. Nie szczędzono ani pieniędzy ani wysiłków aby samochód CORD stał się doskonałym pod każdym względem.

Nowy samochód CORD o napędzie na przednie koła robi sensację w świecie samochodowym. Bezpieczny, łatwy do prowadzenia, wygodny i trwały — oto niektóre z wybitnych cech tego samochodu. Lecz najlepiej o swoich zaletach przekona WPana sam CORD.

NIKTAN sp. z o. o, Warszawa, Nowy-Świat 7,
tel. 437-01.



*Auburn Automobile Company, Auburn, Indiana, U. S. A.
fabrykaty koncernu: Duesenberg, Cord, Auburn M. 120.
M. 8/90. M. 6/80.*

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

Nowa stacja obsługi samochodów

Rozwijając się spokojnie ale pewnie przedstawicielstwo fabryki Tatra w Warszawie, nabyło niedawno nową posiadłość, celem urządzenia warsztatów reperacyjnych i stacji obsługi dla swych klientów.

kawi byliśmy jak zamieszkał się sam warsztat.

Na obszernym placu znajdują się zasadniczo cztery budynki: właściwy warsztat, magazyn części zamiennych, budynek biurowy i mieszkalny oraz mniej-

się do wymiany części, co dzięki prostej budowie Tatry odbywa się zasadniczo bez potrzeby wymontowywania zespołów z samochodu.

Odnieśliśmy wrażenie, że reperacja w tym warsztacie może się odbywać szybko, co jest niezmiernie ważne dla wszystkich posiadaczy samochodów. Dyrektor Szpaczek zaznaczył w rozmowie, że dawno dążył do stworzenia takiego punktu obsługi dla swych klientów, lecz nie od razu mógł się zdołać na zakup odpowiedniego obiektu. Doprowadzenie tej myśli do skutku jest więc jednocześnie dowodem dotychczasowego powodzenia i niewątpliwym zadatkiem jeszcze większego powodzenia na przyszłość.



Widok posesji, zakupionej przez przedstawicielstwo samochodów Tatra przy ul. Czerniakowskiej Nr. 205/7.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

Obsługa samochodu. — Obsługa motocykla. — Obsługa traktora. Wyd. Vacuum Oil Company. 1929.

Powyższe trzy broszury otrzymała Redakcja. Pierwszą myślą, jaka nasuwa się przy ich przeglądaniu, jest celowość wydawnictwa. Vacuum Oil Company, doceniając wielkie znaczenie smarowania każdego pojazdu mechanicznego, daje trzy książki, które uczą i które zawierają wiele niezmiernie cennego materiału dla każdego automobilisty, motocyklisty czy posiadacza traktora. Wydawnictwa pozbawione są zupełnie charakteru reklamy, oparte są raczej na długoletniej praktyce i doświadczeniu wydawcy. Wysoki poziom techniczny, doskonała pioszczyzna stylu i wyrażen technicznych, piękna szata zewnętrzna dobre ilustracje techniczne, przeważnie dwubarwne, składają się na naprawę godną uwagi całość. Wydziałowi Reklam, który wydawnictwa te redagował i jego kierownictwu należy się za te trzy broszury najzupełniej zasłużony poklask.

Nowa siedziba, to obszerna posesja przy ulicy Czerniakowskiej na rogu nowej przecznicy, która została przewidziana w planie regulacyjnym Warszawy i która dopiero zaczyna zarysowywać się na terenie linją kilku nowowznoszonych domów.

Miejsce wybrane jest niewątpliwie bardzo trafnie, bo Powiśle należy uważać obecnie prawie za centrum miasta i cie-

szy budynek, przeznaczony częściowo na garaże, częściowo na szatnię i jadalnię robotników.

Zwiedziliśmy cały teren dość dokładnie. Warsztat jest obszerny i czysty, a bieg pracy wydaje się przedewszystkiem uregulowany i spokojny. Dobrze zaopatrzonej magazyn części zamiennych czyni zbędnym wyposażenie warsztatu w specjalne obrabiarki. Robota sprowadza

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

(X) Największą niewątpliwie oponą świata jest opona, skonstruowana przez fabrykę Good-Year, a posiadająca średnicę 3,5 metra i ważąca wraz z kołem 800 kilo. Opona ta, jak się okazuje, nie jest ani zabawką, ani trick'iem reklamowym firmy. — jest ona pierwszą próbą techniczną zbudowania tak wielkiej opony dla celów praktycznych. Good-Year zdaje sobie sprawę z tego, iż w najbliższej już przyszłości podstawowym środkiem komunikacyjnym będą wielkie pasażerskie samoloty, które wymagać będą opon balonowych o średnicy co najmniej 3 metrów. Przy produkcji tej opony pracowały przez trzy miesiące bez przerwy trzy wielkie oddziały produkcji fabryki, a m. oddział techniczny, doświadczalny i konstrukcyjny. Opona, poza wymiarami, w niczym nie różni się od normalnej opony samochodowej tej fabryki i wyprodukowana została w granicach najnormalniejszej seryjnej produkcji. Jedynie specjalnie dla tej opony zbudowano wulkanizator.

(X) Wystawa samochodowa w Antwerpii odbędzie się w okresie czasu od kwietnia do listopada 1930 roku. Roboty budowlane są w pełnym biegu. Wystawa z tego powodu zasługuje na uwagę, iż reprezentowane na niej będą, co już dziś z całą wiadomo pewnością, wszystkie marki europejskie i oficjalnie, bezpośrednio, nie zaś przez przedstawicielstwa, wszystkie prawie wytwórnie amerykańskie. Prasa zagraniczna zapowiada, iż wielkością i powagą swego charakteru Antwerpja w roku przyszłym niewątpliwie załmi Paryż.

(X) Prezydent General Motors Co., Mr. Sloan, przybył do Niemiec w celu wzięcia udziału w posiedzeniu Rady Nadzorczej S. A. Adam Opel, które odbę-

dzie się w końcu października i początku listopada. Jak słyhać, na posiedzeniu tem zapadną decyzje wielce poważne. Świadczyć-by o tem mogły słowa. wypowiedziane przez Sloan'a przed jego wyjazdem z Ameryki. Oświadczył on mianowicie, iż jakkolwiek General Motors posiada wielką organizację eksportową, jednak było rzeczą wprost nie do pomyślenia, by zaspokoić wszelkie potrzeby rynku, w szczególności zamorskiego. To też było pierwszym powodem do rozpoczęcia na rynkach europejskich fabryk, które mogłyby, działając w charakterze towarzystw siostrzanych General Motors, zaspakajać potrzeby tego zamorskiego europejskiego rynku. Pierwszą tego rodzaju fabryką były zakłady Opla, których wykupienie pozwoliło General Motors zainstalować się na rynku europejskim w postaci lokalnego fabrykanta. Nie jest jednak wykluczonem, iż zakłady Opla staną się podstawą do centralizacji innych jeszcze przedsiębiorstw europejskich, bądź-to w Niemczech, bądź w krajach innych, które to przedsiębiorstwa służyć będą wyłącznie celom General Motors. Jak można przypuszczać, między innymi i te sprawy będą zdaje się rozpatrywane na posiedzeniu Rady Nadzorczej przy osobistym współdziałaniu Mr. Sloan'a.

(X) Przed niedawnym czasem zakłady Deutsche Lastautomobilfabrik w Ratingen z powodu zupełnego braku zamówień postanowiły całkowicie wstrzymać produkcję i wyprzedać całkowicie lub częściowo maszyny. W ostatniej chwili zakłady te stanęły do ogłoszonego przez rząd grecki konkursu na dostawę i dostawę tę otrzymały, na skutek tego ta jedna ze starszych fabryk niemieckich, utrzymała się przy życiu. Jak słyhać, fabryka ma otrzymać większe zlecenie również i dla Turcji.

(X) Deutsche Gasolin-Aktiengesellschaft w Berlinie, która jak to donosić, jest obecnie w posiadaniu około 90% I. G. Farbenindustrie, zamknęła swój rok obrotowy 1928 stratą, wynoszącą 244.510 Mk. Na skutek tego ogólne straty, poniesione dotychczas przez to towarzystwo, dosięgły sumy 2.625.441 Mk. W ostatnich jednak czasach na rynku wielkim wzięciem cieszył się produkt Motalin, benzyna syntetyczna, produkowana w Leuna. Dzięki temu interesy towarzystwa znacznie się poprawiły w tym zakresie. Natomiast interesy olejowe nie rozwijają się pomyślnie.

(X) Citroën-Automobil A. G. w Kolonii, siostrzane towarzystwo paryskiej spółki akcyjnej, przedłożyło poraz pierwszy bilans za rok ubiegły. Towarzystwo założone zostało w roku 1927, tak, iż pierwszy przedstawiony bilans obejmuje pełnych 12 miesięcy istnienia przedsiębiorstwa. Bilans wykazuje zyski w wysokości 3.39 miliona Mk., po pokryciu jednak strat poniesionych ostatecznie straty wynoszą 165.593 Mk. Bilans wskazuje dobry rozwój przedsiębiorstwa.

(X) Zobowiązania wekslowe niemieckiego Automobilbank A. G. w Berlinie rozwijają się w kierunku niezmiernie pomyślnym. Gdy bowiem w końcu roku 1928 wynosiły one równych 33 miliony Mk. to w chwili obecnej wysokość ta spadła do 14,5 milj. Mk. Bank nie spodziewa się poważniejszych strat z transakcyj wekslowych w najbliższej przyszłości.

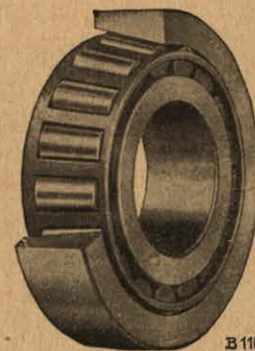
(X) W pierwszym półroczu 1929 roku wywieziono z Włoch ogółem 14.020 samochodów, których wartość łączna wyniesi 201,15 milj. lir. Wwieziono 3829 samochodów ogólnej wartości 53,17 lir.



ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE
DO SAMOCHODÓW WSZELKICH
TYPÓW

KAROL REISSIG

BIURO SPRZEDAŻY KONCERNU BÖHLERA
WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 25, TELEFON 431-78



B 116

RESORY

samochodowe wszelkich typów

z wysokiego gatunku stali chromo - manganu - krzemowej
WYRABIA WARSZ. WYTWÓRNIĄ NADWOZI I RESORÓW

A. AUGUSTYNOWICZ I S. SZULC Sp. z ogr. odp.

Warszawa, ulica Chłodna № 19, telefon 275-33.

Dostawcy najpoważniejszych firm: „Agril“, Haber-

busch & Schiele, Standard-

Nobel, poselstw i t. d.

(X) Wielkie doświadczenie Vacuum Oil Company w produkcji smarów i olejów wg. zasady „dla każdego celu właściwy olej” sprawdziło się raz jeszcze. Produkowany przez tę firmę Gargoyle Mobiloil Aero przyczynił się w znacznej mierze do tego, że niemiecki motocyklista Henne, startujący na wyścigowej maszynie BMW o pojemności 750 ccm. z kompresorem Zollera, pobił 8 światowych rekordów. Badania techniczne, dokonane po próbie, wykazały znakomity stan silnika, co przypisała komisja techniczna wyłącznie doskonałości oleju, zastosowanego w czasie próby.

(X) Biuro Badań Naukowych General Motors podaje, że w Ameryce każdy automobilista ubezpiecza się w towarzystwach asekuracyjnych od wszystkich skutków, jakie mogą pociągnąć za sobą nieszczęśliwe wypadki. A więc zabezpieczony on jest i od ewentualnego płacenia osobom trzecim odszkodowania za wyrządzone szkody i straty, spowodowane wypadkiem. Tak samo było dotąd i we Francji. Obecnie jednak francuska Izba Deputowanych przyjęła projekt nowej ustawy, który zabrania automobilistom ubezpieczać się na więcej, niż 90% wyrządzonych strat. W ten sposób 10% szkód i strat musi pokryć każdy automobilista ze swojej własnej kieszeni. Uchwalając to prawo, Izba wychodziła ze słusznego założenia, że kierowca samochodu będzie jeszcze więcej ostrożny podczas jazdy, jeżeli w razie wypadku będzie musiał część odszkodowania pokryć z własnego kapitału.

(X) Rząd sowieckiej republiki zaakceptował plany i polecił rozpocząć prace przy budowie fabryki motocykli w Leningradzie. Fabryka obliczona jest na 12.000 motocykli rocznie. Produkcja ma się rozpocząć w maju 1930 roku. Program pierwszego roku pracy przewiduje 8.000 motocykli.

Niemasz pewnej
i przyjemnej jazdy
bez amortyzatorów
„LINCOLN”

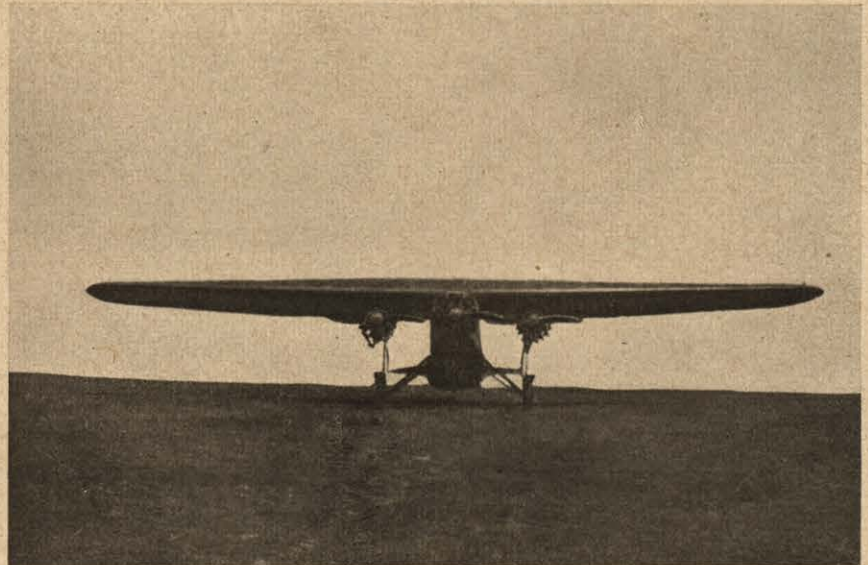
L I N C O L N
jedyny amortyzator wszechświatowej sławy, niedoścignionej dobroci i trwałości.

Jener. reprez. na Polskę i w. m. Gdańsk

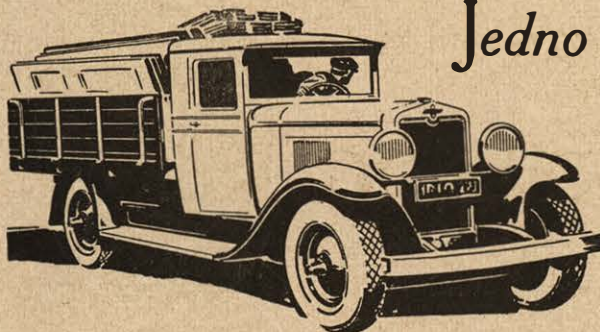
H E N R Y K I S Z

Warszawa, Królewska 31

Telefon Nr. 424 - 86



Trzysilnikowy samolot pasażerski, wykonany przez Zakłady Plage i Laśkiewicz w Lublinie, całkowicie z materiałów krajowych, według licencji Fokkera. Silniki typu Wright są również wykonane w kraju przez Polskie Zakłady Skody. Samolot ten zakupiła holenderska fabryka Fokkera, dając tem wyraz wielkiego zaufania dla polskiej produkcji. Płatowiec użyty będzie do komunikacji na linii Bruksela — Paryż.



Jedno nadwozie o 4 zastosowaniach.

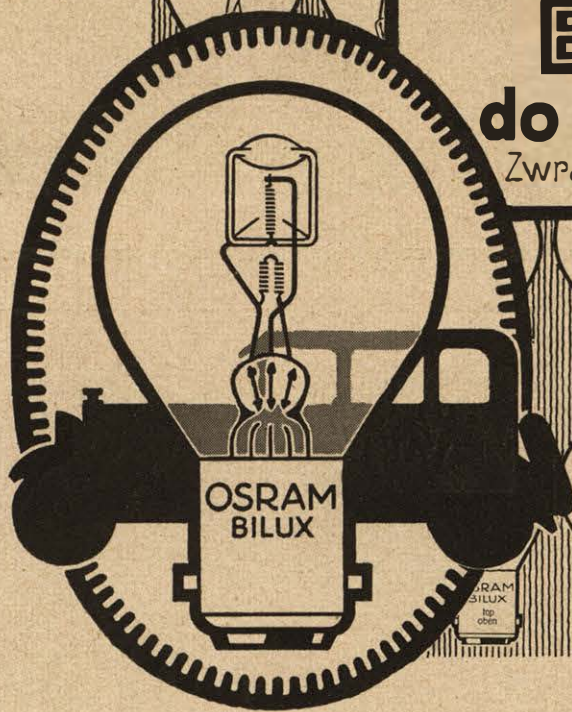
Ciążarówkę Chevrolet zaopatrzone w specjalnie skonstruowane nadwozie. Dzięki opuszczanym ramom, platformie z wywrotką i do-

mocowanej budzie z brezentu, nadaje się ono zarówno do przewożenia materiałów stałych, jak sypkich, węgla, piasku, czy budulca.

CHEVROLET 6 cyl.

Cena 1 1/2 ton. podwozi zł. 8.950, loco fabryka Warszawa.

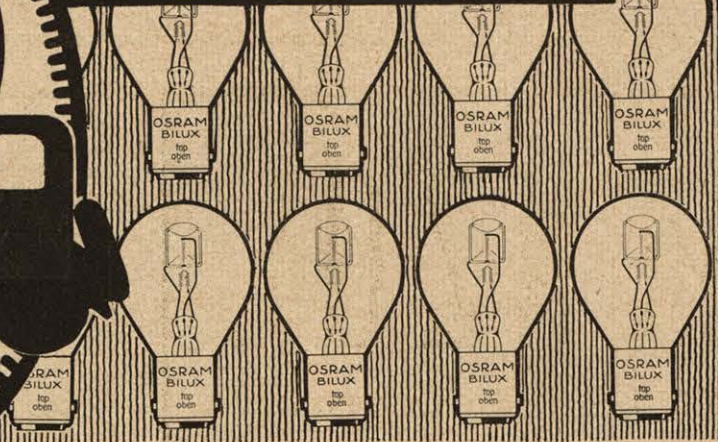
*Oświetlajcie
lepiej!*



OSRAMÓWKI BILUX

do projektorów

Zwracajcie uwagę na markę.



Hotel Polonia Palace

Pierwszorządny hotel o 160 apartamentach, położony nawprost Dworca Głównego, tramwaje we wszystkich kierunkach. Ogrzewanie centralne. Oświetlenie elektryczne. Pokoje kąpielowe. Windy. Ciepła i zimna woda bieżąca, elektryczne zegary, telefony, elektryczne sygnały zamiast dzwonek — w każdym pokoju. Pierwszorządny Zakład Fryzjerski. Czytelnia bogato zaopatrzona we wszelkie pisma krajowe i zagraniczne. Wytworna Restauracja i Kawiarnia, Dancing.

*Aleje
Jerozolimskie*

W a r s z a w a

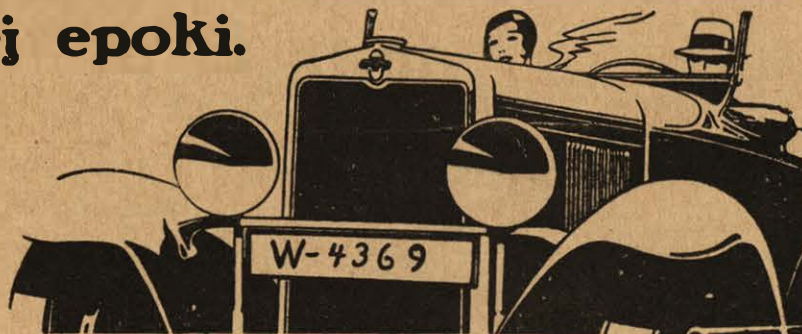
*Aleje
Jerozolimskie*

Samochód naszej epoki.

Wierny towarzysz wycieczek i podróży, pewna pomoc gdy chodzi o terminowe załatwienie interesów—Chevrolet w krótkim czasie stał się nieodzownym czynnikiem każdego przejawu życia naszej epoki, epoki ruchu i tempa:

CHEVROLET 6 cyl.

Ceny od zł. 10.650. loco fabryka w Warszawie.



BENZOL

DO NAPĘDU MOTORÓW



FABRYKA CHEMICZNA

GAZOWNI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE

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

TUDOR VARTA



„TUDOR”

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

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

(Gmach Hotelu „Polonia”)

Hurtowa sprzedaż części zamiennych
do samochodów



wszystkich typów

SAMOCHOBY PNEUMATYKI i AKCESORJA

HENRYK ISZ

WARSZAWA, KROLEWSKA 31. TEL. 424-86

„VESTA“

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków-samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 8t, Poznaniu — ul. Rzechy, pospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Świata, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agencje we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

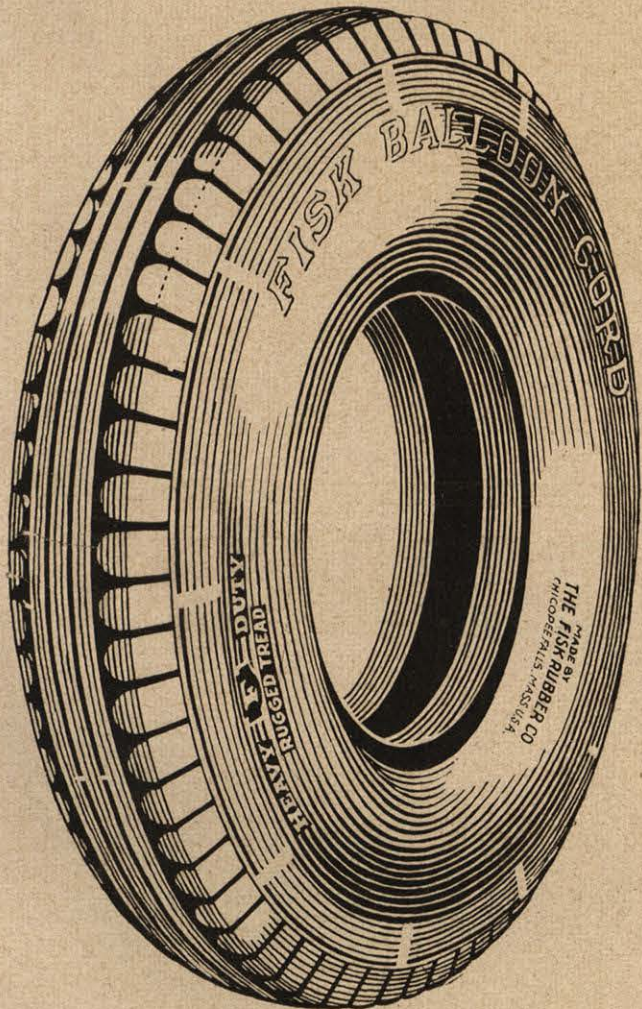
AUTO-SPORT

WARSZAWA, UL. BRACKA 18. TELEFON 525-78.

AKCESORIA SAMOCHODOWE

ODZIEŻ SPORTOWO-SAMOCHODOWA

POKROWCE NA MASKI I CHŁODNICE



TRWAŁE i EKONOMICZNE

OPONY i DĘTKI

FISK

OPONY I TAKSOMETRY

SP. Z OGR. ODP.

„ARGO“

ADRES TELEGRAFICZNY: „TAKSOMETR“

WARSZAWA CHMIELNA 116

TELEFON Nr. 416-12

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ:

LICZNIKÓW-TAKSOMETRÓW „ARGO“ Z OŚWIETLONĄ CHORAĞIEWKĄ
APARATÓW KONTROLUJĄCYCH „AUTOGRAF“ i „AUTOTEREX“,
LICZNIKÓW BILARDOWYCH.

PIERWSZA POLSKA FABRYKA PRZERÓBEK ZUŻYTYCH OPON NA NOWE.

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



WULKANIZACJA
OPON I DĘTEK
NAJNOWSZYM
SYSTEMEM

NAJPOPULARNIEJSZA NA ŚWIECIE MASZYNA DO PISANIA

MAŁY REMINGTON



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

JEDNOCZEŚ-
NIE Z ORYGI-
NAŁEM WYPI-
SUJE JEDNĄ
LUB KILKA
WYRAŻNYCH
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



Tylko świece

CHAMPION

wytrzymują

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

TYLKO IZOLATOR z SILLIMANITU

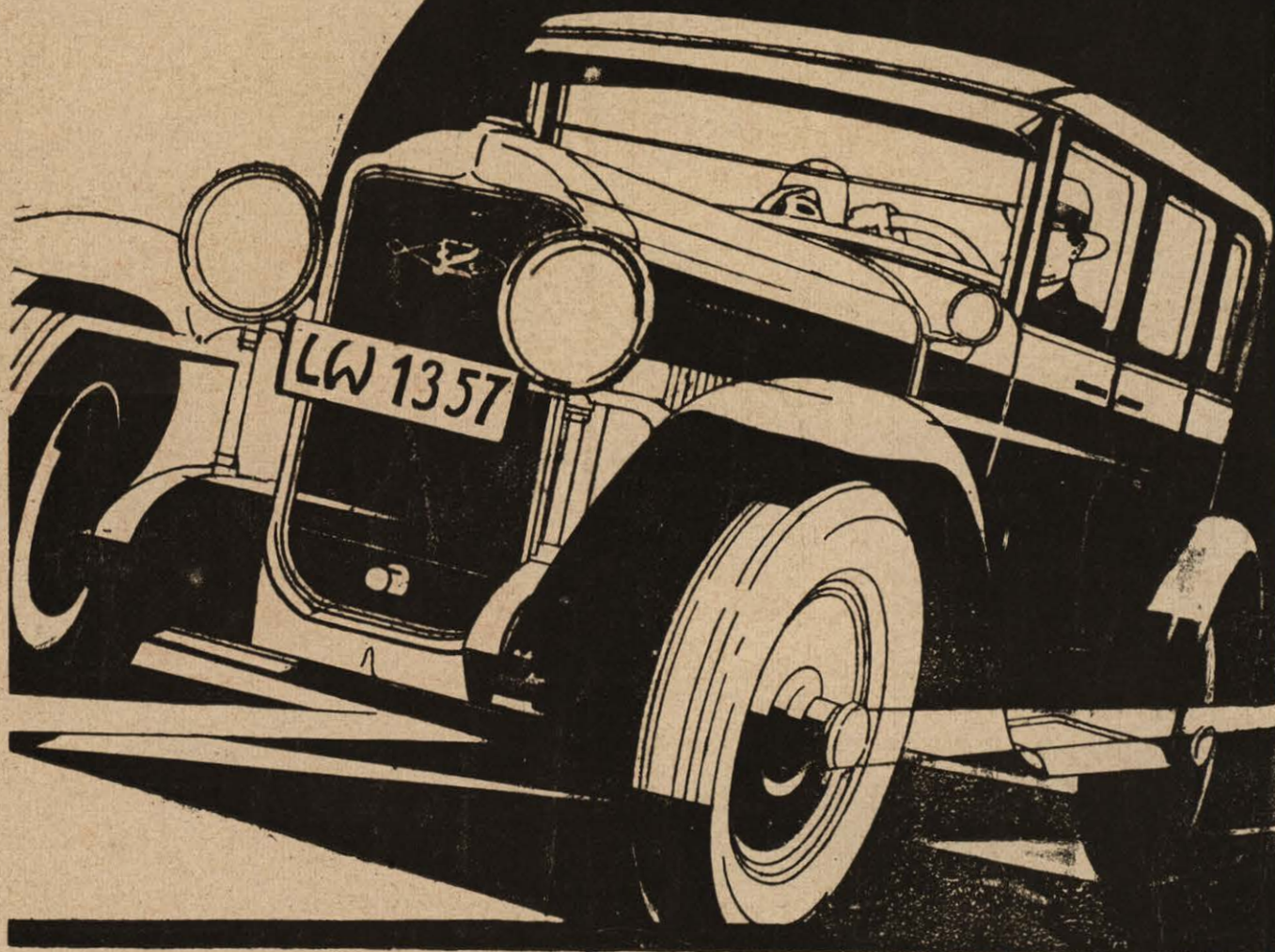
DAJE GWARANCJĘ NORMALNEGO DZIAŁANIA MOTORU

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK:

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

TELEFON: Nr. 259-14

*Upoważnione zastępstwa na
całym terenie Polski i Wol-
nego Miastu Gdańska.*



JAK STRZAŁA SZYBKO I RÓWNO.

...Szybko — bo potężny motor nie zna przeszkód: gór, błot, czy piachów.

Równo, — bo idealna akceleracja sprawia, że gdyby biała wstęga drogi nie znikala tak zawrotnie prędko pod kołami samochodu, nie wiedzielibyśmy nawet, że jedziemy już z szybkością 90... 100... 120... km. na godzinę.

BUICK

*Roczna gwarancja. Pierwszorzędna karo-
serja krajowego wyrobu, dostosowana do
krajowych warunków. Ceny od zł. 26.300.*

Wyrób General Motors.

ŻĄDAJCIE
od waszych dostawców
ŁATEK DO WULKANIZACJI DĘTEK
samochodowych znanej i wypróbowanej

MARKI
SHALER

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
i W. M. GDAŃSK

„MAGNET” Z. POPLAWSKI

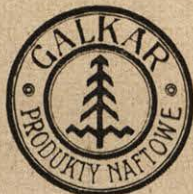
Sp. z o. o.

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

IV-ty Raid Samochodowy Pań

stał się dalszym dowodem znakomitej jakości

OLEJÓW SAMOCHODOWYCH



„GALKAR”

firmy

„KARPATY”

SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH

SPÓŁKA Z OGR. POR.

gdyż panie:

Z. Maryańska,
A. Podhorodejska,
A. Gebethnerowa,

jadąc na olejach „GALKAR” zdobyły następujące nagrody:

- 1). II. nagrodę klasyf. Komisji Sportowej Automobilklubu
- 2). 3 srebrne plakiety Automobilklubu,
- 3). nagrodę vice-prezesa Automobilklubu,
- 4). nagrodę T-wa „Karpaty”.

REZULTATY WYŚCIGÓW

SAMOCHODÓW



patrz strona 39

TATRA-AUTO

WARSZAWA

AL. JEROZOLIMSKIE 14

TELEFON Nr. 409-22

Dyrekcja, Biuro i Warsztaty

CZERNIARKOWSKA 205/207

TELEFONY 175-32, 292-42, 213-69

CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU
JEDYNE NA NASZE DROGI, NIEZRÓWNANE
CIĘŻARÓWKI I AUTOBUSY



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

PRZEDSTAWICIELE NA WOJEWÓDZTWA:

BIAŁOSTOCKIE: 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

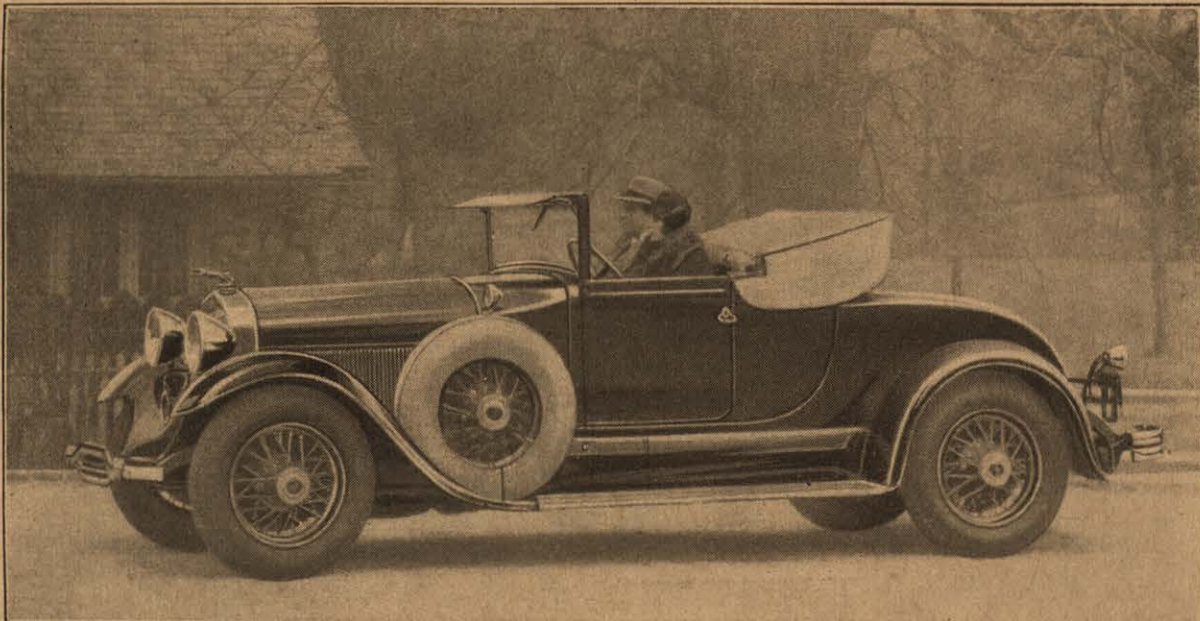
ŁÓDZKIE: H. Buczyński, Łódź, Piotrków-
ska 112

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

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

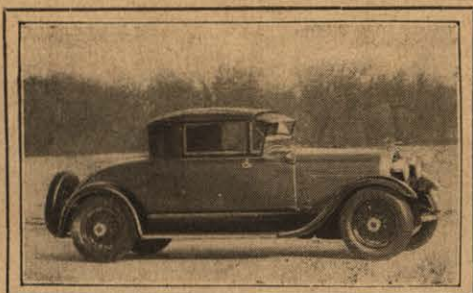
ŚLĄSKIE: Dr. L. Korczyński, Katowice,
Gen. Zajęcza 4

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



Roadster Klubowy

Lincolna moc i wytrzymałość idą w parze z elegancją i pięknnością. Nawet najdrobniejszy detal posiada piętno dobrego smaku i wysokiej jakości. Nadwozia jego projektują i budują najwybitniejsi budowniczy karoserji świata, a wielki wybór szarmonizowanych kolorów, ktorými Lincoln szczególnie się odznacza, pozwala kupującemu zadośćuczynić swoim najwybredniejszym nawet wymaganiom w tym kierunku.



Dwu-osobowe Coupé Julkina

Długie, niskie i proste linje czynią Lincolna symbolem największego piękna, wytwarzanego przez nowoczesny przemysł samochodowy, zaś najbliższy autoryzowany przedstawiciel nieobowiązującym pokazem z łatwością przekona Was, iż Lincoln jest najbardziej zbliżony do perfekcji i że należy do najwyższej klasy..

Lincoln wymaga bardzo małej opieki i da Wam tysiące za tysiącami kilometrów bezpiecznej i wygodnej jazdy.

Zastępstwa Samochodów Lincoln :

Motofors Sp. z ogr. odp.
Kredytowa 9, Warszawa

"Autotraktor" Sp. z ogr. odp.
Ossolińskich 1, Warszawa

J. Zagórski
Ogrodowa 17, Poznań

Ludwik Hubicki,
Szpitalna 11, Kraków

"Eshape" Sp. H/P z. o. p.
Akademicka 15, Lwów

LINCOLN

ODDZIAŁ LINCOLN
FORD MOTOR COMPANY

AUTO

SAMOCHODY 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
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 Listopad 29

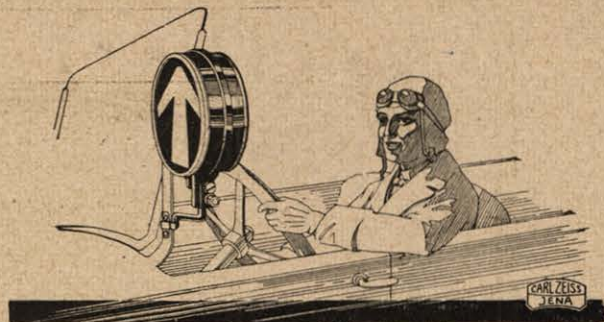
SPIS RZECZY

	str.
Zjazd Członków Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych — Janusz Regulski	12
23 Salon Samochodowy w Paryżu — Kazimierz Wallmoden	15
Ogólne wrażenia z wystawy w Olympia — W. Hulanicki	17
Obrazki z podróży samochodem po Europie (część II) — Janusz Regulski	20
Automobilizm w Polsce w pierwszym półro- czu 1929 — Adam Minchejmer	28
Po zakończeniu sezonu sportowego — Marjan Krynicki	31
Dzieje Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych	33
Sport w ubiegłym miesiącu	35
Międzynarodowy kalendarz sportowy na r. 1930	36
Znakowanie dróg — L. Ballenberg	41
Kronika Przemysłowo-Handlowa	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 wplacać do P. K. O. na konto
Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając 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 **CONTAX** OKAZAŁ SIĘ W PRAKTYCE LEPSZYM OD KIERUNKOWSKAZÓW, WIDOCZNYCH WYRAŹNIE JEDYNIEM W CHWILI ICH UŻYCIA.

UŻYWAJCIE TĘDY JEDYNIEM

ZEISS Contax

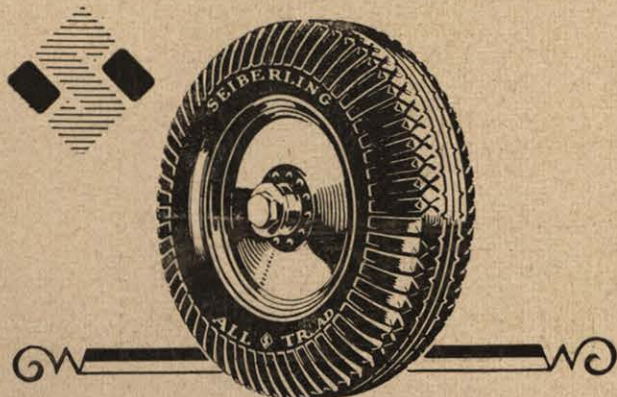
KIERUNKOWSKAZ

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

Żądajcie bezpłatnych i nieobowiązujących wyczerpujących katalogów
CONTAX Nr. 363.

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

Warszawa, ul. Szpitalna № 3
Telef.: 57-54 i 57-55. Adres telegr. „Segwicz — Warszawa“



AMERYKAŃSKA
OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

SEIBERLING

Stale na składzie

w firmie

P. Z. STACHIEWICZ

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

Smary, oleje, narzędzia i akcesoria.



OPONA

PRZECIWSLIZGOWA
BEZPIECZNA

Nie obawiaj się
śliskich ani złych
dróg, gdy jedziesz

NA OPONACH



GOODYEAR

3-28-14