

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R.P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

PRENUMERATA:

Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ:

$\frac{1}{1}$ str. zł. 200, $\frac{1}{2}$ str. zł. 110, $\frac{1}{4}$ str. zł. 65, $\frac{1}{8}$ str. zł. 40.
Okładki 10 % drożej.
Fotografie i klisze na koszt klienta.

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.**

Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

Naczynia emaljowane

Wszystkich fabryk

Krajowych i zagranicznych

Naczynia żelazne i kamienne

Blacha żelazna, stalowa, dachowa, cynkowa, ocynkowana,
mosiężna.

Motocykle Harley Davidson i INDIAN

oraz wszystkie akcesoria do tychże

Dom Handlowo Przemysłowy

SZYMON TOTENBERG

Bielsko-Biała, Krasińskiego 21.

Kilka słów o samochodzie.

Każdy z nas dobrze zdaje sobie sprawę czym jest samochód i jakie znaczenie posiada w życiu zbiorowem. Wystarczy cofnąć się pamięcią do wojny światowej, w czasie której Francja zawdzięcza obronę stolicy swoim samochodom.

We Francji gęstość linii kolejowej wynosi 20 kilometrów na każde 100 kilometrów kwadratowych powierzchni. U nas zaś w Polsce ten stosunek jest prawie 5 razy mniejszy to jest na 100 kilometrów kwadratowych powierzchni przypada zaledwie 4 i pół kilometra długości linii. Jak również nie możemy zapominać, że Rzeczpospolita Polska posiada 5536 kilometrów granic do obrony. Wobec tak anemicznej sieci kolejowej i długości szaniec do obrony samochód powinien być specjalną otoczony opieką.

Tymczasem jak w praktyce wygląda ta opieka? Pomijam już katastrofalny stan naszych dróg, na których samochód z niebywałą szybkością ulega zniszczeniu. Naprawa dróg wymaga pieniędzy i ludzi — a tego my niestety nie posiadamy w nadmiarze. Mamy za to sportowe kluby różnego rodzaju, mamy kupę projektów, oderwanych od życia realnego, mamy — a właściwie to niewiele mamy — dobre chęci dla stworzenia własnego przemysłu samochodowego.

Warunki w jakich powstał u nas początek automobilizmu były i są dotychczas tak niepomysłne dla jego rozwoju, że pewne konsorcjum, które sprowadziło do Warszawy 50 landoletek-taksówek, gotowych już do eksploatacji i zarejestrowanych według recepty ojców grodu opłaca za nie półtora roku składowe, sprzedaje za pół ceny i nawet na kredyt — pomimo, że sami płacili gotówką. Zapytani dlaczego je nie eksploatują — dali odpowiedź krótką a wymowną: wygodniej nam jest stracić połowę, jak wszystko.

Żydzi, którzy słyną ze zdolności dobrego liczenia i kalkulacji rozumieją dobrze korzyści jakie daje kapitał, ulokowany w samochodzie eksploatacyjnym. I gdy w początkach powstawania polskiego automobilizmu 20% taksówek znajdowało się w ich rękach — dziś prawie ani jednej.

Początkowa cena 80 groszy za kilometr jazdy była oparta na zdrowej kalkulacji. Lecz następnie magistrat kosztem właścicieli taksówek zrobił prezent mieszkańcom stolicy i pierwotną cenę obniżył do 50 groszy za kilometr. W onej epoce 50 groszy przedstawiało wartość jednej dziesiątej części dolara, dziś zaledwie równa się jednej siedemnastej. A części zamienne, niezbędne dla reperacji samochodu płacimy zawsze miarą dolara. (Te kwestje poruszałem już w „Przeglądzie Wieczornym” w № 216 z dnia 5 października 1925 roku).

Dziś każdy przejechany kilometr, nie wliczając w to podatków rządowych, komunalnych i społecznych (asekuracja, Kasa Chorych) i t. d. kosztuje właściciela 90 groszy.

Duże sumy wydajemy poza granicami państwa na propagandę turystyczną, a we wnętrzu kraju, szczególnie w stolicy czynimy wszystko, aby ta taksówka odstraszała swym stanem i widokiem tego turystę.

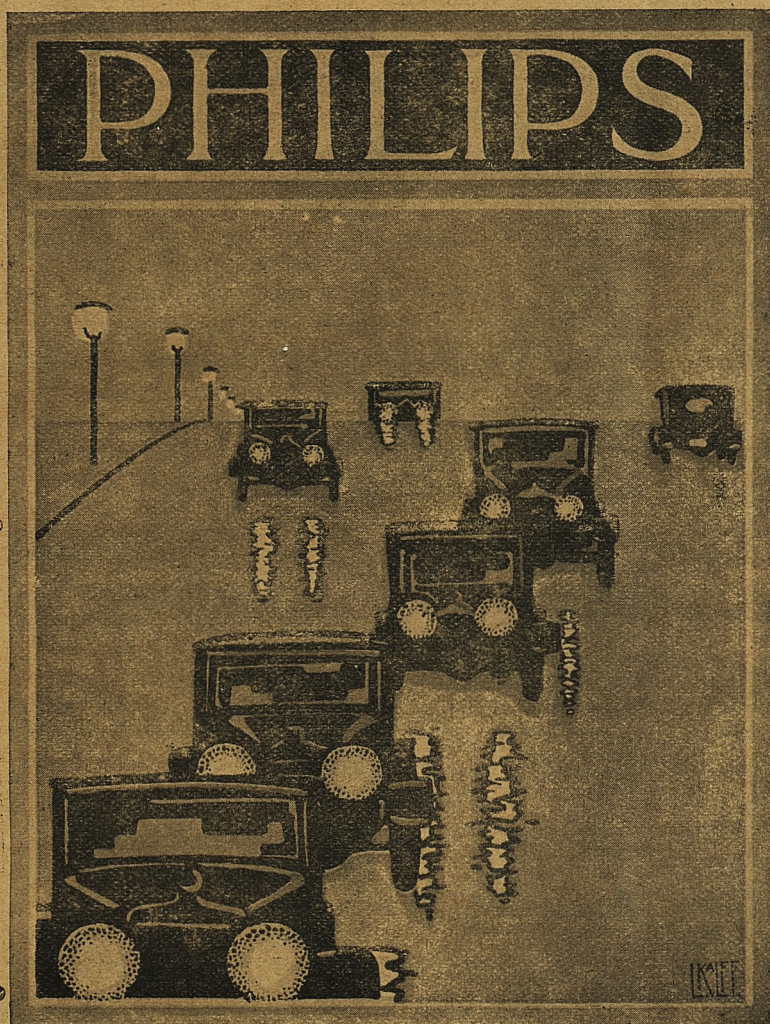
Tylko prywatnej inicjatywie, zamiłowaniu dla automobilizmu i odporności narodu na tą biurokrację zawdzięczać należy, że taksówki są takie, jakie są. Bo samochód jest silniejszy, od najsilniejszego narkotyku. Kto raz go nabył na własność, ten do ostatniej swej kamizelki przybiera wspaniałe gesty możnowładcy niezależnej komunikacji między dusznem miastem, a wonną naturą i te słabości właścicieli samochodów wyzyskuje magistrat.

Minimum 14.000 zł., włożone w samochód inną powinny być otoczone opieką i przynajmniej powinna być właścicielowi dana możliwość jeżeli już nie powiększania kapitału przez uczciwą pracę, to przynajmniej ubezpieczenia właściciela od kompletnej ruiny.

Gdyż nieuczciwy szofer, przydrożny kiosk, lub też słup telegraficzny potrafią z właściciela 14.000 uczynić żebraka, który biega i prosi o pieniądze na remont rozbitego samochodu, czy też na opłacenie różnych podatków.

Czy w takich warunkach wojskowość nasza może liczyć na rezerwę samochodów, zdatnych do obrony narodowej, a ojcowie grodu na wygodny i estetyczny samochód?!

Inż. W. Kopczewski.



Żarówki Samochodowe

**Znane ze swej
dobroci, małego
zużycia prądu,
silnego światła,
niepowszednio
mocnej budowy.**

Pompa elektryczna do benzyny.

Egzystencja aparatu vacuum popularnie zwanego „mamką”, który zastąpił system podawania benzyny za pomocą ciśnienia na wszystkich samochodach silniejszych, gdzie rezerwoar jest umieszczony z tyłu, — została ostatnio poważnie zagrożona przez pompę elektryczną do benzyny, czyli mamkę elektryczną, opisaną w miesięczniku „Omnia”. Warto przypomnieć, że dopływ benzyny pod ciśnieniem wymaga bardzo starannej konstrukcji; początkowo ciśnienie musiało być utworzone za pomocą ręcznej pompy; najmniejsza ucieczka gazów prowadziła ku poważnym tarapatom.

Niektórzy konstruktorzy podwozi stosują jeszcze ten ostatni sposób dopływu benzyny, jednak nie można zaprzeczyć, iż „mamka” stanowi niezaprzeczalny postęp i do tego osiągnęła

wielkie powodzenie. A jednakże chcą go porzucić! Przecież było tyle powodów skarżyć się na mamkę akcesorję wogóle dobrą. Jak każdy mechanizm jest ona oczywiście również powodem do przygód, ale one są na praktyce dosyć rzadkie, nie z tej strony trzeba ją atakować.

Jest drugi defekt, który dobrze znają ci, którzy chcą jechać prędko i na wielką odległość, ten defekt jest następujący:

Funkcjonowanie mamki zależy, jak wiadomo, od ciśnienia które wytwarza się w rurze ssącej, w zależności od działania silnika.

Przy małych obrotach silnika ssanie jest maksymalne, wszystko idzie bardzo dobrze i zasilenie silnika jest doskonałe. Ale dalej ciśnienie w rurach ssących się zmniejsza bardzo szybko ze zwiększaniem się ilości obrotów sil-

nika. Może się zdażyć, jeżeli się jedzie długo, iż ciśnienie było by ciągle niedostateczne, żeby wyciągnąć benzynę z rezerwoara.

Wtedy mamka czyli mały rezerwoar opróżnia się i wkrótce nastąpi krach.

Trzeba obowiązkowo wtedy zwolnić bieg (zmniejszyć ilość obrotów silnika) żeby pozwolić mamce napełnić się na nowo.

To niby nic; ale można być podrażnionym, jeżeli się spieszy, a na samochodzie przecie tak jest zawsze.

Żeby skasować defekt systemu zasilania, o którym mowa wyżej, trzeba zbudować taki aparat, którego działanie nie zależało by od ilości obrotów silnika, a było by stałe.

Pompa elektryczna rozwiązuje to zadanie. Jej działanie w zasadzie jest bardzo proste.

Mała pompka dość szczelna poruszana przez elektromagnes wyciąga benzynę ze zbiornika głównego i przelewa pod ciśnieniem do mamki umieszczonej pod przykrywką na wysokości głowicy silnika. Ztąd benzyna własnym ciężarem dostaje się do komory pływakowej karburatora.

Na rysunku widzimy szemat tej pompy. Jak widać z rysunku, pompa jest przystosowana między innymi i do filtrowania benzyny.

Detale budowy i montażu są następujące:

Na korpusie z żelaza lanego A jest umieszczony metalowy elastyczny worek B; od dołu do korpusu przymocowany szklany klosz C, za pomocą śruby D; śruba D za pomocą sprężyny E przytrzymuje cylinder metalowy F jest to filtr we właściwym znaczeniu. W korpusie wydrążone są dwa kanały: jeden G przez rurkę H połączony jest ze zbiornikiem na benzynę I i kończy się na zewnętrznej powierzchni filtra F. Drugi J zaczyna się wewnątrz filtra F i kończy się w komórce K otworem, zaopatrzonym w wentyl zamykający L.

Komórka K komunikuje się swobodnie z workiem B. Jest zaopatrzona w otwór z szyjką wychodową M z wentylem N, otwierającym się w kierunku przeciwnym, aniżeli wentyl L.

System rurek O łączy pompkę z mamką P, skąd benzyna przez rurkę Q dostaje się do karburatora R.

Pompa tak ustanowiona i poruszana urządzeniem elektrycznym działa automatycznie w sposób następujący:

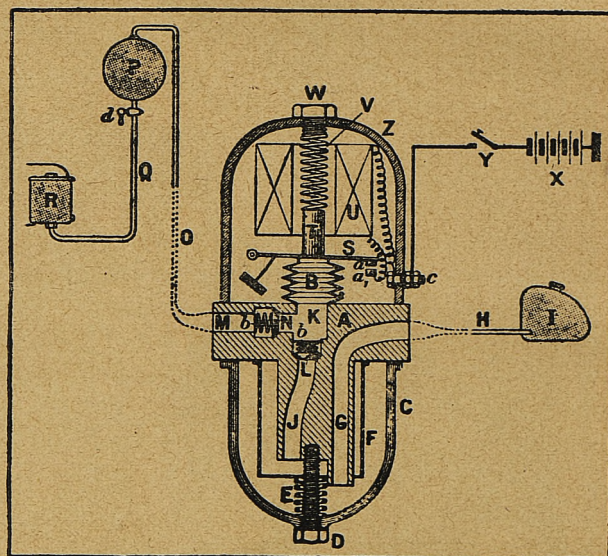
Do worka B jest przymocowana łopatką S ze stykiem a , który może się łączyć ze stykiem a_1 . Do worka jest również przymocowany kawałek żelaza miękkiego F, który wchodzi w otwór elektromagnesu pierścieniowego U. Sprężyna V regulowana śrubą ściska worek i wtenczas styki a i a_1 dotykają się. Styk a jest połączony z masą przyrządu styk a_1 z elektromagnesem U i drugi koniec tego elektromag-

nesu łączy się także z baterią samochodu X za pomocą wyłącznika Y.

Przykrywka Z przykrywa mechanizm. Funkcjonowanie jest bardzo proste.

Kiedy się zamyka wyłącznik Y (który służy także kurkiem benzyny) obwód prądu zamknięty, ponieważ styki a i a_1 są połączone. Jądro T jest przyciągane przez elektromagnes, wskutek czego ściska się sprężyna V i rozciąga się worek B. Powiększenie chwilowe objętości wewnętrznej worka powoduje depresję (zmniejszenie ciśnienia) w komórce K.

Dzięki temu zamyka się zawór N, a zawór



L zostaje otwarty i benzyna zasysa się do komory K przez kanał J, filtr F, kanał G i rurkę H.

Ale wskutek rozszerzenia woreczka B, łopatką S, pójdzie do góry, co spowoduje oderwanie się styków a i a_1 (patrz rysunek) i obieg prądu ustaje.

Elektromagnes przestaje działać. Sprężyna rozpręża się, a wobec tego worek B zostaje ściskany, a tem samem zwiększa się ciśnienie w komórce K.

Jest zrozumiałe, że zawór L zamknie się, a zawór N otworzy się i benzyna znajdująca się w komórce K będzie włączana do mamki P. Następnie gdy sprężyna V ściska tak worek, że styki a i a_1 połączą się na nowo nastąpi zamknięcie obwodu prądu i powtórzy się to samo co poprzednio. A więc łopatką S wykonuje taki ruch jak w zwykłym dzwonku elektrycznym i benzyna będzie stale dosyłana ze zbiornika do mamki.

Prawidłowość działania podtrzymuje się przez odpowiednie napięcie sprężyny V przy pomocy śruby W i przez należyty odstęp sty-

100 złotych



20 litrów benzyny



RUGBY



Krytyczne oko publiczności odrazu oceniło wykwintne w linji, szybkie i wygodne taksówki „RUGBY”.

Zapytajcie kierowcę, czy zna bardziej ekonomiczny i łatwy w prowadzeniu samochód.

Taksówka „RUGBY” jest oszczędna i pewna. Doskonały — płynnie pracujący motor „Continental” o sile 36 H.P.. Najlepsze tłoki ze stopu „Bohnalite”. Niebawale dostępna budowa, — patentowane zawieszenie resorów. Kierownica i zwrotnice na łożyskach kulkowych. Dwa elastyczne przeguby kardanowe, — metalowo-gumowe połączenie motoru z napędem, najlepsze łożyska kulkowe Timken. Ekonomiczny, łatwy do regulacji gaźnik Tillotson. 4 hamulce,

wszystkie krytej budowy, miesiącami nie wymagające regulacji. Automatyczne przyspieszanie zapłonu. Napęd trybów rozdzielczych przy pomocy cichobieżnego łańcucha z urządzeniem do regulacji. Zawieszenie motoru na gumowych amortyzatorach. Oto zalety — dla każdego fachowca dowód **wysokiej klasy wozu.**

Wytworna publiczność i kierowcy o wysokich wymaganiach wyróżniają zawsze taksówkę „RUGBY”

**WSZYSTKIE CZĘŚCI ZAMIENNE NA SKŁADZIE:
FABRYKAT DURANT MOTORS, INC. U. S. A.**

Jeneralne przedstawicielstwo na polską i w. m. Gdańsk

BRACIA STEFAN i PIOTR BERGMAN

INŻYNIEROWIE

W A R S Z A W A

Salon wystawowy i sprzedaż: ul. Marszałk. 154, Tel. 272-74. Dział części zamiennych ul. Królewska 35. Tel. 323-60.
Warsztaty: ul. Czerniakowska 160. Tel. 311-66. Garaże: ul. Książęca 13/19. Obsługa: ul. Królewska 33.

Adres telegraficzny: BERGMANBRA.

ków a i a_1 . Ta prawidłowość nie przedstawia trudności, bo ona może nie być precyzyjna. I rzeczywiście nie trzeba się obawiać, iż aparat pompuje za dużo benzyny i oto dlaczego.

Podczas funkcjonowania pompa zasila mamkę benzyną bez przerwy. Jeżeli pompowanie jest bardzo szybkie nastąpi moment, że, mamka będzie pełna, stanie się niemożliwym dostawanie do niej benzyny, worek D nie będzie mógł się obniżyć pomimo działania sprężyny, a wskutek tego i styki a i a_1 nie będą mogły się połączyć. To się może zdarzyć, o ile po zgaszeniu silnika nie wyłączymy baterję.

W czasie działania silnika pompa znów zacznie działać, jeżeli w mamce będzie trochę benzyny dla utrzymania jej stałego poziomu w karburatorze.

Jak widzimy, pompka elektryczna jest aparatem nie skomplikowanym i pewnym.

Nie trzeba nam zapominać że, ona działa tylko dzięki baterji; jednakże żeby elektromagnes pompy miał dostateczną siłę przyciągania, napięcie nie może spaść bardzo nisko.

Zastosowanie w praktyce da możność ocenić wartość pompy elektrycznej. Jest ona wprowadzona we Francji dopiero niedawno.


Wystarczy jednak powiedzieć, że amerykańskie, którym przecież nie można odmówić zmysłu praktycznego, zaczęły wprowadzać ją w samochodach seryjnych.

M. S.

ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE DO CHEVROLET, CITROËN I FORD.

Idealne Oleje Samochodowe

USZLACHETNIONE SPOSOBEM ELEKTRYCZNYM



SZANOWNA NASZA KLIENTELE i POZOSTAŁYCH SZANOWNYCH PANÓW WŁAŚCICIELI i KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH ZAWIADAMIAMY IŻ

został otwarty sklep

na ul. MARSZAŁKOWSKIEJ № 19,

(vis à vis Litewskiej)

tel. 422-25, 255-41.

Z OLEJAMI i AKCESORJAMI SAMOCHODOWEMI

PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI, KTÓRE TO ARTYKUŁY POLECAMY PO CENACH KONKURENCYJNYCH.

Z poważaniem

FIRMA „TRUKAN”

Mokotowska 45.

Gargoyle Mobiloil

w blaszankach i na wagę od ½ klg.

ŻARÓWKI PHILIPSA ZE SPECJALNYM RABATEM.

MIĘDZYNARODOWE WYŚCIGI MOTOCYKLOWE W POLSCE.

Na grudniadzkim torze motocyklowo — wyścigowym Białachowo — Wełcz — Mokre, odbyły się dnia 9 b. m. wyścigi motocyklowe o Mistrzostwo i Grand Prix Polski na rok 1928.

Program oficjalny wyścigów zapowiadał udział około 50 uczestników z Polski z Gdańska i Niemiec.

Startowało 26 zawodników na następujących motocyklach:

marka	ilość	marka	ilość
D. K. W.	2	Norton	1
Auto-Moto	1	Sarole'a	1
Guzzis	1	Ariel	3
Rex Acme	1	Gnome & Rohne	2
B. S. A.	3	New-Hudson	1
A. J. S.	6	Harley-Dawidson	1
B. M. W.	3		

Wśród zawodników zauważyliśmy zeszło-

rocznych mistrzów, oraz wspaniałych jeźdźców polskich jak: Koszczyński i Rychter, oraz zagranicznych: Röhr i Steck.

Start rozpoczął się o godzinie 13 m. 22.

Tor wynosił 10 klm., przyczem dla motocykli kat. 175 cm.³ wypadało 24 okrążenia, czyli 240 klm., a dla motocykli 350, 500, 750, 1000 i 1200 cm.³ — 30 okrążeń, czyli 300 klm. Po paru okrążeniach już było widać wycofanie się pewnej ilości zawodników, co zaczęło szybciej zwrastać w miarę dalszego wyścigu tak, że o godzinie 16 m. 45 t. j. po 3 godz. 23 m. pozostało na torze zaledwie 12 motocykli:

D. K. W.	1	A. J. S.	3
Auto-Moto	1	B. M. W.	1
Guzzis	1	Ariel	2
Rex-Acme	2	Gnome & Rohne	1
B. S. A.	1		

Reszta zawodników bądź z ich własnej winy, bądź też wskutek defektu musiała się wycofać.

Np. kierowca Biewert na A. J. S. wpadł na drzewo.

„Buda” „Sarole’a” — spalił się motocykl
 „Rychter” „A. J. S.” — spaliło się sprzęgło
 „Drews” „A. J. S.” — pękł karter.

Uderzało wszystkich, że największy „pech” prześladował znanych jeźdźców polskich.

Kołaczkowski rozpoczął start z przeszło godzinnym opóźnieniem z powodu raptownego defektu przy popychaczu. Buda z Bydgoszczy cieszył się najlepszym czasem do 13 okrążenia i nagle motocykl się pali. Wargin miał zakończyć bieg i w następnych dwóch okrążeniach jest nieobecny.

Bardzo zagadkowo nasi zawodnicy trafiali na gwoździe, których kształty przypominały nieco złą wolę, względnie zasadzkę ze strony nieprzyjaciela.

Najlepszy czas przy 300 klm. osiągnął p. Röhr z Gdańska na motocyklu Ariel o poj. 498 cm.³, drugie miejsce w tej kategorii zajął p. G. Steck również z Gdańska na motocyklu B. M. W. (500 cm.³).

Pierwszą nagrodę w drugiej kategorii przy 240 klm. zdobył p. Wargin z W. K. M., Poznań na motocyklu D. K. W. (172 cm.³) a za nim p. M. Jabrzemski z W. T. C. Warszawa, na motocyklu Auto-Moto.

Motocykle dwucylindrowe były rzadkością bo zaledwie w 10%, natomiast przeważały motocykle jednocylindrowe.

Przygotowanie techniczne zawodników było staranne. Zaś interesowanie wyścigami sąsiadów naszych większe, niż własne. Za przykład zrozumienia doniosłości podobnej imprezy, może służyć gdański klub, który w całym niemal zespole był obecny na starcie. Prócz tego gości zagranicznych dużo więcej aniżeli swoich.

Organizacją natomiast i prowadzeniem wyścigu grudziądzki klub motocyklowy poszczycić się nie może.

Kapitanowi sportowemu Pol. Zw. Mot. z Warszawy p. W. Morzelewskiemu należy zawdzięczać możliwe zakończenie całej imprezy, który naprawdę wywiązał się z całej tej pracy jaknajsumienniejsz.

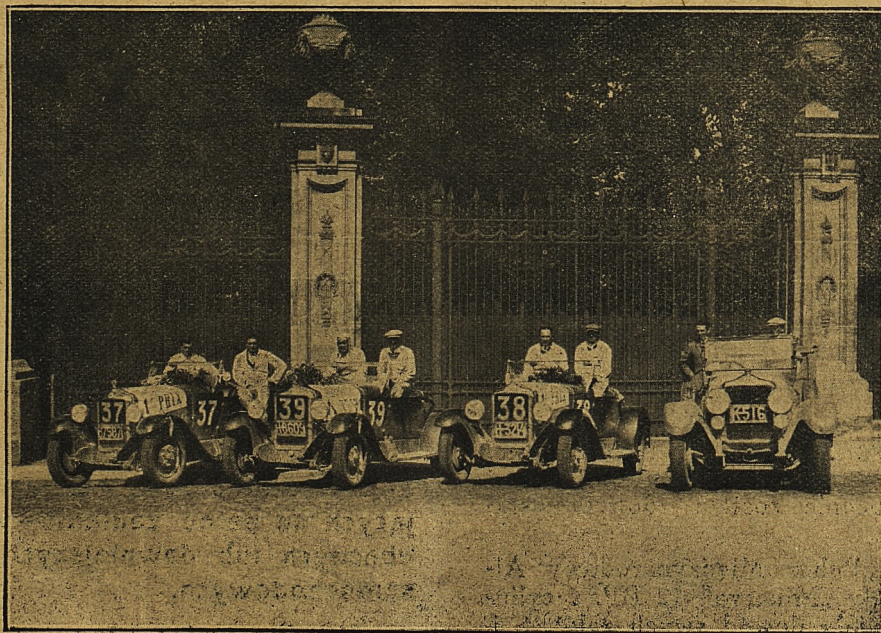
Pożądaniem byłoby na przyszłość urządzenie takiego wyścigu naprawdę w Polsce, bo proszę się zapytać gości z Warszawy, jak się czuli w tamtejszej atmosferze.

Ost.

ALPEJSKI WYŚCIG MIĘDZYNARODOWY.

Od 12 — 16 sierpnia r. b. odbył się Alpejski wyścig Międzynarodowy na przestrzeni

I-szy etap: „Medjolan — Lugano” 366 klm. po przez przełęcz Simplonką (2089 m.) Furka



około 2000 klm. po przez najwyższe przełęcz Alp włoskich, szwajcarskich i austriackich. Trasa była podzielona na 5 etapów:

Pass 2436 mtr. (St. Gothard (2111 mtr.).

II etap: „Lugano — Meran” 290 klm. przez przełęcz Stilefer (2756 mtr.).

III etap: „Meran — Belluno” 361 klm. przez Mendel Pass (1300 mtr.) i la Madonna di Campiglio (1515 mtr.).

IV etap: „Belluno — Villach” 391 klm. przez Rolle Pass (1984 mtr.) Predaza Pass (1026 mtr.) Pardo Pass (2250 mtr.) Faltarego Pass (2117 mtr.).

V etap: „Villach — Monachjum” 345 klm. przez Katchberg (1641 mtr.) Tauern (1748 mtr.).

Wyścig odbywał się przy systemie zamkniętych parków, t. j. że odnawianie zapasów, naprawy i przebywanie komor celnych nie odliczały się od czasu zużytego na jazdę.



Nagrodę „Alpejski międzynarodowy puchar” zdobył zespół trzech samochodów „Minerwa”, prowadzonych przez Goujen, Van Pareye i Jenssene. Nagroda ta zdobyta przez „Minerwę” już w 1914 r. obecnie została zdobyta ostatecznie.

Zdobywając „Puchar Międzynarodowy Alpejski”, samochody „Minerva” 12 HP. 6-cylindrowe dały wspaniały dowód swych zalet, t. j. dokładności w działaniu i wytrzymałości. Powodzenie to jest tembardziej znamienne, że osiągnęły je samochody ściśle seryjne, a nie specjalnie przygotowane do tej próby.

Zakłady Akumulatorowe

SYSTEMU

„TUDOR”

S-ka Akc.

Warszawa, ul. Złota 35

Tel. 404-94, 17-45 i 121-74

**polecają swoje znakomite
akumulatory starterowe.**

Sprzedaż na m. stoł. Warszawa w firmie

„MAGNET”

ul. Hoża 33. Tel. 19-31.

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możliwość słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Na naszej ilustracji widzimy zwycięzki zespół samochodów Minerwa wraz z potężną Minerwą 32 HP, która z karoserją półciężarową towarzyszyła przez cały czas sa-

mochodom wyścigowym, dostarczając im potrzebne zapasy.

Na drugiej ilustracji — widok jednej z przełęcz alpejskich przebytej w czasie wyścigu.

Z Targów Wschodnich.

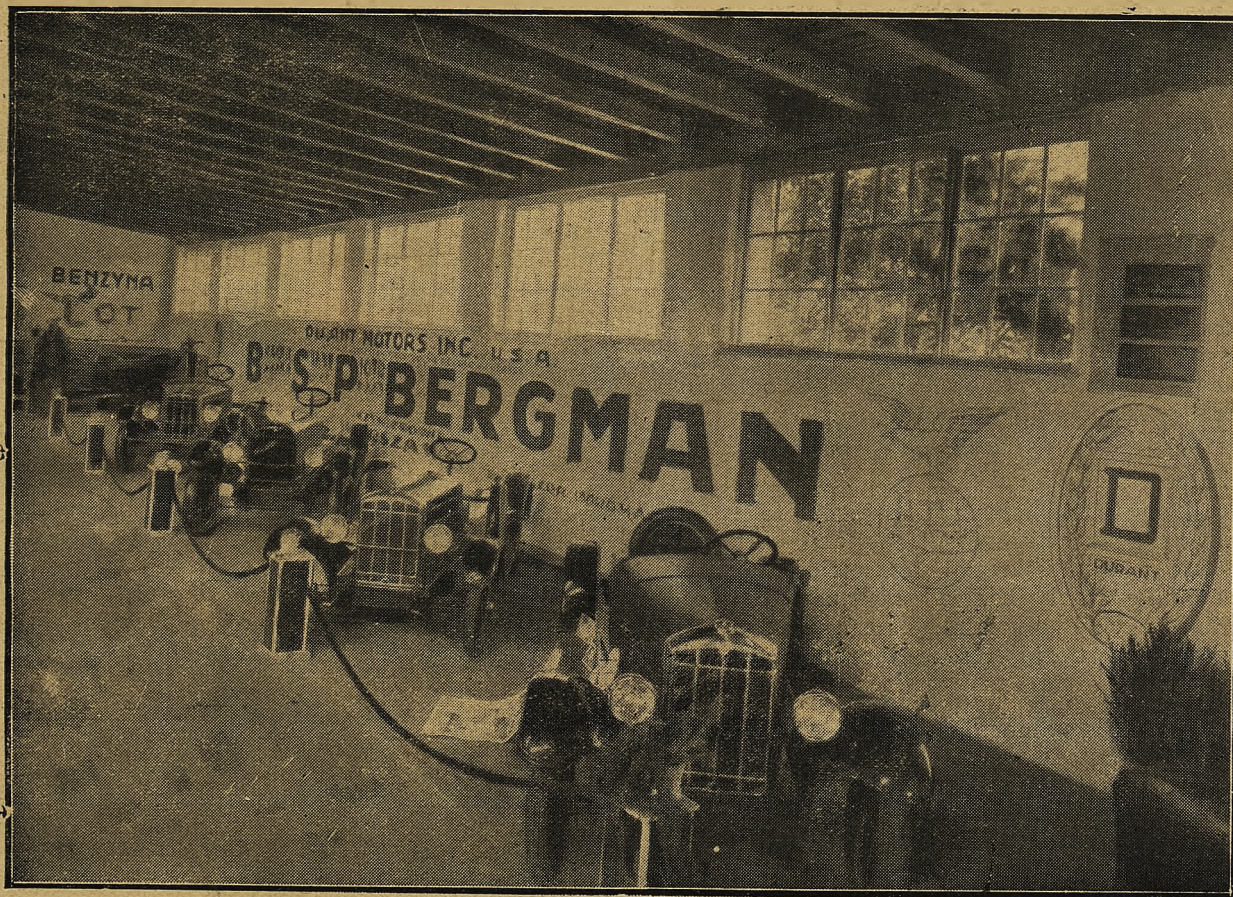
Niema prawie dziedziny życia gospodarczego, w której by nie posługiwano się samochodem. To też prawie na wszystkich targach, wystawach i t. p. spotykamy się z samochodami.

Na tegorocznych targach Wschodnich we

N A G (ciężarowe) Tatra, Chevrolet i inne eksponaty General Motors.

Akcesoria samochodowe były wystawione również nielicznie.

Stoisko samochodów Talbot było puste z powodu nie nadejścia na czas maszyn.



Lwowie od 2 — 12 września r. b. również jak i w latach poprzednich urządzony był dział samochodowy. Jednakże nie przedstawiał się on tak imponująco, jakby się można było spodziewać.

Wystawiono było kilka marek zagranicznych jak: Chrysler, Opel, Renault, Rugby.

Nie zauważyliśmy eksponatów krajowych jak: As, Stetysz i Ursus.

Najwięcej okazało przedstawiało się stoisko firmy B-cia Bergman z Warszawy. Firma ta wystawiła podwozia samochodu Rugby, który gromadził koło siebie tłumy publiczności.

Z. N.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

MEMORJAŁY DO ODDZIAŁU RUCHU ULICZNEGO.

W dniu 15 września Zarząd wystosował do oddziału ruchu ulicznego dwa memorjały: w sprawie zasłoniętych liczników i w sprawie notowania numerów samochodów i numerów praw jazdy kierowców, wyjeżdżających za rogatki.

Memorjały brzmią jak następuje:

I

W ostatnich czasach można zauważyć w dzień, jak również i w porze nocnej kursujące dorożki samochodowe z zawiązaną chorągiewką licznika lub całkowicie zakrytymi licznikami, wiozące pasażerów. Sposób ten stosują niesumienni kierowcy, narażając właścicieli dorożek samochodowych na straty zarobku, gdyż licznik należności za przejazd w takim wypadku nie wykazuje, a kierowca należność inkasuje wyłącznie dla siebie. Zasłanianie liczników przez niesumiennych kierowców naraża na straty również i jadącą publiczność, o ile bowiem nie orientuje się ona w taryfie i żąda opuszczenia chorągiewki, kierowcy liczą pasażerom sumy o wiele przewyższające należność, jakaby wykazał licznik.

Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych uważając iż nadużycia takie popełniane przez kierowców stanowią karalne oszustwo i aby uchronić właścicieli dorożek samochodowych i jadącą publiczność, przed ewentualnymi nadużyciami ze strony kierowców, ma zaszczyt prosić Pana Naczelnika Ruchu Ulicznego

o wydanie polecenia posterunkowym Policji Państwowej w wypadkach kursowania na mieście dorożki samochodowej z zawiązaną chorągiewką licznika, lub zakrytym licznikiem karania kierowcę grzywną (mandatem doraźnym) w wysokości Zł. 3.— i polecenia bezwzględnego opuszczenia chorągiewki licznika.

II

W ostatnich czasach zanotowano w Warszawie powiększenie się ilości kradzieży samochodów. — Kradzieże te dokonywane są w ten sposób, iż sprawcy upatrują chwilę, gdy kierowca

wca pozostawia samochód na ulicy bez opieki, w razie gdy potrzebuje załatwić jakikolwiek interes w sklepie, lub w porze obiadowej zjeść obiad i mimo zabezpieczenia t. j. zabrania klucza silnika, uruchamiają samochód i wywożą go.

Samochody skradzione są wywożone na prowincję i tam w jakikolwiek bądź sposób sprzedawane, lub też sprawcy zabierają wszystkie możliwe do zabrania części, pozostawiając samochód niezdatny już do użytku na bocznej drodze lub w lesie, sami zaś znikają. — Przeważnie dochodzenia rezultatu nie dają z braku danych i właściciel nie ma możliwości dochodzenia poniesionych z tego tytułu strat, a sprawcę omija zasłużona kara. — Przyczyną tego jest brak notowania przy przejeździe przez rogatki miasta numeru pozwolenia kierowcy na prawo prowadzenia pojazdów, notowane są bowiem wyłącznie numery samochodów. Gdyby organa policyjne notowały numery pozwoleń każdorazowo udałoby się odnaleźć sprawcę przestępstwa, co niezwłocznie odbiłoby się na zmniejszeniu liczby kradzieży.

Wobec powyższego Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych ma zaszczyt prosić Pana Naczelnika Ruchu Ulicznego

o wydanie polecenia posterunkowym Policji państwowej aby przy przejeździe przez rogatki miasta notowano numery samochodów i numery pozwoleń na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych kierowcy samochodu.

ZAMIANA POZWOLEŃ NA PROWADZENIE SAMOCHODÓW.

Przypominamy jeszcze raz, że termin wymiany starych pozwoleń na prowadzenie samochodów (praw jazdy) na nowe upływa dnia 1 października r. b. Zamianę można skutecznie za pośrednictwem sekretariatu Związku. Po upływie terminu dla otrzymania nowego prawa jazdy potrzeba będzie składać egzamin na warunkach ogólnych.

DO WŁAŚCICIELI DOROŻEK TORPEDO.

Właściciele dorożek torpedo, którzy wnieśli do Urzędu Przemysłowego opłatę jednorazową 75 zł. o ile mają zamiar w dalszym ciągu prowadzić przedsiębiorstwo muszą do dnia 1 października dopłacić do wysokości 150 zł.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z WARSZAWY

POSIEDZENIE ZARZĄDU ZWIĄZKU W DNIU 10. WRZEŚNIA R. B.

W posiedzeniu brali udział: pp. Prezes Szczepkowski, Wice-prezes Weykum, Sekretarz Hakel, Skarbnik Marasek, Członkowie Zarządu: Bombała, Zieliński. Obecni byli również p. mecenas Oberfeld i Redaktor Ruchu Samochodowego p. kpt. Sawczyk.

Na posiedzeniu Zarząd omówił szereg spraw z których ważniejsze notujemy.

1) W Związku z zamierzeniem Urzędu Przemysłowego co do ostatecznego ustalenia typu dorożki samochodowej i dopuszczenia kolorów dowolnych, została przeprowadzona w tej sprawie dłuższa dyskusja.

Po dyskusji Zarząd powziął decyzję co do obu spraw i postanowił, by przewodniczący zakomunikował opinię Związku Urzędowi Przemysłowemu Magistratu. Co do typu dorożki to uchwalono, aby obok zasadniczego typu — landoletki — dopuścić do kursowania dorożki samochodowe limuzyny otwierane i zupełnie zamknięte. Co do kolorów Zarząd ustalił, że pożądanym by było obok koloru granatowego dozwolnić lakierowanie dorożek samochodowych na następujące kolory: brązowy, niebieski, różowy, seledynowy i zielony.

W dalszym ciągu wyłoniła się dłuższa dyskusja co do numerów bocznych i napisu „taryfa 50 gr. kilom”. Zdania co do tego były bardzo rozmaite. Ostatecznie zgodzono się z tem, że dorożka samochodowa musi jednak mieć jakie kolwiek oznaki, aby publiczność łatwo

mogła ją odróżnić od samochodów prywatnych. Chodzi tylko o to, aby te znaki były estetyczne i nie szpeciły wyglądu dorożki.

W końcu uchwalono wystąpić do Urzędu Przemysłowego o skasowanie dotychczasowych numerów bocznych i napisu: „taryfa 50 gr. klm”, natomiast prosić o wprowadzenie na dolnej części drzwiczek pasu amarantowego. Pas był by namalowany na ukos po przekątnej. Na pasie ewentualnie można by umieścić numer dorożki.

2) Wobec tego, że w najbliższym czasie już będzie zatwierdzony statut spółdzielni, Zarząd uchwalił zwołać zebranie członków spółdzielni na dzień 13 września w celu omówienia spraw organizacyjnych.

3) W końcu zebrania załatwiono kilka wolnych wniosków. Między innymi uchwalono, aby Sekretariat Związku zaniechał pośrednictwa w sprawie najmu kierowców, dla członków gdyż Związek, nie posiadając dokładnych wiadomości o poszczególnych kierowcach, nie może brać za nich żadnej odpowiedzialności.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU

(ciąg dalszy)

Lantman i Kępiński Fr.	zł. 10. —
Liembicki Władysław	„ 5. —
Wawrzyńczak Jan	„ 5. —
Giernakowski Stanisław	„ 10. —
Łęsiakowski Aleksander	„ 10. —

Razem zł. 40. —

Łącznie z poprzednio zebranymi zł. 509. —



Tryby

wszystkich
światowych
marek
samochodowych
dostarczamy
w terminie
od 3—10 dni.

„PEPETES“

Warszawa, Al. Jerozolimska 53,
telefon 10-62

Wyłączne przedstawicielstwo na Polskę Firmy
J. Walter, Praga, specjalnej fabryki trybów sa-
mochodowych.



**Zakłady mechaniczne
wytrobów blacharskich
LUDWIK BALIŃSKI
i
LEON FIUTOWSKI**

Sp. z o. o.

WARSZAWA,

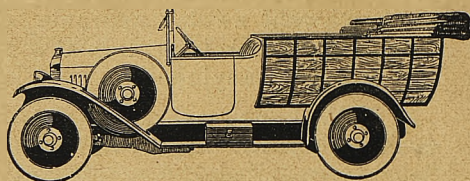
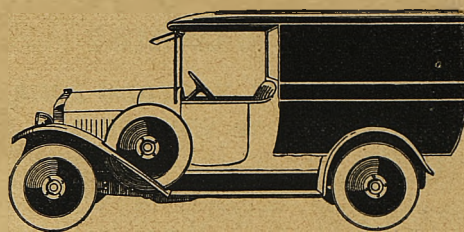
ZARZĄD Poznańska 11,

Telefony 786 i 284-14.

**BUDOWA I REMONT CHŁODNIC
WSZELKICH TYPÓW.**

Marszałkowska 14 Tel. 284-14

Firma Peugeot



**POLECA
SWE SPECJALNE
WOZY ROZWOZOWE
(FURGONIKI)**

MONIUSZKI 5, tel. 293-99.

Przegląd prasy.

SPRAWA DOROŻEK SAMOCHODOWYCH TYPU „TORPEDO”

Zbliżający się termin wycofania z kursowania po ulicach Warszawy dorożek samochodowych typu „torpedo” dał pole do popisu prasie codziennej. Oczywiście roi się tam od różnych absurdów, byle tylko jak najwięcej sprawę zagmatwać i zdeзорientować opinię publiczną. Oto są przykłady.

„Express Poranny” w artykule zatytułowanym: „Kiepska strategia właścicieli taksówek w walce z przepisami władz ruchu kołowego”, pisze:

„Zgodnie z rozporządzeniem komisarjatu rządu z dniem 1 października zniknąć mają z ulic miasta taksówki otwarte. Zastąpić je winny landolety, tak urządzone, aby w czasie letnim mogły być otwierane do połowy.

Ten przymus, mający na celu ujednolicienie wyglądu taksówek, nie podobał się tym wszystkim, którzy mają budy prowizoryczne z płótna i niechęć wykoshować się na nowe przykrycia.

W ich imieniu wystąpił Związek właścicieli taksówek i wytoczył argumenty najcięższego kalibru: obrony państwa na wypadek wojny.

— Otwarte taksówki — brzmi poetycja — mogą

być po zarekwirowaniu natychmiast przydatne dla celów wojskowych, gdy tymczasem zamknięte...”

Czy ta rozczulająca troskliwość właścicieli otwartych taksówek znajdzie zrozumienie u władz, — zwłaszcza tych, które wiedzą, iż w czasie wielkiej wojny gen. Gallieni zmobilizował taksówki paryskie typu landolet i dzięki nim przechylili szalę zwycięstwa armji francuskiej nad Marną...”

Nieco odmiennie, jednakże również dla nas nieprzychylnie ujmuje sprawę „Kurjer Warszawski w notatce”: „Taksometry”:

„Statystyka przeprowadzona przez urząd przemysłowy magistratu wykazała, że w r. b. kursuje 1.949 landolet. Zgłoszono tylko 41 otwartych samochodów, przytem właściciele prosili o ulgi przy rejestracji, albowiem w najbliższym czasie zmienią karoserje do d. 20 października, t. j. do dnia ustalonego na prawo kursowania taksówek otwartych. Nikt nie zgłosił się z prośbą o pozwolenie mu prowadzenia otwartego wozu wogóle. W ten sposób sprawa likwidacji otwartych samochodów jest załatwiona.”

Jeden i drugi artykuł wymaga z naszej strony wyjaśnienia.

Przedewszystkiem musimy sprostować twierdzenie „Kurjera Warszawskiego”:

Przeciwnie, Związek Właścicieli dorożek samochodowych czyni starania o zezwolenie na-

dal kursowania dorożek typu „torpedo”. Istotnie jako jeden z argumentów, wysuwanych przez Związek była również i większa przydatność do celów wojskowych dorożek torpedo w stosunku do dorożek landoletek. I ten argument „Express Poranny” nazywa „złą strategią”.

Już kilkakrotnie pisaliśmy jak bagatelizowane są przez prasę codzienną sprawy komunikacji samochodowej, — sprawy niezmiernie ważne ze względów gospodarczych i obrony narodowej. Dzisiaj również mamy jeszcze jeden dowód: prowadząc stałą „nagankę” na „dorożkarzy”, „Express Poranny” dezorientuje opinię publiczną, wypisuje absurd, sam nie oryentując się zupełnie w sprawach komunikacji samochodowej. Czyż nie byłoby praktyczniej, aby wielki strateg z „Expressu Porannego” przed pisaniem o sprawie zupełnie mu nieznaney, zwrócił się do Ministerstwa Spraw Wojskowych. A otrzymałby odpowiedź, że strategia Ministerstwa Spraw Wojskowych i Związku Właścicieli dorożek samochodowych jest jedna i ta sama, ponieważ Ministerstwo Spraw Wojskowych interwenjowało w sprawie dorożek torpedo, uważając ten zakaz za szkodliwy dla interesów obrony państwa. Czyżby i strategia M. S. Wojsk. była gorszą od strategii „Expressu Porannego”?

A teraz nieco z historii. Faktycznie gubernator Paryża w najkrytyczniejszym momencie dla armii francuskiej w 1914 roku dla przetrwania armji na prawe skrzydło Niemców zmobilizował wszystkie środki transportowe, znajdujące się w Paryżu. Nie były to jednak wyłącznie taksówki landolet, jak twierdzi

„Express Poranny”, a wozy najrozmaitszych typów osobowe—prywatne i taksówki, ciężarowe, reklamowe, autobusy i t. d. Wszystko co było pod ręką. Bez kwestji, że w liczbie taksówek były nie tylko landoletki ale również i torpedo, gdyż w tym czasie nie było ściśle ustalonego typu dorożki samochodowej.

A może i generał Gallieni był złym strategiem?

UWAGA!! KONKURENCJA PAROWY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

Opon i Dętek
Samochodowych

„AUTO - OPON”

Warszawa, Elektoralna
№ 29, (w podwórzu)

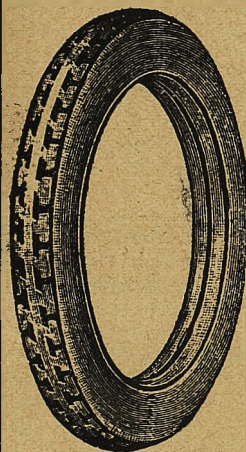
drugie wejście od ul. Mirowskiej (sklep)

Wulkanizujemy opony
i dętki samochodowe,
motocyklowe i rowerowe
jak również wszelkie
wyroby gumowe.

NAKLADANIE PROTEKTORÓW WSZYSTKICH
MAREK Z GWARANCJĄ.

Kupno i sprzedaż używanych opon
i dętek samochodowych

Solidna i szybka robota.



Wykonywujemy Kompletny remont Samochodów

osobowych i ciężarowych

Budowa i remont chłodził samochodowych wszelkich typów

Zakłady Przemysłowe

„DR. LUDWIK ZIELIŃSKI”

Warszawa, Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15.

W obrębie Wielkiej Warszawy własnymi środkami przewozowymi zabieramy samochody i chłodził do remontu.

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE.

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA.

„Auto” w № 8 w artykule pod tytułem: „To i owo” mówi o konkurencji komunikacji autobusowej z koleją i o stanowisku władz do tej konkurencji. Czytamy tam:

„Ze jednak jesteśmy krajem wszelakich możliwości, tego dowód znajdujemy w notatkach kilku pism codziennych w sprawie stosunku kolei żelaznych do komunikacji autobusowej. Znajdujemy tam mianowicie wiadomość, jakoby w sferach rządowych istniał zamiar zakazu prowadzenia przedsiębiorstw komunikacji autobusowej, konkurencyjnych dla kolei żelaznych. Cudowny zaiste pomysł! Usunąć konkurenta, a wtedy mając monopol na komunikację można gospodarować jak się podoba bez obawy deficytu. A więc w dalszym ciągu można będzie podnosić co kilka miesięcy ceny biletów kolejowych — można będzie ładować do wagonów tyle osób, wiele się tylko pomieści i można będzie nadal się nie spieszyć. Dzisiaj autobusy przewożą publiczność szybciej, taniej, a często i wygodniej, niż koleje żelazne. Publiczność chętniej wsiada do autobusów, niż do pociągów i koleje nasze zaczynają też, podobnie jak koleje na Zachodzie, odczuwać porządnie konkurencję tego postępowego środka komunikacji, jakim są autobusy. Tylko, że na Zachodzie i wogóle w państwach kulturalnych, koleje podejmują lojalną walkę konkurencyjną, starając się dać większą jeszcze wygodę i większą szybkość od samochodów. Publiczność doskonale na tem wychodzi, mając coraz sprawniejsze środki komunikacji. My jednak nie uznajemy walki konkurencyjnej. Autobusy u nas zyskują sympatię publiczności — to zakazać eksploataowania linii, które obsługuje kolej; choćby czyniła to znacznie gorzej od samochodów! Chcesz jechać np. do Radomia — nie wolno ci przejechać w trzy godziny autobusem, a musisz trząść się koleją państwową 5 godzin! Oto biurokratyczne metody usuwania niewygodnej konkurencji. Jest to próbka naszych metod gospodarowania pachnących nieco dzisiejszymi pojęciami najbliższego nam wschodu! Tylko o jednym zapominają ci genialni projektodawcy — to jest o tem, że już wszędzie w ruchu pasażerskim, samochód zwycięża kolej — i że w niedługim czasie i w Polsce wszyscy jeździć będą samochodami. Wtedy i bez autobusów, każdy się dostanie gdzie będzie chciał, bez korzystania z drogich usług rządu, jeżeli uzna to za wygodniejsze dla siebie”.

Nie wątpliwe, że uwagi bardzo słuszne.

Wydaje nam się jednakże wprost niemożliwym, żeby czynniki miarodajne miały takie pomysły. Przecież byłoby to zabójcze i dla rozwoju życia gospodarczego jak, również niezmiernie szkodliwe dla interesów obrony państwa.

ZŁY SYSTEM BUDOWY DRÓG.

„Express Poranny” w artykule: „Dużo, byle-jak i prędko... Błędny system budowy dróg ani oszczędnych, ani trwałych” zamieszcza szereg następujących uwag w sprawie systemu budowy dróg u nas:

„Jeżeli ulice Warszawy przedstawiają w chwili obecnej istne kretowisko, to drogi podwarszawskie nie lepszy roztaczają obraz. Którąkolwiek szosą wybrać się poza miasto, bliżej czy dalej, napotka się ustawioną w poprzek barierę i groźny napis: przejazd wzbroniony.

Remont obejmuje nie tylko osławioną drogę konstańską, ale rozpościera się i w innych kierunkach. Droga Grójecka wykładana jest aż po Raszyn drobną

kostką, stamtąd przez 6 klm. lśnić ma „betono-asfaltem”. Dalej będzie już niestety zwykły szuter.

Na drodze do Wawra układana jest na długości półtora klm. drobna kostka; ku Jabłonnem na podobnej długości ma być szosa „smołowana”.

Dziesięcioletni program uporządkowania dróg w promieniu dwudziestu klm. od Warszawy, wchodzi tedy stopniowo w życie. W roku przyszłym roboty sięgną szerzej.

Niestety, barjerki wzbraniające przejazdu nie będą się tak regularnie przesuwają dalej, coraz to dalej. Nie cieszymy się: będzie to podróż z nawrotami...

Szosa nasze wcale nie są budowane trwałe. Na to, by bez remontu droga przetrwała kilkanaście lat, trzeba by znacznie więcej włożyć pieniędzy: budowa jednego kilometra szosy zwykłej (poprostu: lichej) kosztuje 30 do 70 tys. zł., budowa szosy prawdziwiej trwałej — 200 tysięcy!

— Nie jesteśmy w stanie — odpowiadają kompetentne czynniki. Nie mamy dość pieniędzy. Wobec braku dróg, lepiej jest za 200 tys. zł. wybudować 5 klm. szosy, niż — jeden.

Jest w tem racja, ale tylko na dziś, nie na jutro. Nie wolno nam też krótkowzrocznej metody przyjmować za zasadę.

Droga wybudowana za 200 tys. zł. jest trwalsza nie pięciokrotnie, lecz — piętnastokrotnie. Jest oszczędniejsza. Dowód? Cała zachodnia Europa już dawno to wypróbowała.

U nas też nie brak przykładów: na odcinku od Grójca do Kalwarii szosa długości 28 klm. wybudowana jeszcze za czasów okupacji niemieckiej, niemieckim systemem — do dziś dnia, bez jednej poprawki, jest równa jak stół. Po 12-tu latach!

Czy tedy nie lepiej iść za wypróbowanym systemem prawdziwej oszczędności. Lepiej raz dobrze drogę zrobić, a nie ustawicznie reperować. Nie tak jak dzisiaj, „łapu-capu” budować byle jak i płacić za to w rezultacie o wiele, wiele drożej. I do tego wciąż zamykać ruch i — ustawiać barjery”.

Nad słusznymi uwagami „Expressu Porannego” powinni się zastanowić czynniki miarodajne.



AMERYKAŃSKI ZAKŁAD WULKANIZACYJNY „CORD“

Warszawa, Wronia 46

Wykonujemy wszelkie
reperacje opon i
dętek samochodowych,
jak: **ranty, prote-**
ktory, lamowania
płótnem „Cord”
i t. p. Za szybkie, so-
lidne i **trwałe wy-**
konanie **gwaran-**
tujemy.

**Kupno i sprzedaż nowych i używanych
opon i dętek samochodowych.**

CENY KONKURENCYJNE.

Zakład otwarty bez przerwy.

ODLEWNIA METALI „SYRENA”

Warszawa, Młynarska 53.

Wykonywa wszelkiego rodzaju odlewy bronzowe, fosforbronzowe, mosiężne i aluminiowe po cenach konkurencyjnych.

**Członkom Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych
specjalnie dogodne warunki.**

**Odlewnia Metali
„SYRENA”**

Ze stolicy i kraju.

WARSZAWA.

Surowe represje za wykroczenia przeciw przepisom drogowym. Minister Spr. Wewnętrznych polecił wojewodom ścigać jak najsurowiej ludność wiejską za niestosowanie się do przepisów drogowych a często nawet szykanowanie automobilistów. Za małoletnich będą pociągani do odpowiedzialności rodzice. O ile nieznajdzie się winnego odpowiadać będzie solidarnie cała wieś.

Nie trzeba chyba uzasadniać, że zarządzenie takie było już dawno potrzebne, aby ukrócić wybryki może nieświadome ludności wiejskiej, które często są powodem katastrofy.

Mandaty doraźne dla pieszych. Komisarjat rządu postanowił wprowadzić mandaty doraźne dla pieszych. Mandaty były w swoim czasie przewidziane, jednak następnie je wstrzymano. Mnożące się ostatnio liczne nieszczęśliwe wypadki z winy pieszych skłoniły komisarjat rządu do wprowadzenia kar doraźnych za nieumiejętne i nieprzepisowe przechodzenie przez jezdnię.

Mandaty doraźne dla pieszych będą częściowo wprowadzone w najbliższym czasie, częściowo zaś po tygodniu nauki chodzenia, projektowanym przez oddział ruchu ulicznego.

Elita Polskich Jeźdźców Automobilowych. Automobilklub Polski powołał do życia grupę pod powyższą nazwą. O powodach utworzenia grupy dowiadujemy się z § 1 statutu, który powiada: „W dążeniu do rozwoju sportu automobilowego w Polsce i w celu podkreślenia zasług tych automobilistów polskich, którzy

przez udział swój w zawodach automobilowych najbardziej do rozwoju tego sportu przyczynili się, a równocześnie złożyli dowody swego wysokiego usportowienia, specjalnych zdolności w kierowaniu samochodem w różnorodnych zawodach i znajomości techniki sportowo-automobilowej, Automobilklub Polski, jako instytucja naczelna w polskim sporcie automobilowym, powołuje do życia grupę pod nazwą „Elita Polskich Jeźdźców Automobilowych” z siedzibą w Warszawie, przy Komisji Sportowej A. P.”

Do E. P. J. A. może być przyjęty każdy automobilista, który osiągnie następujący cenzus sportowy:

- 1) jest członkiem rzeczywistym A. P. lub jednego z klubów afiliowanych z A. P. i posiada licencję sportową;
- 2) pięciokrotnie zdobył jedno z pierwszych pięciu miejsc w ogólnej klasyfikacji (nie w kategoriach) w oficjalnych polskich, otwartych zawodach automobilowych;
- 3) dwukrotnie wyróżnił się w zawodach międzynarodowych przez:
 - a) dwukrotne uzyskanie najwyższego rodzaju plakiety za udział w raidach międzynarodowych w Polsce lub
 - b) jednorazowe uzyskanie plakiety, jak wyżej i jednorazowe zdobycie jednego z pierwszych pięciu miejsc w ogólnej klasyfikacji w wyścigach międzynarodowych;
 - 4) uzyska szybkość 110 klm. godz., oficjalnie ustaloną i zatwierdzoną przez Komisję Sportową A. P.

Polski raid pań. Automobilklub Polski zorganizował w dniach 8-11 września r. b. raid dla pań. Trasa raidu około 1211 km. była podzielona na 3 etapy:

I etap 8 września Warszawa—Lwów około 426 km.

II etap 10 września Lwów—Kraków około 486 km.

III etap 11 września Kraków—Warszawa około 299 km.

Dzień 9 września przeznaczony był na odpoczynek we Lwowie. Na etapie drugim odbyła się górską próba szybkości między N. Sączem a Limanową na przestrzeni 2 km., zaś na etapie trzecim pod Raszynem — próba szybkości płaskiej na przestrzeni 1 km.

W próbie górskiej i płaskiej pierwsze miejsce zajęła p. Regulska na Fiat, drugie miejsce p. Marchlewska na Fiat.

Ostateczna klasyfikacja po ukończeniu raidu przedstawia się następująco: 1) p. Regulska na Fiat 2) p. Kozmian na Austro-Daimler, 3) p. Hallercwa na Lancia, 4) p. Podchorońska na Durand, 5) p. Sadowska na Steyr, 6) p. Marchlewska na Fiat, 7) p. Gebethnerowa na Tatrze, 8) p. Jędrzejowiczowa na Erskine.

Próba pobicia rekordów polskich*

W dniu 9 września r. b. Automobilklub polski zorganizował we Lwowie wyścigi w celu ustalenia nowych rekordów polskich na przestrzeni 1 km., przyczem trasa musiała być przebyta w dwóch kierunkach i przy ustaleniu rekordu był brany pod uwagę czas przeciętny.

Kronika zagraniczna.

Szalona szybkość. Wybitny lotnik włoski major de Barnardi, znany ze swych rekordów szybkości lotu, pobił w tych dniach wszystkie swe poprzednie rekordy, osiągnąwszy podczas lotu wzdłuż wybrzeża Lido, pod Wenecją, szybkość niesłychaną 513 kilom. na godzinę.

O znaczeniu tego nadzwyczajnego rekordu świadczy najwymowniej to, że gdy w lutym r. b. major Segrave osiągnął na swem aucie na wybrzeżu Florydy szybkość 333 kilom. na godzinę, to wydawało się widzom tej jazdy, przed którymi auto Segrave'a przesunęło się tylko, jako smuga niewyraźna, że większej szybkości nie sposób osiągnąć.

Rzeczoznawcy lotnictwa twierdzą, że szybkość taką, jaką osiągnął Barnardi, osiągnąć można tylko na wodno-łatowcu, nigdy jednak na płatowcu lądowym.

Największą dotychczas szybkość na płatowcu lądowym osiągnął lotnik francuski Bonnet, przelatując 448 kilom. na godzinę.

Strasza katastrofa w czasie wyścigu samochodowego w Monzy. W dniu 9 sierpnia r. b. na autodromie w Monzy pod Medjolanem odbywał się wyścig samochodowy o Grand prix Europy. Miało to być wielkie święto sportowe, gdyż były to pierwsze zawody czysto sportowe, nie przymysłowo-konkurencyjne poszczególnych firm samochodowych.

W wyścigu wzięło udział 22 samochody przy ogólnej ilości widzów około 80 tysięcy. Wyścig jednak nie doszedł do skutku z powodu strasnej katastrofy, która się wydarzyła w kilka minut po wystartowaniu. Katastrofa rozegrała się przed główną trybuną.

Znany kierowca Masserotti na samochodzie Talbot jeden z najgroźniejszych konkurentów z powodu defektu koła w chwili zbliżania się do trybun znajdował się na ostatnim miejscu. Przed nim pędził kierowca Foresti na samochodzie Bugatti. Ponieważ przed trybuną tor jest szczególnie gładki i szeroki, Masserotti postanowił wyprzedzić Forestiego. I tu nastąpiła katastrofa: Masserotti pędząc z szybkością 200 klm. na godzinę przy wyprzedzaniu zawadził prawym przednim kołem o lewe tylne koło swego poprzednika Forestiego, w następstwie czego samochód Masserotti skrzył gwałtownie i z tą samą szybkością wpadł w tłum publiczności. Wytworzyła się strasza panika. W rezultacie zabitych zostało 19 osób, a 26 ciężko rannych. Kierownictwo wyścigu natychmiast przerwało zawody. Wszystko jednak odbywało się w tak szybkim tempie, że w ciągu dalszych chwil kilku po katastrofie pozo-

W kilometrze lancę pierwszym był Liefeld na Austro-Daimlerze, osiągając przeciętną szybkość 170.11 klm. na godzinę, 2) Szwarcstein na Bugatti 148.56 klm., 3) Ciński na Austro-Daimlerze 137.93, 4) Kellerman na Stutz 127.32 klm. Oprócz tego biegu na szybkość, odbył się doroczny wyścig płaski na szosie Lwów — Stryj długości 20 klm. Wozy startowały pojedynczo na czas, wtedy, gdy poprzedni wóz mijał punkt kontrolny na 14 klm. Maksymalne wzniesienie na szosie wynosiło 5.3 proc., maksymalny spadek 5.96 proc., najmniejsza krzywizna-promień 75 mtr., najmniejsza szerokość szosy 8 1/2 mtr. Wyniki biegu płaskiego: 1) Liefeld A. Dajmler, 8:34,4 sek. przeciętna szybkość 139.97; 2) Szwarcstein na Bugatti, 9:31.49 sek. szyb. 125.98; Ciński na Stutzu 10:3.5 sek. Bitschan na Stutzu 18:40.5, Bogucki na Bugatti 13: 25.59, Sozański na Fiacie 509, czas 17: 03.49 sek. Zawidowski 10:3 5 sek., Mycielski 12:32.355 sek.

Konkurs piękności, zorganizowany w trzech kategoriach: samochodów otwartych, zamkniętych i kabrioletów dał wynik następujący: w kategorii samochodów otwartych pierwsza nagroda Siemiński na Austro-Daimlerze; w kategorii zamkniętych Lamezan na Hudsonie; w kategorii kabrioletów nagrodę zdobyło przedstawicielstwo firmy Lancia. Po zawodach odbył się bankiet, ogłoszenie wyników i rozdanie nagród w hotelu Georgea.

stali zawodnicy kontynuowali bieg w dalszym ciągu I w ciągu tych kilku momentów wydarzyły się jeszcze dwa wypadki: francuz Blagnesbelair z ogromnym impetem wpadł na słup barjery i częściowo rozbił samochód, a kierowca Barsochini zupełnie tak jak Masserotti skrzył wprost na publiczność, jednak było to już poza trybuną i Barsochini zdołał zahamować, tak że obeszło się bez ofiar.

W ten sposób tegoroczny wyścig o mistrzostwo Europy nie został jeszcze rozegrany.

Wyrób tworników, magnet i części zapasowych.

REPARACJA

Magnet wszelkich typów, starterów i dynamo automobilowych, naprawa i ładowanie akumulatorów.

Przewijanie maszyn na prąd stały i zmienny.

Reparacja przyrządów pomiarowych, jako to: obrotomierzy, wysokościomierzy, manometrów oraz amperomierzy i woltomierzy.

Instalacje oświetlania i zapalania na automobilach.

Inż. Moszczeński i S-ka

S. z o. o.

WILNO,

Wilkomirska 19