

30

groszy

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer **48**

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

1. września 1929

Angielska „Tourist Trophy”



Wielki wyścig o Wielką Nagrodę Anglii zgromadził niezliczone tłumy widzów. Blisko pół miliona osób przyglądało się zaciętej walce najlepszych kierowców Europy.

Fot. Scherl

Krwawa ulica

240 000 ludzi rocznie ulega wypadkom samochodowym w Stanach Zjednoczonych.

W Chicgo moloch komunikacji pochłania codziennie 9 osób, a 24 osoby odnoszą cięższe lub lepsze pokaleczenia.

W Berlinie w szeregim tygodniu uroczystości weimarskich, zanotowano 212 wypadków ulicznych.

W stolicy naszej w ciągu pierwszych miesięcy bieżącego roku zanotowano około 8000 cięższych i lżejszych wypadków samochodowych. Nawet w naszym Poznaniu tylko w ubiegłym miesiącu statystyka policyjna wypadków samochodowych dosięgła cyfry 35.

I tak długim szeregiem ciągnie się kława korowód ofiar nowoczesnego postępu cywilizacyjnego. Błogosławiona ulica, arterja dobrobytu i bujnego życia, staje się krwawym pobojuwiskiem, na którym mary wspomnień zabitych i pokaleczonych wołają posępnie ku nam żyjącym:

„Dlaczegoście nas nie ochronili!”

Jakby smętną ironią witają nas w dobie największego rozkwitu szybkiej komunikacji, która jest zarazem jednym z najważniejszych środków nowoczesnej walki o byt, te smutne cyfry, nakazujące nam kategorycznie zrobić wszystko, co tylko leży w granicach ludzkiej możliwości, ażeby konieczne i nieuniknione niebezpieczeństwa intensywnego ruchu ulicznego zredukować do minimum, jeżeli już nie da się usunąć ich zupełnie.

Bo nie można dziś już powiedzieć: „jeździć wolno i chodzić jeszcze wolniej, a nie będzie wypadków.” Praktyka mówi co innego: właśnie tam, gdzie wolno się jeździć, i tam gdzie chodzi się wolno, właśnie przy ospałym ruchu ulicznym najczęściej zdarzają się wypadki różnego rodzaju. Wystarczy tylko przypomnieć dwa ostatnie krwawe wypadki samochodowe w mieście Poznaniu, jeden przy ul. Marszałka Focha, drugi przy ul. Liśbelta. Obydwa zdarzyły się w miejscach o ruchu średnim, bynajmniej nie w największych jego nagromadzeniach. Wypadki przy ul. Gwarnej, przy Esplanadzie, przed Baza-em, są niezmiernie rzadkie, a doświadczenia poczynione w innych miastach Europy i Ameryki wykazały, że w miarę przyspieszania ruchu kołowego na ulicy cyfra wypadków wszelkiego rodzaju zmniejsza się raptownie.

Jest to aż nadto zrozumiałe. Trzeba bowiem pamiętać, że nie kierowcy pojazdów, chodzących z dużą szybkością, a więc przede wszystkim samochodów, ponoszą wyłączną winę. Ostatecznie bowiem uniknięcie wypadku jest tylko i wyłącznie kwestją odpowiedzialnego napięcia uwagi. Kierowca jadącego szybko samochodu z konieczności musi uważać na wóz i na otoczenie.

Przeczy temu pozornie statystyka. Według obliczeń berlińskich bowiem, na 100 zdarzeń w komunikacji ulicznej 57 wypadka na pojazdy mechaniczne, 18 na tramwaje, 17 na rowery i motocykle, 8 na pojazdy konne. Nietety niema statystyki która wykazywała, w jakiej części wypadków kolizje samochodu z piechurem ponosi winę piechur, czy kierowca samochodu. Jednakże doświadczenie codzienne uczy, że większość wypadków komunikacyjnych, choćby one nawet polegały na zderzeniu się pojazdów, spowodowana jest przez pieszych, którzy niewłaściwym swym zachowaniem na jezdni denerwują kierowcę, powodując go do nagłych ruchów, na czym oczywiście cierpią latarnie uliczne i sąsiednie pojazdy.

Aby o ile możności wykluczyć możliwość kolizji ulicznych, należy stosować ściśle pewne zasady, w dużej części utrwalone już w porządkowych przepisach policyjnych o ruchu ulicznym. Należy jednak do tego dwie rzeczy. Po pierwsze: zasady te trzeba znać, po drugie starannie i uważnie je stosować. Trzeba by ich się uczyć od młodości, bo są to rzeczy w życiu tak samo potrzebne jak umiejętność pisanie, czy rachowania. Powinny uczyć ich szkoły, jak to się dziś już bardzo często dzieje na zachodzie. Gdy w szkole ich nie uczono, trzeba uczyć dorosłą publiczność wszelkimi możliwymi sposobami, przez prasę, kino, doraźne pouczenie na ulicy itd.

A przedewszystkiem powinni reporterzy naszych pism codziennych ostatecznie odstawić na bok swą wyłysiałą już kobylę, o „harcach samochodowych”, i przestać narkotyzować publiczność stałą presumpcją winy automobilisty, uwalniając ją w ten sposób od poczucia odpowiedzialności za własne zachowanie się na ulicy.

Od kierowcy samochodu trzeba domagać się błyskawicznej orientacji. Obostrzenie wymagania w tym względzie przy egzaminach szoferkich uważamy za kwestję znacznie bardziej palącą, niż postulat technicznego opowania maszyny. Staranne przestrzeganie przepisów policyjnych może w normalnym ruchu ulicznym naogół wystarczyć, jednak tylko wówczas, jeżeli kierowca samochodu posiada zimną krew i dobrą orientację, a w wypadkach nadzwyczajnych umie przeszerzać pewnych reguł, których nie znajduje ani w podręczniku, ani w instrukcji, ale które powinno mu dostarczyć doświadczenie starszych automobilistów.

Wszystkiego tego trzeba się uczyć. W tym celu od szeregu lat urządził się na zachodzie w ośrodkach natężonego ruchu specjalne tygodnie, podczas których wszelkimi możliwymi środkami uczy się interesowanych. Obyta niedawno w Niemczech „Reichsunfallwoche” t. zw. Ruwo, dała pod tym względem doskonałe wyniki, choć nie szczędzono też na nią kosztów.

O obdym niedawno w Warszawie „Tygodniu chodzenia po ulicy” mówi się w kołach fachowych jaknajlepiej.

Obecnie Miejski Urząd Policyjny w Poznaniu powziął decyzję, której należy przyklasnąć z jaknajwyższym uznaniem: od 2—7 września, a więc przez cały przyszły tydzień będzie się odbywać taki kurs zachowania się na ulicy. Poznański „tydzień nauki chodzenia po ulicy” obejmie główne arterje komunikacyjne Poznania, ogółem 15 ulic, przeważnie w śródmieściu, przyczem zwykłym posterunkom ulicznym doda się drugiego urzędnika, który w pewnych godzinach, prawdopodobnie od 11—14 i od 16—19-tej będzie tak kierowcom pojazdów kołowych, jak i przechodniom udzielał pouczeń na temat reguł zachowania się na ulicy. Mandatów karnych nie będzie wcale. Ponadto po ulicach tych będą krążyć specjalne patrole uliczne, z temsamem zadaniem. Dwa samochody policyjne będą pełniły służbę w całym mieście.

Przez cały ten tydzień redakcja „Samochodu” organizuje z ramienia miejskich władz bezpieczeństwa publicznego cykl odczytów przez studio nadawcze „Radia Poznańskiego”, w którym w szeregu krótkich, dziesięciominutowych pogadanek omawiać będzie poszczególne zagadnienia ruchu ulicznego.

Zarazem władze bezpieczeństwa przy pomocy harcerzy rozdzielać będą ulotki, zawierające streszczone w krótkiej formie wskazówki zachowania się na ulicy pieszych, kierowców, pajazdów itd.

Wszystkich ludzi dobrej woli wzywamy do współdziałania z policją w tej tak niesłychanie potrzebnej imprezie. (pz)

Zjazd Plakietowy Pomorskiego Automobilklubu



Część parku samochodowego podczas regat w Brdysiu.

Pomorski Automobilklub zorganizował w dniach 16 i 17 b. m. „jazdę plakietową” do Bydgoszczy.

Do godziny 18-ej dnia 17. b. m. zgłosiło się ogółem na punkcie kontrolnym 47 maszyn klubowych, które w myśl programu przebyły jednolitą trasę przynajmniej 150 km, zdobywając tem

prawo na otrzymanie pamiątkowej plakiety. — Na drugi dzień rano, to jest w niedzielę, o godzinie 9-tej wyruszone do Brdysia. — Powrót do Bydgoszczy nastąpił o godz. 1 popołudniu, po czym już każdy na własną rękę śpieszył na zawody wioślarskie o mistrzostwo Europy do Brdysia.



Wyścig o Wielką Nagrodę Anglii (R. A. C. Tourist Trophy) urządzony przez angielski Royal Automobil Club w okolicy Belfastu w Irlandji. Zawodnicy na pierwszym zakręcie trasy tuż po starcie. (Fot.: Wide-World.)

Angielski „Tourist Trophy”

Największy wyścig sezonu — 53 zawodników — Pół miliona widzów

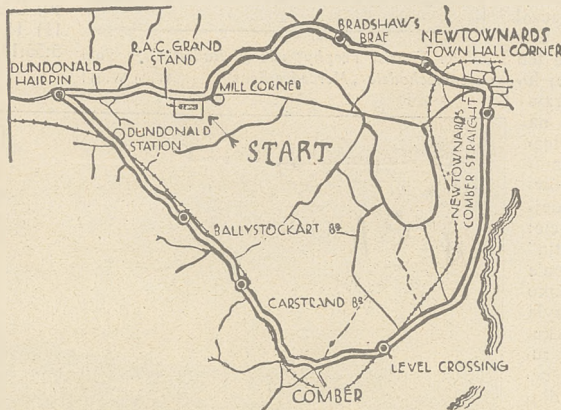
Londyn, w sierpniu.

Po raz drugi z rzędu, odbył się w północnej Irlandji wielki wyścig zorganizowany przez Angielski Królewski Automobiilkub, o Wielką Nagrodę Anglii, nazwaną oficjalnie „Tourist Trophy”, lub też popularnie, ze względu na miejsce wyścigu, „Ulster Tourist Trophy”. Podczas gdy zeszłoroczny wyścig obsadzony był prawie wyłącznie przez kierowców angielskich, bieg tegoroczny był w całem tego słowa znaczeniu, wielkim wyścigiem międzynarodowym. Do startu stawilo się 36 maszyn angielskich, 10 francuskich, 10 włoskich, 4 niemieckie i 3 amerykańskie z tak wybitnymi kierowcami jak Albert Divo, Williams, hr. Conelli (Bugatti), Iwanowski, Camparri, Marinoni (Alfa-Romeo) Kaye Don, Ellison, Woods, Paecock (Lea Francis), Caracciola, Merz, Macconochie (Mercedes-Benz), Frazer, Nash, Holbrook, Banbes (Austin) i innymi.

Głównym powodem do tak doskonałej obsady wyścigu była nadzwyczaj interesująca trasa, która pozwalała poszczególnym jeźdźcom rozwiniąć całe swe mistrzostwo. Była to ta sama trasa okrężna, niedaleko Belfastu, zwana pokrótce Ards Circuit (ściśle Newtownards Circuit), która po raz pierwszy wyznaczono w roku ubiegłym. Trasa ta pełna jest wzniesień, spadów i posiada 90 trudnych zakrętów na ogólnej długości 21,7 klm. (13½ mil). Wzniesienia w niektórych miej-

scach dochodzą do 20 procent. Jedyną zmianą jaką zastosowano w tym roku, było przeniesienie punktu startu na odpowiednie miejsce w pobliżu Mill Corner, gdyż w ubiegłym roku wykazał on pewne niedogodności.

wien handicap dla mniejszych maszyn, zamiast dzielenia tychże na kategorie. Tak więc zależnie od pojemności cylindrów silnika, już przed startem zaliczano poszczególnym zawodnikom pewną ilość okrążeń, a mianowicie, maszynom o pojemności do 750 ccm. 5 okrążeń, do 1100 ccm. 3 okrążenia, do 2000 ccm. 2 okrążenia, do 3000 ccm. 1 okrążenie. Maszyny posiadające pojemność cylindrów powyżej 3000 ccm. musiały załatwić pełne 30 okrążeń. Zgodnie z regulaminem zwycięzca został ten, który jako pierwszy ukończył 30 okrążeń wliczając w to okrążenia zaliczone mu przed startem. Samochody dopuszczone do wyścigów były maszynami spoiłowymi z kompletnem wyposażeniem jak, szybą ochronną, blotnikami, pełną instalacją elektryczną ze starterem, lampami i sygnałem elektrycznym, a wreszcie z budą, przyczem dla rozruszenia silnika nie wolno było używać innych środków jak normalnego starteru. Przepis ten odnosił się również do rozruszania silnika przy ewtl. zatrzymaniu maszyny podczas naprawy opon, uzupełniania zapasu paliwa itp. Start odbywał się w ten sposób, że maszyny ustawiono z podniesieniem budami i nieruchomym silnikiem na starcie wzdłuż toru na ukos do ogrodzenia. Kierowcy wraz z mechanikami, ustawieni po drugiej stronie toru, oczekiwali sygnału startu. W chwili wystrzału startowego załogi rzuciły



Mapka orientacyjna trasy wyścigu o Ulster Tourist Trophy, na Ards Circuit w pobliżu Belfastu. Długość jednego okrążenia 22 klm.

Ogólny dystans dla wyścigu wynosił 30 okrążeń powyższej trasy tj. 410 mil czyli 659,7 km.

Ponieważ zgodnie ze zwyczajem angielskim wyścig miał się rozpocząć masowym startem (ze względu na to, że start taki jest nader efektowny) musiano zastosować pe-



Po sygnale startowym zawodnicy i mechanicy rzucają się do maszyn, aby opuścić budy, rozruszać silnik i rozpocząć bieg. Fot. Keystone

się do swych maszyn, składają budy, rozruszają silnik i wyruszają z miejsca. Rzecz oczywista, że wszystkie te czynności odbywają się w jak najszybszym tempie.

Mimo nieszczerłnej pogody i gęstej mgły zalegającej od rana trasę, wcześniej już zaczęły się zbierać olbrzymie tłumy publiczności zalegając powoli wszystkie wolne place wzdłuż całej trasy, starając się zapewnić sobie wcześniej jaknajlepsze miejsce. Cierpliwie oczekiwano startu, który naznaczony był na godz. 11-tą i — o dziwo — w chwili kiedy padł strzał startowy z za chmur wytoczyła się złota tarcza słoneczna, mgły rozpierzchły się bez śladu i zapanowała najpiękniejsza pogoda. Snać w Anglii i bogowie meteorologiczni interesują się żywo sportem samochodowym.

W międzyczasie napływały coraz to większe tłumy widzów, a według dość ścisłych obliczeń w chwili startu trasę wyścigową otaczał tłum liczący blisko pół miliona głów. Tak więc pod względem ilości widzów wyścig ten był największym bodaj sukcesem w całej historii automobilizmu europejskiego. Przyznać trzeba, że publiczność nie przyszła na próżno. Już sam start zrobił wrażenie potężne. Prawie równocześnie zawracały 53 motory konkurujących maszyn i prawie równocześnie wszystkie maszyny ruszyły z miejsca. Jedynie trzy maszyny a mianowicie: „Lagonda”, Rose-Richardsa, „Aston-Martin” Turnbulla i olbrzymi „Bentley” Kidston’a zdołały się wyrwać naprzód i znikły szybko za zakrętem Mill Corner, reszta stworzyła kotłującą się stado ginące w tumanach kurzu. Ustupując sobie wzajemnie maszyny ruszały i zatrzymywały się z przeraźliwym rykiem motorów, wyciągając się powoli w długie warczące pochody. Dopiero za pierwszym zakrętem ruszono w tempie wyścigowym, a Rudolf Caracciola, wyprzedzając wszystkich na białym „Mercedes-Benz” ze zgroźnym wyciem kompresora poderwał maszynę pod górę na trzecim biegu i znikł za szczytem. Jako ostatni wyruszył z opóźnieniem kilkusekundowym Hindmarsh na „Lagondzie” i na starcie wreszcie zapanował spokój.

Spokój ten jednak nie trwał długo, gdyż niebawem jako pierwszy przebiegł wśród burzy oklasków przed trybunami biały Mer-

cedes Caraccioli, za nim w pewnym odstępie następował Birkin na olbrzymim zielonym Bentley’u. W chwilę później ogłoszono przez głośniki, że Caracciola odbył pierwsze okrążenie w 10 minut i 32 sek., t. j. z szybkością przeciętną 125,268 km/g. Szybkość ta daje nam wyobrażenie o szalonym tempie, w jakim odbywał się wyścig na tej trudnej trasie. W pół godziny po starcie niebo znów zachmurzyło się i spadający deszcz, przyczynił się do znacznego osłabienia tempa biegu, z czego korzystały przede wszystkim małe samochody, które łatwiej było brać śliskie krzywizny. W czwartym okrążeniu wycofał się z biegu znany angielski rekordzista Kaye Don, którego od samego początku uważano za faworyta. Największą jednak sympatię wzbudzały małe Austiny, które mimo minimalnej pojemności silników (750 cm) coraz bardziej wzmagaly szybkość i wzajemnie pobijały własne rekordy okrążeń trasy, stopniując je z 96,509 w m/g na niesłychaną dla tej klasy szybkość przeciętną 102,383 km/g na jednym okrążeniu.

Rzecz oczywista, że tak szalone tempo powodowało coraz liczniejsze wycofywanie się zawodników, przeważnie z powodu wywrócenia maszyn na zakręcie. Do połowy dystansu, t. j. na 15 okrążeniach odpadło 16 maszyn, a pod koniec biegu, który zakończył się około godziny 4-tej popołudniu, liczba uczestników była bardzo szczupła. Ostatecznie z 36 maszyn angielskich ukończyło wyścig 12, z 10 francuskich ani jedna, z 10 włoskich 7, z 4 niemieckich 3, a z 3 amerykańskich żadna. Ogółem więc z 63 maszyn wypuszczonych na starcie przybyło do mety tylko 22.

Wyniki były następujące:

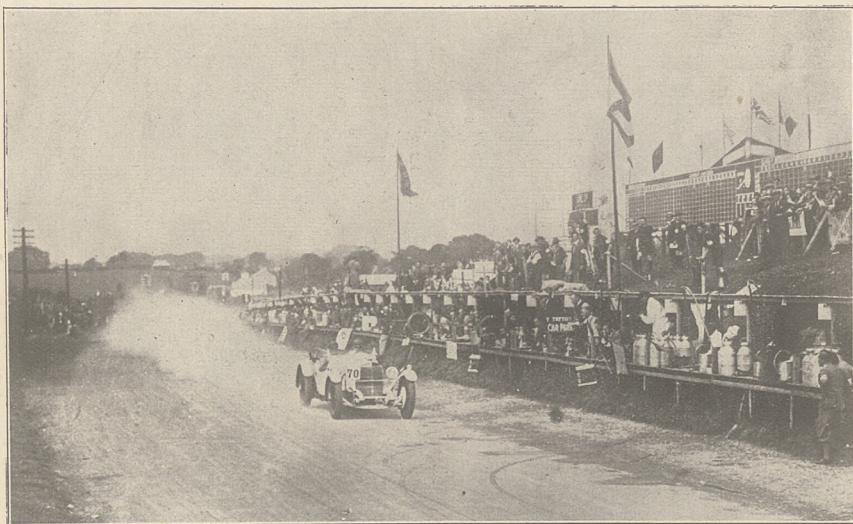
Klasyfikacja ogólna:

- 1) R. Caracciola (Mercedes-Benz z kompr.) czas 5:37:40; 2) Cav. Campari (Alfa-Romeo z kompr.) — 5:39:48; 3) A. Frazer Nash (Austin) — 5:43:49; 4) S. V. Holbrook (Austin) — 5:44:25; 5) G. E. T. Eyston (Alfa-Romeo z kompr.) — 5:46:36; 6) G. Ramponi (Alfa-Romeo z kompr.) — 5:48:55; 7) M. Marinoni (Alfa-Romeo z kompr.) — 5:49:52; 8) L. Cushman (Alvis z kompr.) — 5:50:53; 9) B. Ivanovsky (Alfa-Romeo z kompr.) — 5:51:45; 10) C. M. Harvey (Alvis z kompr.) — 5:52:37; 11) H. R. S. Birkin (Bentley z kompr.) — 5:56:19; 12) S. C. H. Davis (Riley) — 5:57:05;

(Dokończenie na str. 12-tej)



„Ulster Tourist Trophy” zdobył Rudolf Caracciola na samochodzie „Mercedes-Benz” Wide World



Zwycięzca wyścigu, Rudolf Caracciola na samochodzie „Mercedes-Benz” dobiega do mety. Wide World



Ogólny widok lotniska paryskiego w Orly w chwilę po wylądowaniu pierwszych zawodników Międzynarodowego Turystycznego Rajdu Awionetek.

Fot. Wide World

Międzynarodowy Rajd Awionetek

Paryż, w sierpniu.

Międzynarodowy rajd awionetek, zakończony właściwie już przed kilku dniami nie doczekał się jeszcze ogłoszenia wyników i klasyfikacji, w ostatniej bowiem chwili wyłoniły się poważne trudności ze strony władz francuskich, które zwróciły się do F. A. I. (Federation Aeronauique Internationale) z zażaleniem, że kilku z uczestników rajdu przeleciało nad tak zwanymi „strefami zakazanymi” (zones interdites). W tym wypadku chodzi mianowicie o tereny wojskowe w pobliżu Tuluzy. Trasa rajdu była przewidziana w ten sposób, że omijała lub okrażała wszystkie strefy zakazane. Obecnie więc trwają dochodzenia, celem stwierdzenia, którzy z uczestników rajdu przelatywali przez powyższe strefy. W razie zidentyfikowania winnych, mają oni być zdyskwalifikowani za przekroczenie obo-

wiązujących przepisów. Cała ta sprawa posłużyła francuskiej prasie, tak codziennej jak i fachowej, za punkt wyjścia do ponownego ataku na zwalczane już dawno „strefy zaka-

zane”, których we Francji jest pełno i które nie tylko są przeszkodą rozwoju lotnictwa prywatnego, lecz na domiar złego powodują co chwilę konflikty z licznymi lotnikami za-

granicznymi. Prasa dowodzi, że dalsze utrzymywanie „stref zakazanych” w obecnych warunkach jest bezsensowne i nie znajduje racjonalnego uzasadnienia, za razem wzywa się F. A. I., aby lotników, którzy nad temi strefami przelecieli nie dyskwalifikowała, lecz, aby za liczyła im punkty karne za nieprzestrzeganie trasy. F. A. I. znalazła się więc w położeniu dość trudnym i nie wiadomo jak rozstrzygnie tę delikatną sprawę.

Rajd sam, jak wiadomo, zakończył się w tem samem miejscu skąd wzięł swój początek, a więc na lotnisku Orly pod Paryżem. Zakończenie odbyło się niespodziewanie bardzo efektywnie. Podczas gdy na etapach zawodnicy przybywali



Tuż po wylądowaniu miss Spooner, jedynej kobiety, uczestniczącej w rajdzie, senior lotnictwa francuskiego, pan Bleriot, złożył jej serdeczne gratulacje.

Fot. Wide World

Trzymotorowy „Ford“ w Poznaniu

pojedynczo w dłuższych odstępach czasu, to w Orly pewna ich część przybyła już wcześniej i krążyć nad miastem, oczekiwała na sygnał, oznajmiający początek kontroli (w środę, dnia 14. b. m.). Punktualnie o godzinie 3-ciej po południu wypuszczono rakiety, jako sygnał lądowania, a zawodnicy momentalnie zamknęli gaz, starając się jak najszybciej osiąść na ziemi. Już w pierwszej minucie wylądowało pięć awionetek (Lombardi i Botalla na A. S. 1, Kneer na Junkers A 50, Weiss na Potez 36 i Carberry na R. K. 25), w drugiej dalsze dziesięć (Offermann na B. F. W., miss Spooner na Moth, Roeder na Junkers, Siebel, Lusser, Poss i Kirsch na Klemm-Salmson, Delmotte na Caudron, Kleps na Avia H. B. 11 i von Dungen na B. F. W.), a w cztery minuty po rozpoczęciu kontroli na lotnisku stało 18 maszyn, uczestniczących w rajdzie (Broad na Moth, Morzik na B. F. W. i Junck na Albatros). Następna maszyna przybyła dopiero w 37 minut później (Mazotti na Breda 15), o godzinie 4-tej dalsze 3 (Galmetti, Banassati i Castaldo na Romeo R 5), następnie dalsze dwie o godzinie 4,02 (Guazetti na Romeo) i 4,15 (Finat na Potez 36), a wreszcie ostatnia z tego dnia (Liberati na Breda 15) o godzinie 5,50. W czwartek zjawiał się jeden jedyny uczestnik (Szwajcar Wirth na Klemm-Salmson), a w piątek, jako ostatnie, wylądowały jeszcze pięć maszyn (Maus, Suster, Burckhard, Lemerre i Croncis), tak że w sumie rajd ukończyło 31 awionetek. Oddane przez zawodników książki kontrolne przekazane zostały komisji kontrolnej, która zajęła się dość skomplikowanemu obliczaniem wyników, publikując początkowo jedynie listę szybkości średnich, uzyskanych przez poszczególnych konkurentów. Lista ta nie pozwala oczywiście na żadne wnioski co do klasyfikacji, gdyż jak już pisałem w korespondencji poprzedniej, do klasyfikacji zalicza się również wyniki, osiągnięte w próbach wstępnych. Ogłoszenia ostatecznych wyników i klasyfikacji oczekiwano około 22 bm. jednakże, jak już wspomniałem na wstępie, kwestia „stref zakazanych“ stanęła temu na przeszkodzie. Narazie więc sprawa ta została niezakończona i odroczone aż do ukończenia „śledztwa“.

Aby zaspokoić ciekawość Federation Aeronautique Internationale ogłosiła tymczasową listę klasyfikacyjną, którą podaje na załączonych tabelce. Po ukończeniu dochodzeń i usta-



W ubiegłym tygodniu wylądował na lotnisku cywilnym w Poznaniu trzymotorowy samolot komunikacyjny „Ford“, odbywający obecnie podróże po Europie. Samolotem tym — oprócz stałej załogi, składającej się z pilota Roy Manning, mechanika Carla Wenzela oraz p. van Zandt, dyrektora eksportu wydziału samolotów firmy Ford Motor Co. — przybyli z Warszawy pp. Cithmas z Pała, Marczak z „Rzeczypospolitej“, red. Olkiewicz z Ludowej Agencji Prasowej, p. Redfern, radca handlowy poselstwa Stanów Zjednoczonych, piloci „Lotu“, pp. Marszał, Barciszewski i Czyżewski, pilot amerykański hr. Jezierski, inż. Nowicki z departamentu aeronautyki, p. W. Józefowicz oraz pp. Maltowski i Marcinkowski. Na rycinie widzimy grupę pasażerów po wylądowaniu. Fot. „Samochód“

leniu ewentualnych wykroczeń poszczególnych zawodników, punktacja listy zostanie odpowiednio skorygowana i dopiero wtedy oficjalnie zatwierdzona.

Inż. F. Sowiński.

(Tabela na str. 12).

Wyniki rajdu awionetek

Paryż, dnia 24 sierpnia.

F. A. I. ogłosiła oficjalne wyniki Międzynarodowego Rajdu Awionetek. Jak stwierdzono trzech zawodników przeleciało w po-

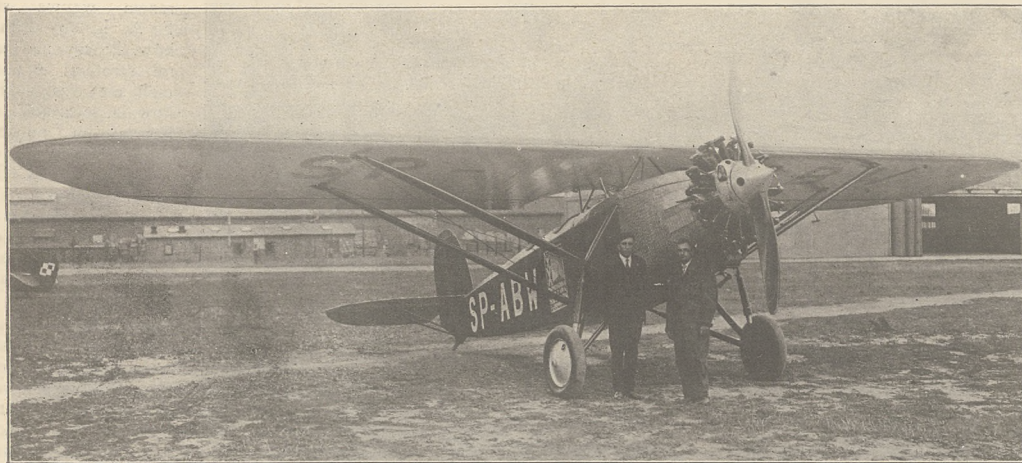
łudniowej Francji nad t. zw. „strefą zakazaną“, wobec czego zaliczono im punkty karne za nieściśle przestrzeganie trasy. Między ukaranymi znajdował się kpt. Broad, który w ten sposób stracił pierwsze miejsce. Nagrodę pierwszą, 100 000 franków franc. otrzymał lotnik niemiecki Fr. Morzik na samolocie B. F. W. z silnikiem Siemens 70 KM., nagrodę drugą, 50 000 fr. fr. przyznano Anglikowi Broad na samolocie de Havilland-Moth z silnikiem Gipsy 85 KM. Trzecie miejsce uzyskał J. Carberry, czwarte R. Lusser, piąte Guazetti, szóste kpt. Kleps, siódme Castaldo, ósme Gelmetti, dziewiąte miss Spooner, dziesiąte Roeder, jedenaste Banassati, dwunaste Botalla, trzynaste R. Ross, czternaste H. Wirth, piętnaste F. Kneer.

Największe szybkości przeciętne osiągnęli w kategorii pierwszej Carberry (155 km. na godz.) i kpt. Broad (154 km. na godz.), a w kategorii drugiej Morzik (129 km. na godz.) i von Dungen (126 km. na godz.).

W kwestii „stref zakazanych“ F. A. I. orzekła że o dyskwalifikacji uczestników obwinionych nie może być mowy, a ponieważ punkty karne za nieściśle przestrzeganie trasy lotu zaliczono im już przedtem, przeto tablica klasyfikacyjna podana przeze mnie poprzednio pozostaje bez zmiany.

Inż. R. S.

Lot propagandowy Poznań—Barcelona



Dnia 24 sierpnia rano wystartował z Poznania do Barcelony polski samolot „Lublin RX“, pilotowany przez majora Wacława Makowskiego. Po przebyciu przeszło 1700 klm. trasy, prowadzącej przez Czechosłowację, Szwajcarję, Niemcy, Francję i Hiszpanię samolot majora Makowskiego szczęśliwie wylądował w Barcelonie o godz. 16,15. Przeciętna szybkość lotu wynosiła mimo silnego przeciwnego wiatru 140 klm. na godz. Na zdjęciu widzimy majora W. Makowskiego i mechanika Wimana obok ich samolotu.

Konstrukcja samochodu

inż. Mrajskiego

Pisaliśmy już o budowie nowego polskiego samochodu konstrukcji inż. Wł. Mrajskiego, lecz nie mieliśmy jeszcze możliwości zapoznania naszych Czytelników z najważniejszymi technicznymi szczegółami tej maszyny.

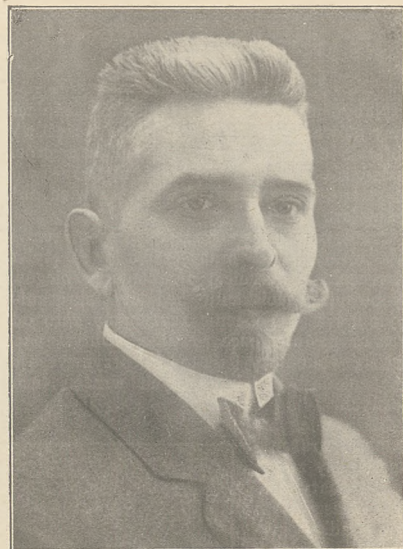
Należy przypomnieć, że nowy polski model samochodu powstał w specjalnych warunkach, nieznanymi zupełnie na zachodzie, gdzie istnieją już wielkie fabryki, wyposażone w specjalne obrabiarki, oraz wszelkie urządzenia, konieczne do wyrobu największej nawet skomplikowanych części. U nas trzeba było liczyć się z szeregiem trudności w tej dziedzinie, a nawet z koniecznością budowania całej maszyny w różnych wytwórniach, które wykonywałyby poszczególne prace, zależnie od posiadanych obrabiarek i urządzeń. Z tych właśnie względów trzeba było uprościć całą konstrukcję i zredukować ilość części składowych do minimum. Mimo różnych trudności natury technicznej, zadanie to zostało rozwiązane przez inż. Mrajskiego nadzwyczaj pomysłowo.

Dla lepszego zrozumienia konstrukcji samochodu „W. M.” musimy zapoznać się z schematycznymi rysunkami, które zamieszczamy obok. Rys. 1 przedstawia podwozie, widziane z boku. Zaczniemy od przedniej

leżnym resorze, który leży na końcu rury wału kardanowego. Dzięki takiemu rozkładowi punktów oparcia, karoserja mniej cierpi od nierówności drogi, jeżeli przez te ostatnie przechodzi tylko jedno z tylnych kół. Przy tym systemie resorowania uniesienie się karoserji przy jednostronnej przeszkodzie wynosi tylko połowę uniesienia się koła, mniej ugięcie się resora. Jazdy próbne wykazały, że samochód „W. M.”, mimo wielkiej prostoty podwozia znosi łatwo nawet bardzo złe drogi i rozwija znaczną szybkość przeciętną. Umocowanie karoserji na podwoziu przedstawia rys. 2, na którym punkty oparcia resorów są zaznaczone ciemnymi prostokątami.

Dzięki takiej konstrukcji podwozia cały samochód „W. M.” (pomijając narazie blok napędowy) posiada nadzwyczaj małą ilość części składowych. Inż. Mrajski przy projektowaniu swojej maszyny zwrócił pozbaczając uwagę na możliwą prostotę form, oraz na odpowiedni dobór materiałów, tak że z wyjątkiem odlewów z metali lekkich, całą maszynę wykonano ze stali, co zabezpiecza jej bardzo dużą trwałość przy stosunkowo małej wadze.

Pozostaje nam jeszcze motor, o którym warto też powiedzieć parę słów. Dawniej

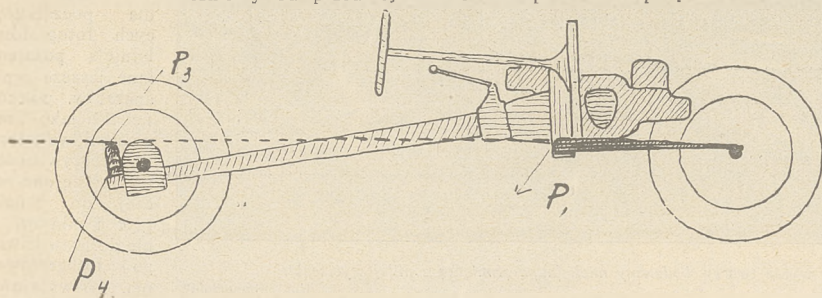


Dyr. Stanisław Cholewiński, dzięki pracom którego samochód „W. M.” został wykonany przez fabrykę „Babbitt”.

Na uwagę zasługuje prostota bloku napędowego. Wał korbowy, koło rozpędowe, sprzęgło i skrzynka biegów łączą się jednym wspólnym karterem, odlanym z aluminium. Cylindry są typu leżącego i dla większej równomierności pracują na dwa kolana wału korbowego. Ponieważ znaczniejsze przesunięcie dwóch naprzeciw leżących cylindrów od wspólnej osi może wywołać niepożądane drgania, skonstruował inż. Mrajski specjalne korbowody, dzięki którym decenitraż wynosi zaledwie kilkanaście milimetrów. Jeszcze jeden szczegół wart jest podkreślenia, a mianowicie brak zbędnych kół zębatych w samym motorze. Po załączeniu wału korbowego z wałkiem rozdzielczym, w całym mechanizmie niema żadnej przekładni, gdyż jak magneto tak też dynamo i wentylator mają połączenia bezpośrednie.

Reasumując to co powiedzieliśmy musimy stwierdzić, że samochód „W. M.”, po myślany jako prosta, tania i łatwa do fabrykacji maszyna nie zawiódł nadziei konstruktorów, a dzięki sumiennemu opracowaniu wszystkich szczegółów oraz zastosowaniu najlepszych materiałów może być zaliczony do maszyn dobrej klasy, pewnych w użyciu i wytrzymujących długie podróże.

Przy budowie nowego samochodu wielkie zasługi położył prócz inż. Wł. Mrajskiego i inż. Paszewskiego p. dyr. Stanisław Cholewiński, który przyczynił się do tej pracy finansowo i umożliwił wykonanie wszystkiego w fabryce „Babbitt”, która pozbaczając opierała dla nowego samochodu konieczne stopy metali lekkich. (K-a.)

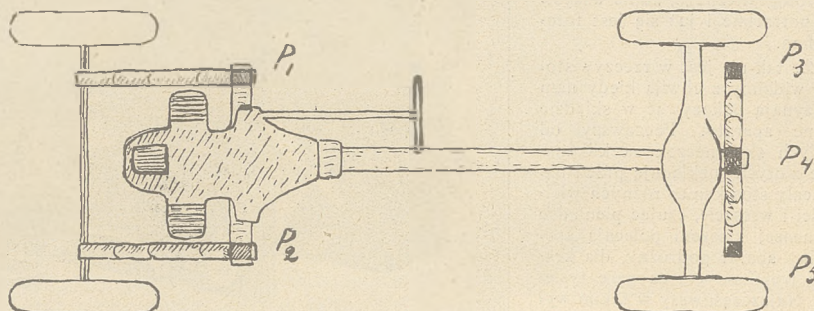


Rys. 1. Schematyczny widok podwozia samochodu „W. M.” z boku.

osi. Łączy się ona z podwoziem zapomocą 2 półresorów, umocowanych do silnej ramy, na której wisi motor. Ten ostatni tworzy zwarty blok ze skrzynką biegów, oraz innymi organami, jak magneto, dynamo, starter itp. i łączy się z tylnym mostem zapomocą wału kardanowego, osłoniętego mocną rurą ze stali, która zastępuje właściwą ramę. Najciekawszą częścią jest tu połączenie tylnego mostu z resztą podwozia. Otóż rura kardanu przechodzi przez osłonę tylnego mostu, lecz nie jest z nią spojona sztywno, a opiera się na 2 długich brązowych tulejach, które pozwalają na zupełnie swobodne obracanie się całego karteru dookoła osi kardanu. Tak samo tuleje te zabezpieczają pewien luz, konieczny przy poruszaniu się maszyny po gorszej drodze. Takim sposobem w swojej przedniej części podwozie spoczywa na 2 resorach, w tylnej natomiast leży wprost na tylnym moście. Zdawałoby się, że urządzenie tego rodzaju nie zabezpieczy dobrego resorowania, lecz w rzeczywistości tak nie jest. Mówimy narazie o samym podwoziu, pomijając karoserję, do której przejdziemy później. Najwrażliwszą na wstrząśnienia jego częścią składową jest motor. Otóż widzimy, że właściwie cały blok motorowy jest zawieszony na przednich resorach i wstrząśnienia, przekazywane rurą kardanową prawie nie wpływają na niego.

Teraz musimy zapoznać się z resorowaniem karoserji. Podobnie jak motor spoczywa ona na obydwóch resorach swoją przednią częścią, a tyłem opiera się na trzecim, niezauważalnym resorze, który leży na końcu rury

wał kardanowego. Dzięki takiemu rozkładowi punktów oparcia, karoserja mniej cierpi od nierówności drogi, jeżeli przez te ostatnie przechodzi tylko jedno z tylnych kół. Przy tym systemie resorowania uniesienie się karoserji przy jednostronnej przeszkodzie wynosi tylko połowę uniesienia się koła, mniej ugięcie się resora. Jazdy próbne wykazały, że samochód „W. M.”, mimo wielkiej prostoty podwozia znosi łatwo nawet bardzo złe drogi i rozwija znaczną szybkość przeciętną. Umocowanie karoserji na podwoziu przedstawia rys. 2, na którym punkty oparcia resorów są zaznaczone ciemnymi prostokątami.



Rys. 2. Podwozie samochodu „W. M.”, widziane z góry. Miejsca podwieszenia samochodu i oparcia karoserji zostały oznaczone ciemnymi prostokątami.

Aparat fotograficzny dla automobilisty

Nabyliśmy na wiosnę samochód, zapłaciliśmy główną część rat, złożyliśmy szczęśliwie szoferski egzamin i co najważniejsze, prócz posiadania prawa jazdy umiemy naprawdę prowadzić naszą maszynę. Minęły więc najważniejsze kłopoty.

Przez parę miesięcy myśleliśmy, w chwilach wolnych od pracy zawodowej, tylko o kręceniu kierownicą, przekładaniu biegów, hamowaniu, naciskaniu pedałów, skręcaniu, mijaniu i t. p., obecnie zaczynamy zato od czuwać pewne rozczarowanie. Umysł nasz stał się wolniejszy i dlatego z przyzwyczajenia szukamy jakichś nowych wrażeń technicznych.

Zdaje się, że podobne wrażenia znajdujemy zupełnie automatycznie i mimo naszej woli w wypadku, kiedy dla zapłacenia reszty należności musimy postarać się o dodatkową wieczorną pracę, bywa też, że zająć dostarczając nam kochani przyjaciele, a szczególnie przyjaciółki, które umieją doskonale oceniać zalety i wygody cudzego samochodu.

Bywa tak, lecz bywa też inaczej. Otóż w wypadkach, kiedy nie zostajemy ubezwłasnowolnieni siegamy bardzo często do fotografii, jako zajęcia dodatkowego. Miła ta zabawka, pozwala nam na utrwalenie różnych widoków, krajobrazów i scen rodzajowych, spotykanych w czasie wycieczek. Rozumiemy dobrze, że za parę lat zdjęcia te będą dla nas miłymi pamiątkami wesoło spędzonych chwil i dlatego chętnie poświęcamy na to czas i płyty.

Tak, ale przed rozpoczęciem fotografowania trzeba zaopatrzyć się w aparat, oraz inne niezbędne dodatki i tu właśnie napotykamy na szereg zupełnie nieprzewidywanych trudności. Zdawałoby się, że wystarczy mieć trochę wolnych pieniędzy, udać się do sklepu fotograficznego, kupić wszystko potrzebne i już się jest fotografem.

Ze tak nie jest w rzeczywistości, widzimy z chwilą kiedy nam zaczynają pokazywać w składzie różne aparaty. Począwszy od małych skrzyneczek za kilkanaście złotych rozkładają przed nami cały stos kamer różnych wielkości i wreszcie, czując pieniądze w naszej kieszeni polecają specjalny aparat podróżny, dla krajów tropikalnych, za parę tysięcy. Najszczęśliwszy w takim wypadku okaże się człowiek mniej zamożny, który chcąc nie chcąc musi zadowolić się aparatem tanim, gorzej natomiast na tem

kupnie wyjdzie człowiek z gotówką, gdyż niepotrzebnie nabędzie aparat, którego nie potrafi zupełnie wykorzystać i zamiast fotografowania będzie uporczywie psuł płyty. Najgorzej coprawda wpada taki przyszły adept fotografii, który nie ufa kupcom, a nabywa swój pierwszy aparat od jakiegoś przyjaciela, pilnie potrzebującego pieniędzy. Przyjaciół ten zazwyczaj sam porobił już smutne doświadczenia i gotów jest za wszelką cenę pozbyć się „pudła”, lecz korzystając z okazji, sprzedaje go nieraz z solidnym zarobkiem. Znany wypadek, kiedy zniszczony aparat kosztował drożej niż ten sam model, absolutnie nowy, nabyty w najdroższym

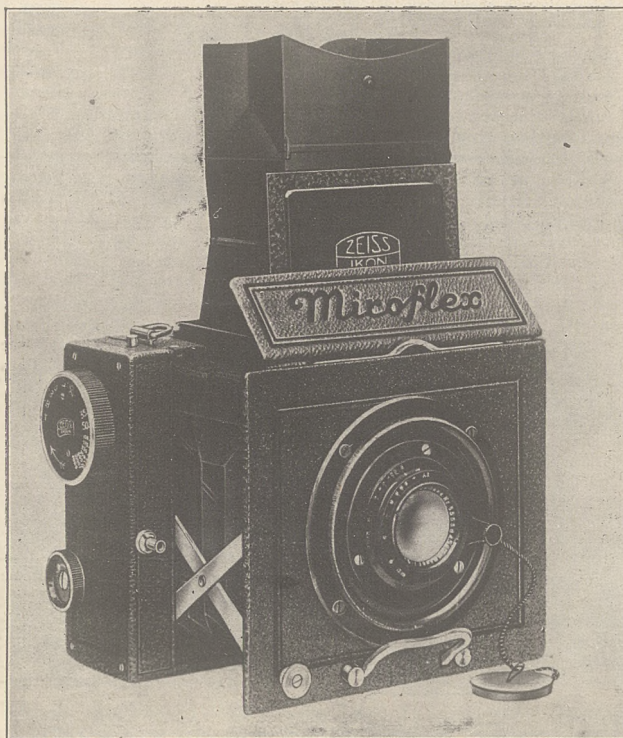
składzie. Jak na to poradzić? Trudno w krótkim artykule wyłożyć główne zasady fotografii i nauczyć Czytelników „aparatoznawstwa”, lecz można podać kilka wskazówek, które choć częściowo ułatwią już decyzję i przyczynią się do uniknięcia wielu przykrych niespodzianek.

Najpierw musimy odpowiedzieć na jedno pytanie, które stało się wysoce popularne w ostatnim czasie. Piszą do nas mianowicie różni automobilisci i proszą o wskazanie „aparatu samochodowego”. Zdawałoby się, że jeżeli możemy nabyć ubranie samochodowe, okulary samochodowe, czapkę samochodową, to i aparat fotograficzny ściśle samochodowy powinien też istnieć. Tak nie jest w rzeczywistości. Do dziś nie zbudowano jeszcze żadnego aparatu „samochodowego”, a pewne typy kamer sportowych, które ewentualnie nadawałyby się więcej dla tych celów są zbyt skomplikowane dla początkujących fotografów. Istnieją zatem inne jeszcze typy aparatów, polecane też jako „samochodowe”, lecz w rzeczywistości nadają się one raczej do psucia płyt i filmów, a nie do prawdziwego fotografowania. Po wyjaśnieniu tej kwestii



Proszę o przyjemny wyraz twarzy, będziemy mieli ładną pamiątkę z milej wycieczki.

Font. „Samochód”



Aparat lustrzany, nadający się doskonale do fotografii sportowych i rodzajowych. W rękach doświadczonego amatora daje on doskonałe rezultaty.

musimy wreszcie przystąpić do właściwego omówienia całej sprawy. Zaczniemy od pytania, jaki aparat jest rzeczywiście najlepszy. Okazuje się, że nie ma ani najlepszego ani najgorszego aparatu, a wszystkie są równie dobre, jeżeli je właściwie używamy. Pomijamy rozumie się, modele tanie, które niezależnie od ich zastosowania rozpadają się i psują w bardzo krótkim czasie. Otóż przy nabywaniu aparatu, dla uniknięcia podobnych niespodzianek stanowczo radzimy wystrzegać się kupna okazynego lub taniego nabywania „najnowszych modeli” w różnych kramach, które trudnią się handlem fotograficznym ubocznie. Tacy panowie, nie mogą konkurować ze składami specjalnymi, muszą prowadzić różną tandetę, pozornie dobrą, lecz nie wytrzymałą krytyki w porównaniu z aparatami znanych fabryk.

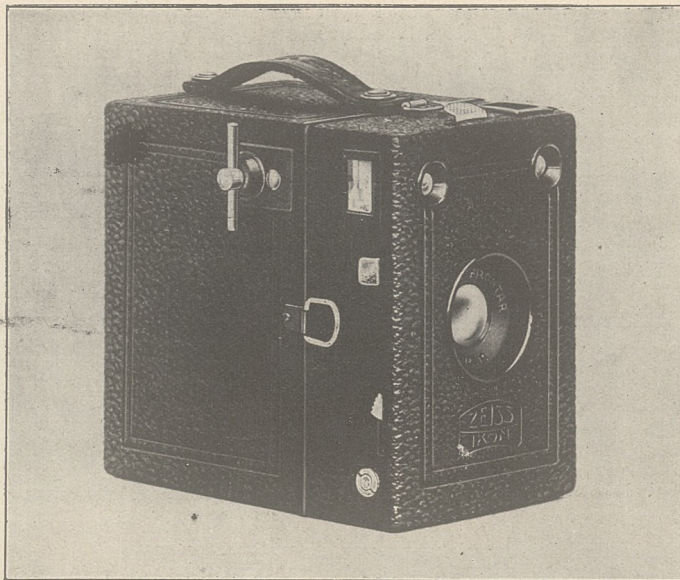
Teraz dalej. Musimy zdecydować się na wybór jakiegoś modelu. Zaczniemy od wymiaru naszych przyszłych obrazków. Możemy mieć obrazki bardzo duże, np. 24 cm na 30 cm, 18x24, 13x18, możemy otrzymywać je na formacie pocztówkowym (10x15 cm), możemy wreszcie robić zdjęcia wprost mikroskopijne. W rzeczywistości większą wartość ma-

ją tylko obrazki duże, na których poznajemy ludzi i widzimy szczegóły bez pomocy lupy. Z drugiej strony duży aparat jest stanowczo zbyt drogi, niewygodny, ciężki i wymaga poważnych rozchodów na płyty. Z tego względu należy polecać nabycie aparatu, który dałby obrazki jeszcze dość wielkie, lecz nie byłby zbyt kosztowny w użyciu. Jako najmniejszy rozmiar zdjęć, widocznych dobrze dla nieuzbrojonego oka musimy przyjąć wielkość 6×9 cm. lub modną obecnie 6,5×9 cm. Jako największą, dopuszczalną dla przeciętnego śmiertelnika należy uważać wielkość 10×15 cm. Najwięcej rozpowszechnione są aparaty 9×12 cm., gdyż dają obrazek dość statecznie duży i nie są przytem zbyt ciężkie i drogie. Otóż nabywca powinien zdecydować się na jeden z tych wymiarów lub też na jakiś pośredni, zawarty pomiędzy 10×15 cm. a 6×9 cm. Istnieją obecnie różne typy aparatów znacznie mniejszych. Są one doskonałe, ponieważ uzyskane niemi zdjęcia można prawie dowolnie powiększać, lecz ze względu na związane z tem kłopoty oraz inne trudności, początkującym stanowczo radzimy nabywać większe modele. Teraz pomówimy o samych aparatach.

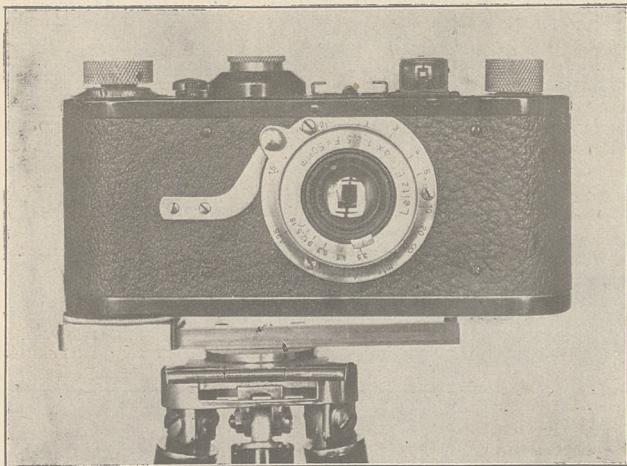
Najtańszym jest model t. zw. skrzynkowy. Aparat taki jest bardzo prosty w obsłudze, wyróżnia się trwałością, jest momentalnie gotowy do zdjęcia i w dobrych rękach daje doskonałe rezultaty. Jeżeli zrezygnuje-

my ze zdjęć w czasie złej pogody, lub w gorszych warunkach świetlnych i nie będziemy wymagać od naszego „pudelka” cudów, okaże się ono naszym najlepszym przyjacielem. I rzeczywiście, zdjęcie wykonane takim aparatem w większości wypadków niczem nie będzie różniło się od zdjęcia „ultra” kamerą za parę tysięcy złotych.

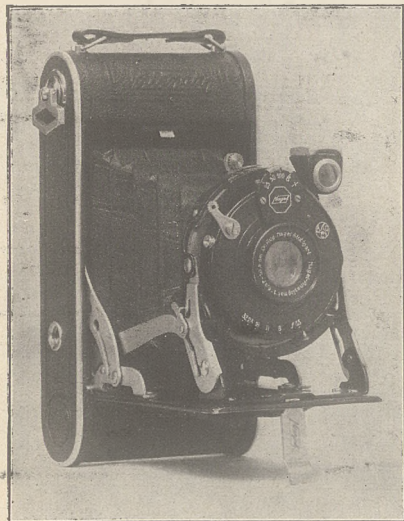
Następnym aparatem jest kamera miechowa, najbardziej dziś rozpowszechniona. Wyróżnia się ona tem, że



Tani, prosty i solidny aparat skrzynkowy, najlepsze narzędzie dla początkującego. W dobrych warunkach świetlnych można tym aparatem wykonywać doskonałe zdjęcia.



Mikro-kamera do zdjęć na filmie kinematograficznym. Mimo pozornej prostoty i nadzwyczajnej wygody, nadaje się tylko dla poważniejszych fotografów.

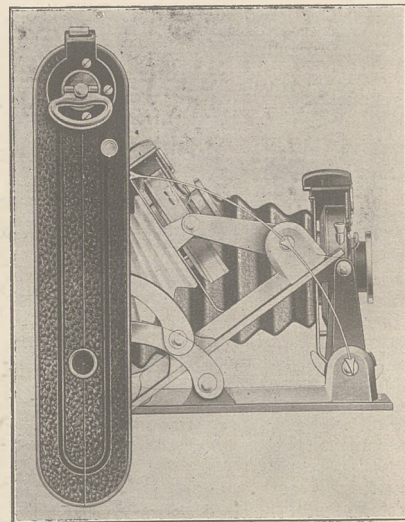


Niedrogi i bardzo wygodny w użyciu aparat na błony zwijane.

złożona zajmuje bardzo mało miejsca i dlatego jest bardzo wygodna w użyciu. Cena kamery miechowej zależy od jej wykonania oraz w głównej mierze od obiektywu, czyli systemu szkieł, które do niego użyto. Są bowiem obiektywy tanie i są drogie, bardzo dużych wymiarów i tak jasne, że staje się możliwym wykonywanie za ich pomocą zdjęć migowych nawet w najgorszych warunkach świetlnych. Jeżeli początkujący amator-fotograf może sobie pozwolić na nieco większy wydatek, związany z nabyciem kamery miechowej, to powinien wybierać aparat solidny, dobrze wykonany i pochodzący z jakiejś więcej znanej wytwórni, inaczej bowiem może narazić się na ciągłe kłopoty, związane z wiecznymi reparacjami.

Co do obiektywu rzecz ma się do pewnego stopnia odwrotnie. Nie znaczy to bynajmniej, że powinniśmy nabywać aparaty z obiektywami tandetnymi, nieznanymi fabryk, co by się bardzo ujemnie odbiło na wyglądzie naszych fotografii, lecz nie potrzebujemy przy kupnie wydawać grubych sum na nowoczesne szkła o nadzwyczajnej jasności. Takie szkła, w rękach dobrego specjalisty mogą dać nadzwyczajne rezultaty, lecz początkującemu, a nawet i starszemu amatorowi sprawiają tylko dużo kłopotu. Wadą ich jest bardzo mała głębia ostrości, co powoduje konieczność nadzwyczaj starannego nastawiania, mimo którego otrzymujemy na wielu zdjęciach zamiast wyraźnych konturów przedmiotów tylko jakieś kłębki pogmatwanych plam, czyli t. zw. „watę”. Dobrze to bywa dla artystów, którzy umieją temi plamami operować, lecz nie dla skromnych początkujących, którzy w pierwszym rzędzie chcą ażeby ich zdjęcia były wyraźne. Z przytoczonych wywo-

dów możemy więc wyciągnąć następujące wnioski, aparat miechowy powinien być możliwie solidnie wykonany, zaopatrzony w dobry mieszek, wyposażony w obiektyw o średniej jasności i dający zdjęcia o rozmiarze od 6,5×9 cm do 10×15 cm. Najwięcej poleca się rozmiar 9×12. Jasność obiektywu może wynosić F:4,5, lecz najzupełniej wystarczy F:6,3, F:6,8 lub nawet F:8 (podane liczby warto spamiętać dla orientacji). Tak samo nie trzeba bezwzględnie żądać anastygmatu (najdoskonalszy teoretycznie typ obiektywu), lecz można śmiało zadowolić się znacznie tańszym aplanatem, który w praktyce da równie dobre wyniki. Przy wyborze obiektywu trzeba pamiętać, że lepszym jest obiektyw o dłuższej ogniskowej ze względu na warunki w jakich fotografuje przeciętny turysta. Cena aparatu miechowego waha się od ca. 70 zł do kilkuset. Za 150 lub 200 zł możemy nabyć już zupełnie znośny aparacik 6,5×9 cm, wyposażony w dobry obiektyw. Taki aparat w rękach więcej doświadczzonego amatora mo-

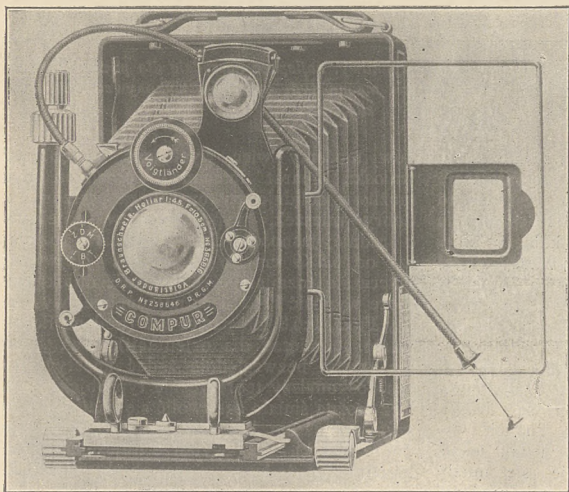


Aparat na błony zwijane, za jednym naciśnięciem jest gotów do zdjęcia. Na fotografii widzimy mechanizm do otwierania aparatu, ustawiający automatycznie obiektyw na nieskończoność.

że stać się prawie uniwersalnym narzędziem. Prócz zwykłych aparatów miechowych — istnieją jeszcze podobne typy, dostosowane do błon zwijanych. Są one bardzo wygodne, gdyż błony można zakładać bez ciemni, lecz ze względu na brak matówki nie polecają się dla ludzi, którzy chcieliby uzyskać poważniejsze zdjęcia.

Prócz aparatów miechowych na płyty, błony pakietowe i błony zwijane istnieją jeszcze inne aparaty, wyposażone też w mieszek, lecz więcej zawiłe i nadające się raczej dla celów specjalnych. Do takich aparatów należy kamera składana z zatrzaskiem szczelinowym, ciesząca się wielkim powodzeniem u fotografów sportowych. Przy dobrym obiektywie aparat tego typu jest doskonałym narzędziem, lecz ze względu na dość wysoką cenę, nie poleca się dla początkujących.

Istnieją jeszcze pozatem inne typy aparatów, które mają połączyć w sobie zalety wszystkich uprzednich, lecz ze względu na nowość podobnych konstrukcji, oraz dla braku miejsca w tak krótkim artykule nie możemy teraz omawiać szczegółowo ich cech charakterystycznych.



Aparat uniwersalny na płyty i błony pakietowe.

Prócz aparatów zwykłych na płyty i błony, zbudowano w ostatnim czasie kilka kamer specjalnych o nadzwyczaj małych wymiarach, w których zastosowano jako materiał negatywowo film kinematograficzny. W rękach doświadczonego amatora dają one doskonałe rezultaty, a dzięki małym wymiarom i taniości filmów są bardzo praktyczne w użyciu, natomiast dla początkujących są te aparaty zbyt trudne.

Zapoznaliśmy się powierzchownie z istniejącymi typami aparatów fotograficznych, możemy więc wyciągnąć parę wniosków natury ogólnej. A więc po pierwsze, przy kupowaniu aparatu fotograficznego, początkujący powinien wybierać najtańszy typ, pozatem musi on zwracać baczna uwagę na solidne wykonanie samego aparatu i nie zapalać się zbyt do nowoczesnej optyki o wielkiej jasności, która mu przysporzy dużo kłopotu, lecz nie da wzamian żadnych cenniejszych udogodnień.

Prócz tego przed nabyciem aparatu fotograficznego stanowczo poleca się przestudowanie choćby najmniejszego podręcznika fotografii praktycznej. Książeczkę taką można nabyć w każdym większym składzie



Coś ciekawego na drodze! Aparaty fotograficzne jak na komendę skierowują się w tamą stronę.

Fot. „Samochód”

fotograficznym, a jej przestudowanie ułatwi ogromnie przyszłemu adeptowi fotografii wybór odpowiedniego aparatu. Zazwyczaj bowiem początkujący postępuje odwrotnie, nabywa jakiś aparat, dostaje do tego krótką broszurkę, której mu się nie chce dokładnie przeczytać i potem spusuje płyty. Po pewnym czasie, kiedy spostrzeże, że mimo uporczywego „pstrykania” zdjęć z zasady nie udają się, pożyczą sobie od przyjaciela jakąś przestarzałą książkę z możliwie wielkim zapasem recept. Takie dzieło, rozumie się, znowu nie może w niczym pomóc początkującemu i po pewnym czasie razem z aparatem fotograficznym wędruje w ką, lub na szafę. Należy więc pamiętać, że znacznie taniej wyjdzie się na przeczytaniu dobrej książki z których

mamy kilka. Specjalnie polecał by się mała książeczka Dr. T. Cyprjana i Gardulskiego, którą dzięki ciekawej i przejrzystej treści czyta się bardzo łatwo i jest dla każdego zrozumiała. Dla poważniejszych studiów nadaje się obszerny podręcznik prof. Józefa Świątkowskiego.

Na zakończenie musimy dać ostateczną dobrą radę. Wszyscy amatorzy fotografii, a szczególnie automobilści stanowczo powinni zrezygnować przynajmniej z początku swojej kariery z robienia „portretów” bliźnich. Ci bowiem nigdy nie potrafią ocenić tak zbożnej przysługi. Znaczącej nie łatwiejszym i cierpliwym tematem do nauki są dla automobilisty różne widoki oraz sceny rodzajowe, których mu nigdy nie zabraknie.

L. Kozłowski.



W ostatnich latach aparat fotograficzny stał się prawie niezbędną częścią składową każdego samochodu, jeżdżącego na wycieczkę. Widzimy, że dzięki niemu można zachować mile nieraz wspomnienia.

Po asfaltach i wybojach Warszawy

Zakończenie strajku taksówek. — 1 000 000 zł oszczędności. — Uregulowanie spraw autobusowych. — Nowe jezdnie asfaltowe. — Po myślowe projekty. — Kongres turystyczny

Warszawa, w sierpniu.

Zakończony w tygodniu ubiegłym dziewięciodniowy strajk szoferów taksówek, nie przyniósł strajkującym żadnych korzyści. Większość życzeń szoferów, wyrażonych w memorandum skierowanym do M. S. W., ministerstwo odrzuciło, tak że strajkowiczom musieli zadowolić się ogólnikowym oświadczeniem władz, które zapewniły, że będą się starały wejść w bolączki automobilistów, wypływające z przepisów o ruchu ulicznym.

Poza tem szoferzy uzyskali zapewnienie, że prawa jazdy nie będą odbierane przez posterunkowych na ulicy, a jedynie w komisariatach; dalej zaś, że mandaty karne nie będą przekraczać 3 zł jednorazowo; że policjanci będą ułatwiać legitymowanie wszystkich świadków, obecnych przy wypadku; że wreszcie delegaci związków szoferów będą mogli występować w starostwach grodzkich w sprawach karno-administracyjnych.

Równocześnie wypuszczono na wolność 6 szoferów, aresztowanych za akty terroru, a sprawy ich skierowano do sądu.

W ten sposób strajk, niepopularny wśród społeczeństwa od samego początku, zakończył się, a ulice stolicy na nowo zaroiły się z taksówkami.

Z okazji tego strajku prasa wszczęła akcję, za oszczędnością w użyciu środków lokomocji. Obliczono, że w czasie 9-ciu dni szoferskiego bezrobocia Warszawa zaoszczędziła ca. 1 milion złotych, a przecież w tym letnim okresie stosunkowo o-



Konne pojazdy są prawdziwą plagą Warszawy. One to tamują ruch uliczny i niszczą kosztowne bruki.

Fot. „Samochód”



Przy rogatce grójeckiej „Stacja” automobilowa pozostawia bardzo wiele do życzenia, nie w lepszym stanie są autobusy, które stamtąd odchodzą.

Fot. „Samochód”

spalego ruchu nikt dośkliwiej braku lokomocji nie odczuł. Stąd wniosek, że przeciętny Warszawian z czystej lekkomyślności nadużywa taksówek, tworząc na nie ciężko zdobyte złotówki. — Tego rodzaju praktyczne wnioski po strajku nie mogą wyjść na dobre ogółowi szoferów; dowodzą raz jeszcze bezcelowości i bezsensowności minionego strajku.

Po zakończeniu kłopotów taksówkowych, niebawem zacznie się okres zmartwień dla autobusów podmiejskich, gdyż z dniem 31 b. m. wchodzi w życie rozporządzenie ministra robót publicznych, dotyczące ruchu autobusowego.

Rozporządzenie to ujmuje w karby dotychczas istniejący w tej dziedzinie potworny chaos. Dość wyjść na spacer do którejkolwiek z rogatek, by ujrzeć fantastyczne widowisko warszawskiej komunikacji podmiejskiej.

Szereg obdrapańców, ustawionych rzędem, gotuje się do drogi. Nieodnawiane oddawna wyglądają, jak „pancerki” malowane w pstrą mozaikę strategiczną. Wnętrza zaśmieczone, szyby często powybijane, siedzenia brudne, a dokoła krzyk i zgiełk, który czynią brodac przedsięwzięci, kaptujący pasażerów, szoferzy, wymyślający przedsiębiorcom, oraz pasażerowie, łączący jednych i drugich za spóźnienie w odjeździe i zdzierstwo w pobieranych opłatach. Spóźnienie zaś jest nieodzowne, gdyż autobus z reguły odchodzi dopiero wtedy, gdy nawet prasa hydrauliczna nie udaje się już wtłoczyć nikogo więcej do wnętrza, a ceny przejazdu uzależnione bywają niejed-

(Po lewej:)

Olbrzymie i ciężkie autobusy ledwie się mogą wyminąć na zagrodzonej do połowy ulicy Brackiej.

Fot. „Samochód”





Nowe tramwaje w Poznaniu

W ostatnich dniach pojawił się na ulicach miasta nowy typ wagonów tramwajowych z obniżonym, wygodnym wejściem i obszerną platformą, pośrodku wozu. Wagony te, o znacznie zwiększonej pojemności, wykonane zostały według najnowszych wymagań techniki całkowicie w warsztatach P. K. E., są więc wyrobem zupełnie polskim. R.

Angielski „Tourist Trophy“

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

13) O. Merz (Mercedes-Benz z kompr.) czas 5:57:24; 14) L. Headlam (Alfa-Romeo z kompr.) czas 5:58:00; 15) T. Thistlethwayte (Mercedes-Benz z kompr.) czas 6:0:6; 16) J. D. Barnes (Austin) czas 6:1:42; 17) C. Paul (Alvis z kompr.) czas 6:3:54; 18) L. G. Callingham (Alfa-Romeo z kompr.) czas 6:5:17; 19) G. E. Caldicutt (Austin) czas 6:7:25; 20) W. P. Noble (Riley) czas 6:9:38; 21) J. S. Hindmarsh (Lagonda) czas 6:11:17; 22) C. R. Whitcroft (Riley) czas 6:14:48.

Klasyfikacja w kategoriach.

Klasa B. powyżej 5.000 ccm. 1) Caracciola (117,189 km. na godz.), 2) Merz (110,719 km. na godz.), 3) Thistlethwayte (109,883 km. na godz.).

Klasa C. od 3.000 do 5.000 ccm. 1) Birkin (111,057 km. na godz.).

Klasa E. od 1500 do 2.000 ccm. 1) Headlam (103,096 km. na godz.), 2) Callingham (101,096 km. na godz.), 3) Hindmarsh (99,470 km. na godz.).

Klasa F. od 1100 do 1500 ccm. 1) Campari (108,692 km. na godz.), 2) Eyston (106,551 km. na godz.), 3) Ramponi (105,843 km. na godz.), 4) Marinoni (105,553 km. na godz.), 5) Cushman (105,248 km. na godz.), 6) Ivanovsky (104,990 km. na godz.), 7) Harvey (104,734 km. na godz.), 8) Paul (101,472 km. na godz.).

Klasa G. od 750 do 1100 ccm. 1) Davis (99,728 km. na godz.), 2) Noble (96,348 km. na godz.), 3) Whitcroft (95,013 km. na godz.).

Klasa H. od 500 do 750 ccm. 1) Frazer Nash (95,814 km. na godz.), 2) Holbrook (95,737 km. na godz.), 3) Barnes (91,166 km. na godz.), 4) Caldicutt (89,750 km. na godz.).

Nagrodę „R. A. C. Tourist Trophy“ i 1000 ft. stł. otrzymał Mercedes Caraccioli. Nagrodę za najlepszy Team zdobyła „Alfa-Romeo“ z kierowcami Campari, Ivanovsky i Marinoni.

Podkreślić należy, że mimo licznych wypadków żaden z kierowców i mechaników nie odniósł poważniejszych obrażeń, tak samo dzięki doskonałemu odgródnieniu trasy, nikt z publiczności nie odniósł szwanku.

S. Frank.

nokrotnie od zewnętrznego wyglądu podróznego.

Całemu temu nieporządkowi kres kładzie nareszcie rozporządzenie ministerstwa, które ściśle ustala typ karoserji autobusu i jego wewnętrznych urządzeń, nakłada obowiązki stosowania się do rozkładu jazdy, zatwierdzonego przez odnośną wojewódzką dyrekcję robót publicznych, i wydawania biletów za przejazdy, których cena podlega również zatwierdzeniu przez urząd wojewódzki.

Prócz tego wspomniane rozporządzenie określa odpowiedzialność karno-administracyjną kierowców i konduktorów, oraz przepisuje maksymalną szybkość jazdy na 40 km na godzinę. — Czy ten ostatni punkt jest słuszny w stosunku do wszelkich typów autobusów, można mieć wątpliwości. Pomijając jednak tę jedyną obiekcję, należy stwierdzić, że nowe rozporządzenie jest bardzo pożyteczne i użyteczne.

Wogóle przed oczyma warszawskiego automobilisty otwiera się szereg pocieszających perspektyw. — Tylko patrzeć, ponoć, jak jeżdżenie po mieście źle brukowanym, w polowie rozkopanym i pozagradzanym, przestanie być męką. Już, już niedługo, podobno, by się wy dostać za miejskie rogatki, nie będzie trzeba łamać resorów na „aleji“ Grójeckiej, ani na Wolskiej, ani na Pradze... Coś się przecież robi, a przynajmniej coś się robić zamierza.

A więc dowiadujemy się, że ułożone asfaltowe jezdnie walcowane, wytrzymały w r. b. doniosłą próbę, gdyż podczas silnych mrozów ubiegłej zimy wykazały całkowitą odporność; popękały w niewielu miejscach. Rysy te zniknęły bardzo szybko po nastaniu cieplejszej pogody, pod wpływem ruchu kołowego. Większe uszkodzenia odnotowano na asfaltach prasowanych, ułożonych w r. 1925 (Wieżska i Wierzbowa). Ten rodzaj asfaltu nie będzie więcej stosowany. Magistrat układać będzie w latach następnych jedynie dwa gatunki asfaltu: walcowany i twardolany (Zgoda i Sucha).

Obecnie wydział techniczny magistratu opracował przyszłoroczny program brukarski, mniej więcej odpowiadający tegorocznemu programowi. Ułożenie jezdni asfaltowych przewidziane jest w al. Ujazdowskich od Pięknej do Belwederu, na całym placu Teatralnym, co będzie połączone z przebudową skweru, przylegającego do ul. Wierzbowej, wreszcie na ul. Myśliwieckiej od Łazienkowskiej do Agrikoli, razem na obszarze około 27 000 m kw. kosztem około 1 300 000 złotych.

Nie brak też dowodów, że i „czynniki miarodajne“ — kto wie, może na własnej skórze! — odczuwają wybitną jakość szos podmiejskich. Zdaje się o tem świadczyć ządanie, jakie Ministerstwo Robót Publicznych skierowało do dyrekcji warszawskich kolejek

dojazdowych. Żądanie streszcza się w tem, aby kolejkę te, jeśli chcą korzystać z koncesyj na prowadzenie zelektryfikowanych pociągów wzdłuż szos publicznych, dokonały ze swej strony zabrukowania tych szos kostką granitową.

Oczywiście zarząd kolejek żądania tego wykonać nie może, gdyż koszt zabrukowania szos wyniósłby więcej, niż cała elektryfikacja. Powstał więc projekt, aby trasy kolejk warszawskiej, jabłonowskiej, wilanowskiej i piaseczyńskiej zmienić i poprowadzić je zdala od szosy, drogami bocznymi.

Nie wiele dają jeszcze te projekty, ale zawsze dowodzą, że się o tem i owem myśli. Dobrze, że choć tem będzie się można pochwalić, czy też tylko pocieszyć uczestników międzynarodowego kongresu urzędów turystycznych, jaki zbierze się w Warszawie 14 września i obradować będzie przez tydzień. Będzie tym panom można powiedzieć: nie jest dobrze, ale będzie lepiej, więc nie zrażajcie się do nas.

Ha, wierzymy i my w to hasło.

Z. Mary.

Tabela

klasyfikacyjna Międzynarodowego rajdu awionetek

(Do artykułu ze str. 5-tej.)

Miejsce	Nr. st.	Samolot	Silnik	Pilot	Punkty za				
					szybkość	regularność	demonstracja	praktyczność	razem
1	A4	BFWM 23B	Siemens 70	Morziek	70	35	14	19.50	138.50
2	H5	Moth	Gipsy 80	Broad	60	35	14	26.25	135.25
3	B3	Raab	Cirrus 90	Carberry	70	35	14	12	131
4	C2	Kleimm	Salmson 95	Lusser	48.75	35	14	30.50	128.25
5	M3	Romeo	Fiat 80	Guazzetti	50	35	14	28.25	127.25
6	A3	BFWM 23B	Siemens 70	V. Dungern	57.50	35	14	20.25	126.75
7	T1	Antilopa	Walter 85	Kleps	45	35	14	32.50	126.50
8	M2	Romeo	Fiat 80	Gastaldo	50	35	14	25.25	124.25
9	M1	Romeo	Fiat 80	Gelmetti	55	35	14	18	122
10	H6	Moth	Gipsy 85	M. Spooner	50	35	14	22.50	121.50
11	D5	Junkers	Genet 80	Roeder	41.25	35	14	30.25	120.50
12	K3	Asi	Fiat 85	Lonhardi	50	35	14	18.50	117.50
13	K8	Romeo	Fiat 85	Benassatti	48.75	35	14	20	117.50
14	K6	Asi	Fiat 85	Botalla	50	35	14	18	117
15	C6	Kleimm	Salmson 40	Poss	35	25	14	30.25	114.25
16	S2	Kleimm	Salmson 40	Wirth	32.75	35	14	32.50	114.25
17	D4	Junkers	Genet 80	Kneer	32.75	35	14	29.50	111.25
18	A2	BFW	Siemens 70	Offerman	40	35	14	20.25	109.25
19	C4	Kleimm	Cirrus 80	Kirsch	28.75	35	14	27.75	105.50
20	C5	Kleimm	Salmson 40	Siebel	24.75	35	14	30.25	104
21	M5	Breda 15	Cirrus 80	Mazotti	27.75	35	14	26	102.75
22	F5	Potez 36	Salmson 80	M. Weiss	25.75	35	14	25.75	98.50
23	K4	Asi	Fiat 85	Donati	28.75	35	14	18	95.75
24	S1	Kleimm	Salmson 40	Burkhard	20.75	35	14	24.75	94.50
25	E1	Guerchais	Salmson 95	Lemerre	28.75	35	14	15	93.75
26	F6	Potez 36	Salmson 95	Finat	23.75	35	14	18.75	91.50
27	B9	Albatros	Siemens 70	Juncck	15.75	35	13	25.25	90
28	E7	Caudron	Salmson 95	Delmotte	23.75	35	14	12.75	85.50
29	A5	BFW	Genet 80	Croneiss	15.25	35	13	21.75	85
30	M6	Breda 15	Cirrus	Liberatti	3.5	35	14	24.75	76.75
31	H2	S. Hubert	Walter 85	Maus	10.50	30	14	18.125	72.62
32	K5	wyeliminowany							

Gymkhana samochodowa

W niedzielę, dnia 1 września 1929 r. popołudniu urządza Automobilklub Wielkopolski na arenie P. W. K. *gymkhanę samochodową*, czyli jazdę zręczności.

W regulaminie gymkhany przewidziano siedem dość trudnych zadań:

§ 7.

1. *Wrzucić 6 piłek do rozstawionych przy 'orze koszyków'.*

Jadąc po torze, oznaczonym białą linią, należy rzucić po jednej piłce do każdego z 6 koszyków, rozstawionych w nierównych odstępach po obu stronach toru.

2. *Objechać dwa manekiny ósemką naprzód i wstecz*

Poza dwoma manekinami, określającymi kierunek i wielkość ósemki, będą wyznaczone linie graniczne, których nie będzie wolno naruszyć.

3. *Jazda przez pomost ruchomy „wagę”.*

Przez platformę, zbudowaną na wzór wagi (dźwignia dwuramienna) należy przejechać samochodem, utrzymując wagę przez 5 sekund w równowadze. Czas równowagi liczy się od chwili odwrócenia się platformy od ziemi. Środek wagi: naznaczony będzie linią.

4. *Wyścigi z przeszkodami na przestrzeni 100 m*

5. *Wyścigi kierowcy z własnym samochodem*



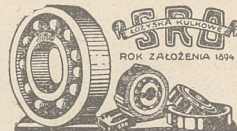
SIM S. A. MORGES SZWAJCARIA
TŁOKI, PIERŚCIEŃ TŁOKOWE
I ZAWORY SAMOCHODOWE

AUTOTECHNIKA

KRAKÓW, UL. BRACKA L. 5
TELEFON Nr. 4343

DOSTAWA ZE SKŁADU
CENY KONKURENCYJNE

ZASTĘPCY POSZUKIWANI



J. SCHMID-ROOST S. A.
OERLIKON-ZÜRICH
ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

Samochód, kierowany przez zawodnika, podjeżdża bez zatrzymywania się do oznaczonej linii, kierowca opuszcza samochód i na przestrzeni 6 m winien wyprzedzić będący w biegu samochód.

6. *Nawrócenie samochodu w podwórze.*

Podwórze zostanie oznaczone białymi liniami i zadanie polega na nawróceniu samochodu w najkrótszym czasie bez naruszenia linii.

7. *Podjechać samochodem pod linę, umieszczoną pionowo tak, aby poruszyła się chorągiewka, lecz nie włączył się sygnał.*

Przy ruszaniu samochodem pod linę, umieszczoną pionowo tak, aby poruszyła się chorągiewka, lecz nie włączył się sygnał. Przy lekkim uderzeniu o linę koły się chorągiewka i zapala się światło, przy silniejszym zaś włącza się kontakt sygnału.

§ 11. Wyznaczono następujące nagrody:

1. Nagroda wędrowna Prezesa Automobilklubu Wielkopolski, p. Stanisława hr. Łąckiego dla zdobywcy pierwszego miejsca.

2-4. Nagrody Automobilklubu Wielkopolski za zdobycie pierwszego, drugiego i trzeciego miejsca

5. Nagroda dla pań, przeznaczona dla uczestniczek, uzyskującej najlepszy wynik wśród pań

Prócz tego zostanie rozdanych szereg nagród wartościowych ofiarowanych przez członków klubu.

Rozdanie nagród nastąpi po ogłoszeniu wyników w dniu *gymkhany* wieczorem o godzinie 20-jej w lokalach klubowych.

W kołach automobilowych cieszą się *gymkhany* zawsze wielkim zainteresowaniem i należy się spodziewać, że i u nas impreza ta zainteresuje jaknajszersze koła miłośników sportu automobilowego.

Ripper mistrzem automobilowym Polski

(kj) We Lwowie rozegrana została ostatnia konkurencja automobilowego mistrzostwa Polski mianowicie wyścigi płaski. W konkurencji wozów wyścigowych zwyciężył Zawidowski (Bugatti) 152,152 km. na godzinę (rekord polski); 2) Ripper (Bugatti) 145,623 km. na godz.; 3) Szwarcstein (Bugatti). Wobec tego mistrzostwo Polski przypadło Ripperowi przed Szwarcsteinem.

Trąbienie na ulicy

Warszawa, w sierpniu

W numerze 229 „Kurjera Warszawskiego” p. L. Brun zamieścił artykuł p. t. „Trąbienie na ulicy”, w którym występuje — zresztą słusznie — przeciwko nadmiernemu trąbieniu samochodów.

Obraz hałaśliwych stosunków w Warszawie przedstawił p. L. Brun zupełnie wiernie. Istotnie — tramwaje, przekupnie uliczni, gramofony, fortepiany... I to o każdej porze dnia i nocy.

No i samochody! — Trąbią! Powinno im to być wzbronione. Słusznie.

W Paryżu mocą trąbić nie wolno, tem mniej nie wolno klaksonem upominać się o otwarcie bramy garażu, lub dawać znać, że samochód zjechał na dom. W środku Londynu nie wolno trąbić także i w dzień. Słusznie uważa się tam sygnał samochodowy za znak alarmu.

Od poniedziałku, dnia 2 września, do niedzieli, 8 września b. r., odbędzie się w Poznaniu „Tydzień nauki chodzenia”.

Następny numer „Samochodu”, który ukaże się z datą 8 września, poświęcimy specjalnie zagadnieniom ruchu ulicznego.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelowy 25 groszy

Szofer

kował z praktyką, kawaler, trzeźwy, sumienny przyjmie posadę prywatną. Miejscowość obojętna. Oferty Kurjer zdw 42 529

Szofer

kawaler z kaucją 500 zł poszukuje posady zaraz. Zgłoszenia Kurjer zdw 39 968

Szofer

z półroczną praktyką szuka posady prywatnej za skromnym wynagrodzeniem. Oferty do Kurjera Poznańskiego pod jw 2 477

Szofer

kawaler poszukuje posady. Miejscowość obojętna. Zgłoszenia przyjmuje Teodor Rosicki. Września, ul. Dzieci Wrześnińskich 3.

Szofer - kowal

poszukuje posady prywatnej zaraz, miejscowość obojętna. Zgłoszenia Górna Wilda 52. I. Kaźmierczak.

Szofer

poszukuje posady prywatnej. Oferty Kurjer zdw 41 939

Szofer

kawaler, sumienny, trzeźwy, znający się na reparacjach maszyn, poszukuje posady prywatnej z dobrym świadczeniem. Zgłoszenia Kurjer zdw 42 152

Szofer

rodzinnik kawaler, z praktyką, poszukuje posady od września. Zgłoszenia Kurjer zdw 42 000

Szofera

z kaucją trzeźwego i sumiennego potrzebuję zaraz. Zgłoszenia do Kurjera Pozn. dw 1 796

Szofer

do obsługi „Fiata”, wszelkich prac domowych i koni potrzebny zaraz. L. Grabarski, Gostyń, św. Ducha 17

Fiat 501

w najlepszym stanie sprzedam lub zamienię na mieszkanie z dopłatą. Zgłoszenia telefon 58-05. zdw 42 216

Fiat 501

sprzedam. Skarbowa 5, warsztaty. zdw 42 000

SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA A. TUSZYŃSKI

ZŁOTA Nr. 25 WARSZAWA ZŁOTA Nr. 25

W WIEKU XX

pieszo chodzą tylko ludzie niezaradni. Człowiek rzutki i przedsiębiorczy musi postępować z duchem czasu i jeździć autem. Mamy auta przeróżnych rodzaj. ale z pomiędzy wszystkich swym wykwintnym i estetycznym wyglądem wybijają się na pierwsze miejsce „PRAGA-AUTOMOBILE”.



PRAGA

OSOBOWE:

4-cyl. 4/14 6-cyl. 8/30
4-cyl. 5/20 6-cyl. 13/45
4-cyl. 6/24 8-cyl. 17/60



CIEŻAROWE:

„A” — 1½ tony
„L” — 3 „
„N” — 5 „

Reprezentacja na Wielkopolskę i Pomorze

„PRAGA” AUTOMOBILE Poznań, plac Wolności nr. 11

Telef. 55-33 Telegramy: Autopraga Telef. 55-33

Reprezentacja na b. Król. Polskie i Kresy: inż. St. Nawakowski

Sp. z ogr. odp. Warszawa, Salon samochodowy: Kredytowa 4, Garaż: Wolska 81. Telef. 291-34, 181-34 i 91-34. Telegr. Centropług

Reprezentacja na Małopolskę, Śląsk i Wołyń: Henryk Buchstab, Lwów, ulica Jagiellońska nr. 7. Telefon 305. Telegramy: Buchstab Jagiellońska.

Wszystko to jest najczystsza prawda i rozumowaniu szanownego autora artykułu w „Kurjerze Warszawskim” nie moglibyśmy nie zarzucić, gdyby był zechciał wnioski swe odnoszące się do Warszawy rozpatrzyć także z punktu widzenia kierowcy samochodu. Czy który kierowca lubi trąbić? — Wątpię!

Czemu więc trąbi? — Cóż ma robić, gdy przed nim pośrodku jezdni toczy się truchmentem przeciw niemu w sędzie byłby zarzut, że „nie dał sygnału”.
Jeżdżenie po Warszawie — mówię to ż doświadczenia — jest prawdziwą męką. Nie, że ruch jest taki intensywny, lecz że jest taki niesforny. — Dążąc do uciśnienia miasta, należałoby więc najprzód wprowadzić gęste patrole policji ruchu na ulicach, by przedewszystkiem pilnowały pojazdów konnych i ręcznych oraz przechodniów. Gdy się

ludzie nauczą chodzić, gdy furmanki i do-
rozki nauczą się jeździć, wtedy będzie można zakazać trąbienia. Niestety — wcześniej nie. Z. M.

Konstruktor i rysownika

z dalszą samodzielną praktyką poszukuje już zaprowadzona fabryka karoseryj samochodowych jako kierownika celem powiększenia produkcji. Posada stała zaraz lub później. Oferty prosimy składać pod nr. 33,161 do „Par”, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11.



Pasta do docierania zaworów DUTCH BRAND

fabryki

VAN CLEEF BROS., Chicago, U. S. A.

Reprezentacja na Polskę i w m. Gdańsk

„MAGNET” Z. Popławski

Sp. z o. o.

Warszawa, Hoża 33, tel. 19-31 i 419-31

Samochody używane

gotowe do jazdy po remoncie:

Austro-Daimler ^{10/40} torpeda 6 osob. — Austro-Daimler ^{10/40} coupé 6 osob. — Minerva ^{10/40} limuzyna 4 osob. Fiat 505 ^{9/31} coupé 6 osob. — Steyer ^{10/50} torpeda 6 osob. — Tatra ^{4/14} taksy 6 osob. — Praga ^{12/55} torpeda 6 osob.

poleca

Tow. Budowy i Sprzedaży

Samochodów S. A. w Warszawie

Oddział w Poznaniu ul. Dąbrowskiego 7.

Warsztaty i garaże.

Tel. 7558, 7665

Olbrymie zainteresowanie prawdziwych znawców automobilizmu dowodzi dobitnie, że najpopularniejszymi samochodami sezonu są najnowsze modele

FIAT

z silnikami 6 cylindrowymi mocy 9/45, 10/50, 15/75 KM.

Dzięki zaletom konstrukcyjnym, oraz niskiej cenie biją one skutecznie samochody innych fabrykatów o równorzędnej sile.

Obsługa techniczna samochodu jak również nitychmiastowa dostawa części zamiennych zapewnione.

Wyłączna sprzedaż na Województwa Poznańskie i Pomorskie

„Brzeskiauto” Sp. Akc. Poznań

ulica Dąbrowskiego 29 — Telef. 63-23, 63-65

Najstarsze i największe przedsiębiorstwo branży samochodowej w Polsce.



typ. C. 4.

4 cylindrowy
7/32 K. M.



Najekonomiczniejszy

CITROËN

Generalna Reprezentacja

Towarzystwo Budowy i Sprzedaży Samochodów, Sp. Akc.

(dawn. Austro-Daimler)

Centrala

Warszawa, ul. Wierzbowa 6.

Oddział w Poznaniu

ul. Dąbrowskiego 7. — Telefon 75-58 i 76-65

Kraków, ulica Wiślna 12,
Łódź, Piotrkowska 175,
Gdańsk, Vorst, Graben 49.
Równe, ulica 13 Dywizji 13,
Inowrocław, Rynek 16,
Grudziądz, Kwiatowa 2,

Lwów, Pasaż Mikołasza,
Bydgoszcz, Gdańska 152,
Katowice, Piłsudskiego 10,
Tarnów, ulica Mościckiego 3,
Gniezno, ulica Trzemeszeńska 6.

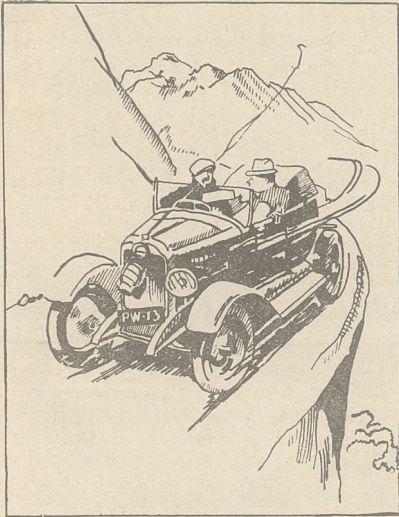
typ. C. 6.

6 cylindrowy
9/45 K. M.

stalowa
karosjeria

HUMOR

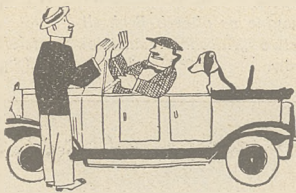
Niepotrzebne zmartwienie



Pasażer: — Jedna rzecz tylko martwi i niepokoi mnie w tych starych maszynach, a mianowicie, że hamulce u nich zazwyczaj źle działają.

Kierowca: — Niepotrzebnie się niepokoisz, mój drogi, złemi hamulcami, gdyż w tym wozie nie ma ich wcale.

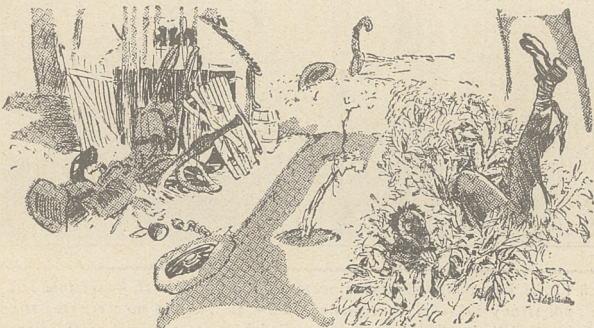
Polowanie



— Czemu do auta zabierasz zawsze twego łowczyka?

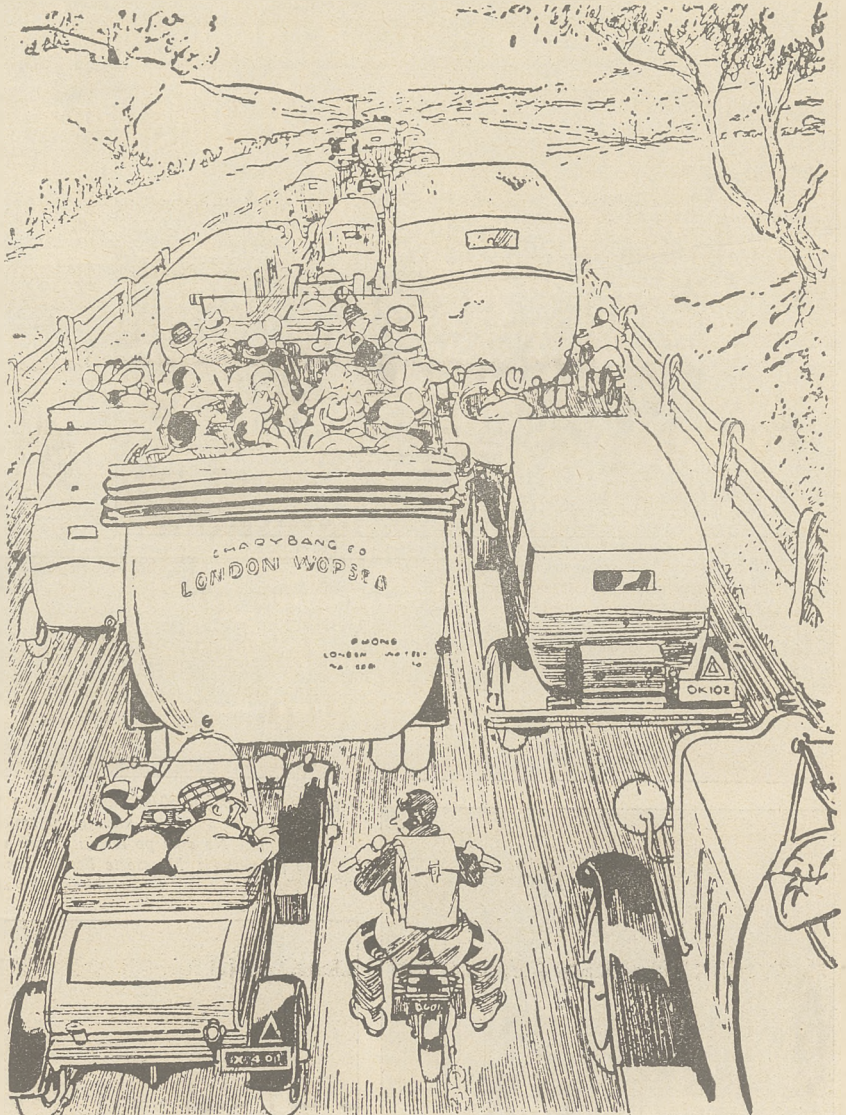
— Aby mi przynosił kury, jakie po drodze zabijam.

Pani przy sterze



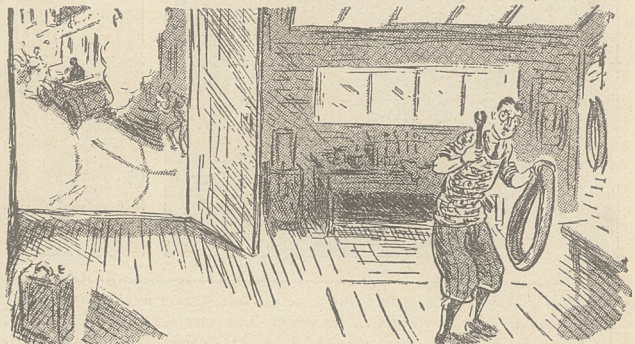
Mąż (po wyjeździe żony): — O Boże, teraz chyba wjechała w okno wystawowe?... Bogu dzięki, omyliłem się, to tylko czwarty bieg.

Najszybsza komunikacja



Motocyklista: — Przepraszam pana, jak można najłatwiej dostać się do Londynu?
Samochodziarz: — Najłatwiej, myślę, koleją.

Komunikat a rzeczywistość



„Mister Gasoline, sławny szampion wyścigowy, w bieżącym sezonie nie stanie na starcie, gdyż zamierza wypocząć na laurach”.

Rozmaitości ze świata



U góry: 30 000 mil w 30 000 minut odbyły na torze w Brooklands siostry Violet i Evelyn Cordery, kierując na zmianę samochodem. Fot. Keystone

Na dole po lewej: Nowe wieże regulacyjne na ulicach Brukseli Fot. Atlantic

Na dole po prawej: Na szosie Berlin—Lipsk towarzystwo „Autohilfe” zainstalowało telefony ratunkowe dla automobilistów. Fot. Keystone



Numer pojedynczy 30 groszy Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-linowy milimetr na stronie 5-linowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 12.