

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne

REDAKCJA: OSSOLIŃSKICH 6

(Automobilklub Polski) Tel. 96-54.

ADMINISTRACJA: AL. JERZOLIMSKA 32

TEL. 265-07.

Konto czekowe P.K.O. Nr 4764

Redaktor przyjmuje w soboty od 5-7

Administ. czynna od godz. 9-11 i 3-7

Redaktor: W. KRUSZEWSKI

Białost. techniczny prowadzi:

STANISŁAW SZYDELSKI

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian

i poprawek w nadesłanych artykułach

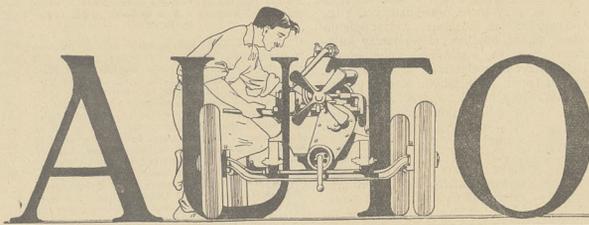
Niezamówionych rękopisów redakcja

nie zwraca

Autrzy, pragnący otrzymać honoraria

za swe artykuły, zechcą zaznaczyć to

słowem „płatny”



AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca

CENA NUMERU 1200 MKP.

Prenumerata wraz z przesyłką:

kwartalnie . . . . . 8500 mkp.

półrocznie . . . . . 12000 "

o 100 proc. drożej

Zagranicą o 100% drożej

OGŁOSZENIA:

1/4 strona . . . . . 500,000 mkp.

1/2 " . . . . . 300,000 "

3/4 " . . . . . 175,000 "

1 " . . . . . 100,000 "

1/2 " . . . . . 75,000 "

1/4 " . . . . . 50,000 "

1/8 " . . . . . 25,000 "

Ogłoszenia drobne . . . . . 15,000 "

Ogłoszenia w tekście i zagranicę

o 100 proc. drożej

Podwykła cennika ogłoszeń obowiązują

wszędzie już zleczone ogłoszenia od

dnia zmiany cen bez uprzedniego za-

wia domienia

**SKF** SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE  
SP. Z OGR. ODP.  
Warszawa, ul Kopernika № 13. Telefon № 12-14.

Lotnictwo bezsilnikowe.

(dokończenie \*)

Gdy okazało się, że na aparacie cięższym od powietrza można latać zaczęto go udokonać i zaopatrywać w silnik oraz śmigło pociągowe, które znajdujemy już w aerodromie Langley'a.

Początkowo ma się rozumieć liczone czas lotu silnikowego na sekundę. Lotnictwo silnikowe zaczęło się udokonać wraz ze zbudowaniem specjalnych silników i w roku 1914 udało się Landmanowi utrzymać w powietrzu w ciągu 21 godz. 48 m. 15 sek.

Przez ten czas zarzucono pracę nad lotem szybowym odkładając go na plan długi i dopiero po wojnie powrócono do prób w tym kierunku. Pierwszy zabrał się do tego Niemcy, którym traktat wersalski zabronił budowy aparatów silnikowych.

Dotychczas szybocze startowców mogły tylko z łagodnego zbrocza wzgorza spadającego w kierunku przeciwnym wiejącemu wiatrowi. Wobec zmienności kierunku wiatru oczywiście możliwość startowania była bardzo ograniczona.

Ustawiana wzdłuż osi płaszczyzny zupełnie poziomej niżej zatem bardzo ważne znaczenie dla dalszego rozwoju lotu bezsilnikowego. W razie pomysłnego bowiem rozwiązania tej sprawy mielibyśmy możliwość startowania przy każdym kierunku wiatru, podczas gdy dotychczas startować można było tylko wówczas, gdy wiatr miał kierunek przeciwny kierunkowi spadku pola wzdłuż osi.

Gdy w roku 1921 na konkursie w Röhn udało się Martensowi szybować w ciągu 333 sekund Francuzi zaczęli również interesować się poważnie lotem bezsilnikowym i w roku ubiegłym zaznaczyła się poważna walka pomiędzy lotnikami niemieckimi i francuskimi.

We Francji ogłoszona zostaje nagroda Peugeot'a wysokości 10.000 fr. za przelot 10 m na aparacie pozbawionym silnika startującego na płaszczyźnie zupełnie poziomej o własnych siłach pilota. Nagrodę tę zdobywa Poulain przelatując dnia 9 lipca 1921 r. przestrzeń 14,5 m.

Aparat jego stanowią dwa płaty przy mocowane odpowiednio do resoru. Wyniku tego nie można jednak traktować poważnie. Na konkursie w Röhn w 1922 r. Niemcy zdobywali znacznie dłużej od Francuzów latających na konkursie w Combrage.

Jednakże Maneyrol utrzymał się w Ifford Hill w ciągu 3 godzin 21 m. 7 sek. bijąc rekordy niemieckie. Bossoutrot pobit go następnie o kilka minut, aby w dniu 30

stycznia ustąpić pierwszeństwo Maneyrolowi, który przebywał w powietrzu na aparacie bezsilnikowym w ciągu 8 godz. 2 m. i 34 sekund.

Należy zaznaczyć, iż Maneyrol latał na aparacie Peyret'a kontynuatore pracy Langley'a, który różni się znacznie od typu pierwszego, posiada bowiem kadłub zamknięty oraz nie tak rozchylone skrzydła.

Peyret pracował z Paulhanem od 1905 roku i zajmował się udoskonalaniem aparatu Langley'a, na którym od roku 1911



MANEYROL (rys. 1)

Paulhan i Maneyrol prowadzili doświadczenia nad lotem bezsilnikowym.

Ostatnie rekordy lotnictwa bezsilnikowego są następujące:

3 stycznia — Thoret w Biskrze (Aryka) (przed konkursem) na Henriot z wytrzymałym silnikiem unosił się 7 godz. 3 min.

24 stycznia — Bossoutrot na Farnanie w ciągu 31 m.

29 stycznia—Maneyrol w Vauville pod Cherbourgim na Peyret 8 g. 5 m.

31 stycznia — George Barbot na De-

wotinie w Biskrze (podczas konkursu) utrzymał się w powietrzu 3 godz. 36 min.

Jednakże nie ograniczono się do lotów jednoosobowych i oto mistrzodny konstruktor Fokier zbudował aparat na którym szybowali dwie osoby i to w ciągu 40 minut

Możemy więc uważać, iż lotnictwo bezsilnikowe znajduje się w takim samym stanie jak loty płatowców do 1913 roku, przy czym korzystając z osiągniętych w tym czasie doświadczeń posuwa się szybko naprzód.

PEYRET (rys. 2)

(dokończenie na str. 2-ej)



MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA AUTOMOBILOWA W POLSCE W ROKU 1924.

Prace komitetu posuwają się rażno naprzód. Prezes międzynarodowego związku klubów wziętych p. bar. Zuylen de Nyevert objawił wielkie zainteresowanie wystawą i rokuje jej ogromne powodzenie.

Także izba konstruktorów francuskich odniosła się zycielwie do sprawy wystawy. Wpisy na udziały wpływają licznie, ale jeszcze nie tak jak to iść powinno. Ciekawo jest to, że b. Królestwo na którego terenie wystawa ma się odbyć zachowuje się najobojętniej. Z b. Galicji i Poznańskiego napływają duże udziały i to obficie.

Poządaniem by było by wszyscy zainteresowani zrozumieć, że wystawa ta jest właściwie przedsięwzięciem o znaczeniu ogólnem. Pozwoli ona nabywcom samochodów obejrzeć na miejscu wszelkie najnowsze zdobycze techniki, wyplynie ruch przyjeżdżnych do Polski da więc zyski wszelkim zawodom i zainteresuje nami zagranicę i pod tym względem.

Mamy więc nadzieję, że udziały wystawy, które są przecież tylko deklaracjami, a nie wymagają natychmiastowego złożenia gotówki będą licznie deklarowane. Sama organizacja wystawy wymaga licznych przygotowań, jak wyjazd dyrektora wystawy do Paryża celem porozumienia się z wystawcami, ewentualna budowa stałej hali wystawowej jakiej brak tak bardzo daje się odczuwać w stołey i t. p.

Niemiecki klub samochodowy urządzając wystawę zorganizował towarzystwo udziałowe, które wybudowało dużą halę wystawową i kioski restauracyjny obok. Hala ta stoi do dzisiaj pod Berlinem i miesiąc udziałowcom duże zyski służąc jako pomieszczenie dla wszelkich wystaw. Lwów ma swój palez wystawowy, ma go i Poznań tylko Warszawa i pod tym względem stoi w tyle, a przecież hala taka z restauracją obok, położona np. nad Wisłą byłaby doskonałym miejscem spacerowem w lecie oprócz swego celu głównego dawania przykładu wszelkim wystawom. Rzecz ta nabiera jeszcze większego znaczenia w razie otwarcia ruchu z Rosją. Dlatego też należałoby już teraz przygotować się do tego. Deklarowanie udziałów w szybszym tempie da komitetowi możliwość budowy hali i racjonalnego organizowania wystawy, a udziałowcom oprócz świadomości spełnionego obowiązku także pewne zyski zależne właśnie od mniejszego lub większego zainteresowania się tą wystawą przez udziałowców.

Wypeski uliczne.

Inicjatywa Automobilklubu Polski podbudowana na ulicach Warszawy wypesek — schronisk dla przechodniów, na wzór wszystkich większych miast zagranicznych znalazła zycielwie poparcie p. Prezydenta m. Warszawy p. Charlemana i Prezesa Automobilklubu Polski p. Stanisława Grodzkiego do bliższego zajęcia się tą sprawą.

Komisja zbadała najruchliwsze punkty i przecięcia ulic miasta, a p. Inż. Szukowi przygotował w wielkim nakładem pracy i starołów ruchu ulicznego doskonale projekty rozmieszczenia wypesek, które Komisja całkowicie zaoprobowała.

Na początku wypeski-schroniska pobudowane zostaną na Placu Trzech Krzyży i ulicach doń przylegających, na przecięciu ulic Brackiej i Jerzolimskiej, na placu Sakim przy wylocie do Krak.-Przedmieścia

i w kilku innych miejscach duzego krzyżowania się ruchu pieszego i kołowego. Jednocześnie wypeska okrągła na placu Teatralnym będzie przebudowana na owalną i przyniesia w inne miejsce, duzo dogodniejsze zarówno dla przechodniów, jak i pojazdów.

Automobilklub Polski ofiarował Magistratowi m. Warszawy model wypeski-grzybka, typu powszechnie stosowanego w New Yorku i innych miastach amerykańskich, oraz pięć sztuk pierwszych żelaznych odlewów z tego modelu.

Wypeski-grzybki będą stopniowo i w miarę posiadanych na to przez miasto funduszy, umieszczone na tych ulicach, mala szerokości których nie pozwala na pobudowanie wypesek-schronisk ze szwedzkiego granitu.

Kierowno publiczność warszawska jak i kierowcy wszelkiego rodzaju pojazdów wdzięczni będą Automobilklubowi Polski za podjętą inicjatywę, a p. Komendantowi Charlemani i p. Inż. Szukowi za tak zycielwie podjęcie tej inicjatywy i jej gorące poparcie.

Jesteśmy przekonani, że projektowane wypeski-schroniska przyczynią się znakomicie nie tylko do uregulowania ruchu, zarówno kołowego, jak i pieszego, ale wpłyną również na zmniejszenie się liczby nieszczęśliwych wypadków.

DIJAL URZĘDOWY

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych według nowych przepisów.

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

- 1) Piewa Józef, 2) Romanuk Jan, 3) Lewczenko Jan, 4) Borkowski Franciszek, 5) Kwiatkowski Antoni, 6) Podgórniki Jan, 7) Jank Rudolf, 8) Klimczewski Stefan, 9) Dudek Ludwik, 10) Stański Władysław, 11) Grabias Piotr, 12) Czubak Wincenty, 13)

**Najtaniej i najlepsze**  
W BLASZANKACH, BECZKACH I NA WAGĘ  
BENZYNĘ, OLEJE, SMARY, NAFTĘ, TOWOTTE, SMAR DO WÓZOW, ŚWIECE  
sprzedaje oddział I-szy miejski  
**T-wa „PRODNAFT”**  
Warszawa, Marszałkowska 97, telefony: 244-95 i 101-11. — Otwarty w dzień i w nocy.  
BENZYNĘ, OLEJE, SMARY, NAFTĘ, TOWOTTE  
CYSTERNAMI NAJTANIEJ do natychmiastowej dostawy poleca  
**T-wo „PRODNAFT”**  
Warszawa, Warecka 9, tel.: 14-65, 14-63 i 106-76.  
ADRES TELEGRAFICZNY: „PRODNAFT”.

Chwilowo jednak musimy się zgodzić na jedno—dzisiejsze lotnictwo bezsilnikowe możliwe jest tylko w tych miejscowościach, które posiadają specjalnie pomysłowe kanoje prądu powietrza, a więc na aparacie bezsilnikowym dowolnie latać dotąd nie możemy.

Jednakże nie należy brać tego zbyt tragicznie i mówić na co to wszystko? Lotnictwo bezsilnikowe daje do przemyśle

ściowo uruchamiając silnik i latając normalnie.

Nie osiągniemy w ten sposób takiej taniości jak przy locie bezsilnikowym, gdzie benzyna nie kosztuje, zaoszczędzimy jednak paliwa. Możliwe, iż wystarczy kilkokrotny silnik dla wzniesienia się w powietrze i utrzymania ciężkiego nawet aparatu.

Nad takim połączeniem lotem pracuje Nimfähr, który buduje aparat zaopatrzony w silnik pomocniczy, służący tylko do wznoszenia się w powietrze.

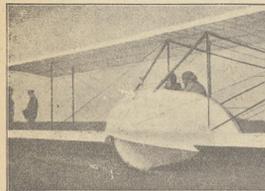
Ciekawo przeto jest wiadomość z Biskry jakoby w początku stycznia udało się tam pilotowi zatrzymać na znacznej wysokości silnik i mimo to utrzymać w powietrzu w ciągu 7 godzin.

Jeżeli zostanie to osiągnięte, wtedy lotnictwo bezsilnikowe stanie się możliwym do lotu wszędzie — i osiągniemy taki stan rozwoju lotu aparatów ciężkich, który uważać będzie można za nowe, a zarazem znaczny krok naprzód.

Im bowiem aparat lotniczy będzie ekonomiczniejszy, tem lotnictwo stanie się dostępniejszym i bardziej powszechnym sportem, a co zatem idzie rozwinie się na szeroką skalę.

Jak dotąd Polska nie przyjmuje udziału w pracach nad lotnictwem bezsilnikowym lecz jest nadzieja, że bieżący rok przyniesie ożywienie tego ruchu i u nas.

R. Lud.



FOKKER DWUMIEJSKOWY (rys. 3)

wskazówek praktycznych jak należy latać ekonomicznie, korygując z prądów powietrza i dając podstawę dla trzeciego typu lotów—silnikowo-bezsilnikowych.

Wiemy dobrze, iż na każdym płatowcu można dokonać krótszy lub dłuższy lot szybowy z zatrzymanym silnikiem, chodzi o to, aby wznosząc się z pomocą silnika latać częściowo wykorzystując prąd, cze-

- 12) Stesłowicz Henryk, Drohobycz grupa I kat. 2a.
- 13) Policzowski Jan, Drohobycz grupa I kat. 3a.
- 14) Mayer Jan, Drohobycz grupa I kat. 3c.
- 15) Waligóra Józef, Drohobycz grupa I kat. 3a.
- 16) Mayer Józef, Drohobycz grupa I kat. 2a.
- 17) Mikesh Włodz., Boryslaw grupa I kat. 2a.
- 18) Kluczenko Jan, Lwów grupa I kat. 3a.
- 19) Skubiński Stan., Boryslaw grupa I kat. 2a.
- 20) Kozłowski Zygmunt, Boryslaw grupa I kat. 2a.
- 21) Kozłowski Kazimierz, Boryslaw grupa I kat. 2a.
- 22) Majser Walenty, Lwów grupa I kat. 2c.
- 23) Wilk Andrzej, Boryslaw grupa I kat. 2a.
- 24) Janeczkar Gustaw, Boryslaw grupa I kat. 2a.

**WOJEWÓDZTWO WILEŃSKIE**

- 1) Bronisław Woropaj kat. 2a. 2) Eugeniusz Aromawicz kat. b. 3) Jan Ernest Kusz kat. 2b. 4) Zygmunt Orański kat. 2b. 5) Jan Zwajzint kat. 1.

**Sprawozdanie**

z wieceu Związku Zawodowego Automobilistów, odbytego 18 kwietnia r. b. w sali kina „Oaza” Chłodna nr 49.

Zainteresowanie było ogromne, sala wypełniona Min. Rob. Publ. Kom. Cenz. Zgrom. Zebrań obrużyli się na stanowisko M. R. P., że starzy szoferzy, którzy po kilkunastu lat mają prawo jazdy, widzą w swym zawodzie egzaminów i bez delegata Związku. Po sprawozdaniu zabrało głos cały szereg mówców, którzy nie zgadzając się na stanowisko M. R. P. uważają, że wszyscy szoferzy powinni się zorganizować w Związku Automobilistów i oprzeć się wszelkim egzaminom. Egzaminu powinni być najwyżej stosowane do świeżych szoferów, wypracowanych bez żadnej praktyki przez szkieł szoferów Y. M. C. A. O kwalifikacji szoferów może decydować Zw. Zaw. Automobil., gdzie powinna być utworzona szkoła. Po zakończeniu dyskusji, do której zgłosiło się taki szereg mówców, że przewodniczący zmuszony był skrócić czas przemówień. W końcu przyto jednogłośnie rezolucję następującej treści: Rezolucja w sprawie egzaminów:

Zwzwyższy, że egzaminu narzucone przez M.R. Publicz. w tej formie, jakie są stosowane obecnie w praktyce niegodzą się nawet z ustawą M. R. P. z dnia 6 lipca 1921 r. (Dz. Ustaw 587 & 47, który wyklucza tych szoferów, którzy otrzymał prawo jazdy do dn. 6 lipca 1921 r. Ze Zw. Zaw. Automobil. niejednogłośnie zwracał się do M. R. P. w celach doposażenia przedstawiciela Zw. do Komisji egzaminacyjnej i po długich pertraktacjach bez żadnego rezultatu, szoferzy przedstawiciela chociaż jeszcze nieformalnie. Wobec tego stanowiska M. R. P. do Zw. Zaw. Automobil. jest nadzwyczaj jaskrawo negujące i suszące żądania Związku i jego członków, nie uwzględniając wogół osób odczuwających potrzebę egzaminu, nie uwzględniając również uchwały wieceu automobil. z dn. 18 lutego r. b. wieceu automobil. odbywającego się w sali kina „Oaza” 13-4 rb. wyraża swoją najwyższe obrzydzenie na stanowisko M. R. P. pomijającego w tak ważnej sprawie Zw. Zaw. Automobil. przedstawicieli.

- a) Żądać od M. R. P. usunięcia z szeregu egzaminowanych tych kierowców, którzy otrzymali prawo jazdy do dn. 6-7 1921 r. (Dz. Ustaw 1922 r. poz. 587 & 47).
- b) Upoważnić Zarząd Zw. Automobilistów do wydelegowania swego przedstawiciela na Komisję egzaminacyjną.
- c) Żądać od M. R. P. uznania swego przedstawiciela za przedstawiciela.
- d) w razie niedopuszczenia przedstawiciela Zw. Związku i jego członków do egzaminu, narzucone góry przez M. R. P. w wypadku zaś stosowania represji przeciw poszczególnym członkom, wzywać ogół automobil. do przedstawienia się za pomocą strajku.
- e) poprosić uchwałę przesłać do M. R. P. i Komisji Rządowej w sprawie ustawy.

Rezolucja w sprawie ustawy automobilowej. Zebrani na wieceu kierowcy stwierdzają, że ustawa automobilowa zatwierdzona przez M. R. P. i Min. Wewn. w dniu 1922 r. niegodziwa jest z polskimi i automobilizacji, i że takowa nie została należycie ujęta uchwałą, a wynika to ząd. że Zw. Zaw. Automobil. postanowił przystąpić do wydziału tej ustawy. Zebrani wzywają Zarząd Związku by domagał się od M. R. P. zmodyfikowania wydaniej ustawy przy udziale przedstawicieli Związku.

Przewodniczący Związku S. Trzebiak, Sekretarz: W. Müller.

**OD REDAKCJI.**

Redakcja zamieszczając powyższe sprawozdanie wyraża zdziwienie dlaczego Związek zawodowy, któremu powinno przeciwie zależeć na podniesieniu poziomu wiedzy szoferów i ich reputacji tak ogromnie za-

się jak obce narody zabierają nam rynki zbytu, posiadanie których mogło przypaść w udziale Polsce.

Naród przetrzeć ciężkie chwile inwazji bolszewickiej, kiedy wszystkie sily skupiły się razem, by odeprzeć wspólnego wroga zewnętrznego. Dzisiaj, gdy nastąpiła chwila może nierównie ciężka, bo widmo utraty niezależności ekonomicznej, a co zatem idzie i politycznej, powinnimy się wszyscy zebrać, by pracą usilną uratować przemysł i handel od zagłady, dzięki spadkowi waluty, a więc i publiczności, i chwiloobrotu, zmniejszeniu do minimum dni świątecznych, podnosząc jednocześnie produktywność mas robotniczych, w wprowadzamy u siebie 46 godzinny tryb pracy, posiadamy masę światła, a robotnik pracuje z wydajnością sięgającą aż do 20% wydajności przedwojennej.

Zadania, jakie stoją przed nami są wielkie. Musimy odbudować kraj zniszczony przez wojnę, stworzyć nowe gałęzie przemysłu, celowo zużywając przez bierządy zabarzone.

Wysilek nasz musi być wielki, by pracą stworzyć tak potężne podstawy gospodarcze naszego ekonomicznej płynącej z Zachodu.

Nadczasę gdy cały Zarząd pracuje przy 48 godzinny tryb pracy, powołujemy do życia do minimum dni świątecznych, podnosząc jednocześnie produktywność mas robotniczych, w wprowadzamy u siebie 46 godzinny tryb pracy, posiadamy masę światła, a robotnik pracuje z wydajnością sięgającą aż do 20% wydajności przedwojennej.

Przecież warunki dla rozwoju mamy janałepsze.

Szereg bogactw naturalnych, których eksploatacja może nam dać rezultaty wspaniałe.

Nadmair sił fizycznych i umysłowych, który posiadamy w znacznym stopniu.

To są dwa czynniki niezbędne dla rozwoju przemysłu i te przecież posiadamy.

strzeż się w swych uchwałach ostatnich przećwić powtórnie przeegzaminowaniu. Dla starszego doświadczonego szofera będzie taki egzamin drocznością, a pomoże przeciwieć do oczyszczenia tej kategorii pracowników od nieuczynli i niedowładających swemu zawodowi jednostek. Zatem wiadomo, iż podczas wojny namnożyło się dużo szoferów wojennych, którzy nie tylko że nie przeszli żadnej szkoły i o teorii pojęcia nie mają, ale nawet czytać po polsku porządnie nie umiają. Pomijając więc słuszność żądania uznania swego delegata (oczywiście z głosem tylko doradczym) inne uchwały powyższego zebrania nie zdają się być wcale jakimiś usterek i słabości.

Przy układaniu nowej ustawy automobilowej twórcy tej kierowali się napewno tylko dobrem ogółu, nie żadnymi innymi względami. Ministerstwo Rob. Publ. przyjmie napewno chętnie każdą dobrą naukę, myśl ku jej poprawie do wiadomości i stosownie zużytkuje.

Czyż to nie byłoby zarozumiałością, sądzić za wszelkie i usterek i słabości, powołane są aiebocześnie przedstawiciela związku przy jej układaniu!

Niech tylko zarząd związku poda do wiadomości ściśle rzeczowo, a wszystko możliwe napewno zostanie zrobione, a nie zgodne będzie z dobrem ogółu, a nie tylko kilkunastu jednostek pragnących zwolnienia od egzaminu i t. p. Mamy przecież swój własny kraj, jesteśmy wrokiem swoich, pócoż więc takie ostre zapowiedzi jak bokjokowanie egzaminów i strajki. Metody takie wychodzą zwykłe na źle tylko ich twórcom.

W zasięgnięciu wiadomości u kompetentnych władz możemy stwierdzić że nie było ani jednego wypadku, by szofer mający prawo prowadzenia wydane przez 8-VIII 1921 r. nie mógł po ponownym egzaminie, mimo tego, że ustawa z dnia 6 lipca 1922, Dz. Ustaw Nr 65, poz. 587 & 47 wcale nie wyklucza od zdawania egzaminu, a tylko wypowiedziane tam jest, iż „kierowcy takia mogą być zwolnieni od egzaminu zalicznie od uznania danej Komisji egzaminacyjnej”, więc chyba tylko tendencyjne fałszywym informacjom zawładniętym przez ostatnie rezolucje zebrania Zw. Zaw. Autom.

**NASZE DROGI**

Sprawozdanie. W artykule p. starosty dr. S. Bryli umieszczonymy w Nr 8 „Aut.” wkradł się błąd, a mianowicie wiersz 17, który do prawej kolumnie należy podać następująco: Przasnysz-Janów na 17 kilometrów licząc od Przasnysza.

P.E.K. Jezieriski z Byznysa nadałab łaskawie następujące uzupełnienia mapy automobilowej:

Przebież z Łęczycy do Krosnołowa—21 km. Szosa dobra, mapie nie posiada (4).

Przebieżka można zawsze most jeden drewniany w dobrym stanie.

Z Kola przez Lubicz, Lubraniec do Bzreszcina 52 km. szosa b. dobra, mostów dużo w dobrym stanie.

Tu właśnie musimy wprowadzić reformy społeczne, które zmienia stosunek robotnika do kapitału i wzmożną produkcję a tem samym bogactw. W tym kierunku, a nie S. B. Państwa otrzyma całkowite pokrycie w trybie wypadków. Zyskamy zaufanie z zagranicy przekonawszy świat o naszej wartości, jakie narodu pełnego sił kulturalnych.

Musimy więc wprowadzić szereg reform społecznych i tu chcę właśnie wskazać na projekt inż. Jesionowskiego, a mianowicie projekt reformy dotyczącej stosunku pracy do kapitału, projekt operujący się na tem, że Państwo — Rząd zajmuje stanowisko czynnego właściciela pracy i kapitałem, dążąc do utrzymania i do zaprzestania walki między temi czynnikami.

Unia między Państwem, kapitałem i pracą odpowiednio zastosowana do rozmaitych dziedzin przemysłu może przynieść rezultaty bardzo dobre, tak moralne, jaki i materialne.

Wszystkie powyższe trzy czynniki występują na jednakowych prawach, a więc do danego przedsiębiorstwa wchodzi Państwo z kapitałem, z pracą i z masą ludzką, czy też bogactw naturalnych i pracą i z masą ludzką robotniczych subsajujących również pezy zasób kapitału. Wszystkie te trzy czynniki biorą jednakowy udział w zyskach. W ten sposób została odnaleziona wspólna platforma porozumienia między kapitałem a pracą, a czynnik trzeci — Państwo wyępuje jako organ regulatora pozostałych dwóch czynników.

Projekt ten rozwijający w bardzo prosty i logiczny sposób zawiły problemat stosunku pracodawców do pracochłonów winien znaleźć poparcie zwachsotrene i zainteresowanej czynniki rządowe.

(d. c. n.)

**Widoki rozwoju przemysłu samochodowego.**

(ciąg dalszy)

Od dawien dawna szła walka między kapitałem a pracą. Życie aż nadto jasno dowiodo, że walka tych dwóch czynników nie daje i nie da nigdy pozytywnych rezultatów. Wszystkie dotychczasowe metody ekonomiczne stosowane przed wojną są dzisiaj martwe, gdyż wojna światowa tak zasadniczo zmieniła wszystkie warunki życia, a jednocześnie skutki agitacji socjalistycznej wysunęła nowe daleko idące hasła rewolucyjne, a prztem pod wpływem katalizumu wszechświatowego, jakiego byliśmy uczestnikami w latach 1914 — 1918. gdzie najszerszą masę pod względem uczestników brały udział w życiu ekonomicznym Państwa, zmusiła do szukania nowych dróg, nowych stosunków łagodzenia zatargów między kapitałem a pracą.

Musimy więc zastanowić się na tem, że dobra organizacja robotnicza i sposób wynagrodzenia musi być ujęte w takie formy które zadobowilyby obie strony, t. j. kapitał i pracę.

Musimy się jednak zastrzedz, że wszelkie poczynania w tym kierunku, wszelkie systemy mogą oddać dobre rezultaty dopiero w ciągu kilku lat, gdyż droga podniesienia stanu umysłowego mas robotniczych i stała usilną pracą można zmienić wśród nich zakorzenione poglądy na kapitał i wrogie ich zasadniczo stanowisko względem tego.

Zachód Europy dawno już te sprawy rozstrzygnął i usiłuje w tym kierunku zaszczepić się już w końcowych latach wojny, tak wśród czynników rządowych jak i wśród społeczeństwa.

jąca na celu poświęcenie przez robotników pewnego procentu czasu na prace bez uzyskania zarobku i tą drogą osiągnięte kapitały miały być kierowane na budowę i eksploatację nowych wytwórni, których właścicielami byli ci sami robotnicy. Proces ten mógłby mieć bardzo poważne widoki podwzroszenia, lecz zasadniczą rzeczą byłoby postawienie na wysokim poziomie stanu umysłowego robotników, by ci widzieli przyszłość takiego systemu pracy.

Przy dzisiejszym poziomie kulturalnym mas robotniczych projekt ten ma zbyt małe szanse powodzenia.

W historycznej chwili powstania do samodzielnego życia Państwa, w celu wytworzenia warunków umożliwiających zdobyście sprawności w pracy, szybki rozwój przemysłu oraz nadanie mu charakteru narodowego, dążyć należy między innymi: do rozumnego uregulowania stosunku wzajemnego pomiędzy kapitałem a pracą.

Słowa te zostały rzucone w 1918 r. przez inż. Jesionowskiego b. mu wyrobie publicznego w chwili konsolidowania się Polski, a więc w momencie, kiedy cały kierunek życia gospodarczego Państwa mógł pójść po linię racjonalnych zasad ekonomicznych zdobywających drogą praktyki doby powojennej. Niestety upłynęło już cztery lata od tej chwili, a nie nie zostało uczynione w tym kierunku, produkcja walka między kapitałem a pracą, a w tym kierunku, który został zaszczepiony, nie postępuje naprzód, drożyna rośnie przy równoczesnym spadku waluty, jednym słowem zamiast starać się dogonić Zachód w tym kierunku, stoimy na miejscu przyglądając

Z Brześcia do Piotrkowa Kujaw, 30 km, szosa dobra i b. dobra.  
 Łódź—Tomaszów 62 km, szosa średnia.  
 Dąbie—Uniejów—Turk 40 km, szosa średnia, mostów dużo w dobrym stanie.  
 Kolo przez Dąbie, Łęczycę, Ozorków do Łodzi, 92 km., szosa dobra od Ozorkowa do Łodzi zła. Mostów drewnianych po drodze kilka w dobrym stanie. Przejechać można samochodem zawsze.

P. Edward Sobieszkański z Włostowej donosi iż szosa pomiędzy Piłkietem a Ziętrem jest dopiero w stadium budowy i wybudowano na razie tylko 3-4 km reszta, (około 22 km) jest obecnie nie do przejechania samochodem, gdyż droga trza glistasta, porzyczana jest dolami a potem kolo Ziętka ogromnie piaszczysta.

**UZPEKIENIE ROCZNIKA AUTOMOBILKLUBU POLSKI**  
 (nadane przez WPana E. K. Jezierkiego z Bysszwa)  
 Łęczycza W. Łda, M. 15000, PGT. Holo Polski w Rynku, bez garażu (dwa stajnia)

Kilka Wł. B0: Syndykat rolnicy ulica Ozorkowska, Str. Kutno (odl. 22 km).  
 Zabytki koło zwiedzenia: 2 stare kościoły, ruiny zamku, w odległości 5 km. kościół w Turmie z XI wieku.

**REGULOWANIE RUCHU ULICZNEGO**  
 Zastępca Komendanta Policji m. Warszawy, Charlemaque zastosował po raz pierwszy w Warszawie nowy sposób regulowania ruchu na najwięcej oświetlonym skrzyżowaniu ulic t. j. na przecięciu Jerolimskiej i Marszałkowskiej.

Posterunkowi są tam ustawione w wylotu ulic, na mosty Londyński, a w nie do środka ich skrzyżowania, co im bardzo ułatwia orientację.

Ten sposób regulowania ruchu okazał się bardzo praktyczny i celowy.

W następnym numerze zaczynamy szereg popularnych artykułów o silniku pisanych przez znanego wybitnego inż. Korpewskiego.



**14-te Targa Florio.**

Dnia 15 kwietnia odbył się doroczny wyścig obejmujący cztery okrążenia po 108 km. Po dwu dniach deszczu pogoda była w sam dzień wyścigu dobra. Oczywiście na drodze błoto. Udział brały tłumy publiczności przybyłe samochodami i specjalnymi pociągami. Faworytami biegu były A. Bolot (Peugeot), Campari i Masetti (Alfa Romeo).

Wyjazd:  
 Kategoria 1 i 2: 7,05 do godz. 7,07 wyjechał Antolin (Bugatti), 7,10 Millo (Fiat), 7,15 Lenti (Bugatti), 7,20 de Seta (Fiat).  
 Kategoria 2 i 3: 7,30, Mado (Diatto).  
 Kategoria 3 i 4: 7,35 Campari (Alfa Romeo) a następnie co pięć minut, Maserati (Diatto), Ascari (Alfa Romeo) Bodendick (Chenard Walcker).  
 Kategoria 4, 5000 litr.: do godz. 8-mej Siwocki (Alfa Romeo), a potem w odstępie 5 min. Ferrari (Alfa Romeo), Brillé Peri (Steyr) Becchi (Nazzaro), Bolloit (Peugeot) Minoia (Steyr), Rutzler (Steyr).

**Pierwsze okrążenie: (108 km).**

1. Rutzler (Steyr)	1 g. 45 m. 19 sek.
2. Campari (Alfa Romeo)	1 - 48 - 35
3. Maserati (Diatto)	1 - 48 - 35
4. Siwocki (Alfa Romeo)	1 - 48 - 35
5. Bolloit (Peugeot)	1 - 48 - 43
6. Ferrari (Alfa Romeo)	1 - 51 - 44
7. Minoia (Steyr)	1 - 53 - 30
8. Ascari (Alfa Romeo)	1 - 57 - 31
9. Becchi (Nazzaro)	1 - 57 - 31
10. Masetti (Alfa Romeo)	2 - 3 - 52
11. Millo (Fiat)	2 - 4 - 5
12. Mado (Diatto)	2 - 4 - 5
13. de Seta (Fiat)	2 - 15 - 28
14. Bodendick (Chenard-walcker)	2 - 16 - 35
15. Lenti (Bugatti)	2 - 16 - 35

W następnym okrążeniu w pierwszym kilometrze Ferrari będący na 6-tym miejscu bierze źle krzyżując i wychodzi z toru jednak bez wypadku. Brillé Peri wychodzi na 34 km. drugiego okrążenia.

**Drugie okrążenie: (216 km).**

1. Rutzler, 2. Maserati, 3. Ascari, 4. Siwocki, 5. Minoia, 6. Masetti, 7. Bolloit, 8. Becchi, 9. Mado, 10. de Seta, 11. Bodendick, 12. Lenti. Najlepszy czas ma Rutzler (3 g. 30 m. 53 s.) najgorszy Lenti (4 g. 47 s.).

Campari i Rutzler z zawodu. Mado, Masetti, Minoia i Wyzel zatrzymują się dla uzupełnienia. W trzecim okrążeniu Bolloit najechał na kamień zrujnowany na tor. Mimo nagłego i energicznego zahamowania uszkadza karter i puszcza pompkę do oliwy.

**Trzecie okrążenie: (324 km).**

1. Siwocki, 2. Minoia, 3. Ascari, 4. Maserati, 5. Masetti, 6. Becchi, 7. de Seta, 8. Bodendick, 9. Mado, 10. Lenti. Najlepszy czas ma Siwocki (5 g. 20 m. 42 s.) najgorszy Lenti (6 g. 11 m. 44 s.).

Podczas czwartego okrążenia Rutzler zmuszony jest zaprzestć wyścigu z powodu wytopienia panewki w łączniku tłożowym.

**Czwarte okrążenie: (432 km).**

1. Siwocki (Alfa Romeo, 4 litr., 4000 w czasie 7 godz. 18 sek.), 2. Ascari, 3. Minoia, 4. Masetti, 5. Becchi, 6. de Seta, 7. Lenti.

Nagrodę tegoroczną zdobywa więc Ugo Siwocki na samochodzie włoskim Alfa Romeo.

Co do kategorii to w kategorii 1,500 litr. pierwszy był de Seta, drugi Lenti, w kategorii 2 litrów nie doszedł żaden wóz do mety (Mado) w kategorii 3 litr. pierwszym był Alfa Romeo (Ascari) a w kategorii 4,500 litr. Alfa Romeo (Siwocki).

Przypominamy iż w roku szóstym nagrodę Targa Florio zdobył Masetti na Mercedesie przebywając ją sama przetrzeźni w 6 godz. 50 minut 50 sek. Sz.

Reprezentacja na Polskę firmy: Robert Bosch Stuttgart prosi nas o zaznaczenie, iż na 15 samochodów jakie stanęły do startu w Targa Florio 13 było zaopatrzone w świece i magneto Boscha.



**KOMUNIKACJA LOTNICZA W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.**

Towarzystwo „Aeromarine Airways” opublikowało statystykę za dwa lata 1921 i 1922. W tym czasie przewieziono 9107 pasażerów i przebyto przestrzeżon 130.000 km. bez żadnego wypadku. Jest to najlepszym dowodem, iż przy odpowiednich staniach i sumiennosci, komunikacja lotnicza jest zupełnie bezpieczna.

Obecnie Towarzystwo to buduje port dla wodno-plotawców w San Juan (Porto Rico), przeznaczony dla komunikacji z Kingstonem (wyspa Jamajka) oraz dla przedłużenia czynnego linii Key-West-Flawana.

Prócz tego projektowane są linie: Nowy York—Southampton—Newport, Provoident i Boston oraz Chicago—brzeży jeziora Michigan.

W Bostonie buduje się obecnie wielkie lotnisko miejskie, kosztem 50.000 dol., z czego 15.000 dol. daje Izba Handlowa tego miasta.

**LOTNICTWO BEZSILNIKOWE W CZECHACH**

Aeroklub Czesosłowacki organizuje w sierpniu narodowy konkurs plotawców bezsilnikowych, w którym mogą uczestniczyć jedynie aparaty i piloci narodowości czeskosłowackiej.

W tym celu Ministerstwo Obrony Narodowej i Robót Publicznych przgospolują i urządzają specjalny teren w miejscowości Brno-Zdrúslav pod Pragą.

Na terenie tym zaczęto już treningi w locie bezsilnikowej, a Aeroklub otwiera wkrótce specjalną szkołę.

Również Aeroklub Morawski w Brnie zorganizował na specjalnym terenie treningi.

Niech i na nas Aeroklub pomyśli o tem i pokaże iż istnieje nie tylko na papierze lecz i w rzeczywistości.

**PIERWSZY POLSKI KONKURS MODELU PLOTAWCÓW.**

Wobec niewielkiej liczby zgłoszeń do konkursu modeli lotniczych termin zgłoszeń przedłużony zostaje do dnia 1 czerwca 1923. W dniu tym podamy też termin i miejsce konkursu o ile zgłoszenia napłyną w dostatecznej ilości.

Nie rozumiemy powodów tak małej liczby zgłoszeń, gdyż dużo jest u nas osób interesujących się budową modeli, a konkurs taki daje możliwość zebrania wielu ciekawych szczegółów na polu ulepszeń i konstrukcji. Konkurs taki odbyły w Francji roku zeszłego przyczyniły się wiele do spopularyzowania lotnictwa i dał dużo zajmujących momentów.

I wielkość otworu kanału jest proporcjo, nalną do szybkości tłoka. Przyjawszy zreszta- że w chwili swego ukazania się silniki suwakowe miały swoje uzasadnienie trzeba zwrócić uwagę na ich wady, by mógł ocenić czy one dają więcej niż zabierają.

System knighta, pomimo swych skomplikowanych konstrukcji, znalazł na rynku samochodów bezzaworowych tak szerokie zastosowanie, bo jest z nich najtwardszy i kinematycznie uzasadniony. Pomnającą tak czysto reklamowe określenie, jak „bezzaworowy”, można wymienić bardziej rzeczowe zalety.

Po pierwsze — wspólna wszystkim suwakowym silnikom i stanowiąca ich charakterystyczną zdolność, dowolnie szybkiego zamknięcia względnie otwarcia kanałów. Wynika to z tego, że siłki suwaka można zwrócić dowolnie długim, przesuwając w ten sposób punkt zwrotny rurki suwaka i zamknięcia kanału na dwa oddzielne momenty. Dalej — dowolnie duży przekrój kanałów i wreszcie cichość chodu. Te mniej lub więcej ważne zalety zostają jednakowoż okupione następującymi wadami.

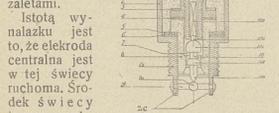
I. L.

(dokończenie nastąpi)

**Nowości techniczne.**

**SAMOCZYŚCZĄCA SIĘ ŚWIECA ZAPALOWA „GROM”**

Rodak nasz P. Lodomir Korczyński wynalazł świecę zapalową, która w porównaniu do tych znanych nam odznacza się wieloma zaletami. Istotną wadą wyłazłku jest to, że elektroda centralna jest w tej świecy ruchoma. Środek świecy tworzy rurka zewnętrzna 12, rurka wewnętrzna 11 i elektroda ruchoma 10 a, b, c, d. Elektroda dolną tworzy kadłub świecy 2 a, b, c, zakończony u dołu grubymm posrodku walcem 9. Pomiedzy kadłubem a rurką zewnętrzną umieszczony jest izolator składający się z dwu części 15. Rurka wewnętrzna wraz z zewnętrzną umocowane są w izolatorze górnym 15 dękiem tacy, iż dolna część rurki zewnętrznej 12 posiada krzyż, u góry natomiast zaopatrzona jest w gwint na który nakręcony jest nasrutek 14. W kadłubie osadzona jest dolna część izolatora 8 następnie włozona jest elektroda centralna wraz z górną częścią izolatora. Obie wymienione części przytrzymują nasrutek 1 umożliwiając zacisnięcie i uszczelnienie całości. Widzimy więc, iż świeca z łatwością daje się rozbiierać w razie potrzeby i wmiennie części nie przedstawia żadnych trudności.



Dzięki takiemu rozwiązaniu problemu izolacji nie jest ona narażona na ściskanie co daje duże zalety co do wytrzymałości. Elektroda ruchoma oraz elektroda bezdolna (wielka) wyrabiają się z wysoko stopionego wstali stalowej zapalającej im odpowiednią trwałość. Jak zaznaczamy już poprzednio elektroda centralna jest ruchoma. Ruch jej odby-

wa się pod wpływem zmian ciśnienia za chodzących w cylindrze silnika spalnowego. Podczas taktu ssania opada elektroda ruchoma (centralna) ku dółowi pod wpływem rozrzedzenia panującego we wnętrzu cylindra. Wskutek wzajemnego uderzenia o sieć elektrod oczyszczają się zetknięte powierzchnie z wszelkiej powstających w poprzednich taktach zanieczyszczeń. Równocześnie przez kanał w rurce wewnętrznej wpływa niewielka ilość powietrza chłodzącego świecę, które równocześnie przepływając dokoła elektrody tworzącej zawór oczyszcza dolną część izolacji chroniąc w ten sposób świecę przed krótkim spieciem. W następnym taktie sprężaniem powietrza elektroda ruchoma do góry zamykając szczelnie kanał w rurce wewnętrznej. Granicę podnoszenia zaworu regulować możemy łatwo i dokładnie zapomoząc przedstawianemu rurki wewnętrznej przekraczając ją odpowiednio. Przed takim wybuchu znajdują się obie elektrody w żądanej przez nas odległości tak, że iskra przeskakuje bez przeszkód do oczyszczonych poprzednio końców elektrod.

Świeca opiswana powyżej daje też ogromne ułatwienie przy trudem rozrządaniu silnika, wystarcza bowiem nalać parę kropli benzyny przez lejkowate rozszerzone góry wylotu kanału znajdujących się w rurce wewnętrznej. Zabieg podobny przy zwykłych świecach wymaga jak wiadomo wykrcania tyczki.

Próby czynione w Krakowie wobec wielu faktoarów daly znakomite rezultaty. Redakcja „Autu” gratuluje także ze swej strony szczęśliwemu wynalazcy życząc mu jak najlepszych wyników w dalszej pracy.

Patenty we wszystkich prawie większych państwach już są uzyskane, a utworzona w celu eksploatacji spółka przystępuje teraz do masowej fabrykacji wobec otrzymaniu szeregów większych zamówień.

Blizszych informacji udziela spółka „Grom” Kraków, ul. Szlak 47.

**MAGNETO Z WIRUJĄCYM MAGNESEM (Sprostowanie)**

Na rysunku 1, tego artykułu w Nrze 8 „Autu”, pominięto przez omyłkę napisy, a mianowicie napis „Cewka nieruchoma” powinien być u spodu rysunku, napis zaś „magnes wirujący” u góry.

Pomimo, że idea jako taka nie była nową przyjęto ją konstrukcję jako nowość i szusznym zreszła, by był to mechanizm opracowany odmiennie i mający służyć innym celom niż poprzednie.

Ten usłowny nawrót do swaków nas silnika pewne wiatpłowości, bo biorąc pod uwagę, że w parowych maszynach przechodzą konstruktorzy coraz więcej do zaworów — nasuwa się pytanie, czy w silniku samochodowym, jako bieżący przyszyjnym, można być szkody stosować mechanizm swakowy.

Przed przejściem do szczegółowego omówienia należy sobie przypomnieć, że bezzaworowe silniki dzielą się w ogóle na silniki o suwakach okrągłych, pótokrągłych i krankowych. Poruszane bywają ruchem zwrotnym — prostym — obrotowym — ciągłym — zwróconym, albo kombinacją obydwóch ruchów szrubowym.

Z systemów swakowych najwięcej rozpowszechnił się system Knighta, o dwóch swakach okrągłych koncentrycznych, poruszających się ruchem prostym zwrotnym. Był on reklamowany jako czysty i bezzawo-

**SILNIKI SUWAKOWE.**

owy. Nie zauważono, czy też zamknięto osy na wady i zaczęto go chętnie używać przy budowie silników, a zapotrzebowanie na samochody z silnikami systemu Knighta wzrosło do tego stopnia, że wiele fabryk przeszło do całkowicie lub częściowo do ich fabrykacji.

Patrząc na jakolwiek nową konstrukcję, trzeba przedewszystkiem zdać sobie sprawę, czy nie posiada ona wad poprzednich konstrukcji i czy sama przypadkiem nie wykazuje w zamian jeszcze większych.

Dawniej zarzucano zaworom ich hałasliwość i twardość nastawiania szarów. Wady te obecnie, że w następstwie opracowania zarysu garbów i dołożeniu osłoki i średnicy grzybka do szybkości mieszanki, nie są już aktualne. Co do tych wad można by jeszcze nadmienić, że hałasliwość jest wtedy tylko istotną wadą, gdy oznacza szybsze zużycie się materiału, a wielkość i czas pełnego otwarcia kanału, nie potrzebują też być zbyt duże (im większy otwór, tem mniejsza szybkość), gdyż szybkość gazów w swej dolnej granicy jest dla wlotu ograniczona koniecznością dokładnego przemieszania się powietrza z benzyną, dławiony zaś oporem tłumika. Poza tem zawory mają też właściwość, że siłki ich a więc

swój konstrukcję silnika bezzaworowego.



ODPOWIEDZI NADACZKI.

P. M. R. Przystkowski, Kielce. Nagrodę za tamtoś...

P. Jan Foltwarczyk, Jaworze. W sprawie konkursu...

Wytklekarz, Lwów. Odpowiadamy listownie. O arty...

ROZWIĄZANIE ŁANIŃKÓWKI № 3.

- 1) Matej C
2) Wołoc E
3) Wyko P
4) E t g I
5) Piłgona S
6) R y b Y

Litery początkowe i końcowe czytane z góry na dół...

NOWE PRZEPISEY. Traite rozwiązania nadesłał z Warszawy: Tadeusz Wojski...

Podczas losowania nagrody otrzymali: 1) p. Tadeusz Wojski, Warszawa Fort Wola...

NOWE KSIĄZKI. Kpt. Stanisław Szpydelki. „Nowoczesny motocykl”...

Monterów samochodowych tylko pierwszorzędnych posiadkuję Automotor Książęca 9

motocyklu, ale i daje duże wiadomości dla automobilisty...

Podwozie motocyklowe jest również wyczerpująco potraktowane...

Czyt rozdział zawierający dużo cennych wskazówek, autor poświęca nauce jazdy tak z koszykiem, jak i bez...

Wielką zasługą Kpt. Szpydelkiego jest, iż przysporzył naszej literaturze technicznej podręcznik od polskiego...

Ameryka. Organ amerykańsko-polskiej byłby handlowo-przemysłowej w Polsce...

Zeszyt ten zawiera odczem am. polskiej byłby handlowo-przemysłowej w Polsce...

Monterów samochodowych tylko pierwszorzędnych posiadkuję Automotor Książęca 9

2 samochody „Panhard & Levasseur”. 4 cylindrowy, 5 „National” 6 cylindrowy kareta...

Samochód Presto 8125 K. M. 6 osobowy w osobowy doskonałym stanie do sprzedania za 35 milionów B. Jusicki Nowe Miasto, Pomorz.

Nowość! „TÉCALÉMT” z kompletami smarownic (aparatus do mechanicznego napełniania smarownic stałym smarem) poleca T-wo AUTO SKŁAD

SAMOCHOBY OPEL! Specjalnie budowane na ciężkie boczne drogi! NAJTAŃSZE ze wszystkich samochodów równej klasy CZĘŚCI ZAPASOWE

Niebawym rozwój produkcji fabryki „Henryka Forda”.

Ostatnio dochodzą do nas wiadomości z Ameryki o ogromnym rozwoju przemysłu automobilowego na tamtym kontynencie...

W zeszłym roku zostało wyprodukowane w Stanach Zjednoczonych blisko 2.500.000 aut...

Wobec tego połowa tej kolosalnej nawet na jedną fabrykę szerozo znaną dziś na całym świecie „Ford Motor Company” Detroit Michigan.

O rozmachu tej organizacji można sądzić z faktu że w tym miesiącu (lipiec) w jej najkrótszym wyścigu oparciu ta fabryka ogłosiła 110.000 wozów...

Przewidywamy to w zupełności się już teraz widzi. Wzrost produkcji w historii przemysłu automobilowego wprost znowa produkcja 6.000 wozów dziennie do jakiej zdolano od pierwszego bieżącego kwietnia...

Nie mniej godnym uwagi jest fakt, który w dużym stopniu ułatwił Fordowi rozpowszechnienie się jego wozów po całym globie...

Ważnym czynnikiem jest fakt, który w dużym stopniu ułatwił Fordowi rozpowszechnienie się jego wozów po całym globie...

Henryk Ford był pierwszym w Ameryce, który zaczął stosować tak zwaną stal wanium...

Ford był w tym kierunku jednym z pierwszych w Ameryce, który zaczął stosować w aluminium...

Do sprzedania 2 karoserje osobowe, 1 chłodnicę i karburator „Packard” ciężarowy...

SAMOCHOBY Ford! 1) Samochód turystyczny „Ford” 3-cio osobowy otwarty model 1923 r. z ulepszoną instalacją elektryczną...



# A U T O M O B I L E

**Poznań**  
**WYSTAWA: plac Wolności 11. Tel. 5533.**  
**Targ Poznański: Nowa hala.**



**NAJWIĘKSZY W KRAJU PAROWY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY „REKORD”**

Warszawa, Poznańska № 6. Tel. 214-09.

Przyjmuje wszelkie roboty w zakresie wulkanizacji wchodzące, z gwarancją za solidne i SZYBKE WYKONANIE



Posiada stale na składzie:  
 Pneumatyki, Kiszki, Gumy pełne, nowe i używane oraz różne Akcesoria samochodowe.

**J. ADAMCZEWSKI**

AKCESORIA SAMOCHODOWE  
 I ARTYKUŁY TECHNICZNE.

Warszawa  
 ul. Nowy-Świat 12  
 Tel. 265-36.

Isłnieje od 1912 roku



**Specjalność:**



*Pierścienie tłokowe*

*zamkowe i przecięte  
 ukośnie*

o wymiarach normalnych  
 ZAWSZE NA SKŁADZIE

*Pierścienie specjalne*  
 wykonywa się w ciągu  
 1 dnia roboczego.

## METALE

**SUROWCE:**

miedź, ołów, cyna, cynk, antymon,  
 aluminium

**PÓŁWYROBY:**

blachy, druty, pręty i rury z po-  
 wyższych metali

BLACHA BIAŁA I POCYNKOWANA. ≡ METALE BIAŁE

Zakup starych metali większymi partiami

**KORNBLUM i GEPNER**

WARSZAWA

Grzybowska 27. Tel. 90-27 i 55-25.

BIURO TECHNICZNE Polecą po cenach konkurencyjnych:  
**FRANCISZEK PANCER, inż.** ŁOŻYSKA KULKOWE, ROLKOWE  
 Warszawa, Szpitalna № 3, tel. 243-41. i KULKI

## „A. T. E.”

Artykuły techniczne i elektrotechniczne

Warszawa, Nowogrodzka 18, tel. 163-64

**STALE NA SKŁADZIE:**

Części i akcesoria samochodowe, pneumatyka, łożyska  
 kulkowe, ebonit, oraz artykuły elektrotechniczne.



BIURO TECHNICZNO-HANDLOWE  
**G. JONSCHER i J. SIKORSKI**  
 INŻYNIEROWIE

Warszawa, Nowogrodzka 37.—Tel. 246-69

Części zamienne samochodowe, akcesoria, smary, łożyska  
 kulkowe. Opony i masywy „Michelin-Cable” „Janatzy”

Rapno 1 sprzedaż samochodów. Własne warsztaty reperacyjne.  
 CENY KONKURENCYJNE.

Polskie Towarzystwo dla Handlu i Przemysłu Samochodowego

**VARSOVIE**  **AUTOMOBILE**

Spółka

Akcyjna

WARSZAWA

CENTRALA, ul. Sienkiewicza 4, tel. 237-22, 236-64 i 99-85.  
 GARAZE i STACJA BENZYNOWA, ul. Kopernika 4/6, tel. 12-78 i 319-52.  
 FABRYKA i REMONT KAROSERJI, WARSZTATY REPERACYJNE  
 ul. Dobra 69, tel. 206-99.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO SAMOCHODÓW

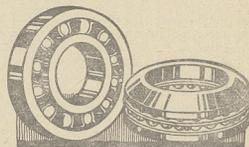
**MINERWA-MOTORS.**

4 cyl. 15/24-28 KM., 4 cyl. 20/35-40 KM., 6 cyl. 20/35-40 KM., 6 cyl. 30/50-60 KM.

**DODGE-BROTHERS.**

4 cyl. 13. 15/32 KM.

HURTOWY SKŁAD OPON i KISZEK „MICHELIN” (FRANCJA)  
 MASYWY HUTCHINSON (FRANCJA) i WSZELKIE AKCESORIA SAMOCHODOWE.



**KULKOWE ŁOŻYSKA  
 I KULKI STALOWE**



GŁÓWNY SKŁAD NA POLSKĘ  
**KAROL KUSKE**

WARSZAWA, NOWOGRODZKA № 12.

Tel. 63-61, depeze: „KARKUS”.

**TRYBY** samochodowe wszelkiego rodzaju proste, stożkowe,  
 ślimakowe, wewnętrzne (cykloidalne). ≡ Szlifowanie  
**WAŁÓW KORBOVYCH. ≡ CYLINDRY:**

przetaczanie oraz gwarantowane zale-  
 wanie zarysowanych wewnątrz  
 cylindrów.

Kompletne **REMONTY** samochodów osobowych i ciężarowych  
 wykonują szybko i starannie.

Warsztaty Samochodowe S-ki flk.

## „PALATINE”

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO

firmy **PACKARD MOTOR CAR Co DETROIT MICH.** na wschodnią Europę  
 Warszawa, Nowy-Świat 36. Tel. 230-75 i 133-60.

## AUTO-KONCERN

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Galeria Luxemburga, Tel.: 221-44, 247-54.

**Generalne Przedstawicielstwo  
 — Fabryk Samochodów —**

## DUX, N. A. G. BRENNABOR

Garaze własne: **Puławska 29.**

Stale na składzie samochody osobowe, ciężarowe, przyczepki  
 oraz części zapasowe.

**ERFURTH & GILLIS****Gdańsk****PFEFFERSTADT I.**

Telefon 5437 i 5936.

**Gdańsk**

ROWERY — MASZYNY DO SZYCIA — CZĘŚCI ZAPASOWE en GROS

PNEUMATYKI i MASYWY

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK

FABRYKI SILNIKÓW SAMOCHODOWYCH

**COCKERELL MONACHIUM**SILNIKI DO ROWERÓW — SILNIKI MOTOCYKLOWE — 1 KM. 2 — TAKTOWE  
z DWUBIEGOWĄ SKRZYŃKĄ PRZEKŁADNIOWĄ, NATYCHMIAST DO DOSTAWY,  
OGŁONE, ZE SKŁADU W GDAŃSKU.**AUTO-AGENCJA**

wł. T. Fijałkowski

Warszawa, Foksal № 12, Tel. 91-55.

SPRZEDAŻ

**Samochodów osobowych****i ciężarowych**

Pierwszorzędnych Fabryk

**KUPNO ——— KOMIS**

Auto-Warsztaty

W sezonie 1923 r. \* W sezonie 1923 r.

POLEGA SIĘ

mające największe powodzenie w Polsce i w całym świecie

**„BERLIET”**

REPREZENTACJA NA POLSKĘ:

**T-wo „AUTO SKŁAD”**

WARSZAWA, Al. Jerozolimska 32, tel. 258-03 i 265-07. — POZNAŃ,

ulica 27 Grudnia 15, tel. 30-09. — LWÓW, Zyblikiewicza 3.

BĘDZIN (agencja) „Esper” Kołtąta 24.

Na żądanie wysyłamy cenniki poszczególnie na wozy: osobowe  
ciężarowe, sanitarne, autobusy i omnibusy.**Bacność Właściciele Samochodów!****SETKI TYSIĘCY** marek na benzynie oszczędza się**MAXIMUM SIŁY** motoru osiąga się przez zastosowanie

najnowszego systemu karburatora marki

**GRAETZIN****GRAETZIN**  
Karburator**jest** najprostrzej konstrukcji**odpowiedni** do każdego silnika spalinowego**strawi** każde paliwo: benzynę, benzol, ropę, naftę,  
spirytus i t. p.**reguluje** się w przeciągu kilku minut jaknajdo-  
kładniej, podczas biegu motoru, bez straty  
kropli benzyny.**pozwała** na kontrolę dopływu benzyny i zmianę  
poziomu paliwa bez zatrzymania dopływu.ŻAĐAĆ wszędzie tylko **KARBURATOR****GRAETZIN**

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO na CAŁĄ POLSKĘ

**L. KRUPKA**

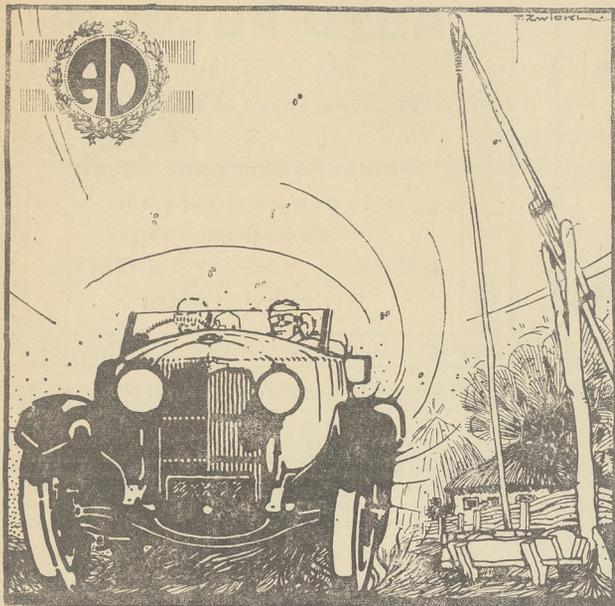
Warszawa, Plac Trzech Krzyży № 8 (sklep)

Telefon № 210-70.

**PNEU**  
**GOODRICH**« Nous fabriquons  
toujours la meilleure  
qualité »  
D<sup>r</sup> B.-F. Goodrich.  
(1870)**NADCHODZĄ DO POLSKI**

SŁYNNE W CAŁYM ŚWIECIE

**GOODRICH**≡ **OPONY CABŁE** ≡**!!! ŻAĐAĆ WSZĘDZIE !!!**



# AUSTRO-DAIMLER 17/60 HP

IDEALNY SAMOCHÓD  
NA NASZE DROGI

STOCK

NEUS PIRELLI

Towarzystwo Budowy Motorów S. A.

# AUSTRO DAIMLER

Warszawa, Wierzbowa № 6.

Telef. 9-86 i 275-22.

Kraków, Gertrudy 2, Tel. 34-34.

**NAJTAŃSZE!**

**NAJLEPSZE!**

**ZNACZNA REDUKCJA  
DOTYCHCZASOWYCH CEN!**

**GEORGE SPENCER, MOULTON & Co. LTD. & WOOD-MILNE LTD.**

London, Manchester.

== OPONY I KISZKI. GUMY PEŁNE. ==  
PATENTOWANE POMPY NOŻNE WOOD - MILNE.

JENERALNI PRZEDSTAWICIELE na RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ:

**Zachodnie Towarzystwo dla Handlu i Przemysłu S.A.**

**ŻAĐAĆ WSZĘDZIE!**

**ŻAĐAĆ WSZĘDZIE!**

Warszawa, ul. Senatorska Nr. 10.

Telefony: 290-91 i 258-12.

**NAJLEPSZE!**

**NAJTAŃSZE!**

