

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 1 złoty

Nr. 24

WARSZAWA, DNIA 15 GRUDNIA 1924 ROKU.

Rok III

AUTO

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu
Pod kierownictwem **STANISŁAWA SZYDELSKIEGO**

Redakcja: Ossolińskich № 6, telefon № 96-54
(Automobilklub Polski) Red. przyjmuje w środy od g. 5—7

Administracja: Al. Jerozolimska 32, tel. 258-03
Czynna od godz. 9 — 1 i 2 — 5

Konto czekowe w P. K. O. № 4764

Dyr. na Francję: P. JAKUES Paryż XV. 22, rue Lacretelle

AUTOMOBILIZM — LOTNICTWO — SPORTY

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA **ROLKOWE I ROLKOWE**
Normalne i koniczne

Warszawa, Kopernika 13. Tel. 12-14

Otwarte bez przerwy

SAMOCHODY

KUPNO ■ ■ SPRZEDAŻ ■ ■ WYNAJEM
WSZELKIE ARTYKUŁY SAMOCHODOWE, BENZYNA i t. p.

FRANCISZEK PANCER INŻ.

WARSZAWA, SZPITALNA № 3 TELEFON 243-41

Samochody

SPECIAL DODGE BROTHERS MOTOR CARS

W LUKSUSOWEM WYKONANIU

NA OPONACH BALONOWYCH

ZAPEWNIĄ DOSKONAŁĄ I ELASTYCZNĄ JAZDĘ NA ZŁYCH DROGACH

Do obejrzenia i nabycia VARSOVIE-AUTOMOBILE

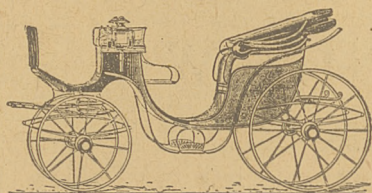
Warszawa, Kopernika 4/6. Tel.: 12-78, 99-85.

BIURO TECHNICZNE
WULKANIZATOR Sp. z ogr. odp. Sp. z ogr. odp.
 WARSZAWA, UL. KRUCZA № 11. TELEFON № 131-66

Wulkanizacja OPON I KISZEK SAMOCHODOWYCH BENZYNA, OLEJE, SMARY, OPONY I KISZKI SAMOCHODOWE
 PO CENACH KONKURENCYJNYCH

JARMARK
POWOZOWO-BRYCZKOWY
 WARSZAWA, LESZNO 38

**!! OKAZYJNA
 SPRZEDAŻ,
 KUPNO !!**



!! Obejrzenie nie obowiązuje do kupna !!

!! LANDA, karety, fajetony, amerykany **!!**
 używane

!! FAJETONY nowe na gumach **!!**
 od 3.000 złotych

!! BRYCZKI nowe w wielkim wyborze **!!**
 od 720 złotych

!! DOROŻKI nowe w surowym stanie **!!**

!! ZAMIANA starych powo- **!!**
 zów na nowe

PRZYJMUJEMY reparację i zamówienia;
 reparację karoserji i odnawianie
 samochodów po cenach konkurencyjnych.

ZJEDNOCZONE ZAKŁADY POWOZOWE

B-CIA OSTROWSCY I S-KA I JÓZEF GOLIŃSKI

Warszawa, Łucka 11. Telefon 164-06.

„MAGNET”

Z. POPŁAWSKI i M. LEWANDOWSKI

Warszawa, Nowogrodzka 31. Telefon 19-31

SPECJALNOŚĆ:

OŚWIETLANIE i ZAPALANIE AUTOMOBILI

NAPRAWA i PRZERÓBKA: Magneto, Dynamo,
 Starterów i t. d.

Akumulatorów ładowanie i naprawa.
 Części zapasowe różnych systemów.

SZYBKO — TANIO — DOKŁADNIE



WARSZAWA

TAMŻE

IX ODDZIAŁ T-wa „OLEUM”

ORAZ DO SPRZEDANIA SAMOCHODY:

**„BUICK,” — nowy
 „UNIC” i „OPEL”**

„ALL-IN-ONE”

Universal - Schlüssel für Automobile und Motorräder.

PATENTIER IN ALLEN LÄNDERN

Wo nicht erhältlich direkt vom

GENERALVERTRIEB

ALFRED BAUCH

Automobil - Zubehör engros

DANZIG

Langgarten 23

Telef. 22-42

Rührige Vertreter an allen Plätzen gesucht

NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORJI SAMOCHODOWYCH
Tow. AUTO-SKŁAD

WARSZAWA
 AL. JEROZOLIMSKA № 32

POZNAŃ
 UL. 27 GRUDNIA № 15

LWÓW
 UL. ZYBLIKIEWICZA № 5

OSTATNIE NOWOŚCI TECHNICZNE.

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE

Roc.
Str.
fot.

A U T O

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu

Pod kierownictwem

STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian
i poprawek w nadesłanych artykułachWszelkie prawa przedruku, przeróbek
i reprodukcji zastrzeżone

Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

*Z okazji nadchodzących świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku, składamy
wszystkim naszym Czytelnikom serdeczne życzenia.*

Redakcja „AUTA“.

Dział Urzędowy

Wykaz kierowców, posiadających prawo prowadzenia
pojazdów mechanicznych.

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE.

91. Mijakowski Wacław, 92. Kubicki Leon, 93. Ks. Szczepanik Wincenty, 94. Obacz Marcei, 95. Jeznach Stan., 96. inż. Kawecki Jan, 97. Gembkowski Ignacy, 98. Szponarowicz Michał, 99. Baran Stanisław, 100. Marszałec Jan, 101. Mazurkie-

wicz Wacław, 102. Kanczugowski Franciszek, 103. Borkowski Wiktor, 104. Dys Paweł, 105. Skalski Mieczysław, 106. Kleczyński Szczesny, 107. Sawicki Stanisł., 108. Łukasik Feliks, 109. Jasiuk Lucjan, 110. Kurowski Stefan, 111. Leszczyński Bolesław.

WOJEWÓDZTWO POLESKIE.

27/6146. Biran Włodzimierz, I—2a; 28/6489. Krupski Kazimierz, I—5a.

○○○○

Inż. ADAM GLÜCK

Kilka uwag o konstrukcjach
nowoczesnych samochodów ciężarowych

(Dokończenie)

W Ameryce od dłuższego czasu wiele fabryk stosuje do swych wozów ciężarowych pneumatyki, w Europie użycie pneumatyków do wozów ciężkich np. 3—5 tonowych należy jeszcze do rzadkości.

Wystarczy uważnie przypatrzeć się dwum zamieszczonym tu wykresom, będących wynikiem badań porównawczych prof. Dr. Inż. Beckera, aby wyobrazić sobie różnicę jakości jazdy i jej wpływ na wytrzymałość wozu przy użyciu pełnych gum albo pneumatyków. Drgania pionowe tylnych (napędzających) kół i pełno obciążonej ramy podwozia zostały wykreślone specjalnym indykatores podczas próbnych jazd, przy rozmaitych chyżościach i mijaniu umieszczonej specjalnie na drodze przeszkody o wysokości 15 mm. Rysunek przedstawia wykres przy chyżości 50 km/godz. Różnice

drgań w obu wypadkach są bardzo znaczne. Z szeregu wykresów wypośrodkowano największe wstrząsy kół i ramy przy rozmaitych szybkościach. Przy pełnych gumach podskoki kół są na tej samej drodze 2 — 2½ raza, a ramy 1½ do 3 razy większe niż przy zastosowaniu pneumatyków.

Jak wykazały doświadczenia, przy zastosowaniu pneumatyków zmniejsza się wysokość drgań i ich ilość, ograniczając się poczęści do pierwszego wstrząsu, podczas gdy w tych samych okolicznościach koło z pełną gumą robi do 5-ciu silnych poddrgnięć. Prof. Becker skonstatował, że siła żywa drgającej masy, będąca wprost proporcjonalna do kwadratu chyżości drgań, jest przy użyciu pełnych gum 17 razy większą niż przy zastosowaniu pneumatyków. Bardzo wydatne zreduko-

F & H

ŁOŻYSKA KULKOWE i ROLKOWE oraz KULKI STALOWE

TEL. 29-60. BRACIA LILPOP TEL. 29-60.
WARSZAWA MAZOWIECKA 7

wanie wysokości poddrgnięć, ich ilości i siły żywej drgającej masy wpływają bardzo wydatnie na jakość jazdy, wytrzymałość wozu, i silnie przemawiają za użyciem pneumatyków w wozach ciężarowych.

W ostatnich czasach, dążąc do dalszego udoskonalania wozów, a także mając na względzie jaknajmniej-
sze zużywanie dróg, zaczęto budować wozy ciężarowe lub omnibusy 3-osiowe na 6-ciu kołach.

Zastanówmy się na chwilę, jakie dogodności ma ta budowa. Rysunek przedstawia schematycznie obok siebie normalną 2-osiową i specjalną 3-osiową ciężarówkę Büssinga. Pod każdą osią jest graficznie wyznaczone ciśnienie na powierzchnię drogi, przyczem na lewo zaznaczona skala podaje specyficzne obciążenie w kilogramach na 1 cm² drogi. Zakreskowana powierzchnia pod każdą osią jest obrazem ciśnienia na drogę, które jest największe w punktach zetknięcia kół z jezdnią i maleje w kierunkach bocznych. Ciśnienie przedniej osi jest w obu wypadkach jednakowe i równe prawie 3 kg/cm²; natomiast ciśnienie tylnej osi w zwykłym wozie wynosi 6.25 kg/cm², zaś w 3-osiowym zaledwie 3.1 kg/cm² pod każdą z tylnych osi. Wskutek zmniejszenia ciśnienia osiowego jezdni jest mniej narażona na zużycie, wstrząsy sąsiadujących z drogą budynków są mniejsze i t. d. Do zalet takiej budowy należy bezwarunkowo zaliczyć równomierne obciążenie tylnych i przedniej osi. Wkońcu zaznaczyć trzeba, że 3-osiowe wozy znacznie lepiej jeżdżą od 2-osiowych po piaskach, błotach i złych drogach. Zastosowanie 3-ch osi znacznie lepiej odpowiada celowi aniżeli używanie podwójnych kół na tylnej osi, które wskutek wypukłości lub wklęsłości drogi nigdy właściwie nie spełniają swego zadania.

W jednym z poprzednich numerów „Auta“ opisał p. redaktor Szydelski 3-osiowy wóz marki „Renault“. Nieco odmienną konstrukcję ma wspomniany tu wóz trzyosiowy Büssinga. Charakterystyczne cechy tej konstrukcji są widoczne z rysunków i dlatego specjalnie ich nie wyłuszczam. Wymienię tylko, że wóz ten posiada silnik 6-cio cylindrowy o mocy 80 KM w typach górskich, a 4-ro cylindrowy 55-konny w typach normalnych.

Chęć jaknajwiększego wyzyskania ruchu ciężarówek i osiągnięcia ekonomii przez zwiększenie ładowni wywołuje konieczność stosowania przyczep. Do najbardziej rozpowszechnionych należą obecnie przyczepki 2-osiowe z przednią ruchomą osią, które jednak ze względu na rozmaite wady nakazują konstruktorom gorliwiej zająć się tą kwestją. W ostatnich czasach coraz częściej spotyka się z kombinacjami, w których sama ciężarówka zajmuje rolę wozu pociągowego, zaś ładunek znajduje się na przyczepce. Takie przyczepki są dość długie i posiadają w bliskości końca jedną oś, zaś przód ich wspiera się na wozie pociągowym. Punkt oparcia przyczepki znajduje się ponad lub obok tylnej osi wozu pociągowego, a połączenie oczywiście jest obrotliwe.

Przez posiadanie dwóch lub kilku przyczep do jednego wozu pociągowego unika się straty czasu przy za- i wyładowywaniu, co oczywiście przyczynia się do zwiększenia wydajności ruchu. W celu podtrzymania przodu po rozłączeniu z wozem pociągowym w przyczepkach jednoosiowych stosują rozmaite podparcia. Ciekawą jest konstrukcja przyczepki systemu Mannesmann — Mulag, wyobrażona na załączonym rysunku. Kombinacja dla ładunku 10-tonowego składa się z podwozia 5-tonowego i przyczepki na 10 ton, 6 m. długiej i 2 m. szerokiej. Na wozie pociągowym umocowana jest nieco przed tylną osią półkulista osada, na której wspiera się kulisto zakończony bolec przyczepki. Od osady kulowej na wozie pociągowym idzie ku tyłowi rynna stalowa, pochylona i rozszerzona na końcu.

Przyczepka ma z tyłu mocną oś, osadzoną na kołowrocie i dającą się ręcznym kółkiem przestawiać, co jednak jest tylko konieczne przy jeździe na ostrych skrętach. Hamulec przyczepki nastawia się też ręcznym kółkiem. Na przodzie ma przyczepka podparcie z dwoma kołami. Podczas jazdy koła te zostają podniesione jak to widać na rysunku. Po spuszczeniu t. j. podczas ładowania, przednie koła przyczepki zajmują pozycję zakropkowaną na rysunku, przyczem przyczepka wspiera się na nich. Kiedy przyczepka ma być z wozem pociągowym połączona, podjeżdża on tyłem w ten sposób, że kulisty bolec przyczepki wchodzi w szeroki koniec rynny. Aby łatwiej utrafić, jest właśnie rynna wygięta i rozszerzona ku tyłowi. Gdy to nastąpiło, wóz pociągowy cofa się dalej (koła tylne przyczepki muszą być zahamowane), aż kulisty bolec wejdzie w osadę na wozie pociągowym. Tem samym przednie koła przyczepki zostają nieco podniesione, a dalsze oddalenie ich od ziemi uskutecznia się ręcznym kółkiem. Kulisty bolec po wejściu do osady zostaje specjalnie zabezpieczony przed ewentualnym wypadnięciem.

Półciężarówki mają po części wskutek małego rozstawu osi niewielkie platformy i dlatego w wielu wypadkach staje się koniecznym zastosowanie przyczepki. Dla dostosowania się do szybkiego ruchu używa się w półciężarówkach przeważnie przyczepki jednoosiowych. Zwykle w tego rodzaju kombinacjach rozłożenie obciążenia następuje w stosunku 3:2, czyli, że mniejszy ciężar spoczywa na przyczepce, większy zaś na wozie. Naturalnie, że takimi wehikulami nie można transportować długich materiałów. Bardzo ciekawą jest konstrukcja przedstawionej tu na rysunku przyczepki dla półciężarówek. Tutaj obrat konstruktor zupełnie odmienne drogi od normalnie stosowanych i, sądząc z dotychczasowych prób, osiągnął bardzo dodatnie wyniki. Obciążenie i jego rozłożenie jest tu odmienne od dotychczas praktykowanych: wóz pociągowy razem z taką przyczepką nosi ładunek o 50% większy niż z przyczepką dwukołową. Przyczepka dźwiga większość ciężaru i nadaje się wskutek swej 6¹/₂ metrowej długości do transportu długich przedmiotów. Charakterystyczną cechą tej konstrukcji jest rozłożenie samego obciążenia przyczepki przez specjalne umieszczenie osi i zastosowanie odpowiednich resorów. Oś przyczepki jest dalece wysunięta ku przodowi tak, iż przy równomiernym obciążeniu platformy tylko 40% obciąża jej przednią część, t. j. znajdującą się przed osią, i przenosi się na wóz pociągowy, a 60% — oś przyczepki. W ten sposób oś przyczepki jest ładunkiem o 50% więcej obciążona od osi wozu pociągowego. Wskutek skośnego zawieszenia resorów przyczepki ma być resorowanie bardzo dobre. Przyczepka ta posiada też urządzenie dla swobodnego podparcia po usunięciu wozu pociągowego. Jakkolwiek chciałbym zająć się jeszcze wieloma bardzo ciekawymi nadwoziami służącymi specjalnym celom, jak np. pożarniczym, transportu materiałów sypkich, cieczy i t. d., ramy niniejszego i tak już dość obszernego artykułu na to mi nie pozwalają. Chcę jeszcze krótko wspomnieć o nowszych hamulcach, działających pneumatycznie, a mających duże znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu, szczególnie przy jeździe z jedną lub wieloma przyczepkami.

Wskutek stosowania coraz to większych szybkości przy znacznej własnej masie wozu i dużym obciążeniu wymaga hamowanie ciężarówek tak wielkiej siły, że niezawsze muskuły ludzkie tu wystarczają. Na rysunkach przedstawiona jest schematycznie instalacja urządzenia hamulców pneumatycznych systemu Knorra. Na skrzynce biegów umieszczony jest kompresor K., który otrzymuje napęd z przystawki. Wessane przezeń powietrze zostaje uwolnione z kurzu i wilgoci w aparacie S. Dla lepszego ochłodzenia służy zwój rur Z,

umieszczony zewnątrz ramy podwozia i otoczony zawieszonym świeżym prądem powietrznym. Z kompresora przedostaje się powietrze zaworem regulującym D do dwóch zbiorników B_1 i B_2 , zaopatrzonych w kurki L dla ewentualnego usunięcia zebranych z biegiem czasu nieczystości z wody. Zawór D ma zadanie utrzymania w zbiornikach stałego potrzebnego ciśnienia do zahamowania próżnego lub obciążonego wozu i w tym celu posiada w komorach D_H i D_N dwie odmienne sprężyny. Gdy kurki U i F są tak nastawione, że obydwie komory sprężynowe opróżnione są z powietrza, pompuje kompresor tak długo do zbiorników, aż w nich powstaje ciśnienie, wystarczające do hamowania próżnego wozu. Wówczas załącza regulator automatycznie kompresor na wolny bieg, podczas gdy rurociągi ze sprężonym powietrzem przez wbudowany zawór zwrotny są zamknięte, względem kompresora. Gdy ciśnienie w zbiornikach opadnie, nawet nieznacznie, zostaje kompresor automatycznie włączony i uzupełnia je. Skoro wóz jedzie załadowany, ciśnienie w zbiornikach musi być zwiększone. W tym celu przestawia się kurek, przez co regulator pozwala na wzmożenie ciśnienia w zbiornikach. Skoro ciśnienie osiągnie dostateczną wysokość, zostaje kompresor znów automatycznie przestawiony na wolny bieg. Do regulatora ciśnienia dołączony jest

zawór bezpieczeństwa S_1 , którego zadaniem jest w razie niedziałania regulatora niedopuszczyć do zbyt wysokiego ciśnienia w zbiornikach. Kompresor można również używać do napompowywania pneumatyków i w tym celu załącza się odpowiedni szlauch do zaworu G. Specjalny zawór zaopatrzony w gwizdek daje znać, gdy pneumatyk jest dostatecznie napompowany. Dwa manometry pozwalają stale kontrolować funkcjonowanie całego urządzenia. Konstrukcja samych hamulców jest z rysunków łatwo zrozumiała. Hamulce przyczepki są nieco odmiennie skonstruowane: mają dwie komory i działają dopiero po opróżnieniu z powietrza dolnej komory. W ten sposób nawet przy nieprzewidzianym odłączeniu się przyczepki podczas jazdy zostaje powietrze dolnej komory wypuszczone i hamulce zaczynają natychmiast funkcjonować. Działanie hamulców pneumatycznych jest nadzwyczaj zrównoważone, stopniowe i przy przednich kołach nie wymaga skomplikowanych urządzeń, wobec czego przypuszczać należy, że w przyszłości wszystkie wozy ciężarowe będą nimi zaopatrzone.

U W A G A: Klisze do tego artykułu znajdują się jeszcze w zapieczętowanej drukarni, więc z konieczności podamy je dopiero w jednym z N-rów w roku 1925.

Automobilizm amerykański

(Dokończenie)

HANDEL SAMOCHODOWY.

Jakkolwiek produkcja samochodów w Stanach Zjednoczonych rozwija się z roku na rok w zawrotnym wprost tempie i często przemysł nie może nadążyć za potrzebami, sprzedaż samochodów nie jest rzeczą łatwą. Zwłaszcza dotyczy to samochodów tanich, najbardziej masowo produkowanych.

Każda fabryka ma swój wydział sprzedaży, którego zadaniem jest zbywać produkcję i informować, jakie jest na nie zapotrzebowanie. Wszystkie firmy samochodowe, z wyjątkiem Ford'a, są prócz tego członkami National Automobile Chamber of Commerce, która, traktując transportację i przemysł samochodowy jako całość, udziela bardzo cennych wskazówek odnośnie popytu na samochody. Fabryki samochodowe oddają sprzedaż swych wyrobów kupcom. Kupiec reprezentuje zazwyczaj jedną firmę i obowiązuje go utrzymywać agencję wedle norm, jakie fabryka nakłada; zazwyczaj są to: porządnie reprezentujący się lokal i dobrze zorganizowany warsztat naprawczy, tak zwana tu „Service Station”. W Ameryce, kraju wielkich przed-

siębiorstw, i kupcy samochodowi to zazwyczaj nie osoby pojedyncze, ale duże koncerny, które przejmują reprezentację pewnych fabryk na cały szereg miast lub ich dzielnic. Prócz tego agenci danej marki w większym mieście zrzeszają się dla zaoszczędzenia kosztów reklamy, korzystając niezależnie od tego z kampanji reklamowych, jakie rozwija fabryka we własnym zakresie. Samochody droższe o wypróbowanej reputacji otrzymują zazwyczaj zamówienia naprzód i „sprzedają się” same, kupiec nie potrzebuje wyszukiwać klientów. Inaczej jest z samochodami tanimi. Każdy je zna, wie jakie mają zalety i wady, reklama więc nie wiele pomaga. Tu działa armia sprzedawców, którzy pracują wyłącznie na prowizję i którzy własnym sprytem muszą werbować klientów. Gdy się zbliża południe, pod fabrykami wyczekuje już cały rząd samochodów z okrytymi maskami silników, a sprzedawcy ze stołem „literatury” pod pachą oczekują wyjścia robotników. Zapisują sobie adresy zainteresowanych i potem w domu ich nagabują.

Kupno samochodu jest obecnie ułatwione w jak-najszerszej mierze. Przeważnie wszystkie firmy, zwa-

Pierwsze w Polsce, czynne od 1919 r., zatwierdzone przez Ministr. W. R. i O. P. Depart. Szkół Zawod.

Kursy Kierowców SAMOCHODOWYCH

Stefana Wacława Kopczyńskiego

NOWY-ŚWIAT 62. TEL. 219-24

Kursy zawodowe i dżentelmeńskie.
Zajęcia: ranne, po poł. i wiecz. Zapisy 3—5 po południu.

UWAGA. Wyszkoliliśmy około 100 kierowców,
posiadających prawa jazdy.

Najtaniej ubezpiecza samochody!

Najszybciej wypłaca odszkodowania!

Reprezentacja Warszawska

TOW. UBEZP. „PATRIA” SP. AKC.

Złota 52. Tel. 35-23.

szcza firmy samochodów tanich, sprzedają samochody na raty. Klient wpłaca $\frac{1}{3}$ ceny, a resztę spłaca w przeciągu roku, przyczem doliczają mu 8 do 15% odsetek. Dalej, kupują od niego stary samochód, na którym niejednokrotnie nic nie mogą zarobić, gdyż w przeciwnym razie klient nie mógłby pozwolić sobie na kupno nowego samochodu. Niezależnie od tak zwanego działu używanych samochodów, jaki utrzymuje agencja, a które pochodzą właśnie z owej częściowej wpłaty na nowy samochód, istnieją firmy trudniące się kupnem i sprzedażą wyłącznie używanych samochodów. Obecnie bardzo wiele ludzi zaopatruje się w samochody z tego źródła, w Ameryce bowiem przedmiot, który był tylko nieco używany, już traci dużo na cenie, chociaż niejednokrotnie przedstawia jeszcze wartość przedmiotu nowego. Firmy te posiadają olbrzymie sklepy, gdzie umieszczają przeznaczone na sprzedaż samochody, po uprzednim przeprowadzeniu potrzebnych naprawek i doskonałem ich oczyszczeniu. Każdy samochód jest opatrzone nazwą, określającą krótko, jakie korzyści reprezentuje, ceną i warunkami spłaty. U wejścia do sklepu umieszczony jest szyld z napisem:

The prices are low
The down payment small
And the terms are long
Why walk?

I zaprawdę, w Ameryce można nabyć samochód tak tanio i tak tanio go eksploatować, że ta i podobna reklama zastanawia i przekonywa wielu wahających się jeszcze i sprawia, że w Ameryce istotnie niedługo... przestanie się chodzić.

CZEŚĆ STATYSTYCZNA.

Ilość samochodów, zarejestrowanych w poszczególnych krajach w końcu 1923 roku.

Stany Zjednoczone	15,222,658	Francuskie Indo-Chiny	4,272
Wielka Brytania	655,318	Peru	4,000
Kanada	642,571	Wenezuela	4,000
Francja	460,000	Panama	3,846
Niemcy	152,068	Finlandja	3,576
Australja	130,540	Tunis	2,831
Argentyna	100,000	Jamajka	2,818
Włochy	82,357	Siam	2,768
Belgia	61,300	Angielska Wschodnia	
Hiszpanja	60,194	Afryka	2,600
Indje	68,629	Jugosławia	2,500
Nowa Zelandja	44,864	Kolumbia	2,376
Angielska Południowa Afryka	40,200	Republika Dominikańska	2,100
Szwecja	36,625	Syrja	1,920
Wschodnie Indje Holenderskie	32,837	Maorycjusz	1,872
Brazylja	32,000	Wyspy Kanaryjskie	1,859
Kuba	30,000	Turcja	1,840
Meksyk	30,000	Persja	1,589
Danja	25,400	Gold Coast	1,575
Szwajcaria	23,039	Brytyjska Gujana	1,300
Rosja	20,000	Gdańsk	1,170
Holandja	18,489	Nigerja	1,119
Hawai	18,428	Trinidad	1,033
Norwegja	17,681	Chosen	1,028
Filipiny	15,400	Palestyna	1,000
Półwysep Malajski	15,320	Martynika	988
Polska	14,600	Hongkong	873
Japonja	14,000	Bułgarja	850
Urugwaj	14,000	Alaska	831
Austrja	12,037	Estonja	750
Portugalia	11,070	Nowo-Fundlandja	700
Chili	11,062	Barbados	650
Czechosłowacja	10,600	Guadeloupe	590
Rumunja	9,710	Salvador	550
Chiny	9,660	Paraguay	500
Algier	8,715	Angola	500
Portorico	8,117	Bahamas	494
Egipt	6,122	Senegal	490
Maroko	5,377	Equador	470
Węgry	5,160	Bolivia	452
Irak	5,050	Haiti	446
Cejlon	4,700	Azory	445
Grecja	4,600	Guatemala	429
		Łotwa	398

Malta	387	Islandja	175
Georgia	380	Samoa	171
Arabja	369	Wyspy Reunion	165
Costa Rica	336	Sierra Leone	160
Zachodnie Indje Holenderskie	321	Holenderska Gujana	145
Portugalska Wschodnia Afryka	305	Litwa	142
Kongo Belgijskie	260	Formosa	130
Madagaskar	255	Gibraltar	110
Honduras	240	Angielski Honduras	110
Nicaragas	230	Ivory Coast	110
Madeira	184	Francuska Gujana	100
			18,241,477

Przeciętna ilość osób, przypadających na jeden samochód w poszczególnych stanach Unji w dn. 31 grudnia 1923 r.

Kalifornja	3,51	Utah	7,28
District of Columbia	4,24	Rhode Island	7,37
Iowa	4,30	New Hampshire	7,63
Nebraska	4,68	Idaho	7,63
Kansas	4,80	Delaware	7,73
Nevada	4,93	New Jersey	7,93
Oregon	4,98	Arizona	7,94
So. Dakota	5,01	Connecticut	8,37
Indiana	5,18	Montana	8,39
Colorado	5,27	Massachusetts	8,52
Wyoming	5,37	Pensylvania	8,60
Washington	5,53	New York	8,97
Michigan	5,50	Nest Virginia	9,68
Minnesota	5,62	North Carolina	10,92
Ohio	5,77	Virginia	11,00
Wisconsin	6,02	New Mexico	11,78
No. Dakota	6,18	Kentucky	12,44
Florida	6,61	Louisiana	13,41
Vermont	6,68	So. Carolina	13,65
Illinois	7,05	Tennessee	13,84
Oklahoma	7,10	Arkansas	16,30
Maine	7,17	Mississippi	17,15
Maryland	7,22	Georgia	17,34
Texas	7,23	Alabama	20,87
Missouri	7,23	Przeciętnie	7,32

Różnica cen nafty, gazoliny i smarów w ostatnim dziesięcioleciu w porównaniu do roku 1915.

Rok	Nafta	Gazolina	Smary
1913	100%	100%	100%
1914	82	83	101
1915	66	75	97
1916	117	121	119
1917	155	132	126
1918	195	139	200
1919	197	142	209
1920	302	170	318
1921	163	143	179
1922	156	140	132
1923	80	74	70

Ilość gazoliny i smarów jakie zużywał przeciętnie jeden samochód w Stanach Zjednoczonych w okresie 1920—1923 r.

Rok	Przec. ilość gazoliny	Przec. ilość smaru
1920	473 gal.	116 gal.
1921	451 "	87 "
1922	449 "	81 "
1923	386 "	71 "

Produkcja gazoliny i smarów w Stanach Zjednoczonych w latach 1918—1923 (w milionach galonów).

Rok	Ilość wyprod. gazoliny	Ilość wyprod. smarów
1918	3,570	841
1919	3,958	847
1920	4,883	1047
1921	5,154	879
1922	6,150	980
1923	6,200	1000

Rozwój budowy dróg i nakład na ich budowę ze strony gmin wiejskich w latach 1904—1925.

Ogólna ilość dróg	Ogólna ilość dróg asfaltowanych	Udział gmin wiejskich w pokryciu wydatków na budowę dróg
1904 . 2,151,379 mil	1904 . 153,500 mil	1904 . 59,527,170 dol.
1909 . 2,199,645 "	1909 . 190,000 "	1914 . 240,265,784 "
1914 . 2,446,761 "	1914 . 257,300 "	1921 . 911,589,895 "
1921 . 2,941,294 "	1921 . 387,700 "	1922 . 898,352,307 "
1923 . 3,000,000 "	1923 . 415,000 "	1923 . 943,139,148 "

(dane za rok ostatni w przybliżeniu).

Dochody z transportów motorowych i przemysłu samochodowego w roku 1922.

Podatek federalny od produkcji.

od samochodów osobowych	dol.	69,856,599.44
„ „ ciężarowych	„	9,583,211.67
„ akcesorii samochodowych	„	35,353,589.09

Podatki stanowe.

Oplaty za rejestrację samochodów	dol.	153,047,823.74
Podatek od wartości samochodów	„	52,500,600.00
„ „ ilości zużytych materiałów pędnych „	„	11,925,442.61
„ „ ilości licencji na prowadzenie samochodów	„	3,636,543.00
	dol.	220,107,809.35

Ogółem dol. 354,901,209.55

W roku 1923 sam podatek federalny od produkcji wyniósł ponad 155 milionów dolarów.

Kapitał ulokowany w przemyśle samochodowym w latach 1920—1923.

w 1920 r.	dol.	1,204,379,642.00
w 1921 r.	„	1,423,500,000.00
w 1922 r.	„	1,456,649,954.00
w 1923 r.	ponad „	2,000,000,000.00

Zamknięcie rachunków General Motors Corporation i zakładów Ford'a w dniu 31-go grudnia 1923 r.

Stan czynny.

	Ford Motor Co	Gen. Mot. Corp.
Gotowizna	dol. 230,811,918	dol. 56,055,248
Inwentarz	„ 107,609,419	„ 114,725,627
Nieruchomości	„ 221,241,324	„ 264,394,133
Surowce	„ 19,464,390	„ 112,641,418
	dol. 579,127,051	dol. 547,816,426

Stan bierny.

	Ford Motor Co	Gen. Mot. Corp.
Rach. do opłac.	dol. 52,472,217	dol. 30,687,758
Raz. na deprec.	„ 62,015,847	„ 57,224,155
Raz. na podatki	„ 33,245,329	„ 28,106,448
Nadwyżka	„ 414,129,159	„ 116,198,598
Kapitał Zakł.	„ 17,264,500	„ 315,629,970
	dol. 579,127,051	dol. 547,816,426

Ilość surowców i materiałów zużytych w 1923 roku przez przemysł samochodowy.

		proc. do ogólnej ilości zużytej przez przemysł
Żelazo i stal	2,374,723 ton	5,9
Aluminium	72,706,900 lbs.	25,0
Miedź	105,000,000	10,7
Szkło tafłowe	26,908,800 stóp ²	36,0
Imitacje szkła	9,475,640	70,0
Ołów	20,000,000 lbs	1,9
Blacha	7,880,000	6,0
Nikiel	7,891,000	10,0
Skóra	45,260,000 stóp ²	54,0
Imitacja skóry	120,818,000	—
Drzewo	468,074,640 stóp	—
Materiał na obicie	22,544,955 yd. ²	—
Włosie	54,832,753 lbs.	—
Farba i lakier	7,597,253 gal.	—
Węgiel	2,965,000 ton	—

Ilość i wartość produkcji samochodów osobowych i ciężarowych w Stanach Zjednoczonych w ostatnim dziesięcioleciu.

R o k	Samochody osobowe		Samochody ciężarowe	
	Ilość	Wartość w dolarach	Ilość	Wartość w dolarach
1914	543,679	413,859,379	23,375	45,098,464
1915	818,618	565,978,950	74,000	125,800,000
1916	1,493,617	797,469,353	90,000	157,500,000
1917	1,740,792	1,053,505,781	128,157	220,982,668
1918	926,388	801,937,925	227,250	434,188,992
1919	1,657,652	1,461,785,925	316,364	423,326,621
1920	1,883,158	1,809,170,963	322,039	423,756,715
1921	1,514,000	1,093,918,000	147,550	166,082,000
1922	2,406,396	1,507,003,041	252,668	222,635,324
1923	3,636,599	2,245,385,000	376,257	267,500,000

Przy rozpatrywaniu powyższej statystyki trzeba uwzględnić mniej więcej 30% — ową zniżkę ceny samochodów, która nastąpiła w roku 1922-im.

Kierunki konstrukcyjne w budowie amerykańskich samochodów w ostatnich latach (procentowo).

	1922	1923	1924
<i>Sprzęgła.</i>			
Sprzęgła wielodyskowe	38,5	48,9	42,4
„ „ jednodyskowe	35,8	47,1	55,1
„ „ stożkowe	5,7	4,0	2,5
<i>Tłoki.</i>			
Aluminiowe	17,5	20,9	24,0
Pół-stal (Semi-Steel)	0,0	2,7	2,7
Żeliwo	82,5	76,4	73,3
<i>Mechanizm sterowy.</i>			
	1923	1924	
Ślimak i koło ślimakowe	54,6	56,8	
Ślimak i sektor	12,5	10,2	
Tryb talerzowy i sektor	0,7	0,9	
Śruba z naśrubkiem	30,9	22,8	
System planetarny	1,3	1,7	
„Cam type gear“	0,0	7,6	
<i>Napęd wału rozrz. pompy, generatora i t. d.</i>			
Łańcuchy bezzz.	35,1	43,5	
Tryby	64,9	56,5	

Systemy oliwienia.

	1923	1924
Oliwienie rozbryzgiwaniem	5,3	5,1
„ „ pod ciśnieniem wszystkich łożysk	8,3	16,1
„ „ wego i stóp łączników korbowych	51,0	50,0
Oliwienie pod ciśnieniem tylko łożysk wału korbowego	35,4	28,8

Hamulce.

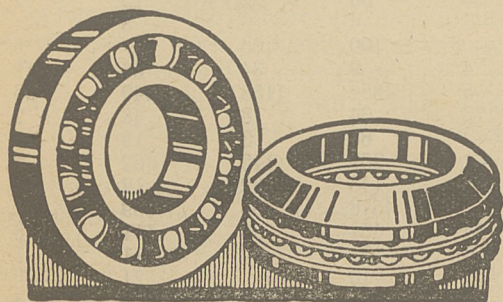
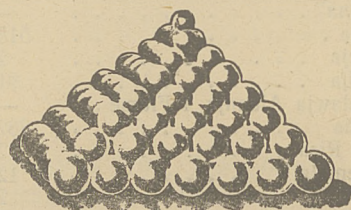
	1922	1923	1924
Na cztery koła jako standard	1,0	1,3	12,2
Jeden z hamulców działa na wał kardanowy	10,7	21,3	28,5
Oba hamulce na tylnych kołach	88,4	77,5	60,2

ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE

normalne i skośne, 1 i 2-rzędowe, stałe i wahliwe

KULKI STALOWE luzem i w oprawkach

KOŁA SAMOCHODOWE „RAF”



KAROL KUSKE

WARSZAWA,

Nowogrodzka № 12, telefon 63-61

Depesze „KARKUS”.

Istnieje od 1909 r.

**Procentowe rozmieszczenie agencji samochodowych
w miastach o rozmaitej wielkości w dniu 31 grudnia
1923 roku.**

W miastach poniżej 5000 mieszkańców	55%
„ od 5,000 do 10,000 mieszkańców	11 „
„ „ 10,000 „ 25,000 „	12 „
„ „ 25,000 „ 50,000 „	6 „
„ „ 50,000 „ 100,000 „	5 „
„ ponad 100,000 „	11 „

**Przeciętna ilość samochodów, przypadająca na jedną
„Service Station“ w ostatnich 6-ciu latach.**

1919	142	1920	163	1921	166
1922	177	1923	190	1924	217

**Porównanie eksportu amerykańskiego przemysłu samo-
chodowego za ostatnie dwa lata.**

Porównanie eksportu co do wartości.

	1922	1923
Samoch. osobowe:		
ze Stanów Zjedn.	51,639,635	90,696,272
z Kanady	21,059,574	29,324,031
Samoch. ciężarowe:		
ze Stanów Zjedn.	8,279,733	15,313,853
z Kanady	1,094,519	4,503,659
Części:		
ze Stanów Zjedn.	38,298,031	60,019,678
z Kanady	1,926,098	3,530,339

Gumy:		
ze Stanów Zjedn.	19,898,412	19,409,529
z Kanady	4,459,262	6,330,419
Motocykle	4,028,742	5,298,597
Silniki samochodowe	5,132,754	5,917,547
Części silników	2,700,861	3,402,991
Samoloty i części	494,920	432,658
Traktory	8,959,019	12,852,970
Baterje	1,475,524	2,167,487
Świece, magneta	1,092,502	1,485,884
	166,957,286	260,685,914

Porównanie eksportu co do ilości.

	1922	1923
Samoch. osobowe:		
ze Stanów Zjedn.	66,791	127,035
z Kanady	35,382	57,481
Samoch. ciężarowe:		
ze Stanów Zjedn.	11,443	24,861
z Kanady	2,564	12,459
Zagraniczne oddz. fabryk Ford'a	68,858	107,183
Ogółem osobow. i cięż.	185,038	328,999
Motocykle	15,976	22,112
Traktory rolnicze	10,214	20,543
Baterje	111,004	149,448
Silniki samochodowe	44,986	43,242
Części (lbs)	160,524,142	271,287,888
Gumy:		
Opony	1,325,753	1,369,741
Masywy	55,665	96,849
Kiszki	936,745	1,016,384

Eksport amerykańskich samochodów osobowych do poszczególnych krajów w latach 1919—1923.

	1919	1920	1921	1 9 2 2			1 9 2 3			
				Do 800 dol.	800— 2000 dol.	Ponad 2000 dol.	Do 500 dol.	500— 800 dol.	800— 2000 dol.	Ponad 2000 dol.
Austria	12	13	21	8	—	—	37	29	13	2
Wyspy Azory i Madery	25	12	4	8	1	35	19	2	5	—
Belgia	1628	2540	533	4462	288	1	3725	469	594	145
Bułgaria	1	17	12	—	—	—	—	—	—	—
Czecho-Słowacja	—	—	2	40	—	7	9	1	4	—
Dania	2519	1099	109	269	249	—	725	460	588	23
Estonja	—	—	1	—	4	1	100	8	13	1
Finlandja	187	82	33	49	2	41	419	22	53	2
Francja	866	582	153	248	60	5	171	61	50	30
Niemcy	—	37	28	16	25	—	11	8	57	8
Gibraltar	34	86	8	—	17	6	18	7	8	—
Grecja	269	686	122	135	16	—	42	57	71	15
Węgry	—	2	—	8	—	—	4	—	9	1
Islandja i wyspy Faros	74	31	7	—	4	10	—	—	2	—
Włochy	26	604	29	212	18	1	1935	54	20	18
Łotwa	—	—	—	98	3	—	69	3	16	2
Litwa	—	—	1	—	—	2	—	—	8	1
Malta, Gozo i Cypr	29	146	59	73	4	40	116	9	25	1
Holandja	1160	3103	398	389	259	5	383	397	725	76
Norwegja	1835	3200	55	961	212	—	2192	208	659	11
<i>Polska i Gdańsk</i>	—	232	108	12	16	2	140	25	48	3
Portugalia	320	540	18	11	49	9	98	29	134	11
Rumunja	310	173	124	23	3	1	2	14	50	15
Rosja	17	101	14	196	6	110	28	5	9	9
Hiszpanja	1458	5796	421	1148	853	9	2700	1432	2022	176
Szwecja	1546	5398	920	2127	927	37	3857	969	1889	49
Szwajcarja	428	1413	275	57	161	—	143	46	271	35
Turcja	68	593	57	85	11	3	20	—	7	1
Ukraina	—	—	—	—	12	86	4	—	3	2
Anglja	5150	18752	853	2349	1218	1	3517	1912	2034	129
Szkocja	25	540	7	36	40	4	5	9	8	2
Irlandja	914	902	28	68	16	1	56	94	11	7
Jugosławja Albania, i Fiume	—	11	35	12	4	—	51	2	1	1
Kanada	8826	8047	5243	4458	5015	735	1123	4081	5169	620
Costa Rica	20	98	20	21	9	—	16	26	22	2
Guatemala	125	185	71	27	28	—	18	47	86	3
Honduras	22	44	35	25	9	3	38	2	15	2
Nicaragus	71	157	9	—	—	—	4	6	8	—
Panama	173	316	267	111	76	—	100	66	247	6
Salwador	86	191	16	13	39	4	9	34	66	10
Meksyk	2850	4080	6750	6331	1776	5	4856	1158	1449	96
Nowo-fundl. i Labrador	138	102	9	7	19	173	34	8	48	2
Labrador	76	144	57	22	5	—	68	3	19	—
Jamaica	121	421	221	273	100	—	269	148	162	2
Trinidad i Tobago	182	450	124	102	18	55	148	32	12	1
Kuba	2887	6293	1692	1892	254	—	4518	362	689	233
Rep. Dominikańska	173	593	102	135	42	144	461	36	111	8
Zach. Indje Holenderskie	13	50	50	42	7	6	58	4	11	1
Zach. Indje Francuskie	156	146	22	14	3	—	10	—	21	—
Haiti	179	202	30	91	1 16	—	50	65	65	4

	1919	1920	1921	1 9 2 2			1 9 2 3			
				Do 800 dol.	800— 2000 dol.	Ponad 2000 dol.	Do 500 dol.	500— 800 dol.	800— 2000 dol.	Ponad 2000 dol.
Argentyna	2202	4597	615	1245	147	—	2355	1740	2445	207
Brazylja	3273	6251	285	838	732	105	283	518	1286	54
Chili	454	797	99	97	50	57	341	87	347	20
Columbia	253	968	122	104	60	3	189	47	108	9
Equador	84	201	28	15	10	8	37	9	26	1
Peru	590	1297	76	42	16	—	365	82	182	13
Uruguay	1844	4090	164	602	122	17	2373	526	388	53
Wenezuela	293	885	275	328	91	30	483	75	194	36
Indje angielskie	2624	12014	220	673	398	6	782	730	477	9
Ceylon	—	—	—	119	38	—	67	115	111	3
Chiny	1138	1774	499	352	217	10	215	231	3 5	16
Hongkong	144	214	76	11	36	12	62	12	116	8
Japonja	2805	2796	1281	1067	154	40	2522	493	648	93
Filipiny	2381	3462	467	349	173	25	577	320	614	32
Turcja Azjatycka	119	1214	487	16	—	—	9	—	5	—
Australja	5905	2882	3020	6674	4614	148	6375	8036	10251	356
Nowa Zelandja	2959	6671	691	1030	798	12	679	1254	2287	69
Kongo Belgja	—	24	15	62	—	—	44	2	—	—
Ang. Afryka zach.	357	753	73	66	—	5	42	81	78	—
„ „ pol.	5010	6688	506	681	59	10	507	1170	5034	22
„ „ wsch.	82	373	112	60	1343	—	100	19	88	—
Egipt	230	1558	212	548	85	—	120	32	44	5
Kamerun	7	44	5	—	25	—	—	—	—	—
Marokko	257	364	50	110	—	—	103	23	4	1
Wyspy Kanaryjskie, Algier	6	150	67	51	9	1	60	30	82	1
„ i Tunis	—	—	—	45	54	—	20	5	—	1
Madagaskar	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—

**Wywóz amerykańskich samochodów ciężarowych do poszczególnych krajów europejskich
w latach 1919 — 1923.**

	1919	1920	1921	do 1 t.	1 do 2 1/2	ponad 2 1/2 t.	do 1 t.	1 do 2 1/2	ponad 2 1/2 t.
Austria	10	3	1	2	—	—	1	—	—
Belgja	150	195	169	2820	4	—	3936	2	—
Bulgaria	—	4	—	—	—	—	—	—	—
Czechosłowacja	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Dania	643	296	18	20	5	1	14	54	—
Estonja	—	—	—	—	1	—	82	1	—
Finlandja	10	104	6	32	1	—	353	1	—
Francja	3521	155	10	4	7	4	16	1	2
Niemcy	—	47	1	3	21	—	1	—	2
Grecja	57	71	26	8	—	—	1	—	—
Włochy	7	57	2	52	—	—	509	—	—
Łotwa	—	—	—	1	—	7	35	1	1
Holandja	122	528	300	78	7	4	32	3	—
Norwegia	815	829	20	207	22	—	548	30	8
Polska i Gdańsk	—	22	28	1	—	—	2	—	—
Rumunia	114	75	15	1	2	—	—	—	—
Rosja	2	104	52	67	2	—	58	—	1
Hiszpanja	209	367	27	776	8	2	1078	32	7
Szwecja	211	821	64	366	20	1	1628	117	31
Szwajcaria	33	78	7	—	—	—	—	—	—
Turcja	82	120	6	14	2	—	—	—	—
Ukraina	—	—	1	2	5	—	61	—	—
Anglia	890	4925	272	80	286	12	605	452	35
Szkocja	2	162	5	2	2	—	—	—	—
Irlandja	15	45	—	1	—	—	1	1	—
Jugosławia, Albania i Fiume	4	3	2	1	—	—	1	—	—

STANISŁAW SZYDELSKI

P ł a z m o t o r o w y

Niedawno czytaliśmy ze zdumieniem i podziwem sprawozdania z przejazdu samochodu o napędzie Keggess-Hinstin przez Saharę, później dowiedzieliśmy się, że to samo i to z lepszym skutkiem zrobił sześciokołowy samochód Renault, teraz kolej idzie na nową sensację — na samochód-motorówkę, samochód, który daje się dowolnie przekształcić na łódź motorową i po wyjściu z wody, zapomocą kilku rękoczynów, daje się z powrotem zamienić na samochód, bez żadnych specjalnych przeróbek lub robót.

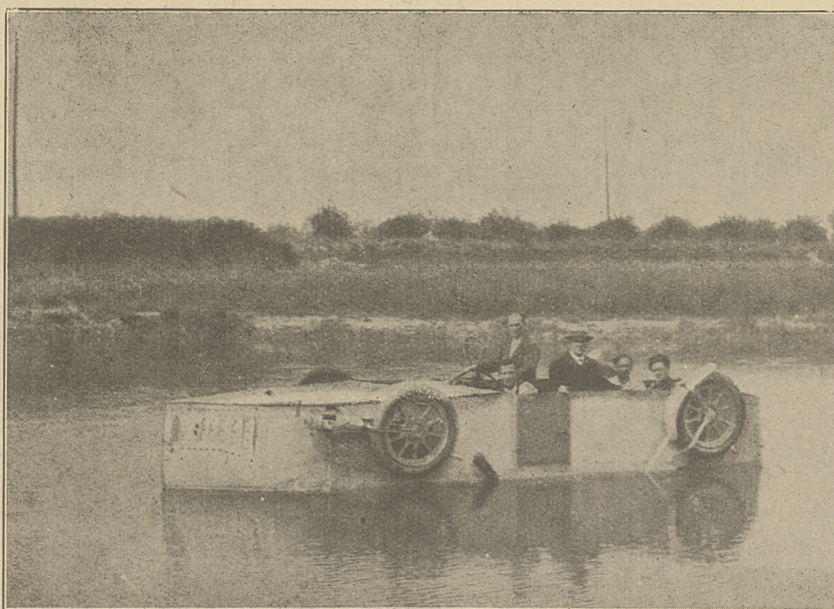
Samochód ten skonstruowany został przez włocho Fusetti'ego, który wynalazek swój już opatentował we wszystkich państwach, należących do kon-

wencji, i dokonał pomyślnych prób. Przypomnieć muszę, że myśl taka nie jest nową i mieliśmy już dużo podobnych konstrukcyj, jak Automobile Terraquée, zbudowany w Glasgowie, dalej Tank-Amphibie-Foemquinnois, L'Auto-Amphibie Vargoz i wiele innych, które jednak okazały się albo niepraktyczne, albo za drogie, albo też mogły pływać tylko bardzo wolno i po spokojnej wodzie. Przypuszczam, że także i tutaj trzeba na wynalazek Fusetti'ego patrzeć z rezerwą, mimo tego, że złożył mu gratulacje nawet król włoski.

Płaz motorowy pomysłu Fusetti'ego może wedle życzenia chodzić po ziemi jako samochód, lub też przekształca się szybko i automatycznie na motorówkę,

przyczem szofer nie potrzebuje nawet schodzić ze swego siedzenia lub zatrzymywać silnik. Tę nadzwyczajną łatwość przemiany uzyskał wynalazca dzięki zastosowaniu giętkich osi tak, że koła przednie, jak i tylne można podnosić do góry bez rozkręcania lub rozbierania jakichkolwiek mechanizmów.

Gdy tylko aparat znajdzie się w wodzie, silnik podnosi sam wszystkie cztery koła i umieszcza je po obu stronach karoserji i to ponad linią wodną. Jednocześnie w miejsce kierownicy wstępuje śruba. Osłonięta jest ona zwykle w pokrowiec, z którego wyłania się w razie podniesienia kół i służy nietylko jako ster, ale i jako napęd. Podczas postoju chowa się automatycznie w swojej osłonie.



Rys. 236. Płaz motorowy Fusetti'ego podczas prób w wodzie.

Płaz Fusetti'ego poddany został wielu pomyślnym próbom w okolicy Medjolanu; niektóre z nich odbyły się w obecności króla włoskiego. Obecnie Fusetti konstruuje na tych samych zasadach modele odpowiednie do zastosowania w handlu i turystyce.

Szczególnie ważne usługi oddać mogą takie płazy w portach, gdzie możnaby je naładowywać w fabrykach czy też składach, a potem mogłyby dopływać aż do samych okrętów i tam dopiero być wyładowywane wprost na okręt. Zyskałoby się na tem dużo czasu i oszczędziłoby wiele kosztów.

Fotografia, jaką podajemy, przedstawia właśnie taki płaz motorowy Fusetti'ego podczas prób wodnych pod Medjolanem.

Jak rejestrowałem motocykl

(Z ŻYCIA KIEROWCY)

(Dok.)

Chwila jeszcze i, rzuciwszy jaszczurcze spojrzenie władcom Ruchu Kołowego, odchodzę, by udać się do maszyn, gdzie stoi już komisja rejestracyjna w pełnym składzie. A więc postać góruje mąż olbrzymi, o marsowem ubliczu, lśniąc srebrem na granatowym mundurze i gładzi wąs kruczy z powagą istnego „bicza do-rożkarzy i szoferów“. Dalej uśmiecha się wdzięcznie do jakiejś panienki kapitan Fordowolski, porównyując ją zapewne do swego Forda (myśli pewnie: „ciekawym kto lepiej pomalowany, ona, czy mój Ford“?). Opodał inżynier Tuszewicz marzy, uśmiechnięty łagodnie, że jest otoczony rojem kupców na „Buick’i“, a koło niego sympatyczny inż. Liebenfeldt przemysłowa, ile samochodów jest w „Auto-remoncie“. Całości dopełnia grono szoferów z sąsiednich maszyn, podkpiwających z obecnych samochodów i rzucających w stronę nieszczęśliwych właścicieli: „To gra! Patrzcie, ile on ma hamulców — same hamulce! Pewnie hamuje dobrze, ale jeździ gorzej!“

Komisja zaczyna działać. Pierwszy zabiera głos pan Tuszewicz.

— Proszę pana, czy pan wie, jakie samochody są najlepsze na świecie?

— Te, które mają dwa sygnały, proszę pana.

— Dobrze, panie kochany, więc dlaczego pańska maszyna ma tylko jeden sygnał?

— Bo, gdyby miała dwa, to nie wiedziałbym nigdy, którym trąbić, i nie trąbiłbym wogóle, a tak, to nie mam kłopotu z wyborem!

— A to pan ma rację — przyznaje inżynier zadowolony.

Po tym wstępie pan Tuszewicz, obejrzał światła, sprawdził mechanizm kierowniczy, posłuchał biegu silnika, kazał pokazać hamulce i odszedł, notując coś w książeczce. Przyszła kolej na pana kapitana.

Ten zanotował numer motoru, rok budowy samochodu, dodał do tego ilość lat szofera, podzielił wszystko przez cenę sprzedażną, wyciągnął z tego pierwiastek kwadratowy i pomnożył przez średnią temperaturę żony szofera. Otrzymana liczba stanowiła ilość koni parowych, a była tak wielką, jak (proszę mi wierzyć) ilość raportów policyjnych na amatora-kierowcę, przedstawi-cielu samochodów marki „Salomon“, pana Dziecinieckiego, którego wysocę sportowe zdobywanie punktów karnych wychwalał numer rajdowy „Świata“.

Dalej sam pan komisarz Dziedzica spróbował, czy się wygodnie siedzi na poduszkach, a pan Liebenfeldt ukradkiem podążył na tył maszyny, by sprawdzić stan kół i przewodów benzynowych.

I już zdawało się wszystko skończone, gdy nagle jak z pod ziemi wyrósł pan władca Obstrukcyjowicz.

— Co panu jest? Czy panu karburator wpadł w rajdator? Niech pan przeczyta „Gazowniki“ Szydelskiego, to panu dobrze zrobi.

— Dziękuję za radę — rzekę, uradowany, że mam temat do wykpienia pana kierownika, który przecie prawnikiem jest z zawodu, — ale po informacji technicznej zwrócę się do techników, a nie do pana.

— Niech kochany pan nie będzie taki pewien siebie, bo to panu nic nie pomoże — replikuje pan kierownik. Powiem panu w wielkiej tajemnicy, by mnie w „Aucie“ nie opisali, że jestem wojskowym szoferem (w rezerwie) i znam się na maszynach „first class“. Ot, powiem panu na przykład, iż wczoraj przyszedł do mnie pewien znajomy student, ten specjalista od kar-kołomnej jazdy na motocyklach, i prosił, by nie karać go, że mu maszyna dymi ze starości; zbiłem go jednak od razu z panatyliku poradą, by zmienił pierścienie tłokowe, to mu motor wnet dymić przestanie! Coprawda, przyznać się muszę w tajemnicy, że frazes ten słysza-

łem od mego nauczyciela jazdy — pewnego sierżanta sztabowego, ale mimo to zaimponowałem młodzikowi!

— Choć prawnikiem jestem z zawodu — ciągnął dalej swe „credo“ pan Eugenjusz Obstrukcjowicz — potrafię jednak spełniać wszystkie funkcje; nawet egzaminować z jazdy szoferskiej mogę, bo nauczyłem się krzyczeć w pewnej chwili: „dziecko“! — zupełnie, jak Fordowski, i zawsze każę dawać co pięć przejechanych metrów długi, minutowy sygnał, co tak lubi pan Tuszewicz! No, wierzy pan, czy mam panu moją jazdę pokazać?!

— Już wierzę, wierzę całkowicie, odparłem pośpiesznie, w obawie, by pan kierownik rzeczywiście nie chciał spróbować swych zdolności na mojej maszynie...

Stało się; samochód przyjęty! Komisja udaje się dalej, rezerwując co lepsze maszyny do rozwiezienia zaproszonych gości...

Siadłem na stopniu, by odpocząć nieco po silnych wrażeniach; po chwili udaję się do biura Ruchu Kołowego, zamyślony na temat rejestracji, aż tu nagle słyszę nad uchem jakiś niesamowity huk motoru; w ostatniej chwili spostrzegam oblicze pana kierownika Obstrukcjowicza, prowadzącego osobiście „Aries’a“ i czuję gwałtowne uderzenie, zbijające mnie z nóg! Leżę pod maszyną i, oczekując śmierci, myślę, że jestem jeszcze jedną ofiarą „orgij samochodowych“... Po chwili jednak

spostzegam, że nic mi nie jest i, że wyciąga mnie ktoś za nogi z pod samochodu.

— A! do stu tysięcy osłów parowych — słyszę najgroźniejszy sopran pana kierownika — jeszcze i tu włączysz mi pan w melodję? Jak pan chodzisz po ulicach?! Mało brakowało, bym się przez pana wyrzucił z maszyną — przecież ciężarowe auto podskoczyłoby na panu, a co dopiero lekki „Aries“! Pociągnę pana zresztą za konsekwencję i wsadzę na miesiąc na miejsce pana Sieroszewicza do załatwiania spraw dorożkarskich. Gdy pan tam wkońcu zwaruje, to może się pan uspokoi...

Odjechałem czempredzej, pełen obaw, czy nie będę dnia następnego zmuszony ponownie do załatwiania interesów w Urzędzie Ruchu Kołowego, gdzie, aczkolwiek wszyscy są bardzo uprzejmi, jednak nie obejdzie się bez tego, by panna Marja nie pobrała kary za spóźniony zwrot numerów próbnych; by pan Doroszewicz nie zażądał dużej sumy za zbyt późne prolongowanie prawa jazdy; by pan Staluga nie wręczył osądu na 50 złotych za brak tylnego światła, lub na inne przekroczenie dozwolonej szybkości i, by pan Roszkiewicz przez protekcję nie podwoił przypadającej do zapłacenia kary, którą zmniejsza wkońcu w miarę przyzwoitości sam pan Obstrukcjowicz...

A działo się to w miesiącu październiku!

Zawodowy rejestrator.

„Reklama — to grunt“

(WRAŻENIA Z I-go TARGU SAMOCHODOWEGO).

Pewnego pięknego wieczora zdecydowałem, iż trzeba wybrać się na I Targ samochodowy, słyszałem bowiem, iż wystawione są tam cuda techniki automobilowej. Poszedłem tam na własnych „samochodach“, t. j. pieszo, myśląc, iż może w przyszłości wygram „Mathisa“, lub innego „Ford“ (t. zw. w języku szoferów „chińskiego Mercedesa“), z tą piękną myślą zaszedłem przed filary wejścia, podziwiając Zarząd Targu, iż pobił polski rekord szybkości, wystawiając budynki w ciągu kilku minut, zabrawszy się do tego na godzinę przed otwarciem wystawy. Zarząd jednak chciał widocznie pobić rekord w każdym kierunku, gdyż wystawa ta była najdroższą wystawą w całej Polsce. Zapłaciwszy 3 złote, wchodzę na terytorjum Targu. Specjalnie przygotowane na wystawę podwozie „De Dion-Bouton“ nęci oko widza pięknym wykonaniem i... farbą; dalej napis: „8.000 złotych“ wskazuje, iż cena ta ma odpowiadać amerykańskiej kopji „Ford“ — „Overlandowi“; w głębi hali pan z „D. F. W.“ pokazuje, iż gdy się koło pokręci, to się będzie kręciło póty, póki nie stanie. Obok „Tatra-Auto“ ogłasza przewrót w automobilizmie. „Tatra“ bowiem, są to samochody, które potrafią chodzić wprzód i wtył, oraz przypominają nieco pudełka od zapalek; zresztą nie posiadają one niczego: ani wody, ani ramy, ani nawet czterech cylindrów, prócz jednego: wysokiej ceny.

Idę dalej: oto stoisko „Harley-Davidsona“ — wielce reklamowanej u nas marki motocyklowej, która wypuszcza olbrzymy osiemnastokonne, ciągnące z sobą wózek, w których można swobodnie pomieścić całą rodzinę do trzeciego pokolenia włącznie, nie licząc przyjaciela domu, klatki z kanarkiem, oraz kufrów i tłumoków.

Sąsiadem pana „Harley-Andrzejewskiego“ jest znany szeroko w kołach samochodziarzy pan Dymnicki, którego „Auto“ uwzięło się niesłusznie nazywać Łepkiewiczem. Szanowny ten przedstawiciel „Mathisów“,

wystawił szereg wozów; mówią, iż chciał przy najniższym z nich umieścić kartkę z napisem: „Chcesz kupić rower — kup „Mathisa“, ceny jednakowe“, lecz sąsiad p. Wahren, obawiając się niepożądanego konkurencji, do umieszczenia tej reklamy nie dopuścił. Podobały mi się „Mathisy“, więc pytam pana Dymnickiego, czy one zawsze tak dymią?

— O! proszę szanownego pana — odpowiada uprzejmy ten gentelman — „Mathis“, to stworzenie, które wie, kogo nosi; im mądrzejszego człowieka niesie, tem mocniej dymi! To właśnie jest powód, dla którego żaden głupiec nie chce brać tych wozów.

Zrozumiałem teraz wszystko, dziwiłem się tylko, że p. Dymnickiego nie zrobili dotąd prezesem ministrów ze względu na to, iż pod nim maszyna zadymia zwykle całą ulicę. Poza tem jednak jest to prawdopodobnie niezwykle zdolny organizator, gdyż potrafił ostatnimi czasy więcej sprzedać wozów, niż sam Ford. Zresztą system sprzedaży „na raty“ spowodował, że każdy woli jeździć „Mathisem“ niż tramwajem i należy się niedługo obawiać, że mathisomanja przybierze fordowe rozmiary.

Idę dalej — widzę jedyny bodaj polski fabrykat na całej wystawie: gaśnice samochodowe i garażowe inż. Czaplickiego — „Delfin“. Są one o tyle ciekawe, że jak na złość nie dają spokoju aparatom „Simplex“, które stale pobijają w każdej sytuacji, aczkolwiek nie leży to w interesie p. Franka, członka Komitetu Targu, Przemysłowiec ten nie zastanowił się pewnie nigdy, że faworyzowanie gorszych wyrobów zagranicznych ze szkodą dla przemysłu krajowego — jest możliwe tylko w arcytolerancyjnej Polsce. Chciałem naocześnie przekonać się, które gaśnice są lepsze, lecz mimo próśb i propozycji „Delfina“, „Simplex“ nie chciał się popisać. Zmartwiony tem, poszedłem dalej, podziwiając „Essexy“ i „Hudsony“.

Pan Doncieux przedstawił samochód, budowany specjalnie na Saharę i Warszawę, który ma niezliczone mnóstwo kół: z przodu koła, z tyłu koła, w środku koła, na górze koło (kierownicze), z boków koła (zapasowe) i może robić koła (na ziemi). Samochód ów ma tą zaletę, iż trudno nim kogokowiek przejechać, ponieważ chodzi dość wolno; prócz tego można nim jeździć na najgorszym terenie; nadaje się całkowicie do jazdy po warszawskich brukach i wśród naszej publiczności, która ustępuje z drogi dopiero po zetknięciu się osobistem z maszyną, bądź z jej kierowcą.

Obok zamieścił swe maszyny pan Polsam. Znana ta firma szczyci się pięknymi „Indianami“, których czerwona barwa nęci oko znawców. Owa marka motocyklowa zawdzięcza swą opinię mistrzom jazdy, jak pp. Choiński, Rudawski i inni, którzy zostali zaangażowani na pilotów.

Ale czas nagli, więc daję spokój filozoficznym dociekaniom i maszeruję dalej.

Spotykam kochanego inżyniera Tuszewicza, który po przywitaniu się poczyną prawić:

— Panie kochany! Myślę, iż zbytecznem jest objaśnienie, co to jest „Ford“; „Ford“, to maszyna, która może chodzić nawet bez motoru — jedzie wtedy na reklamie; a zresztą sprzedajemy Fordy, jak bułki; tu pięć, tu dziesięć, tam dwadzieścia. Zresztą pozwalam panu mieć inne przekonania, ale pod warunkiem, że pan nie będzie używał w swych artykułach wyrazu „gazownik“, bo wyraz ten oznacza członka Związku Pracowników Gazowni Warszawskiej, a przecież taki pan nie używa benzyny do wytwarzania gazu i nie ma nic wspólnego z „karburatorem“.

Ustąpiłem, rozumiejąc, że przecież jajo nie może być mędrsze od kury, więc zgodzić się musiałem. Zresztą podejrzewam w tem rączkę żony p. Tuszewicza, która, jako młoda i pełna zapału, a mimo to wytrawna motocyklistka i kierowczyni, musi też przyczynić się do dyskusji na tematy samochodowe. Ale cóż na to poradzić! Zawsze żony kierują mężami. Nasz kochany Redaktor Szydłowicz też zmienił się do niepoznania po ożenku z piękną niewiastą: każdy artykuł daje do oceniania swej Pani, a przecież nie mogą się „stawić“ takiemu cenzorowi; kłaniam się więc tylko pięknie i daję za wygraną, konstatując, że jednak żona — to potęga nie do zwalczenia. Ale do rzeczy?

Przedyskutowałem z inżynierem T. wszystkie wady i zalety „Buicków“, porównyując je uprzejmie z „Rolls-Royce’ami“ i, zostawiwszy go w błogim zachwycie nad konstrukcją amerykańską, podążyłem żwawo, mijając

stoisko „Excelsiorów“, „Rochet-Schneidrów“ i „Delahayów“, do grupy Fiatów, których model 519 daje gwarancję dużego wydatku i równie dużej szybkości.

Dalej „Lancia“ pani Sławskiej, znanej kierowczyni wyścigowej domaga się pochwał. Podobna jest ona nieco do klatki na kury i tak niska, że z trudnością można zachować wewnątrz przyzwoitą pozycję siedzącą. Choruje ona pozatem na chroniczny brak resorów; widocznie konstruktor uważał, że skoro resory w samochodach łamią się często, to należy zaniechać ich umieszczania, a wtedy łamać się nie będą. Obok stolik z instalacją Boscha udaje samochód: ma dynamo, starter, reflektory i lampy oraz wielki sygnał.

Idę dalej i wpadam na grzecznego młodziana, który objaśnia o zaletach swych „OM“ i innych „Daimlerów“. Wkońcu „Senechal“ szczerzy ząbki do publiczności.

Pozostała do obejrzenia część środkowa wystawy, w której rozparty się opasłe „Minerwy“, drwiąco uśmiechające się na widok ubogiego człowieka, i nowiuteńkie „Dodge“ na swych balonach, przypominających przedwojenne kielbasy. Obok wykwinne „Lauriny“ reklamują się wysoką ceną i solidną robotą; kręcę własnie nosem na ich widok, gdy wtem jakiś olbrzym — widocznie z przedstawicielstwa, wpada na mnie ze straszną awanturą:

— Co pan nosem kręcisz, panie akademik, co panu się tu nie podoba? Jeżeli chcesz pan kupić „Rolls-Royce’a, Buick’a, Talbot’a, lub inną tandetę, to musisz pan kupić znacznie lepszego od nich „Laurina“. Proszę porównać: w tamtych maszynach wiecznie się coś psuje: Lancia gubi resory przednie, w Tatrze stale wycieka woda z chłodnicy, lub pęka rama, albo wreszcie rysuje się czwarty cylinder; Fiaty — to istny wóz na śmiecie bo cóż to za motor, który wygląda, jak gładka ściana, ani karburatora nie widać, ani niema nazewnątrz wentyli. Do czego to podobne!

— Ba — odparłem — żeby wszystkie „Lauriny“ prowadził inż. Heyne, to nie byłoby lepszey maszyny na świecie; ale, że to jest niemożliwe, pozwoli więc pan, że nie przyjmę do wiadomości pańskich wywodów.

— Pan nie masz pojęcia o maszynie, zaperzył się na to mój rozmówca — pan powinienes kartofle skrobać, a nie na wystawy chodzić; idź pan, bo kości panu połamię!

Aczkolwiek uprzejma ta mowa nie wywarła na mnie specjalnego wrażenia, jednak zniechęciła mnie ona nieco do „Laurinów“, mimo, iż wozy te uważałem w istocie za dobre. Wytrzymałe być one muszą bardzo,

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY
POWIETRZNEJ PAŃSTWA

POD REDAKCJĄ PPLK.
J. GRZĘDZIŃSKIEGO

KAŻDY NUMER POZA AKTUALNEMI ARTYKUŁAMI Z DZIEDZINY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ, PORUSZA ZAGADNIENIA Z DZIEDZINY ZASTOSOWAŃ LOTNICTWA, SPORTU LOTNICZEGO, LOTNICTWA WOJSKOWEGO ORAZ ZAWIERA OBSZERNA KRONIKĘ I DZIAŁ ARTYSTYCZNO-LITERACKI
p. t. „ŻYCIE W BŁĘKITACH“

REDAKCJA i ADMINISTRACJA,
NOWY-ŚWIAT 14, pokój 324.

PRENUMERATA ROCZNA 10 ZŁ.
PÓŁR. 5 ZŁ. NUMER POJED. 1 ZŁ.

bo „Laurin“ Studentów Politechniki, aczkolwiek uczyło się na nim jeździć mnóstwo osób — chodzi do dziś dnia od roku 1908! Jest to rzeczywiście rekord wytrzymałości.

Ze strachem, mijam karetę „Gray“, obawiając się, by z niej znów nie wyskoczył ktoś niebardzo uprzejmy i podchodzę do działki „Auto-Składu“, gdzie p. Palisz wita mnie z otwartymi rękoma. O! ten, to człowiek bezstronny. Chwali wszystkie maszyny, które akurat poprzednik jego ganił, chwali wbrew swoim interesom i... przekonaniom może. Za to właśnie mam dla jego „Berliet'ów“ uznanie, szczególnie, jeżeli chodzi o małe zużycie benzyny przez te wozy.

Już chcę odejść, gdy widzę „Auto“, którego numery leżą na stole. Al! myślę sobie, trzeba coś doń napisać, to może uzyskam taki rozgłos, jaki posiadają nasi znani automobiliści. Zresztą „reklama—to grunt“, jak mówi pan Tuszewicz — „na niej każda maszyna pojedzie“! I pełen zapału do „robienia“ sobie reklamy, siadam przy stoliku „Ziemiańskiej“, każąc dać sobie coś ciepłego. Za półgodziną chwilę przynosi kelner kawę z gorącymi ciastkami, na których przyklepione są kartki z napisem: „gotujcie na gazie“!

„Grunt—reklama“, pomyślałem na ten widok raz jeszcze i zabrałem się do pisania artykułu!

Obserwator.

REFLEKTORY

*Jechał sobie ciemną, głuchą nocą
W czarnem aucie, krytem, małym, niskiem.
Myślał sobie: gwiazdy nie migocą,
Reflektory drogę mi wyzlócą
I—przejadę po tem ciemnem wszystkim...*

*Jest na świecie ponuro i ciemno,—
Chociaż niby wciąż zmieniamy tory,
Raz wraz w mrokę wpadamy tajemną,
Owe tylko nam lśnią — reflektory.*

*Póki jaśń ich migoce choć krzyne,
W mroków zwartą gąszcz wdzieram się gwałtem.
— Dobrze jedzie... w lewo odrobinę!
Już niedługo swą ujrzę dziewczynę — — —
Aaach!!! (w słup szofer wyrznął w pędzie autem).*

STEŚ.

KRONIKA

Udział Polski w gdańskich Targach wiosennych. Zarząd Targów prosi nas o zamieszczenie następującej wzmianki: Prace przygotowawcze do III Gdańskich Targów Międzynarodowych, które, jak wiadomo, odbędą się od 5—8 lutego 1925 r., są w pełnym biegu. Będą to pierwsze Targi europejskie w nowym roku. Ponieważ większość wystawców zatrzymała zajmowane poprzednio miejsca do nowych Targów, można już dziś mówić o braku miejsc. Sądząc ze zgłoszeń dotychczasowych, udział Polski przedstawia się doskonale. W Targach październikowych brało udział 110 firm polskich. Braki, jakie wyszły na jaw, będą obecnie usunięte. Dom wystawowy dla przemysłu włókienniczego i dom „Wisła“ dla maszyn drobnych i narzędzi gospodarczych zostały przebudowane, umożliwiając prawidłową cyrkulację publiczności. Odnowiony starannie przez gminę polską „Dom Polski“ wypożyczony został, jak poprzednio, tak i tym razem Targom Gdańskim. Mieścić się w nim będą: galanterja, biżuterja i instrumenty muzyczne.

Podkreślić należy, że eksponaty polskie korzystają z ulg taryfowych, a mianowicie transport powrotny wolny jest od opłat.

Przedstawiciel Targów, dyrektor Franke, bawi obecnie w Warszawie w celu załatwienia spraw będących w toku z władzami kompetentnymi i w celu zaproszenia na Targi osobistości oficjalnych.

Nowe rekordy lotnicze. W dniu 24 listopada dwaj piloci armji Stanów Zjednoczonych, Handerson i Hardison, pobili rekord długości lotu na wodnopłatowcu z obciążeniem 1000 kg., utrzymując się 6 godz. 10 min.

Francuski pilot Foiny, pobił 29 listopada na samolocie Potez, światowy rekord szybkości na płatowcu z obciążeniem 250 kg. na przestrzeni 500 km., osiągając 198.987 km/g.

W dniu następnym francuski pilot Paumier pobił na wodnopłatowcu Schreck, z silnikiem Hispano Suiza 350 KM, dwa rekordy szybkości, przebywając 100 km. z szybkością 142.180 km/g. i 200 km. z szybkością 141.927 km/g.

Dalsze rekordy Thomasa i Eldridge'a. Po powrocie do Anglii pobił Thomas na swym Leylandzie na torze Brookland kilka dalszych rekordów światowych, w dniach 18, 19 i 20 listopada. Przebył on:

200 km. z szybkością	172.806 km/g.
250 „ „	172.952 „
150 mil „	172.822 „
200 „ „	167.623 „
w 1 godz. przebył	175.563 km.
„ 2 „ „	334.874 „

Eldridge trenuje się nadal na torze w Montlhery. W dniu 27 listopada przebył on przestrzeń 10 mil o starcie z rozbiegu w 4 m. 56⁴⁹/₁₀₀ sek. z szybkością 195.444 km/g.

Motocyklista Horsman pobił na torze Brookland, na motocyklu z wózkiem, rekord 100 mil ang., przebywając tą przestrzeń, w dniu 8 listopada, z szybkością 109.500 km/g. Pozatem przebył on w 2 godziny przestrzeń 212 km. 700 m.

140 km 717 m. na godzinę na ślizgowcu. Dnia 9-go listopada, Fischer, na wodnoślizgowcu Farman, z silnikiem Lorraine Dietrich 450 KM, pobił na Sekwanie rekord szybkości na wodzie, przebywając 1 km. o starcie z rozbiegu w czasie 25⁴/₅ sek. — 139.535 km/g. i milę morską (1852 m. 85 cm.) o starcie z rozbiegu w 47²/₅ sek. z szybkością 140.717 km/g.

W wyścigach na wznesieniu de Gometz le Chatel, na przestrzeni 1 km. o starcie z rozbiegu, najlepszy czas dnia osiągnął Pean na motocyklu Peugeot 750 cm³, 26 sek. — 138.462 km/g., ustanawiając nowy rekord wznesienia.

Pozatem wyróżnili się: Vuillamy na motocyklu Harley Davidson 1000 cm³. — 26¹/₅ sek., Gillard na motocyklu Peugeot 500 cm³. — 30⁴/₅ sek. i Brosselin na samochodzie wyścigowym Bugatti 2000 cm³. — 27⁴/₅ sek.

We Włoszech otwarto niedawno specjalną drogę dla samochodów między Medjolanem i Varese.

Ford buduje samoloty. Zakłady Forda wyprodukowały 10 próbných samolotów, dwupłatowców o 2-u silnikach Liberty. Próbne loty dały zupełnie zadawalające wyniki, tak, że fabryki Forda rozpoczną prawdopodobnie masową produkcję tych samolotów.

Wyścigi na torze firmy Opel koło Rüsselsheimu odbyły się dnia 19 października.

W kat. motocykli 150 cm³, na przestrzeni 15 km., zwyciężył Przybylski na Grade z szybkością 109,750 km/g., w kat. 250 cm³ (30 km) Gerung na Hirth z szybkość. 96,773 km/g. i w kat. 350 cm³. (37,5 km.) Ernst na Imperia z szybkość. 107,800 km/g. W biegu motocykli z wózkiem, do 650 cm³, pierwsze miejsce zajął Paetzold na Imperia z szybkością 107,784 km/g. Drugi wyścig motocykli z wózkiem, dla kat. pow. 650 cm³, wygrał Anglik, Charlesworth na Zenith, z szybkością 99,600 km/g. W klasie specjalnych motocykli 500 cm³, zwyciężył Włoch, Montasti na Guzzi, osiągając szybkość 122,447 km/g. Bieg o niemieckie mistrzostwo torowe na przestrzeni 45 km. wygrał Holender, Hammersveld na Harley Davidson, wykazując najlepszą szybkość dnia — 130,450 km/g.

W klasie samochodów do 5 KM, której wyścig odbył się na przestrzeni 37,5 km., zwycięzcą został Joerns na Opel z szybkością 111 km/g. Na tejże samej przestrzeni odbył się bieg kat. 6 KM, który wygrał Rosenberger na Mercedesie z kompresorem, osiągając szybkość 97,300 km/g.

Z A r m i j i

Zarząd odznaki pamiątkowej Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych uchwala z dnia 16.XII nadać podoficerską odznakę pamiątkową następującym absolwentom I-szej klasy kursu wyszkolenia majstrów wojskowych:

359. st. sierż. Struss Teodor; 361. sierż. Stawski Stanisław; 362. plut. Cimmerhaki Karol; 363. kapral Goljasz Karol; 364. st. szer. Radaczyński Jan; 365. szer. Kwiatkowski Franc.; 366. szer. Chrobak Jan; 367. szer. Roślanowski Bron.; 368. szer. Kubiak Józef.

Oficerską honorową: 360. mjr. Krajewski Stefan.

Głosy Czytelników.

Szanowny Panie Redaktorze!

Bardzo często się zdarza, że tam, gdzie przed kilku dniami można było zupełnie dobrze przejechać, zupełnie niespodzianie spotyka się jakiś mostek zerwany lub naprawiany, albo cały odcinek drogi dla ruchu zamknięty. Z tego powodu trzeba albo zawracać i nie-raz bardzo daleko objeżdżać, albo też zupełnie przejechać nie można.

Często dróżnik, zapytywany, jak długo trwać będzie przerwa, odpowiada, że za tydzień wszystko będzie gotowe, tymczasem i po miesiącu stan jest taki sam, albo jeszcze gorszy.

Nadchodzi zima, jeżeli więc miałyby być tak w śniegi obfite, jak ostatnia, to znowu z powodu zasp i wyboi wiedzieć nie będziemy, czy i jaką drogą można się wybrać autem, żeby albo w śniegu nie ugrząść, albo do domu nie zawracać.

Czyby więc Automobilklub Polski, będąc tak poważną organizacją, nie mógł uzyskać u władz, aby każdy inżynier drogowy, powiatowy czy wojewódzki, miał obowiązek zawiadamiać Klub o wszelkich przerwach w komunikacji, czy to z powodu naprawy dróg i mostów, czy też z jakiegokolwiek innej przyczyny. Rozumie się, takie same zawiadomienia musieliby inżynierowie nadsyłać i o ponownem otwarciu komunikacji.

Ogłaszanie w „Aucie“ takich zawiadomień byłoby — sędzę — z wielkim pożytkiem dla wszystkich czytelników.

Podając ten projekt łaskawej ocenie Pana Redaktora, kreślę się

z szacunkiem

B. Kościatkiewicz.

Nowe książki.

Rocznik Automobilklubu Polski 1924/25 z mapą Automobilową. Warszawa i Lwów 1924. Cena złp. 10. Drugi rocznik tego wydawnictwa pojawił się już na półkach księgarskich. W porównaniu do poprzedniego wykazuje znaczne postępy. Przedewszystkiem rozszerzona została i poprawiona część turystyczna, a następnie uzupełnione zostały ustawy dotyczące ruchu samochodów i ochrony dróg. Nowością jest część piąta, która zawiera cały szereg formularzy, służących do odnotowywania kosztów samochodu, ilości zużywanej benzyny, pneumatyków, napraw i t. p. Część ta należyce wykorzystywana da każdemu właścicielowi samochodu należyty obraz rentowności danej marki w stosunku do przebytej ilości kilometrów. Rocznik zawiera też adresy wszystkich ważniejszych fabryk samochodowych na świecie, adresy i nazwy wszystkich firm samochodowych, przedstawicielstw, oraz pokrewnego przemysłu i handlu w Polsce. Kompletny spis członków Automobilklubu Polski wraz z adresami jest znowu niezbędnym dla wszystkich firm, chcących odpowiednio zareklamować swoje wyroby. Historia Automobilklubu Polski oraz sprawozdanie z działalności sportowej jest zarazem historią polskiego automobilizmu.

Rocznik Automobilklubu Polski polecić można wszystkim gorąco, gdyż każdy znajdzie w nim jakiś rozdział interesujący i pożyteczny. Czytelnicy „Auta“ mogą otrzymać niewielką ilość egzemplarzy przez Administrację pisma w cenie 10 złp. 60 gr. z przesyłką poleconą. Należytość należy przesłać wraz z zamówieniem, przekazem lub czekiem P. K. O.

Najtrwalsze i najelastyczniejsze OPONY

Souple Corde Goodrich

ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE.