

AUTO

LIPIEC 1931.



CAŁA EUROPA PODZIWIĄ

„GRÜCONIN“

samoczynnie szybko ładujący kwas bateryjny.

Jakie właściwości posiada Grüconin?

1. ładowanie baterji na przyszłość zbyteczne.
2. dłuższa trwałość i pojemność.
3. wyczerpane baterje są doprowadzane z powrotem do stanu użyteczności.

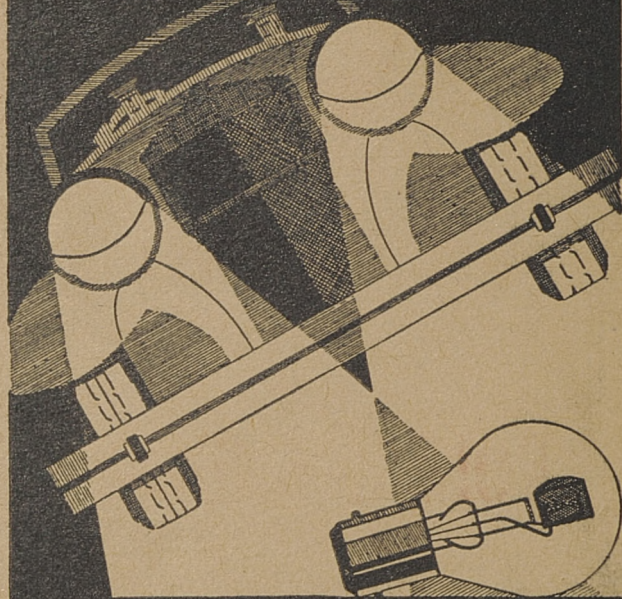
„GRÜCONIN“

jest największym wynalazkiem doby obecnej. Wszystkie czasopisma fachowe światła potwierdzają wysokie zalety tego wynalazku. Poszukiwani dzielnii zastępcy lub reflektanci na kupno licencji.

CARL KURT GRÜNING

Fabryka produktów chemiczno-technicznych, Hamburg 33.

NIEOŚLEPIAJĄCE ŻARÓWKI DUPLO



PHILIPSA

OSTATNIE SUKCESY OLEJÓW „SHELL”

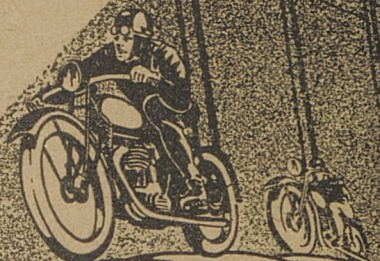
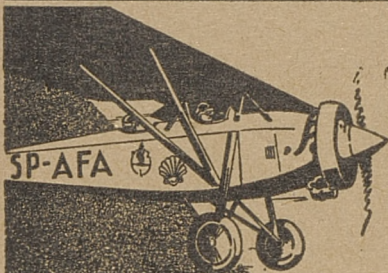
Lot dokota Afryki 25000km.

kpt. pil. Skarzyński w Nr. 5 „Przeglądu Lotniczego” pisze m. inn.: „Co do zaopatrzenia na całej trasie w benzynę i oliwę zawarliśmy umowę z firmą „Shell”... Sprawna i umiejętna organizacja Shella i jego placówek wprowadzała nas nieraz w podziw...”

Raid motocyklowy dokota Polski 1931. 2280 klm.

Zwycięski team motocykli „Oświęcim — Praga” zaopatrywany był w oleje

SHELL



Jeneralne Przedstawicielstwo POLSKA FABRYKA EKSTRAKTÓW GARBARSKICH Warszawa, Smocza 43, Telefon 319-51.
ODDZIAŁY: Kraków, Lwów, Poznań, Wilno, Łódź, Bydgoszcz, Katowice.

CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY
OD POŻARU

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC

„KNOCK OUT” TYP DUŻY

do autobusów i samo-
chodów ciężarowych

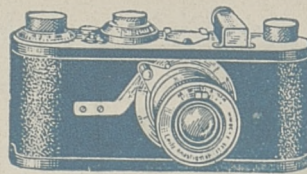
„KNOCK OUT” TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85



Leitz

L E I C A

JEST NIETYLKO NAJMNIEJSZYM, ALE I NAJBARDZIEJ PRECYZYJNYM APARATEM FOTOGRAFICZNYM Z POŚRÓD ISTNIEJĄCYCH I DLATEGO WYJĄTKOWO NADAJE SIĘ DO PODRÓŻY!

NIEOGRANICZONA ILOŚĆ ZDJĘĆ!

BŁYSKAWICZNA GOTOWOŚĆ DO ZDJĘCIA! OSTRE NEGATYWY NAWET Z PĘDZĄCEGO AUTA!

WYMIENNE OBJEKTYWY:

UNIWERSALNY 1:3,5/50 mm.

SZEROKOKĄTNY 1:3,5/35 mm.

TELE (PRZYBLIŻAJĄCY) 1:4,5/135 mm.

I O WYJĄTKOWEJ SIŁE ŚWIATŁA 1:2,5/50

NOWOŚĆ; NASADKA STEREOSKOPOWA:

LEICA DOSTARCZY NAJMILSZYCH WSPOMNIEN Z WYCIECZEK AUTOMOBILOWYCH I DLATEGO LEICĘ POWINIEN POSIADAĆ KAŻDY WSPÓLCZESNY AUTOMOBILISTA.

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH SKŁADACH APARATÓW FOTOGRAFICZNYCH

INNE SPECJALNOŚCI LEITZA:

LORNETKI PRYZMATYCZNE POŁOWE I TEATRALNE.

WYCZERPUJĄCE PROSPEKTY BEZPŁATNIE.

ERNST LEITZ, ZAKŁADY OPTYCZNE, WETZLAR.

REPR. NA POLSKĘ: WARSZAWA, CHMIELNA 47a/5.

OPONY



DĘTKI

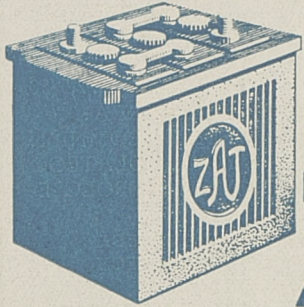
Time To Re-tire
GET A FISK!

TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.

FISK
AIR-FLIGHT

TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SYSTEMU TUDOR S.A.
WARSZAWA
ZŁOTA 35. Tel. 404-94.



Z.A.T.



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

Nr. 7 Lipiec 1931

SPIS RZECZY

	Str.
Pochwała Sportów Motorowych	5
Międzynarodowe Wścigi Okrężne we Lwowie — Marjan Krynicki	7
Krakowski Turniej Automobilowy — M. K.	13
Próby szybkości	14
Rajd Motocyklowy	15
Wielkie imprezy zagraniczne	16
W ojczyźnie Wilhelma Tella — B. Podczaski	18
Sprzymierzeńcy automobilisty na drogach publicznych — Zofja Klaczyńska	22
Stronica prawnika — Orzecnictwo sądów a ruch pojazdów mech.	26
Tatra w Raidzie Niemieckim	27
Nowy Samochód Rekordowy	30
Pionier przemysłu samochodowego — Andrzej Citroën	31
Z życia Pomorskiego Automobilklubu	33
Kronika	34

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

WARUNKI PRENUMERATY

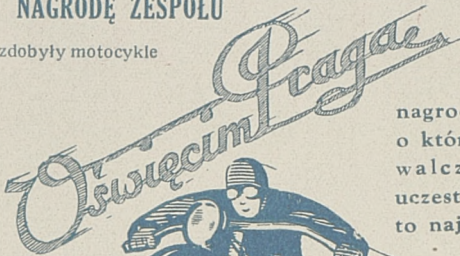
	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto
Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie
wpłatowym: „Prenumerata Auto“.

Najtrudniejszą ze wszystkich nagród, jakie były do
zdobycia na Raidzie Motocyklowym 17—24 maja 1931,
a mianowicie:

I-ą Nagrodę Teamową —
NAGRODĘ ZESPOŁU

zdobyły motocykle



Zdobyte
nagrody teamowej
o którą specjalnie
walczyli wszyscy
uczestnicy raidu —
to najchlubniejsze
świadc-
two dla
motocy-
kli
Oświęcim -
Praga

CENTRALA

OŚWIĘCIM—PRAGA

WARSZAWA, WIERZBOWA RÓG FREDRY

Oddziały: Katowice—Opolska 19, Kraków—Kremerowska 6, Częstocho-
wa—II Aleja 42, Kielce—Staszycza 2, Lublin—Kapucyńska 1,
Bielsko—Fabryczna 4, Włocławek—Toruńska 2, Poznań—Pl.
Wolności 11, Łódź—Piotrkowska 173, Sosnowiec—Dębińska 7



Apteczki Samochodowe Polskiego Czerwonego Krzyża

Zatwierdzone przez Min. Spr. Wewn. Dep. Służby i Zdrowia.

Apteczki Autobusowe Polskiego Czerwonego Krzyża

Zatwierdzone przez M. R. P. i M. S. W. Dep. Służby.

SPRZEDAŻ DETALICZNA PRZEZ

AUTOMOBILKLUB POLSKI, KLUBY AFILJOWANE
ORAZ WIĘKSZE ZAKŁADY AKCESORYJ SAMOCHODOWYCH.

SPRZEDAŻ HURTOWA: LABORATORJUM D-rów B-ci HEPNER
WARSZAWA, ELEKTORALNA 18. TEL. 405-14.

Kazimierz TRUKAN

Warszawa, Marszałkowska 19, tel. 8-22-25
„ Piękna 11 (róg Mokotowskiej)
tel. 855-41.

OLEJE i SMARY
Castrol, Gargoyle Mobiloil i Shell.

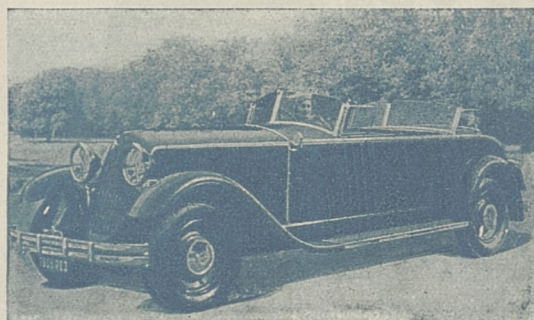


NAJTANIEJ

CZĘŚCI ZAMIENNE

do Chevrolet i Forda

Akcesorja, opony i dętki
różnych marek.



RENAULT



CENY MODELI 1931 r.

ZNACZNIE ZNIŻONE

MONASIX 8/25 KM 6 Cyl. Karetą od 1.250 dol.

Nowy model sensacyjny „Primaquatre”

45 KM 4 Cyl. Karetą 4 drzwiowa 5 osob. cena 12.000 zł.

10 CV 10/45 KM 4 Cyl. „ „ 1.765 „

VIVASIX 15/60 KM 6 Cyl. „ „ 1.935 „

NERVAHUIT 24/80 KM 8 Cyl. „ „ 2.920 „

Karoserie specjalnie luksusowe, smarowanie centralne, szyby nie rozpryskujące się, etc.

MONASTELLA	8/25 KM 6 Cyl	Karetą 4 drzwiowa	1.600 dol.
VIVASTELLA	15/50 KM 6 Cyl.	„ „ „	2.700 „ 5 osob.
NERVASTELLA	8 Cyl. 80 KM	„ „ „	2.990 „ 7 osob.
REINASTELLA	8 Cyl. 100 KM	Podwozie kompletne	1.900 „
		„ „	4.500 „

SAMOCHODY CIĘŻAROWE od 400 kg. do 12.000 kg. nośności, jak również
samochody pożarnicze i użyteczności publicznej.

WARSZAWA Towarzystwo „ESPER” Marszałkowska 153, Tel. 621-64

KATOWICE Towarzystwo „ESPER” Zabrska 24 Tel. 585

KRAKÓW Towarzystwo „ESPER” Karmelicka 9, Tel. 155-50

„VESTA”

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu
rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie— Krakowskie Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Swiatu, Gdańsku—ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

O P O N Y

GOODYEAR

TO GWARANCJA BEZPIECZEŃSTWA I WYGODY

Najwięcej ludzi w świecie jeździ na oponach **GOODYEAR**. Fakt ten stwierdza niezbicie, iż prawdą jest, że miliony ludzi znajduje opony **GOODYEAR** najtrwałszymi i najlepszymi. Wszyscy którzy używają opony **GOODYEAR** są wolni od kłopotów. Opony **GOODYEAR** są zadowalniające pod każdym względem i dowodem tego jest fakt, że ilość kupujących zwiększa się z roku na rok.



Pochwała Sportów Motorowych

Ilekróć mają miejsce większe zawody samochodowe, słyszy się wśród publiczności słowa sceptycyzmu i niedowierzania, czy zaliczyć je można do imprez sportowych. O ile nikt dziś już nie neguje znaczenia sportów atletycznych, czy rycerskich, to dla bardzo wielu kierowanie aparatem mechanicznym, samochodem, motocyklem samolotem, czy łodzią motorową, nie jest właściwym sportem ponieważ rzekomo sprawność fizyczna człowieka nie odgrywa w nich roli głównej. Większość widzów zawodów motorowych, jest przekonana, że decydującą dla wyników jest jedynie doskonałość mechaniczna maszyny, a człowiek-kierowca odgrywa w niej właściwie rolę podrzędną. Być może, że taki sposób sądenia zawodów motorowych, został podsunęty publiczności przez współzawodniczące wytwórnie, które pomyślnie dla nich rezultaty przedstawiały zawsze jako wynik li tylko doskonałości maszyny, a osoby kierowców usuwały niejako w cień, pomimo, iż gdy same one przyjmowały udział w zawodach, to nie szędzily one nigdy największych ofiar, aby pozyskać najzdolniejszych i najbardziej renomowanych kierowców. Reklama wymagała jednak, aby marka zwycięskiej maszyny figurowała wszędzie jaknajwiększymi literami, a nazwisko kierowcy, o ile o nim się wspominało, drukowane było małutkimi literkami, albo poprostu w nawiasie. Tak się pisało dla publiczności, ale w rzeczywistości, jak mówię, nikt bardziej od wytwórni nie cenil sztuki człowieka, nikt lepiej od ich nie zdawał sobie sprawy, że doskonałość maszyny jest niczem, jeżeli

nie powierzy się jej doskonałemu kierowcy. Dzięki reklamie publiczność przyzwyczaiła się przypisywać zwycięskie wyniki w zawodach motorowych tylko doskonałości mechanicznej maszyn, a w ten sposób straciła z oczu wspaniałe walory sportowe kierowców i doszła do negowania wogóle charakteru sportowego zawodów motorowych.

A tymczasem w rzeczywistości zawody motorowe mają w najwyższym stopniu wszystkie cechy zawodów sportowych. Doskonałość fizyczna i psychiczna zawodnika są w nich czynnikami absolutnie decydującymi. Naturalnie że i narzędzie jego nie może być złe, albo sporo gorsze od narzędzia współzawodnika, ale przy jednakowej klasie i jednakowym poziomie narzędzia, o zwycięstwie decydują tylko walory człowieka. To samo zresztą widzimy i we wszelkich innych sportach, dla uprawiania których potrzebne jest, narzędzie. W tenisie gracz posiadający złą rakiętę, w strzelectwie strzelec posiadający złą broń, w hippice jeździec na złym koniu, zawsze będą w gorszych warunkach współzawodnictwa, choćby umiejętnością górowali oni nad przeciwnikami. Dla wyrównania szans, zależnych od cech maszyny w zawodach motorowych praktykuje się szerzej jeszcze niż w innych sportach, podział na klasy, a przy dzisiejszym stanie techniki, różnice w doskonałości maszyn w pewnych klasach mogą być już tylko minimalne. W ten sposób sztuka człowieka również i w zawodach motorowych znajduje pełną swoją ocenę, gdyż różnice te w maszynach są mniejsze niż różnice

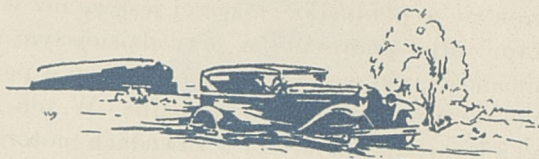
w umiejętności kierowców i dla tego również i w dziedzinie sportów motorowych można zastosować powiedzenie spopularyzowane przez pewną markę papierosów w swych ogłoszeniach: „Lepszy zawsze wygra”-

Gdy więc jeszcze dzisiaj bardzo wiele ludzi nie dostrzega w zawodach motorowych strony ich sportowej, to i nie zdaje sobie również sprawy z tego, że turniejowe prowadzenie maszyny wymaga niezwykle walorów fizycznych. Jeżeli czysta siła fizyczna nie odgrywa tu roli przeważającej, jak w sportach atletycznych, to jednakże dobry kierowca sportowy nie może być człowiekiem słabym. Zwłaszcza obowiązkowo posiadać on musi pewną formę siły fizycznej — wytrzymałość i to w stopniu większym niż w innych sportach, gdyż wszelkie zawody motorowe z racji swego charakteru rozgrywają się na długich przestrzeniach i w dłuższym przeciągu czasu. Próby pobicia rekordów czasu i przestrzeni, trwające po dni kilkadziesiąt, dają pod tym względem przykłady niewiarogodnej wprost wytrzymałości ludzkiej. Opanowanie wielkich szybkości, charakteryzujących sporty motorowe, wymaga ze strony kierowcy wysokiego wyrobienia innych stron sprawności fizycznej. A więc przede wszystkim błyskawicznego reagowania na bodźce zewnętrzne. Jasnym jest, że dla tego konieczną jest wielka czułość t.zn. ostrość, wszystkich zmysłów, którą w pewnym stopniu można w sobie wyrobić, tak jak i sprawność innych organów. Następnie precyzja niemal matematyczna ruchów, zarówno jak i ich szybkość. No i wreszcie zręczność, która jest jeszcze czemś odrębnem od precyzji i od szybkości ruchów, a jest właściwie jakby zdolnością przystosowania gatunku ruchu do zmiennych okoliczności.

Poza walorami fizycznymi sportowiec motorowy posiadać musi jeszcze różnorodne walory psychiczne. A więc przede wszystkim błyskawiczną szybkość decyzji, równorzędnie zaś z tem niezawodzącą zimną krew. Zdolność orjentacji i poczucie równowagi w niektórych sportach motorowych, np. w lotnictwie, odgrywają rolę decydującą. Przytomność umysłu jest warunkiem podstawowym dla uprawiania sportu motorowego. Równorzędnie z tem musi iść zdolność długotrwałego, bez najmniejszej przerwy, skupiania uwagi. Aparat psychiczny sportowca motorowego musi działać bez zawodu tak samo jak i aparat jego fizyczny. A do tego dochodzi jeszcze całkowite opanowanie maszyny, jakże nieraz skomplikowanej i trudnej! Opanowanie to wy-

raża się nietylko w jaknajdokładniejszej znajomości budowy jej i zasady działania, ale i w poznaniu szeregu indywidualnych właściwości danej maszyny, sposobu jej reagowania na nadawane jej impulsy, pewnych odchyłeń od teoretycznego działania poszczególnych organów. W seryjnej nawet budowie maszyn, gdzie zdawałoby się każda powinna być najzupełniej identyczną z innymi z tej samej serii, doświadczony fachowiec odkryje zawsze drobne indywidualne różnice w działaniu, które przy wyzyskiwaniu maszyny do maksymalnych granic, np. w zawodach sportowych, muszą być przez kierowcę uwzględniane. Taki sportowiec który potrafi wyzyskać, lub też zneutralizować pewne te indywidualne, najczęściej nadzwyczaj drobne, odchylenia wykazuje prawdziwy talent. I tu jest właśnie wyższość sportu motorowego nad sportami atletycznymi — że osiągnięcie w nich dobrych wyników, wymaga nie tylko pewnego stopnia doskonałości fizycznej i psychicznej, t.zn. formy, ale jeszcze czegoś więcej, czegoś co można nazwać sztuką. Pod tym względem sport motorowy spokrewniony jest z najpiękniejszym ze wszystkich sportów — hippiką, w której również to wczucie się w narzędzie, życie się z niem, odgrywa rolę conajmniej równorzędną z dobrą formą. Dawniej, gdy nie istniało jeszcze słowo „sport”, hippika nazywana była „sztuką” — „sztuka konnej jazdy”. Bo i zaiste zarówno przez swą piękność, przez swą szlachetność, jak i przez iskrę Bożą, którą dla osiągnięcia w niej sukcesów posiadać trzeba, hippika jest prawdziwą sztuką. I jeszcze jedno — hippika czy z racji prastarej swej i bohaterskiej historii, czy z racji służenia w pierwszym rzędzie armji, czy z racji uprawiania jej przez lepsze sfery towarzyskie, ma opinję sportu rycerskiego. Te same cechy posiadają nowoczesne sporty motorowe. Poza stroną atletyczną w sportach tych wrodzony talent, iskra Boża, decyduje o powodzeniu. No i wreszcie nie sposób odmówić im charakteru rycerskiego, gdy tyle już wspaniałych czynów bohaterskich, dokonanych dla najszczytniejszych ideałów ludzkości zapisać mogą one na swych sztandarach, gdy błędy i niedoskonałość każą sobie one płacić życiem sportowców i gdy z usług ich w najszerszym zakresie korzystają armje współczesne.

Sport motorowy, to nietylko najkompletniejszy i na najwyższym poziomie stojący sport atletyczny, ale to jednocześnie w całym słowa znaczeniu sport rycerski.





Dzieci również stawaly do wyścigów na „prawdziwych” samochodach Citroen

(Fot. P. A. T.)

Międzynarodowe wyścigi okrężne we Lwowie

Zeszłoroczne wyścigi okrężne we Lwowie, urządzone tytułem próby, przyniosły, jak wiadomo, bardzo dobre rezultaty. Z jednej strony śmiały pomysł urzędnika wyścigów w mieście i wspierała jego realizacja wysunęły Małopolski Klub Automobilowy na naczelne miejsce pod względem wyników pracy sportowej w polskim automobilizmie, z drugiej zaś strony ogromne deficyty, jakie impreza przyniosła, nieomal, że zachwiały podstawami Klubu, stawiając pod znakiem zapytania możliwość urządzania w Polsce tego rodzaju kosztownych zawodów.

Małopolski Klub Automobilowy nie zraził się jednak smutnymi wynikami finansowymi zeszłorocznych wyścigów. Wychodząc ze słusznego założenia, że wyścig okrężny jest niezbędny, tak dla prestiżu, jak i dla dalszego rozwoju polskiego sportu samochodowego, zmobilizował wszystkie swe rezerwy i doprowadził do skutku drugi wyścig, jeszcze wspanialszy od zeszłoroczny, bo rozegrany w charakterze zawodów międzynarodowych.

Tegoroczne wyścigi lwowskie wzbudziły znaczne zainteresowanie nie tylko w kraju, lecz i zagranicą. Pociągnęło to za sobą zgłoszenia kilku kierowców, znanych na terenie międzynarodowym, co zadecydowało o sportowym i finansowym powodzeniu zawodów. Tym sposobem, dzięki przedsiębiorczości Małopolskiego Klubu Automobilowego, ugruntowane zostały podstawy imprezy, która w przyszłości może zająć zupełnie wyjątkowe stanowisko w polskim sporcie samochodowym. Trudno się powstrzymać w tym miejscu od złożenia wyrazów należnego uznania tym wszystkim, którzy przyczynili się swoją pracą do szczęśliwej reali-

zacji Międzynarodowego Wyścigu Okrężnego. Mam tu na myśli w pierwszym rzędzie duszę i mózg całej imprezy, niezastąpionego komandora p. Zbigniewa Orzechowskiego, a dalej jego niestrudzonych współpracowników, p. insp. Czesława Grabowskiego, który pełnił funkcję vice-komandora, p. inż. Adama Ebenbergera, kierownika chronometrażu, p. Tadeusza Niezabitowskiego, gospodarza trasy, p. mjr. Marjana Gawła, startera i p. Władysława Pilcera, sekretarza Komisji Sportowej M. K. A. Im to zawdzięczamy przeprowadzenie pierwszego w Polsce długodystansowego wyścigu okrężnego dla samochodów, na wzór najwspanialszych imprez tego typu, rozgrywanych od lat zagranicą.

W uznaniu wysokiej wartości sportowej i propagandowej wyścigu, raczył nad nim objąć protektorat p. Prezydent Rzeczypospolitej.

Organizacja wyścigów, podobnie jak w roku ubiegłym, stała na bardzo wysokim poziomie. Trasę doprowadzono do doskonałego stanu przez podwyższenie zakrętów na ulicach Stryjskiej i Kadeckiej, oraz przez wygładzenie nawierzchni tychże ulic i pokrycie jej pyłochłonem Polmin-Stradol. W trzech punktach trasy ustawiono potężne trybuny, w czterech przerzuciono mosty ponad torem, a wszystkie zakręty obłożono workami z piaskiem. Porządek podczas wyścigów, pomimo kilku wypadków, nie został zakłócony, punktualność była wzorowa, słowem całość organizacji przynosi zaszczyt realizatorom imprezy.

Nadmiar komplementów może być jednak szkodliwym, to też, aby do tego nie dopuścić, pozwolę sobie

rzucić teraz kilka uwag krytycznych. O ile bowiem zakres organizacji był w roku ubiegłym zupełnie wystarczającym, o tyle tym razem rozmiary wyścigu przerosły ramy organizacyjne. Dlatego muszą być w przyszłości usunięte pewne niedociągnięcia, niegodne wielkiej imprezy międzynarodowej, za jaką wyścig lwowski można już zacząć uważać.



(Photo P.A.T.)

Tryumfator wyścigów lwowskich, Hans Stuck von Villiez

Przedewszystkiem więc wysuwa się tu sprawa informowania publiczności o przebiegu i szczegółowych wynikach wyścigów. Jeden głośnik, zainstalowany na pomoście sędziowskim, nie spełni nigdy tego zadania, zwłaszcza jeśli będzie w dodatku źle obsługiwany. Dlatego trzeba zainstalować na trasie kilka dobrych głośników, obsługiwanych przez rutynowanych speakerów -automobilistów, którzy potrafią utrzymać cały czas w napięciu uwagę widzów. Pozatem na stoku cytadeli, naprzeciwko głównej trybuny, powinna zostać wzniesiona wielka tablica orjentacyjna, na której wywieszane będą numery prowadzących bieg samochodów i inne dane objaśniające, włącznie do czasów poszczególnych okrążeń. Tablice orjentacyjne stanowią nieodłączną akcesorię każdego poważnego wyścigu zagranicznego; u nas tablica taka zainstalowaną była, przy współdziałaniu firmy Dunlop, obok trybuny na Wancie podczas zeszłorocznego wyścigu tatrzańskiego. Sądzę, że we Lwowie, inicjatywa firmy Dunlop może znaleźć w tym zakresie jeszcze odpowiednie pole do działania.

Kiedy już będziemy mieli dobrze poinformowaną publiczność, należy zwrócić uwagę na kwestję porządku i bezpieczeństwa. Idealem byłoby tu całkowite ogrodzenie trasy, tak, aby nikt, poza zawodnikami, nie mógł w żadnym wypadku znaleźć się na torze. Będzie to jednak z wielu przyczyn trudne do zrealizowania, to też zadowolnić się trzeba całkowitem odseparowaniem tych miejsc, w których się zbiera publiczność, aby nikt nie mógł wybiegać na środek jezdni. Nie można

na przyszłość dopuszczać do tego, aby naprzykład zwycięski wóz, zatrzymujący się przed trybuną sędziowską, był natychmiast oblegany przez niesfornych widzów, nie zważających na inne samochody, kończące jeszcze wyścig. Przy większej liczbie zawodników na torze mogłoby to doprowadzić do katastrofy. Zwykła ochrona trasy policją i żołnierzami na nic się tu nie zdaje; potrzebne są twarde barjery, lub jakieś inne niewzruszone zapory.

Trzecią sprawą, na którą należy zwrócić uwagę, jest kwestja rozmieszczenia, niezbędnych przy wyścigach długodystansowych, punktów zaopatrzenia w benzynę i pneumatyki. Punkty te muszą stanowczo zostać rozmieszczone po prawej stronie toru, gdyż w przeciwnym razie zawodnik, podjeżdżając pod punkt zajeżdża nieoczekiwanie drogę swym konkurentom. Ponadto zawodnik nie może w tym wypadku ustawiać swej maszyny w poprzek toru, lub też używać tylnego biegu, co miało miejsce na tegorocznych wyścigach, wobec niezbyt szczęśliwego umieszczenia punktów zaopatrzenia. Poza możliwością katastrofy pociąga to bowiem za sobą nieuchronną stratę cennego czasu.

Na tem się wyczerpują moje najważniejsze podstawy do krytyki. Mam wrażenie, że te wszystkie słabsze strony wyścigów lwowskich dadzą się łatwo usunąć, z niewątpliwą korzyścią dla całokształtu imprezy i z tem większym pożytkiem, że Małopolski Klub Automobilowy w zakresie rozwoju swych sztafardowych zawodów posiada bardzo ambitne plany. Mówi się już o przedłużeniu trasy do 5 kilometrów w obwodzie, przez włączenie innych odcinków ulicznych, jak również o rozgrywaniu na tym powiększonym torze wyścigów pod nazwą Grand Prix Polski!



Start kategorii wyścigowej. Na przedzie Hardegg (2) i Stuck (1)
(Photo P.A.T.)



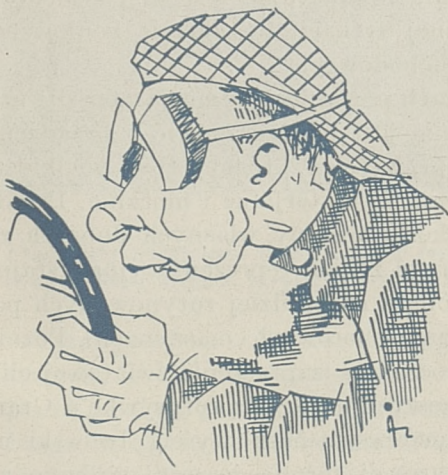
1



fz



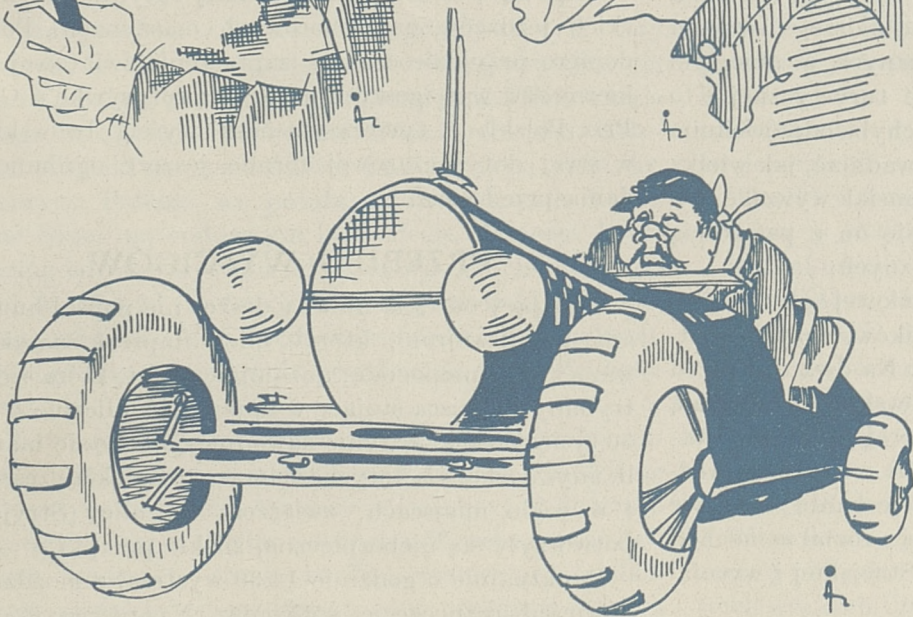
fz



fz



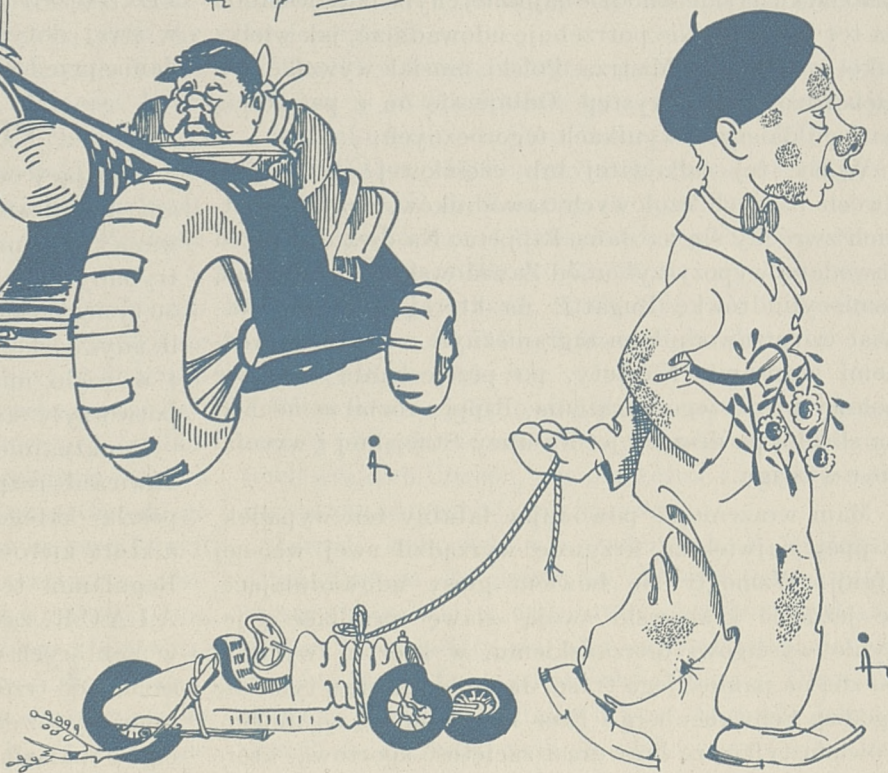
fz



fz



fz



fz

UCZESTNICY WYŚCIGÓW LWOWSKICH W KARYKATURZE: 1) (u dziecińki skromna minka—czy to chłopiec czy dziewczynka?)—Pani Koźmianowa, 2) Hr. Hardegg, 3) Stuck i jego piesek, 4) okularnik—Widawski przy kierownicy, 5) Maskotka na chłodnicę — Hr. Cieński, 6) Champion wagi ciężkiej — Hr. Potocki i jego Voisin, 7) Holuj goni własny nos, 8) Ripperek właca z pysznej zabawy w „gonitwę”.

Rysował Jan Jarosz.

Zachowując całkowite uznanie dla dzielnych organizatorów zawodów lwowskich, niepodobna się tu powstrzymać od wypowiedzenia uwagi, czy celowem byłoby stwarzanie w niedalekiej już przyszłości imprezy o tak wielkim zakroju. Wyścig o Grand Prix Polski stałby się bowiem terenem ustawicznych zwycięstw zawodników zagranicznych i porażek naszych reprezentantów, na czem nam wcale nie powinno, zależeć. Rezultaty tegorocznego wyścigu udowodniły, że prawdziwej europejskiej klasie kierowców i maszyn nie mamy do przeciwstawienia literalnie nic. Ani jednego doświadczonego zawodnika i ani jednego należyście przygotowanego samochodu.

Z czołowej trójki naszych kierowców wyścigowych, to znaczy z pośród trzech dotychczasowych Mistrzów Polski, inż. Liefeldta, Jana Rippera i hr. Maurycego Potockiego, startowali we Lwowie tylko Ripper i Potocki. Inż. Liefeldt, aczkolwiek zapisany do wyścigów, nie zjawił się na starcie, skutkiem niechętnego stanowiska fabryki, która w okresie kryzysu nie zamierza się interesować naszymi imprezami sportowymi. Wynikałoby z tego smutny wniosek, że inż. Liefeldt przez czas dłuższy nie będzie mógł bronić naszych barw w zawodach samochodowych.

Zeszłoroczny Mistrz Polski, hr. Maurycy Potocki, nie potwierdził niestety we Lwowie dalszego rozwoju swych wielkich możliwości, wykazanych w ubiegłym sezonie, gdyż startował w kategorii turystycznej i to w dodatku na samochodzie najmniej chyba odpowiednim na tor lwowski. Nie potrzebuję udowadniać, jak wielką lukę w treningu Mistrza Polski musiał wywołać ten niebardzo udany występ. Odbije się on z pewnością na jego dalszych wynikach tegorocznych.

Wobec tej całkowitej lub częściowej abstynencji dwóch naszych czołowych zawodników, oczy wszystkich zwróciły się na Jana Rippera. Na dwa dni przed zawodami wypożyczył on od Zawidowskiego wspaniałą ośmiocylin্দrówkę Bugatti, na której mógł już stawiać czoła zawodnikom zagranicznym z bardzo poważnymi szansami. Niestety, po przejechaniu zaledwie połowy pierwszego okrążenia, Ripper rozbił samochód na śliskiej po deszczu jezdni ulicy Stryjskiej i wycofał się z wyścigu.

Mam wrażenie, że powodując fatalny ten wypadek, Ripper największą krzywdę wyrządził swej własnej opinii. Wzmogły się bowiem głosy udowadniające, że jeździec krakowski swoją sławę zawdzięcza jedynie wyścigowi tatrzańskiemu, w którym zwycięża, bo zna na pamięć jego trasę. Ja osobiście się z tym nie zgodzę. Schwabenberg i Ecce Homo mówią co innego. Powiem tylko, że brawura i zaciętość sportowa, które stanowią nieocenione zalety przy krótkich wyścigach górskich, powinny w długodystansowych wyścigach okrężnych ustępować miejsca absolutnemu opanowaniu i rozwadze. Wyścig okrężny, w którym rolę gra

długi dystans i w którym toczy się otwartą walkę z przeciwnikami, a nie tylko z samym czasem, wygrywa się bardziej mózgiem, aniżeli mięśniami. Dowodzi tego trzydziestoletnie doświadczenie najwytrawniejszych praktyków sportu samochodowego. Ripper zapomniał o tej kardynalnej zasadzie, pokierował się tylko sercem a nie głową, wykazując swój brak doświadczenia w tego rodzaju wyścigach. Któryż zresztą z naszych kierowców doświadczenie to posiada?

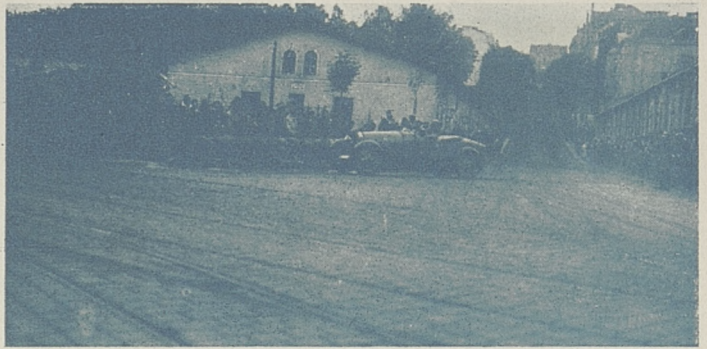
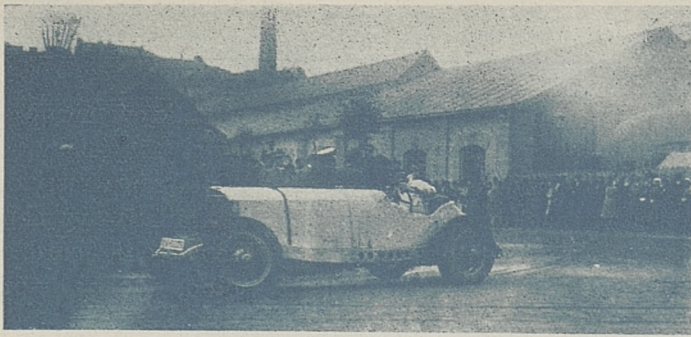
Wobec odpadnięcia z konkurencji naszych trzech mistrzów, najlepsze wyniki w wyścigu, jeśli chodzi o bezwzględną szybkość przeciętną, uzyskał niespodziewanie Bogucki w kategorii sportowej. Niestety przegrał on do Nadu, kierowcy, którego nazwisko nie jest otoczone żadnym laurem, i to przegrał bezapelacyjnie, bez walki, kompletując w ten sposób obraz naszej beznadziejnej sytuacji w zakresie konkurencji w wyścigach samochodowych.

W tych warunkach powinno stać się jasnym dla każdego, że zawczasem jest jeszcze mówić o urządzeniu Grand Prix Polski, wyścigu, któryby zbyt wielkie na nas nakładał obowiązki materialne i moralne. Przedewszystkiem wyszkolić musimy własnych dobrych zawodników i stworzyć z nich reprezentacyjną „stajnię wyścigową”, złożoną z najbardziej rutynowanych polskich jeźdźców na doborowych maszynach. Później dopiero przyjdzie czas na zaproszenie światowej elity kierowców wyścigowych na wielką rozgrywkę o Grand Prix Polski. A tymczasem nasz wyścig lwowski ma w swej dotychczasowej formie jeszcze ogromne zadania przed sobą.

PRZEBIEG WYŚCIGÓW.

Padający od rana ulewny deszcz nie popsuł humoru ani organizatorom, którzy mieli imprezę zaasekurowaną przed niepogodą, ani publiczności, która zaległa trybuny i miejsca stojące w imponującej liczbie z górą 30 tysięcy osób. Jedynie zawodnicy trochę się martwili, gdyż doskonała dotychczas trasa rozmiękła częściowo i w wielu miejscach, zwłaszcza na ulicy Stryjskiej potworzyły się niebezpieczne, śliskie pułapki.

Punktualnie o godzinie 14.30 wystrzał z moździerza obwieścił rozpoczęcie wyścigów. Na pierwszy ogień poszła kategoria samochodów typu dominującego, z którą kierownictwo zawodów miało sporo kłopotów. Regulamin tej nowej kategorii, opublikowany przez A.I.A.C.R. zawiera bowiem szereg niejasności, tak że w niektórych wypadkach niepodobna ustalić, czy dany samochód trzeba zaliczyć do kategorii typu dominującego, czy też do kategorii sportowej. Kierownictwo wyścigów znalazło z tej sytuacji dosyć dowcipne wyjście, dopuszczając wszystkie „wątpliwe” wozy do udziału w wyścigu poza konkursem, z tem, że osobna nagroda przewidziana była za najlepszy wynik w konkurencji i osobna za najlepszy rezultat bezwzględny.



(Photo P. A. T.)

Fragmenty z wyścigów lwowskich. Z lewej strony: Stuck na wirażu podczas treningu i start samochodów wyścigowych. Z prawej strony: Start samoch. turystycznych i widok najtrudniejszego zakrętu trasy wyścigowej przy zbiegu ulic Kadeckiej i Pelczyńskiej.

Tym sposobem w konkurencji znalazły się tylko trzy samochody: Austro Daimler zeszłorocznej zwyciężczyni pani Koźmianowej, Lancia, na której jechał Reim i mała Praga, na której jechał Sroubek. Poza konkursem startowali: Cieński na wozie Austro Daimler typu ADM, hr. Maurycy Potocki na potężnym samochodzie Voisin oraz Stuck na cudownym kabrioletcie Mercedes Benz. Biorąc udział w wyścigu tej kategorii, Stuck najwyraźniej dał dowód, że traktuje wyścig lwowski jako trening przed wielkimi międzynarodowymi rozgrywkami, które go oczekują z tytułu przejścia do firmy Mercedes Benz.

Mistrz górski Europy okazał się naturalnie bezkonkurencyjnym. Odrazu w pierwszym okrążeniu odsadził się od reszty zawodników o prawie pół minuty i aż do końca wyścigu powiększał tylko ten odstęp. Tymczasem na dalszych miejscach wrzała bardzo interesująca walka. Przez pierwsze cztery okrążenia na drugim miejscu szła pani Koźmianowa, ostro atakowana przez Cieńskiego i Reima. W piątej rundzie Reim, który na swej Lancji jechał bardzo umiejętnie i odważnie na zakrętach, pomimo że był wolniejszy na prostej zdołał wyminąć panią Koźmianową, pociągając za sobą Cieńskiego, który w następnym okrążeniu również wyminął rywalkę. Z pozostałych zawodników Sroubek wycofał się odrazu w pierwszym okrążeniu z powodu defektu, a hr. Potocki, nie mogąc zmusić swego zbyt ciężkiego Voisina do szybszego biegu, znajdował się stale na ostatnim miejscu. Taka sytuacja trwała aż do 12 okrążenia, w którym Reim z powodu chwilowego defektu maszyny odpadł na ostat-

nie miejsce. W tej samej rundzie Stuck miał już całe okrążenie przewagi nad Reimem i hr. Potockim, a do końca wyścigu wyminął jeszcze panią Koźmianową i Cieńskiego, dystansując w ten sposób wszystkich swoich rywali.

Wyniki wyścigu, rozegranego na dystansie 45 km i 615 m. w 15 okrążeniach toru, wypadły następująco:

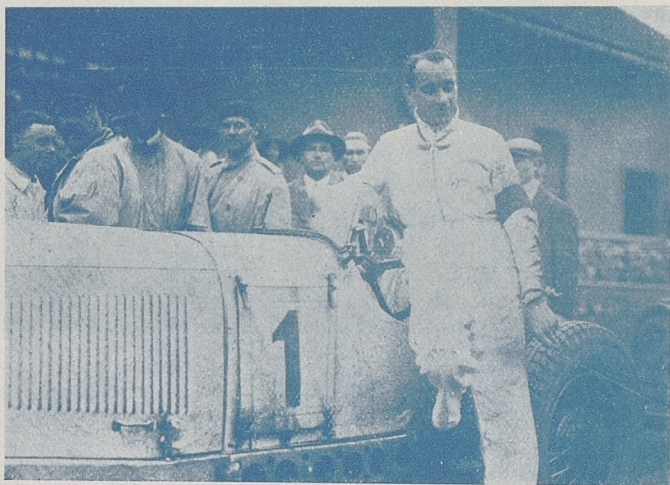
w konkurencji: 1. Pani Koźmianowa—A.P. (Austro Daimler) 43 m. 11,860 s., szybkość średnia 63,357 klm./g. 2. Reim—K.K.A. (Lancia) 43 m. 38,9 s.

poza konkursem: 1. Hans Stuck von Villiez — Niemcy (Mercedes Benz) 39 m. 53,725 s., szybkość średnia 68,601 klm./g., rekord; 2. Cieński — M.K.A. (Austro Daimler) 42 m. 53,730 s.; 3. Maurycy hr. Potocki — A.P. (Voisin) 43 m. 36,22 s.

W przerwie, jaka nastąpiła po wyścigu, rozegrane zostały niezmiernie zabawne wyścigi dzieci na elektrycznych wózkach Citroën, a jednocześnie zaczęto ustawiać na starcie samochody wyścigowe.

Zawody samochodów wyścigowych, ze względu na długi dystans do przebycia, który mógł nastąpić szeregiem niespodzianek, oraz z uwagi na dobór współzawodników, zapowiadały się jako najbardziej pasjonujący moment dnia. Los niestety chciał inaczej. Okazało się bowiem, że trzech zawodnicy Ripper, Sachsel i Jellen nie dorosli do wielkości zadania, zlekceważyli sobie trudy i niebezpieczeństwa wyścigu, wywołując swym brakiem doświadczenia katastrofalne w skutkach wypadki. Ripper, jak już wspominałem, odpadł odrazu w pierwszym okrążeniu, rozbijając maszynę na wirażach ulicy

Stryjskiej. Niemal bezpośrednio potem, bo już w drugim okrążeniu, zaraz za trybunami na Pełczyńskiej rozegrała się wstrząsająca tragedia Sachsela, znana wszystkim dobrze z relacji gazetowych. A o kilkaset metrów dalej skończył wyścig na workach z piaskiem Jellen. Tym sposobem, niezem pioruny podczas burzy, wyladowały się wszystkie oczekiwane emocje i odtąd, przez długie 48 okrążeń, wyścig toczył się bezbarwnie, bez żadnych przesunięć w raz ustalonej kolejności zawodników.



Stuck przy swoim wyścigowym Mercedesie (Photo P. A. T.)

Ze startu wyrwał się początkowo austriacki kierowca hr. Hardegg, który na samochodzie Bugatti prowadził przez pierwsze okrążenie. Później jednak rutyna i moc maszyny Stucka zaczęły brać górę. W drugim okrążeniu Stuck bez wielkiego wysiłku wyszedł na czoło, odsunął się od Hardegga o kilkaset metrów i nie pozwolił się dojść aż do końca. Mistrz górski Europy pokazał wysoką klasę jazdy, nie nadużywając szybkości na zakrętach, a zato na prostych wykorzystując całą moc swego potężnego Mercedesa, który unaoecznił nam swoją opinię naprawdę wspaniałej maszyny. Jazda Stucka była interesującą nie tylko ze względu na samą technikę kierowcy, ale również z uwagi na jego niezwykle umiejętnie i staranne przygotowanie się do wyścigu, znamionujące niespotykaną u nas dotychczas rutynę zawodnika. Przez cały czas wyścigu Stuck otrzymywał od obsługi swego punktu zaopatrzenia specjalne sygnały, według których regulował tempo jazdy. Interesującym jest również fakt, że chcąc się uchronić od oślepienia przez błoto, tryskające z pod kół, kazał Stuck założyć przed wyścigiem jeden błotnik, na koło od strony kierownicy. Trudno przegrać wyścig, jeśli się przewiduje nawet takie rzeczy.

Hrabia Hardegg uzyskał niewiele gorszy rezultat od Stucka, okazując się kierowcą o bardzo wysokich kwalifikacjach. Na trzecim miejscu przeszedł cały dystans i ukończył wyścig jedyny reprezentant naszych

barw, Holuj na półtoralitrowce Bugatti, który nie opowiadał jeszcze wszystkich arkanów jazdy wyścigowej, ale zapowiada się bardzo obiecująco. Ostatnim wreszcie, od startu aż do finiszu, był czeski zawodnik Szczyżycki, który na swym samochodzie Vikov jechał bardzo regularnie, ale stanowczo zbyt wolno, jak na wóz wyścigowy.

Ostateczne rezultaty wyścigu: 1. Hans Stuck von Villiez — Niemcy (Mercedes Benz) 152,5 klm. w 1 g. 56 m. 46,150 s., szybkość średnia 78,128 klm./g.; 2. hr. Hardegg — Austria (Bugatti) 1 g. 58 m. 56,465 s.; 3. Holuj (Bugatti) 2 g. 09 m. 45,365 s.; 4. Szczyżycki — Czechosłowacja (Vikov) zrobił tylko 48 okrążeń.

Zauważyć wypada, że zeszłoroczny zwycięzca w kategorii wyścigowej, inż. Liefeldt, uzyskał większą szybkość przeciętną niż Stuck (81,324 klm./g.), co prawda tylko na trzeciej części tegorocznego dystansu. Natomiast rekord okrążenia toru, który inż. Liefeldt ustanowił w czasie 2 m. 12,1 s., Stuck pobił w swej ostatniej rundzie, gdy tor był już suchy, osiągając czas 2 m. 10,4 s.

Trzeci wyścig, który był dostępny dla samochodów sportowych, miał przebieg bardzo ciekawy. Co prawda zwycięzca znowu zdobył swe pierwsze miejsce bez żadnego wysiłku, ale zato na dalszych miejscach toczyła się przez cały czas zacięta walka. Rumuński kierowca Nadu, który okazał się pierwszorzędnym zawodnikiem, od razu po starcie wysunął się na czoło i cały dystans przeszedł ze znaczną przewagą nad resztą konkurentów,



Start samochodów sportowych

co zresztą zawdzięczał w wielkiej mierze świetnym zaletom swego ośmiocylindrowego samochodu Bugatti z kompresorem. Na drugim miejscu utrzymywał się przez 11 okrążeń jadący bardzo ambitnie Januszkowski na czterocylindrowej półtoralitrowce Bugatti, za którym, w dość znacznym odstępnie szli, tocząc walkę między sobą Bogucki na Bugatti i Widawski na Austro Daimlerze. Dwaj zawodnicy austriaccy Muschik na Bugatti i Ostermuth na Amilcarze odpadli od razu na ostatnie miejsca i żadnej roli w wyścigu nie odegrali.

W dwunastym okrążeniu maszyna Januszkowskiego nie wytrzymała szalonego tempa i dobry ten zawodnik musiał się wycofać z zawodów. Na drugim miejscu za Nadu znalazł się w ten sposób jadący w bardzo pięknym stylu Bogucki, a na trzecim Widawski, któremu brak było kompresora do wyminięcia rywala. W dwudziestym okrążeniu udało się wreszcie Widawskiemu minąć lwowskiego zawodnika, ale na zakręcie w Kadeckiej w Pelczyńską nie zdołał on opanować maszyny, wpadł na worki z piaskiem i stracił ostatnie szanse. Tymczasem Nadu zaczął wyraźnie zwalniać biegu, prawdopodobnie skutkiem zderzenia hamulców, to też Bogucki z każdym okrążeniem odrabiał różnicę w czasie i w oczach zbliżał się do rumuńskiego zawodnika. Ale meta była już niedaleko i Rumun wygrał wyścig z przewagą tylko 300 metrów nad Boguckim. Ostateczne wyniki wyścigu rozegranego na przestrzeni 76 klm. i 25 m. w 25 okrążeniach toru, wypadły jak następuje:

1. Nadu — Rumunja (Bugatti) 1 g. 03 m. 17,570 s., szybkość średnia 72,070 klm./g.; 2. Bogucki — M.K.A. (Bugatti) 1 g. 03 m. 31,250 s.; 3. Widawski — A.P. (Austro Daimler) 1 g. 04 m. 23,650 s.; 4. Muschik — Austrja (Bugatti) 1 g. 11 m. 30,255 s. Ostermuth na samochodzie Amilcar wycofał się w 19 okrążeniu.

V POLSKI ZJAZD GWIAZDZISTY.

Wyścig okrężny poprzedzony został V Polskim Zjazdem Gwiazdzistym z metą w parku Stryjskim, na terenie Targów Wschodnich. Udział w Zjeździe wzięło około 100 samochodów, przyczem najliczniej był reprezentowany Łódzki Automobil-Klub. Dzięki zapalowi sportowemu swych członków Klub łódzki zdobył definitywnie dwie piękne nagrody przechodnie, Banku „Vesta” i Śląskiego Klubu Automobilowego, o posiadanie których toczyła się pomiędzy klubami od lat kilku zacięta walka.

Indywidualne wyniki zjazdu wypadły następująco:

1. Kazimierz Poznański — Ł.A.K. (Austro Daimler) 853 klm., punktów 107.
1. ex aequo Bolesław Macudziński — K.K.A. (Lancia) 853 klm., punktów 107.
3. poza konkursem Euzebjusz Dzierliński — P.T.K. (Citroën) 747 klm., punktów 106.
4. Stanisław Broniowski — K.K.A. (Tatra) 842 klm., punktów 106.

Nagrodę dla pań zdobyła p. Małgorzata Baczevska z M.K.A. na samochodzie Citroën, która przebyła 677 klm. Największą ilość kilometrów, 936, przebył członek Ł.A.K. bar. Jungenfeld na samochodzie Mercedes Benz.

Marjan Krynicki.

Krakowski Turniej Automobilowy

Podczas ubiegłych Zielonych Świątek odbył się w Krakowie doroczny Turniej Automobilowy. Krakowski Klub Automobilowy urządził zawody w nieco mniejszym niż zazwyczaj zakresie, wychodząc ze słusznego założenia, że w dzisiejszych ciężkich czasach należy wszystkie siły rezerwować wyłącznie na należyte zorganizowanie jednej tylko, czołowej imprezy: Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego.

Słuszność tego stanowiska potwierdziły rezultaty Turnieju, który odbył się przy znacznie słabszej konkurencji, niż to było w latach poprzednich. I tak na Zjazd Gwiazdzisty do Krakowa, wyznaczony na dzień 23 maja, przybyło zaledwie 12 samochodów. Trzy z pośród nich przebyły dystanse ponad tysiąc kilometrów, zajmując pierwsze miejsca w klasyfikacji. Zwyciężył czeski kierowca Kroupa na samochodzie „Z”, który wystartował z Czechosłowacji i przejechał 1068 klm., zdobywając 506 punktów. Na drugim miejscu klasyfikował się Dzierliński, członek Polskiego Touring Klubu, na samochodzie Citroën, który wyruszył z Warszawy i przejechał największy dystans 1147 klm. Trzecim wreszcie był Rzymelka, członek Śląskiego Klubu Automobilowego, który na najnowszego typu ośmiocyndrowym samochodzie Buick wyruszył na Zjazd z Berlina, przejeżdżając 1014 klm.

Drugim punktem programu Turnieju krakowskiego była pogoń za lisem, urządzona w niedzielę 24 maja,

przy udziale 10 zawodników. Impreza ta przyniosła niespodziewanie zerowe wyniki, gdyż nikt nie potrafił odnaleźć lisa, którym był p. Bukowiecki, vice-prezes K.K.A., na samochodzie Fiat. Z jednej strony chytry lis obrał sobie drogę niezwykle skomplikowaną i znaczył ją niezupełnie wyraźnie, z drugiej strony poszukujący nie przeczytali zapewne regulaminu i zamiast wypatrywać co dwa kilometry śladów lisa, pędzili naoslep przed siebie, dosyć na tem, że pogoń nie dała żadnego wyniku. P. Bukowiecki spożywał samotnie obiad w Rabce, a zawodnicy, zirytowani, zmęczeni i spaleni na węgiel piekącym wiosennym słońcem, powracali z niczem do Krakowa. Nagrody za pogoń za lisem pozostały nierozegrane, a uczestnicy otrzymali tylko plakiety.

Najbardziej interesującą imprezą Turnieju był Raid Pętlicowy, do którego stanęło 12 samochodów i 13 motocykli. Dla samochodów Raid składał się z czterech etapów o łącznej długości 450 klm., a dla motocykli tylko z trzech etapów, długości 310 klm. Pierwszy etap raidu, w którym motocykle nie brały udziału, był etapem tajnym. Trasę jego podano zawodnikom na pół godziny przed startem. Prowadziła ona z Krakowa przez Świątniki i Siepraw do Myślenic, poczem przez Gdów i Łapanów do Bochni, skąd z powrotem przez Gdów i przez Wieliczkę do Krakowa. Start i meta etapu znajdowały się na placu Szczepańskim. Czas przyjazdu na metę był uważany jednocześnie za czas startu do następnego eta-

pu, który wiódł z Krakowa przez Izdebnik, Biertowice, Sułkowice, Zembrzyce, Wadowice i Kalwarię z powrotem do Krakowa. Trzeci etap miał trasę: Kraków, Kocmyrzów, Proszowice, Słomniki, Kraków, najkrótszą, ale też i najgorszą pod względem stanu dróg, i wreszcie czwarty etap wiódł następującym szlakiem: Kraków, Chrzanów, Oświęcim, Zator, Skawina, Kraków. Każdy zawodnik musiał zadeklarować przed startem szybkość przeciętną, z jaką zamierzał odbyć raid i za każdą minutę odchylenia od tej szybkości liczone były po dwa punkty karne. Czas jazdy mierzono nie tylko na starcie i mecie na placu Szczepańskim, ale również na punktach kontrolnych po drodze. Na pierwszym etapie punkt kontrolny zainstalowano w Bochni, na drugim etapie w Zembrzycach, na trzecim w Niegardowie, a na czwartym etapie w miejscu utajonym. Jak się okazało, tajny punkt kontrolny oczekiwał zawodników dopiero w drugiej połowie czwartego etapu, na drodze między Zatorem i Skawiną.

W ostatecznej klasyfikacji Raidu Pętlicowego pierwsze miejsce zajął Jan Ripper na samochodzie Oświęcim Praga. Pojechał on na najwyższą dopuszczalną przeciętną 50 klm./g. i jadąc bardzo regularnie, zdobył

3 punkty dodatnie. Drugie miejsce uzyskał Dzierliński na samochodzie Citroën, który, przy przeciętnej również maksymalnej, otrzymał 1 punkt ujemny. Tiesłowicz na samochodzie Dodge, który także otrzymał jeden punkt karny, zajął trzecie miejsce, mając niższą przeciętną od Dzierlińskiego. Czwartym był Przygodzki na samochodzie Fiat, z pięcioma punktami karnymi. Nagrodę dla pań zdobyła hr. Szembek na samochodzie Tatra, siódma w ogólnej klasyfikacji.

Z pośród motocyklistów najlepsze wyniki uzyskał Damski na maszynie Harley Davidson, mając 1 punkt dodatni. Drugie miejsce zajął Schreiber na motocyklu Gillet z 7 punktami ujemnymi.

Po zawodach odbyło się wieczorem rozdanie zdobytych nagród w stylowej sali balowej Krakowskiego Klubu Automobilowego. Nagrody wręczał Prezes K. K. A. p. Antoni hr. Potocki.

Pod względem organizacyjnym i sportowym Turniej tegoroczny pozostawił wrażenie jaknajkorzystniejsze, co jest zasługą Komisji Sportowej K. K. A., a w pierwszym rzędzie jej energicznego i doświadczonego Prezesa p. dr. Bolesława Macudzińskiego.

M. K.

Próby szybkości

W dniu 17 maja odbyły się na asfaltowej szosie Wilanowskiej próby szybkości, zorganizowane przez Automobilklub Polski. W zawodach wzięły udział trzy samochody i cztery motocykle, a niezależnie od tego startowało jeszcze 21 motocykli, biorących udział w raidzie dookoła Polski.

Wyniki w kategorii samochodów wypadły dosyć blado. Ani jeden z istniejących rekordów polskich nie został pobity. Najlepszy czas dnia uzyskał Władysław

Bogucki, członek Małopolskiego Klubu Automobilowego, który na sportowym samochodzie Bugatti o pojemności dwóch litrów z kompresorem, osiągnął na kilometry z rozbiegu następujące wyniki:

czas w jednym kierunku 29,795 s., przeciętna 120,825 klm./g.; czas w przeciwnym kierunku 25,965 s., przeciętna 138,648 klm./g.; czas średni 27,880 s., przeciętna 129,124 klm./g.

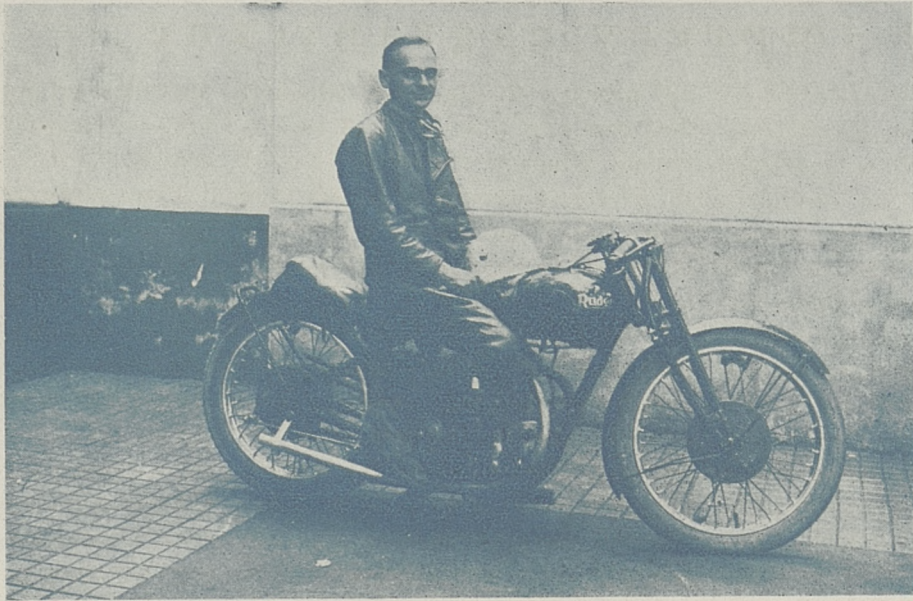
Wynikiem tym ustanowił Bogucki polski rekord szybkości w kategorii samochodów sportowych o dwulitrowej pojemności cylindrów.

Z pozostałych dwóch zawodników Kuczewski na półtoralitrowym samochodzie sportowym Bugatti rozwinął szybkość przeciętną 99,228 klm/g. (rekord polski w tej kategorii wynosi 109,522 klm./g.), a Schweitzer na samochodzie sportowym Fiat 1100 ccm. uzyskał na kilometry z miejsca przeciętną 67,796 klm./g. (rekord polski 71,076 klm./g.)

Znacznie lepiej wypadły wyniki motocyklistów. Znany jeździec poznański Nagengast pobił na motocyklu Rudge Whitworth 500 ccm. polski rekord szybkości motocyklo-



Widok z prób szybkości na szosie Wilanowskiej.



Naęengast, polski rekordzista szybkości, rozwinął na motocyklu Rudge przeciętną 151 klm. na godz.

(Photos M. Rudlicki.)

wej, uzyskując na kilometrze z rozbiegu następujące rezultaty:

czas w jednym kierunku: 24,915 s., przeciętna 144,491 klm./g., czas w przeciwnym kierunku 22,780 s., przeciętna 158,033 klm./g.; czas średni 23,847 s., przeciętna 150,959 klm./g. Poprzedni rekord był ustanowiony w dniu 26 kwietnia r. b. przez Schweitzera na motocyklu B. M. W. z szybkością 140,5 klm./g.

Pozatem Rychter na motocyklu Harley Davidson pobił rekord polski dla kategorii 350 ccm., przebywając kilometr z rozbiegu raz w czasie 28,025 s., a drugi raz

w czasie 29,345 s., co daje szybkość przeciętną 125,501 klm./g. Niewiele gorsze wyniki osiągnął w tej samej kategorii Frankowski na motocyklu Raleigh, rozwijając szybkość przeciętną 122,762 klm./g.

W próbie szybkości, która odbywała się tylko w jednym kierunku, Marciniak na motocyklu Harley Davidson 750 ccm. osiągnął szybkość 109 klm./g. Zśród motocyklistów, startujących do raidu dookoła Polski, najszybszym okazał się Węgrzecki na maszynie Harley Davidson z wózkiem, rozwijając 108 klm./g.

R a i d m o t o c y k l o w y

Polski Związek Motocyklowy zorganizował między 17 i 24 maja pierwszy raid motocyklowy dookoła Polski na trasie Warszawa—Grudziądz—Gdynia—Poznań—Katowice—Zakopane—Łódź—Warszawa. Zasadą raidu była regularność jazdy, którą mierzono nie tylko na punktach etapowych, ale również na tajnych punktach kontrolnych po drodze. Każdy z poszczególnych etapów raidu stanowił osobny raid lokalny, w którym można było wziąć udział niezależnie od całokształtu imprezy. Udział w raidzie wzięło 21 motocykli, w czym cztery polskie maszyny CWS, konstrukcji Państwowych Zakładów Inżynierji. Wyniki raidu w poszczególnych kategoriach wypadły, jak następuje:

Kat. do 350 ccm.: 1. Kapczyński (Peugeot) 151 punktów dodatnich, 2. Docha (Terrot) 113 punktów karnych.

Kat. do 500 ccm.: 1. Litterer (A.J.S.) 111 p. d., 2. Dąbrowski (B.S.A.) 104 p. d., 3. Reichman (B.S.A.) 76 p. d.

Kat. do 600 ccm. z wózkami: 1. Hołuj (Praga) 104 p. d., 2. Marjan Ripper (Praga) 88 p. d., 3. Szumowski (B.S.A.) 81 p. d., 4. Tomaszewski (A. J. S.) 10 p. k., 5. Rybiński (Praga) 103 p. k.

Kat. do 1000 ccm. z wózkami: 1. Rogoziński (C.W.S.) 116 p. d., 2. Przeworski (B.S.A.) 64 p. d., 3. Czarnecki (C.W.S.) 45 p. d., 4. Kawala (C.W.S.) 539 p. k., 5. Heryng (C.W.S.) 562 p. k.

Kat. pow. 1000 ccm. z wózkami: 1. Węgrzecki (Harley Davidson) 135 p. d., 2. Czauski (Harley Davidson) 115 p. d., 3. Rynkiewicz (Harley Davidson) 86 p. d., 4. Pieniążkiewicz (Harley Davidson.).

Nagrodę Polskiego Związku Motocyklowego dla teamu fabrycznego otrzymała firma Oświęcim Praga. Zśród zespołów klubowych na pierwszym miejscu klasyfikowała się drużyna sekcji motocyklowej W. K. S. Legja, a na drugim miejscu zespół Krakowskiego Klubu Motocyklowego.

Kierownictwo raidu spoczywało w rękach komandora kpt. Jerzego Kuleszy, którego energii i ofiarnej pracy zawdzięczać należy doprowadzenie do skutku i pomyślne przeprowadzenie tej pożytecznej i interesującej imprezy. Vice-komandorami raidu byli: dr. Bolesław Hryniewiecki i por. Julian Ciszewski.

Wielkie imprezy zagraniczne

GRAND PRIX CASABLANKI.

Automobilklub Marokański, będąc zmuszony odwołać w tym roku swój słynny wyścig na obwodzie szosowym długości 700 klm., postanowił temniemniej urządzić inną imprezę, któraby była godnem odzwierciedleniem wspaniałego rozwoju automobilizmu w tej części Afryki. Tym sposobem doszedł do skutku wyścig o Grand Prix Casablanki, urządzony w dniu 17 maja na obwodzie w Anfa, złożonym z ulic i pięknych bulwarów nadmorskich, a posiadającym długość 6700 metrów. Wyścig rozegrany został na przestrzeni 370 klm. w 55 okrążeniach toru, gromadząc na starcie 22 współzawodników.

Przez pierwsze dwadzieścia okrążeń bieg prowadził znany kierowca afrykański Lehoux na samochodzie Bugatti, z którym zaciętą walkę toczył wybijający się Czajkowski. Później, gdy Lehoux wycofał się z wyścigu skutkiem defektu maszyny, Czajkowski objął prowadzenie i wygrał wyścig w świetnej formie. Rezultaty zawodów wypadły następująco:

1. Czajkowski (Bugatti 2300 ccm.) 2 g. 41 m. 52,2 s., szybkość średnia

137 klm./g.; 2. Etancelin (Bugatti 2000 ccm.) 2 g. 45 m. 33,4 s.; 3. De Maleplane (Bugatti 2000 ccm.) 2 g. 51 m. 58,4 s.; 4. Scaron (Amilcar 1100 ccm. 2 g. 58 m. 45 s.; 5. Ferrant (Peugeot) Do celu doszło 13 wozów.

GRAND PRIX ITALJI.

Tegoroczne wyścigi o Grand Prix Italji, zapowiedziane w międzynarodowym kalendarzu sportowym dopiero na dzień 6 września, zostały przyspieszone i odbyły się 24 maja. Zawody rozegrane według zupełnie nowej formuły, obowiązującej w tym roku w trzech wyścigach o Grand Prix Francji, Belgji i Italji, które to formuła określa czas trwania wyścigu na dziesięć godzin. Jak zazwyczaj, wyścig o Grand Prix Italji odbył się na torze autodromu Monza, gromadząc na starcie 14 samochodów, z których każdy prowadzony był na zmianę przez dwóch kierowców.

Podczas treningu do wyścigów zabił się znany kierowca włoski Arcangeli, w związku z czem chciała odstąpić od udziału w zawodach fabryka Alfa Romeo, w której barwach jeździł nieszczęśliwy kierowca. Jednak na telegraficzne życzenie

Mussoliniego, wozy Alfa Romeo stanęły do startu i odniosły imponujący sukces.

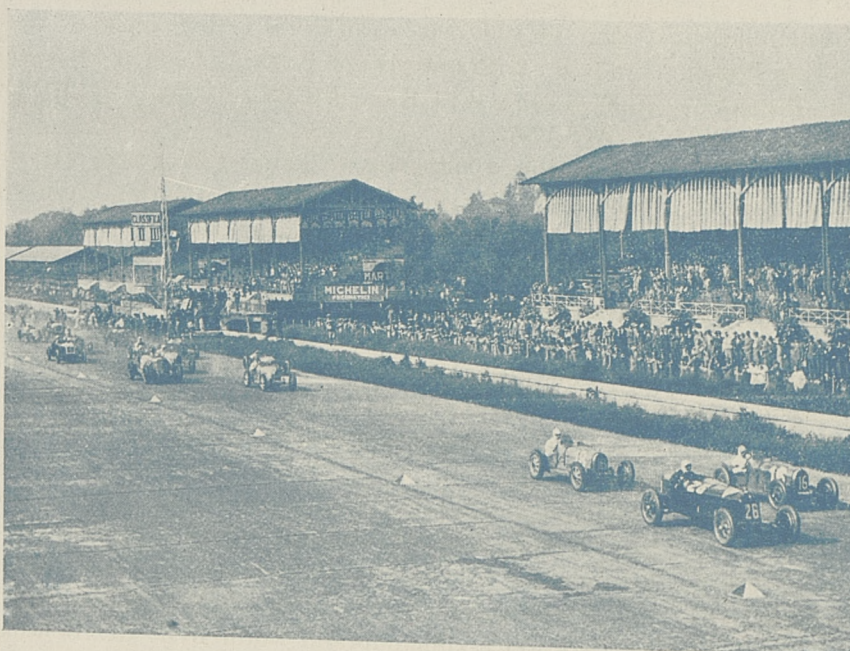
Przez pierwsze trzy godziny wyścig prowadził samochód Bugatti, na którym jechali na zmianę świetni kierowcy Varzi i Chiron. Jednak pod koniec trzeciej godziny wóz ten odpadł z wyścigu skutkiem pęknięcia łożyska w tylnym moście i odtąd aż do końca zawodów na czele szli Campari i Nurolari na ośmiocylindrowym samochodzie Alfa Romeo. Ostateczne rezultaty wyścigu wypadły, jak poniżej:

1. Campari i Nurolari (Alfa Romeo) 1547,550 klm.; 2. Minoia i Borzaschini (Alfa Romeo) 1534,8 klm.; 3. Diro i Bouriat (Bugatti) 1525,3 klm.; 4. Wimille i Gaupillat (Bugatti) 1385,950 klm.; 5. Iwanowski i Stoffel (Mercedes Benz) 1341,1 klm.; 6. Ruggeri i Balestrero (Talbot) 1290,2 klm.; 7. Pirola i Lurani (Alfa Romeo) 1290,080 klm.; 8. Klinger i Ghersi (Maserati) 1148,4 klm.

GRAND PRIX INDIANAPOLIS.

Największe amerykańskie wyścigi samochodowe odbyły się, jak co rok, w dniu 30 maja, na czworokątnym torze autodromu w Indianapolis. Do zawodów zgłoszono rekordową ilość 72 samochodów, w czym ani jednego europejskiego. Ponieważ tak znaczna ilość samochodów na torze mogłaby doprowadzić do katastrofy, urządzone zostały zawody eliminacyjne, na podstawie których dopuszczono do udziału w wyścigach 40 najszybszych współzawodników.

Dystans wyścigów wynosił, jak zwykle, 500 milj. ang. czyli 800 klm. Udział w zawodach brać mogły samochody o pojemności cylindrów do 6000 ccm., przy czem używanie kompresorów było dozwolone tylko do silników dwutaktowych. Z tej przyczyny zgłoszono do wyścigu szereg wozów, które miały silniki dwutaktowe. Poza to brał udział w biegu jeden samochód z silnikiem



Start wyścigu o Grand Prix Italji w autodromie Monza.

(Photo Atlantic).



(Photo Associated Press).

Ludwik Schneider, zwycięzca tegorocznego wyścigu o Grand Prix Indianapolis.

Diesla, który na przebycie 800 kilometrów zużył materiałów pędnych zaledwie za 40 złotych. Trzy samochody posiadały silniki 16-cylindrowe, a sześć było z przednim napędem.

Podczas treningu w dniu 26 maja uległ wypadkowi samochód Jones-Maley Special, na którym jechali kierowca Joe Caccia i mechanik Clarence Grove. Zarówno kierowca, jak i mechanik ponieśli śmierć na miejscu.

Na zawody przybyło przeszło 120.000 widzów. Faworytem był zeszłoroczny zwycięzca Billy Arnold który też, na swym samochodzie, Hartz-Miller Special, prowadził wyścig przez pierwsze 430 mil. Niestety jednak zderzył się on z innym zawodnikiem, skutkiem czego na samochodzie wybuchł pożar i maszyna została całkowicie zniszczona. Na czoło wyszedł wtedy Ludwik Schneider, były policjant-motocyklista, który na samochodzie Boews Seal

Fast Spécial konstrukcji inż. Millera, doprowadził wyścig do końca, wygrywając w czasie 5 g. 10 m. 28 s. z szybkością przeciętną 155,5 klm./g. znacznie gorszą od rekordowej. Drugie miejsce zajął Fred Frame na samochodzie Cooper Special, a trzecie miejsce Ralph Hepburn na samochodzie Packard Cable Special. Do celu doszło 20 maszyn. Bardzo interesujące rezultaty uzyskał kierowca Evans na samochodzie Cummins Special z silnikiem Diesla. Przybył on cały dystans bez zatrzymania i zajął dwunaste miejsce z szybkością przeciętną 138 klm./g.

GRAND PRIX IRLANDJI.

Na obwodzie, położonym w Phoenix Parku w Dublinie, odbyły się w dniach 5 i 6 czerwca trzecie wyścigi o Grand Prix Irlandji, dla samochodów sportowych. W pierwszym dniu rozegrano zawody samochodów do 1500 ccm., w których uczestniczyło 26 współzawodników, a w drugim dniu wyścig maszyn o większej pojemności cylindrów, przy udziale tylko 10 konkurentów.

Zawody małych samochodów zakończyły się jeneralnym sukcesem niezwykle szybkich wózków M. G. Midget, które zajęły trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji. Zwycięzył kierowca Black w czasie 3 g. 21 m. 20 s., rozwijając szybkość przeciętną, 103,6 klm./g. Wyścig dużych wozów przyniósł zwycięstwo znanego kierowcy Birkina, który na ośmiocylindrowym samochodzie Alfa Romeo uzyskał czas 3 g. 21 m. 31 s. wykazując szybkość średnią 142 klm./g. Drugie miejsce zajął Campari na samochodzie Maserati w czasie 3 g. 24 m. 22 s., a trzecie miejsce Lewis na samochodzie Talbot w czasie 3 g. 24 m. 31 s.

Grand Prix Irlandji, na podstawie klasyfikacji handicapowej, zdobył Black przed Birkinem.

GRAND PRIX GENEWY.

W dniu 7 czerwca odbyły się na obwodzie szosowym koło Genewy międzynarodowe wyścigi samochodowe. Składały się one z przedbiegów, które rozgrywano w kategoriach na przestrzeni 150 klm., oraz z finału, który na dystansie 250 klm. zgromadził do wspólnej walki wszystkich zwycięzców przedbiegów.

Przedbiegi wygrali: w kategorii 1500 ccm. Veyron na Bugatti w czasie 1 g. 09 m. 37,8 s., w kategorii 2000 ccm. De Maleplane na Bugatti w czasie 1 g. 09 m. 20 s., i w kategorii powyżej 2000 ccm. Lehoux na Bugatti w czasie 1 g. 05 m. 07 s. Podczas przedbiegu tej ostatniej kategorii zdarzył się fatalny wypadek. Kierowca Czajkowski został przy wymijaniu wyrzucony z toru i wpadł na teren leżącej obok posiadłości, zabijając jednego widza i raniąc siebie oraz kilka innych osób.

W finale, po zaciętej walce, tryumfował Lehoux w czasie 1 g. 47 m. 42 s. czyli z szybkością średnią 139,5 klm./g. Drugie miejsce zajął Lumachi, także na samochodzie Bugatti, w czasie 1 g. 52 m. 59 s., podczas gdy trzecim był Caflisch na wozie Mercedes Benz w czasie 2 g. 01 m. 16 s., a czwartym Kessler na Alfa Romeo w czasie 2 g. 04 m.

Pozatem odbył się jeszcze wyścig samochodów o pojemności do 1100 ccm. na przestrzeni 200 klm. Pierwsze miejsce uzyskał Benoit na samochodzie Amilcar w czasie 1 g. 47 m. 30 s., podczas gdy drugim był Romano na Bugatti w czasie 1 g. 50 m.

ZABIERZ RADJO NA LETNISKO —
BĘDZIESZ MIAŁ STOLICĘ BLISKO.

W Ojczyźnie Wilhel

W podróży przez pięć części świata stajemy w nocy na granicy francusko-szwajcarskiej pod Bazyleą. Rankiem z pośród mgły wylania się miasto udekorowane szwajcarskimi flagami z powodu odbywającej się wystawy próbek (Mustermesse). Zwiedzamy Wystawę i miasto pięknie położone nad Renem. Po południu dnia następnego wyruszamy do Zurichu. Piękna szosa przewija się wśród malowniczych gór, jedziemy coraz wyżej to, zwalniając nieco na zakrętach, które są specjalnie pochylone, a w wielu miejscach rozszerzone. Spotykamy na każdym kroku znaki ostrzegawcze i wiele stacji benzynowych — wszak jesteśmy w Szwajcarii w kraju turystów, przez który w ubiegłym roku przewinęło się przeszło sto trzydzieści tysięcy zagranicznych samochodów. Nie dziwi nas uprzejmość z jaką ludność wita cudzoziemca, a nawet tego rodzaju udogodnienia, jak stała służba motocyklistów z Touring-Clubu, z zapasem benzyny noszami i środkami opatrunkowymi w razie wypadku. Wieczorem wjeżdżamy do Zurichu i napawamy oczy pięknnością jeziora, które lśni w świetle zachodzącego słońca. Hen daleko, jak okiem sięgnąć można, góry otaczają srebrzyste jezioro, a na stokach ich rozrzucone wsie i miasteczka tworzą barwną mozaikę.

Mając w planie dokładniejsze zapoznanie się z krainą Wilhelma Tella, udaliśmy się następnego dnia do Automobilklubu, gdzie otrzymaliśmy cały stos ważnych map, wskazówek, poleceń i t. d. Będąc członkiem



FRAUENKIRCHE
KOŁO DAVOS
(Photo Meerkämper
Davos.)



JEZIORO FLÜELLA
KOŁO DAVOS
(Photo A. Steiner)

ma Tella. Davos.

któregokolwiek Automobilklubu świata korzysta się w Szwajcarii z bardzo wielu ułatwień i udogodnień np. ceny niższe za garażowanie, mapy i t. d. gratis.

Po dłuższej naradzie postanowiliśmy pojechać w góry do kantonu Graubunden do malowniczo położonego Davosu.

Wyruszamy wspaniałą szosą w kierunku na Chur. Obiecujemy sobie wiele wrażeń turystycznych i sportowych i w rzeczywistości nie doznajemy zawodu. Droga śliczna prowadzi przez tunele; ciągle wiraże zmuszają do ostrożnej jazdy. W pewnej chwili zdarzyła się nam niezbyt miła przygoda. Pędząc conajmniej 80 klm. na godzinę byliśmy nagle zmuszeni wyminąć nieprze-pisową stroną jadący samochód i ...wpadliśmy w drugą połowę szerokiej drogi, która była zamknięta dla ruchu, ze względu na odbywającą się naprawę. Zaryliśmy się prawie po osie w drobnych, ostrych kamieniach. Jedynie zawdzięczając naszym „Goodrichom”, które znakomicie wytrzymały tę nieprzewidzianą próbę, mogliśmy jechać dalej, w przeciwnym razie w najlepszym wypadku stracilibyśmy cztery opony.

Szosa przeważnie smolowane lub też asfaltowe — (niestety w niczem nie przypominają polskich dróg) mnóstwo wiraży, na których szosa specjalnie rozszerzona i pochyla i umożliwiającą branie zakrętów bez zmniejszania tempa. Przed miasteczkiem należy jechać z szybkością 18 klm. na godzinę, jednak niewiele kto do tego się stosuje. Zostaliśmy uprzedzeni, że



DROGA DO ZÜGERS
W POBLIŻU DAVOSU
(Photo A. Steiner
St. Moritz)



DROGA DO FLÜELLA.
(Photo A. Steiner)

szybkości nie można nadużywać nie chcąc się narazić na kary, które wymierzają lotne posterunki policyjne na motocyklach, zazwyczaj ukryte. Widuje się tu masę większych maszyn i zdumiewa wielka ilość kierujących pań. Ludność nie sobie nie robi z olbrzymiego ruchu samochodowego i jedynie kierowca objeżdża każdego przechodnia.

Po godzinie dalszej jazdy, dojechaliśmy do Chur, gdzie postanowiliśmy przenocować i należyście wypocząć, by móc następnego dnia napawać się pięknymi widokami, jakie nas czekają w drodze poprzez Wolfgang do Davos.

Znajdujemy bardzo przyzwoity hotelik z dwoma łózkami, ciepłą wodą i garażem (frs. 5). Stosownie do naszych planów przed południem ruszamy w drogę uzbrojeni w aparat fotograficzny i trzy tuziny klisz.

Droga z Chur do Davosu była bezsprzecznie najpiękniejszym etapem naszej dotychczasowej podróży. Brak wprost słów, by opisać te emocje estetyczne, jakie stały się naszym udziałem. Drogę widzi się często na dziesiątki kilometrów przed sobą, w postaci skłębionej i poplątanej nitki rzuconej na szary masyw gór. Czasem nitkę tę przerwie tunel, czasem znów zniknie ona za skałami by wynurzyć się o wiele set metrów wyżej. Chwilami pniemy się drugim biegiem stromo pod górę, to znów czujemy swąd rozpalonych hamulców przy jeździe z góry na dół. Poprostu trzeba to przeżyć, by z piękna tych okolic zdać sobie sprawę. Wogóle u nas w Polsce Szwajcaria jest mniej popularna, niż inne ośrodki turystyczne np. Włochy, a jeśli się już jedzie w Alpy to chyba zimą. Tymczasem szczególnie latem Szwajcaria daje turyście moc wrażeń o nieopisanem wręcz napięciu, które szczególnie łatwo wchła-



Na drodze do Davos.

nia się, podróżując samochodem. Po dalszych paru godzinach jazdy, osiągnęliśmy cel naszej podróży — Davos — zamierzamy tu bowiem posiedzieć trochę dłużej i rozpocząć stąd cały szereg wycieczek górskich. Każdemu automobiliście-sportsmanowi będącemu w Davos polecam zwiedzenie prześlicznych okolic leżących nad słynnymi drogami samochodowymi np.: Flüelapass, Zugenstrasse, Albulapass i Julierpass — okolice te są godne widzenia, w całym tego słowa znaczeniu i pozostawiają niezatarte wrażenie.

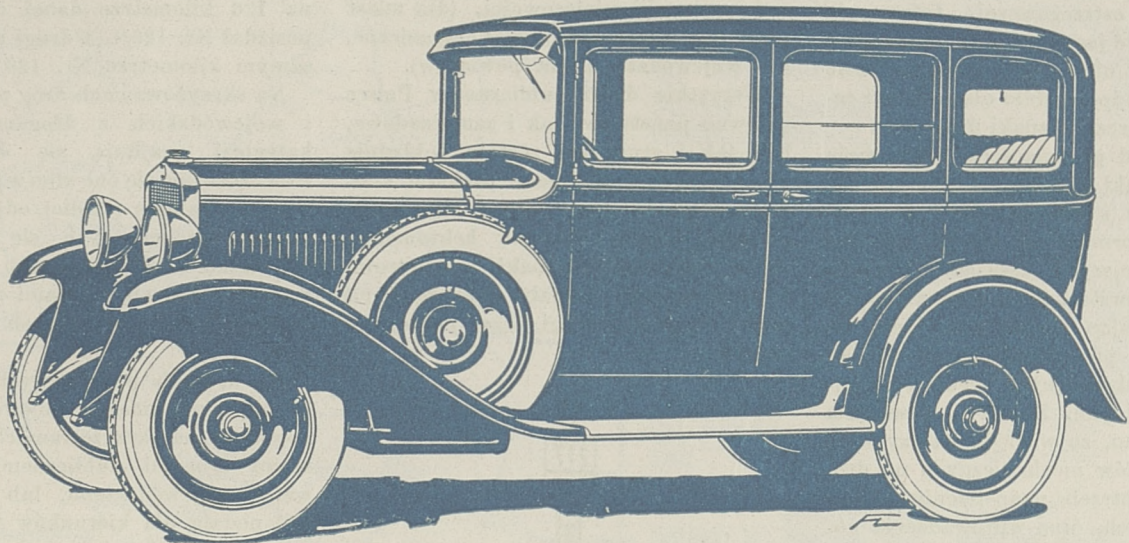
Korzystając z dziennikarskich legitymacji i nadzwyczajnej uprzejmości p. W. Kerna dyrektora tamtejszego „Verkehrsvereinn”, jesteśmy zaproszeni na wszelkiego rodzaju imprezy sportowe, których tu się odbywa bez liku.

Br. Podczaski.



FIAT 514

EXTRA — LUXE



30 KM MOCY — POJEMNOŚĆ CYLINDRÓW cm^3 1438

4 BIEGI — ELASTYCZNE ZAWIESZENIE SILNIKA.

SWORZNIE RESOROWE SILENTBLOK.

AMORTYZATORY HYDRAULICZNE.

HAMULCE MECHANICZNE NA 4 KOŁA.

2 KOŁA ZAPASOWE Z OPONAMI — BAGAŻNIK.

SZERSZE, O WZMOCNIONEJ BUDOWIE, WYGODNE, LUKSUSOWO
WYKOŃCZONE I WYPOSAŻONE ORYGINALNE KAROSERJE.

POLSKI FIAT S. A.

WARSZAWA — HOTEL EUROPEJSKI.

Sprzymierzeńcy automobilisty na drogach publicznych

Dla należytego rozwoju komunikacji samochodowej niezbędnym jest oprócz starannego utrzymania dróg publicznych — zorganizowanie na nich odpowiedniego sposobu informacji drogowej objaśniającej i ostrzegawczej. Informacja taka musi być jasna, zwięzła, zrozumiała dla każdego: niema, a wymowna. Rolę tę spełniają odpowiednio obmyślane i celowo rozmieszczone znaki drogowe.

Zależnie od przeznaczenia jakie mają spełniać, znaki drogowe dzielą się na: informacyjne i ostrzegawcze.

Znaki informacyjne spotykamy już w najdawniejszych czasach. Potrzeba informacji powstała równoległe z budową dróg, wyrażając się w ustawianiu na nich znaków przedstawiających długość drogi, oraz wskazujących kierunek w miejscach rozstajnych. Z chwilą powstania automobilizmu, ze względu na szybkość ruchu pojazdów mechanicznych na drogach, zaszła potrzeba uzupełnienia znaków informacyjnych, oraz wprowadzenia nowych znaków o charakterze ostrzegawczym.

Zaopatrzenie dróg publicznych w najdoskonalsze nawet znaki drogowe i najlepsze ich rozmieszczenie — minie się jednak z celem, jeżeli użytkownicy te drogi nie nauczą się rozumieć wymowy znaków i umiejętnie z niej korzystać.

Zapoznanie się bliższe z opisem znaków drogowych jest dla automobilisty nie tylko konieczne — ale nawet niezbędne, zważywszy, że znaki te odgrywają na drogach rolę jego sprzymierzeńców — informują go o długości przebytej drogi, orjentują w kierunku, podają nazwy przebywanych osiedli, oraz ostrzegają o niebezpieczeństwach.

Przystępując do opisu szczegółowego znaków informacyjnych i ostrzegawczych zaznaczamy, że ograniczymy się ze względu na obszerność tematu wyłącznie do

opisu znaków tych na drogach publicznych w Polsce.

Do znaków informacyjnych zaliczają się: znaki kilometrowe, znaki hektometrowe (setkowe), znaki mostowe, drogowskazy, znaki miejscowości, (dla miast oraz dla wsi i osad) znaki graniczne, dla województw i dla powiatów).

Wszystkie drogi publiczne w Polsce zarówno państwowe jak i samorządowe, bite jak i gruntowe, zostały dokładnie przemierzone i opatrzone znakami kilometrowymi, a drogi bite i brukowane ponadto jeszcze znakami hektometrowymi (setkowymi). Znaki kilometrowe i hektometrowe zostały ustawione na prawej krawędzi drogi, licząc od jej początku.



Znak kilometrowy drewniany.

Na znakach kilometrowych zostały umieszczone następujące cyfry: a) na froncie słupa cyfra, wskazująca odległość w kilometrach od początku danej drogi (kilometr bieżący), b) na każdej z bocznych powierzchni słupa, cyfra, wskazująca odległość od najbliższego z jej strony miasta, miasteczka, lub większej osady.

Znaki hektometrowe (setkowe) mają numerację bieżącą od 1 do 9 w każdym poszczególnym kilometrze.

Mosty i przepusty, znajdujące się na drogach publicznych są zaopatrzone w specjalne znaki mostowe, ustawione przy przyczółkach mostów lub przepustów na lewym poboczu drogi, licząc od punktu początkowego.

Na znakach tych umieszczono cyfry w postaci ułamka, którego licznikiem jest kilometr bieżący danej drogi, na którym

znajduje się most (środek mostu licząc między wewnętrznymi ścianami przyczółków, a mianownikiem liczba porządkowa danego obiektu (mostu lub przepustu) np. pierwszy most, lub przepust na 126 kilometrze danej drogi będzie posiadał Nr. 126/1, a drugi most na tym samym kilometrze Nr. 126/2.

Na skrzyżowaniach dróg państwowych i wojewódzkich z drogami wszelkiej kategorii znajdują się drogowskazy. Przedstawiają się one albo w postaci słupa o liczbie ramion (tablic), odpowiadającej liczbie rozchodzących się dróg, albo też znaku kamiennego, lub betonowego z odpowiednimi napisami na bocznych powierzchniach, zwróconych w kierunku dróg.

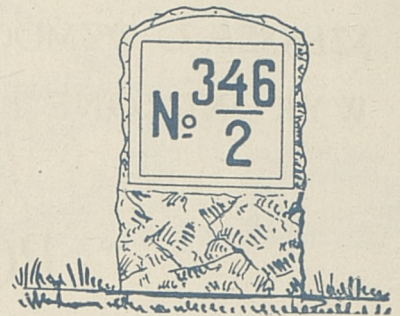
Na drogach państwowych, łączących bezpośrednio miasta wojewódzkie, drogowskazy na skrzyżowaniach z ważniejszymi drogami publicznymi (państwowymi, wojewódzkimi, lub powiatowymi) podają dla kierunków wzdłuż tych dróg, jako górny napis nazwę miasta wojewódzkiego, jako dolny zaś nazwę miejscowości, w której znajduje się najbliższe skrzyżowanie dróg ważniejszych (państwowych, wojewódzkich, powiatowych).

Na drogach państwowych nie łączących bezpośrednio miast wojewódzkich, dla kierunków wzdłuż drogi państwowej podano jako górny napis drogowskazu nazwę najbliższego węzła dróg państwowych, a niżej nazwę najbliższej miejscowości, w której znajduje się skrzyżowanie danej drogi z ważniejszą drogą wojewódzką, lub powiatową.

W dwóch wyżej przytoczonych wypadkach, o ile na odcinku drogi państwowej pomiędzy danym punktem, a miastem wojewódzkim, lub węzłem dróg państwo-



Znak hektometrowy kamienny.



Znak mostowy kamienny.

PRZYKŁADY NAPISÓW NA DROGOWSKAZACH

① ZGIERZ

WARSZAWA 111 km	ŁÓDŹ 9 km
STRYKÓW 13 km	
KROŚNIEWICE 61 km	ALEKSANDRÓW 9 km
OZORKÓW 15 km	
KUTNO 45 km	
PIĄTEK 25 km	GRABIENKA 8 km

② RUDA MALENIECKA

ŁÓDŹ 102 km	BZIN 48 km
RUDZKA 2 km	KOŃSKIE 14 km
	KIELCE 45 km
	MIEDZIERZA 12 km

③ KOŃSKIE

GRÓJEĆ 87 km	BZIN 33 km
GIELNIÓW 23 km	
RUDA MALENIECKA 14 km	WOŁÓW 15 km
	MIEDZIERZA 13 km

⑦ GRÓJEĆ

MSZCZONÓW 31 km	
KOŃSKIE 87 km	WARSZAWA 47 km
NOWE MIASTO 28 km	
KIELCE 132 km	TARCZYN 13 km
RADOM 56 km	GÓRA KALWARJA 30 km

④ TOMASZÓW

PIOTRKÓW 29 km	WARSZAWA 95 km
WOLBORZ 14 km	STARZYCE 2 km

⑤ STARZYCE

ŁÓDŹ 51 km	WARSZAWA 93 km
UJAZD 9 km	
PIOTRKÓW 31 km	LUBOCHNIA 7 km
TOMASZÓW 2 km	OPOCZNO 36 km
	KROKOWA WOLA 14 km

⑧ RADOM

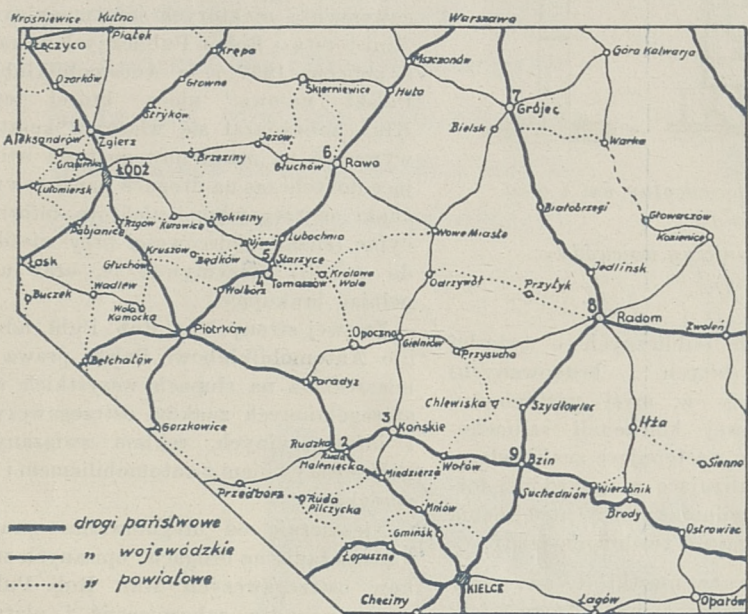
ODRZYWÓŁ 44 km	
PRZYTYK 18 km	
PARADYZ 84 km	WARSZAWA 103 km
PRZYSUCHA 39 km	
KIELCE 76 km	GRÓJEĆ 56 km
SZYDŁOWIEC 29 km	LUBLIN 107 km
	ZWOLEN 35 km
	KOZIEŃCIE 39 km

⑥ RAWA

ŁÓDŹ 60 km	SKIERNIEWICE 25 km
GLECHÓW 12 km	
PIOTRKÓW 62 km	WARSZAWA 70 km
LUBOCHNIA 24 km	HUTA 21 km
	NOWE MIASTO 29 km

⑨ BZIN

WARSZAWA 132 km	KIELCE 32 km
SZYDŁOWIEC 13 km	SUCHEDNIÓW 6 km
RUDA MALENIECKA 14 km	LUBLIN 171 km
WOŁÓW 18 km	WIERZBNIK 21 km



wych niema ważniejszego skrzyżowania, dolny napis drogowskazu podaje nazwę najbliższego miasta, lub większego miasteczka.

Dla kierunków wzdłuż drogi wojewódzkiej lub powiatowej, krzyżującej się z drogą państwową, górny napis drogowskazu podaje nazwę miasta wojewódzkiego, względnie nazwę miejscowości, w której znajduje się skrzyżowanie z drogą państwową, wojewódzką, lub powiatową, zależnie od tego, czy dana droga (wojewódzka i powiatowa) prowadzi bezpośrednio do miasta wojewódzkiego, lub tylko do skrzyżowania z drogą państwową, wojewódzką, lub powiatową. Jako dolny napis drogowskazu podana jest nazwa miejscowości najbliższego skrzyżowania z ważniejszą drogą publiczną, względnie, tak jak poprzednio nazwą miasta, lub większego miasteczka.

Przykłady napisów na drogowskazach dostosowanych do przyjętej za wzór mapki zamieszczamy równocześnie.

Przy wyjeździe z miast, miasteczek, i większych osiedli ustawione są na prawej krawędzi drogi, licząc w kierunku od osiedla, drogowskazy z oznaczeniem tego miasta, miasteczka lub większej osady, odległość od którego jest ozna-

czona na bocznej stronie znaków kilometrowych danej drogi.

W województwach poznańskim i porońskim na drogach bitych, przeznaczonych do samochodowego ruchu tranzytowego przez Polskę pomiędzy terytorjum Rzeszy Niemieckiej i Prusami Wschodnimi, na istniejących drogowskazach na skrzyżowaniach dróg tranzyto-

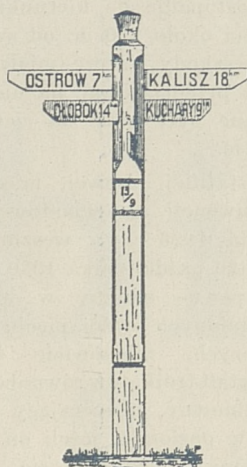
wych z innymi drogami, oraz przy wyjeździe z osiedli umieszczone są dodatkowe tabliczki z wypisaną literą T w kolorze ciemno-niebieskim na białym tle tabliczki.

Na drogach publicznych wszystkich kategorii przy wjeździe do osiedli znajdują się na prawej krawędzi drogi, licząc w kierunku do osiedla, tablice, w oznaczeniu nazwy miejscowości.

Przecięcia drogi publicznej z granicą województwa są zaznaczane znakami granicznymi, umieszczanymi na prawym brzegu korony drogi, licząc od jej początku, z tablicą zwróconą napisem do drogi, zawierającą nazwy graniczących jednostek administracyjnych.

Wszystkie opisane wyżej znaki drogowe noszą miano znaków drogowych informacyjnych. Typy tych znaków zostały ustalone przez Ministerstwo Robót Publicznych przez specjalnie w tym celu powołaną komisję.

Znaki kilometrowe, drogowskazy, znaki miejscowości, znaki graniczne, mogą być wykonywane w drzewie, żelazie, kamieniu lub betonie według ustalonych poszczególnie wzorów, zaś znaki hektometrowe i mostowe tylko w kamieniu, albo w betonie.



DROGOWSKAZ DREWNIANY

Zamieszczamy tutaj kilka przykładów typów znaków informacyjnych drewnianych, jako najbardziej rozpowszechnionych ze względu na tanióść materiału i wykonania, znak graniczny województw kamienny oraz znaki hektometrowe i mostowe również kamienne.

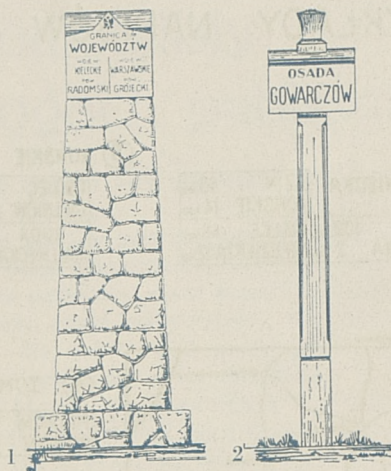
Celem dalszego jeszcze ułatwienia orientacji podróżnych M. R. P. zarządziło umieszczanie na słupach kilometrowych i drogowych opisanej w poprzednim numerze numeracji dróg państwowych. Cyfry oznaczające numer drogi mają być koloru niebieskiego, zaś opaski, otaczające te cyfry — koloru czerwonego. Zamieszczone rysunki znaków kilometrowych i drogowych uwzględniają już tę numerację.

Osobną zupełnie grupę stanowią znaki drogowe ostrzegawcze. Do nich należą: A) Zapory, służące do oznaczenia przeszkody wszelkiego rodzaju, powodującej przerwę komunikacji na drodze publicznej. B) Rogatki. Są to urządzenia ustawione nie w miejscu przypadkowej przeszkody, lecz dla chwilowego wstrzymania ruchu w celu poboru myta drogowego, mostowego, miejskiego, załatwienia formalności granicznych i t. p. Aby nie utrudniać ruchu na drodze celem uwidocznienia ich z oddali są one malowane na biało.

Zapory i roгатki z chwilą nastania ciemności obowiązkowo muszą być zaopatrzone w światła czerwone, widoczne z odpowiedniej odległości.

C) Tablice. W wypadkach przeszkód powodujących przerwę w komunikacji, jak również w razie czasowego ograniczenia ruchu (np. podczas wiosennych przełomów, na tymczasowych mostach objazdowych i t. p.) są ustawiane na najbliższych od przeszkody rozstajach dróg i zależnie od miejscowych warunków, przy wyjeździe z najbliższego znaczniejszego osiedla, gdzie zachodzi możliwość zmiany marszruty, — tablice ostrzegawcze z podaniem bliższych wskazówek, co do możliwego objazdu („przejazd zamknięty na 000 km., objazd na prawo lub lewo, oraz główne miejscowości, przez które kieruje się objazd).

D) Tarcze. Na drogach publicznych wszelkiego rodzaju, w miejscach przerwy komunikacji (zapory), oraz w miejscach, wymagających obowiązkowego zatrzymania ruchu w celu poboru opłat drogowych, mostowych, miejskich, celnych i innych, rewizji dokumentów (rogatki) i t. p. umieszczane są trójkątne tarcze na słupach, pomalowane na kolor czerwony, ustawiane w razie przerwy w komunikacji na osi drogi przed zaporami, w innych wypadkach na prawem poboczu, prostopadle w kierunku ruchu,



- 1) Znak informacyjny wsi i osad (drewniany).
- 2) Znak graniczny województw (kamienny).

Na drogach publicznych o twardej nawierzchni (bitych i brukowanych) ustawiane były w myśl postanowień międzynarodowej konwencji samochodowej z 1909 r. następujące znaki ostrzegawcze, sygnalizujące w umówionej formie, wyszczególnione niżej utrudnienia ruchu, wymagające zwolnienia jazdy.

- 1) Wygórowane mostki (t. zw. „ośle mostki”), poprzeczne przez drogę ścieki i inne tego rodzaju stałe przeszkody.
- 2) Ostre zakręty drogi, niebezpieczne dla szybkiego ruchu samochodowego.
- 3) Skrzyżowanie dróg o twardej powierzchni.
- 4) przejazdy kolejowe w jednym poziomie.
- 5) Wszelkie miejsca przerwy komunikacji (zapory) i obowiązkowego wstrzymania ruchu (rogatki).

Znaki te były ustawiane na prawem poboczu, prostopadle do kierunku ruchu, w odległości około 250 m. od sygnalizowanej przeszkody, tarcze miały kształt okrągły, a przedstawione na nich znaki wymalowane były biało na ciemnoniebieskim tle.

Mocą ostatniej, nowej, międzynarodowej konwencji samochodowej z dn. 24 kwietnia 1926 r., a weszłej w życie od dn. 26 października 1930 r., wprowadzono pewne zmiany w wyglądzie wyszczególnionych wyżej pięciu znaków ostrzegawczych, mianowicie tablicom nadano kształt trójkątów równobocznych, a znak umowny, oznaczający przejazd kolejowy w poziomie, jeżeli on nie jest zabezpieczony, oznacza się obecnie za pomocą lokomotywy.

Miejsce i sposób ustawienia tych znaków zostały te same.

Wobec tego, że Polska przystąpiła do wspomnianej konwencji, powstała potrzeba stopniowej zmiany wszystkich znaków ostrzegawczych starego typu, okrągłych na nowe trójkątne. Celem uniknięcia znacznych kosztów dla Skarbu Państwa, które pociągnęłyby za sobą ustawianie nowych znaków i dla usunięcia w przyszłości podstaw do narzekań ze strony automobilistów na braki, lub niedogodne rozmieszczenie znaków ostrzegawczych i niektórych informacyjnych, Ministerstwo Robót Publicznych zawarło z końcem 1927 r. z Automobilklubem Polski umowę, mocą której tenże Klub zobowiązał się własnym kosztem wymienić na znaki nowego typu istniejące dotychczas na drogach państwowych znaki ostrzegawcze i niektóre informacyjne (znaki miejscowości przy wjeździe do osiedli) utrzymywać je, oraz uzupełniać brakujące.

Ze swej strony Min. Rob. Publ. udzieliło Automobilklubowi Polski prawa umieszczania na słupach wszystkich wyszczególnionych znaków ostrzegawczych i informacyjnych, reklam związanych przedewszystkiem z automobilizmem i turystyką.

Niezależnie od uregulowania sprawy umieszczania na drogach opisanych znaków ostrzegawczych Min. Rob. Publ., chcąc ponadto zabezpieczyć i ułatwić ruch samochodowy na ostrych łukach w porze nocnej wydało zarządzenie pobielenia na wysokości 1,5 m. od powierzchni, dolnej części drzew przydrożnych, rosnących po stronie zewnętrznej na brzegu korony drogi na długości drogi w łuku.

W braku drzew rosnących na brzegu korony na ostrych łukach polecono zasadzać drzewa na brzegu korony, ustawiać słupki, lub wysokie kamienie w zależności od miejscowych warunków i bieleć je od czasu do czasu.

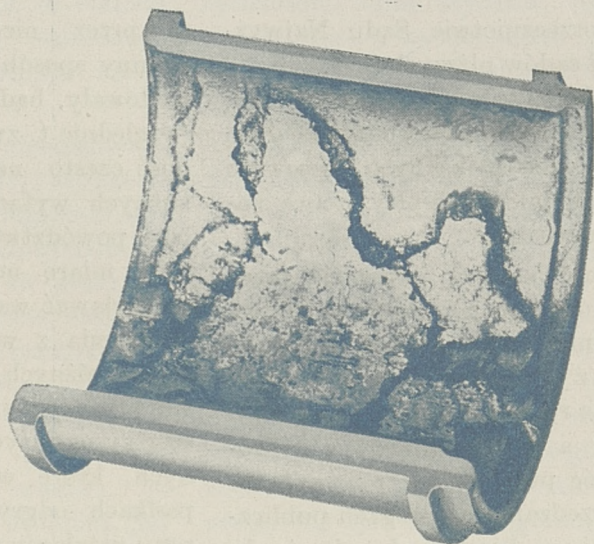
Władze państwowe zatem zorganizowały informację drogową i odpowiednimi zarządzeniami wprowadziły ją w życie. Sprawa ta jednak nie jest jeszcze ostatecznie wyczerpaną. Nieustający bowiem rozwój automobilizmu stwarza coraz to nowe potrzeby, nowe wymagania w tej dziedzinie i koniecznym jest stałe, równoległe dotrzymywanie mu kroku.

Pożądaniem jest ze wszechmiar, by ogół automobilistów jako bezpośrednio zainteresowany sprawą należytej obsługi informacyjnej na drogach, zabierał głos w tej kwestji, wypowiadając swe spostrzeżenia i dezyderaty i występując z inicjatywą.

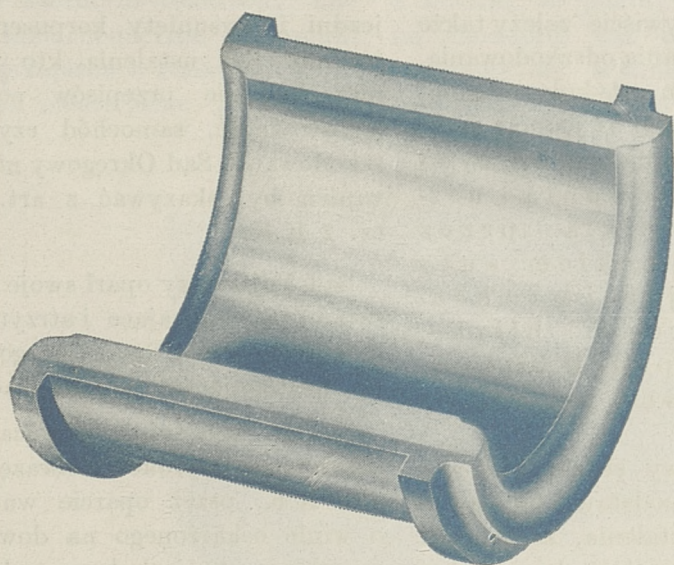
Zofja Kłaczyńska

Dlaczego?

Dlaczego łożyska zacierają się i wytapiają? Dlaczego wał ulega uszkodzeniom? Dlaczego występują te tak poważne uszkodzenia, pociągające za sobą wielkie straty czasu i większe jeszcze pieniądze?



Dlaczego?



Bo zastosowano niewłaściwy olej. Bo chroniąca powłoka oleju pomiędzy wałem względnie czopem korbowym i panewką łożyska nie wytrzymała warunków pracy. Poczyna narażać się na te niemiłe uszkodzenia? „Stosujcie właściwą markę Gargoyle Mobiloil” — oto rada, którą dają starzy i doświadczeni automobiliści. I słusznie! Przecież Mobiloil nosi zaszczytny tytuł: **Przodujący olej świata!**

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

Każdy nasz odsprzedawca przyjmuje 2 i 5 litr. blaszanki z napisem: „Zwracamy zł. 1.65 wzgl. zł. 2.40 za nieuszkodzoną blaszankę” i wypłaca tę sumę.



VACUUM OIL
COMPANY S. A.
CZECHOWICE - WARSZAWA

STRONICA PRAWNIKA.

Orzecznictwo sądów—a ruch pojazdów mechanicznych

W orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów niższych instancji, — jeśli chodzi o ruch pojazdów mechanicznych, możemy odróżnić dwie grupy orzeczeń karnych, stosownie do tego, jakie przepisy prawa zostały naruszone.

Jedna bowiem kategoria przepisów dotyczących ruchu pojazdów mechanicznych odnosi się do przekroczeń przepisów o charakterze administracyjnym, a więc przepisów o ochronie dróg publicznych, o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych i o bezpieczeństwie jazdy (szybkość, sygnały i t.p.). — przy czem przepisy te obecnie są jednolite dla całego państwa i obowiązują na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Druga natomiast grupa mieści się w kodeksach karnych, różnych, jak dotychczas, w b. zab. rosyjskim, pruskim i austriackim, — a bezpośrednio ma ona na celu ochronę życia obywateli; będą tu należały więc artykuły kodeksów, mówiące o spowodowaniu uszkodzenia ciała względnie urazu cielesnego i nieostrożnego spowodowania śmierci, przy niezastosowaniu się do odpowiednich przepisów, regulujących ruch pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Pozatem powstaje oddzielna grupa orzeczeń Sądu Najwyższego dotycząca spraw cywilnych w związku z odszkodowaniem, jakie niejednokrotnie poszkodowani sądowo poszukują od osób, które szko-

dę przez nieostrożną jazdę lub w inny sposób podczas jazdy spowodowały, bądź o szkody moralne (względnie t. zw. nawiązki), o jakie dość często nawet przy procesach karnych wytacza się jednocześnie jako powództwa cywilne.

W miarę możliwości, postaramy się podawać ważniejsze i ciekawsze orzeczenia z wyżej wymienionych trzech różnych grup, co niewątpliwie przyczyni się do poznania przez szerszy ogół tych przesłanek prawnych, które w konkretnych wypadkach odgrywają doniosłą rolę przy ustalaniu przebiegu wypadku, oraz winy lub niewinności osób kierujących w danej chwili pojazdem mechanicznym, — a od których to czynników oczywiście zależy także kwestja przyznania odszkodowania.

W niniejszym artykule pragniemy zwrócić uwagę na jedno z orzeczeń, którego tematem był wypadek spowodowania uszkodzenia ciała przez uderzenie bokiem auta osoby, stojącej na chodniku bardzo blisko, jezdni; wypadek ten kwalifikuje się prawnie pod art. 474 cz. 2 K.K. *)

Sąd Okręgowy skazał kierowcę samochodu na podstawie tego artykułu wobec ustalenia, że A. stał na chodniku i został uderzony bokiem auta, co świadczy że oskarżony jechał nieostrożnie, wbrew przepisom za blisko chodnika, przy czem jak stwierdził świadek jechał dość szybko.

Obrońca w skardze kasacyjnej wywodził, że świadek stwierdził,

iż oskarżony jechał „dość szybko”, a tego określenia nie można identyfikować z jazdą nieostrożną; pozatem Sąd Okręgowy dopatrzyl się winy nieostrożnej w tem, że oskarżony wbrew przepisom jechał za blisko chodnika, lecz nie przytoczył przepisów któreby regulowały w jakiej odległości od chodnika powinien przejeżdżać samochód. Dalej zarzuca się wyrokowi Sądu Okręgowego, dowolność w stwierdzeniu o zbyt blizkiej jeździe przy chodniku, bo równie dobrze mógł nastąpić wypadek skutkiem nieostrożności A., który wbrew przepisom obowiązującym dla ruchu pieszego na ulicach miasta, mógł stać wprawdzie na chodniku, ale zbyt blisko jezdni i wysunięty korpusem na jezdnię. Bez ustalenia kto przez niezachowanie przepisów popełnił nieostrożność, samochód czy poszkodowany, Sąd Okręgowy nie powinien był skazywać z art. 474 cz. 2 K.K.

Sąd Najwyższy oparł swoje orzeczenie zatwierdzające i utrzymujące w mocy wyrok Sądu Okręgowego na następujących przesłankach.

Skarga kasacyjna zarzuca oskarżonemu wyrokowi obrazę art. 474 K.K. przez oparcie wniosku o winie oskarżonego na dowolnej przesłance, iż jechał on za blisko chodnika, oraz na przeistoczonem w motywach wyroku zeznaniu świadka, że jechał „zbyt” szybko, gdy w rzeczywistości świadek ten zeznał, iż oskarżony jechał „dość” szybko i wreszcie przez zastosowanie do czynu przypisanego oskar-

dzenie jest bardzo ciężkie lub ciężkie, — a resztem jeśli uszkodzenie jest lekkie.

Nadto Sąd mocen jest zabronić winowajcy działalności tego rodzaju, przy której wykonywaniu winowajca spowodował uszkodzenie ciała, na czas od miesięcy 6 do lat 2 i opublikować wyrok.

*) Art. 474 cz. 2 Kodeksu Karnego, obowiązującego w b. dzielnicy rosyjskiej brzmi:

„Winny nieostrożnego spowodowania uszkodzenia ciała, będzie karany: a resztem — jeśli uszkodzenie jest bardzo ciężkie lub ciężkie, — a resztem na czas do 1 tygodnia lub grzywną jeśli uszkodzenie jest lekkie.

Jeżeli takie uszkodzenie było następstwem niezachowania przez winowajcę przepisów, postanowionych przez ustawę lub rozporządzenie obowiązujące gwoli zabezpieczenia bezpieczeństwa osobistego przy działalności tego rodzaju co działalność winowajcy, — to winowajca będzie karany zamknięciem w więzieniu na czas do miesięcy 6, jeśli uszko-

żonemu cz. 2 art. 474 K.K. bez przytoczenia przepisów, któreby regulowały w jakiej odległości od chodnika powinien przejeżdżać samochód.

W myśl § 34 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6. VII. 1922 r. (obecnie obowiązuje § 37 rozporządzenia z dnia 27 I. 1928 r.) szybkość pojazdów mechanicznych nie może zagrażać bezpieczeństwu osób z nich korzystających i musi być taka, aby kierowca w każdej chwili i przy wszelkich okolicznościach mógł dostosować się do wymagań bezpieczeństwa ruchu publicznego (panować w każdej sytuacji nad pojazdem).

Skoro Sąd Okręgowy, jak wynika z uzasadnienia zaskarżonego wyroku ustalił, iż oskarżony, kierowca samochodu, nie dostosował się do przepisów o ruchu ulicznym i jechał nieostrożnie ze zbytnią

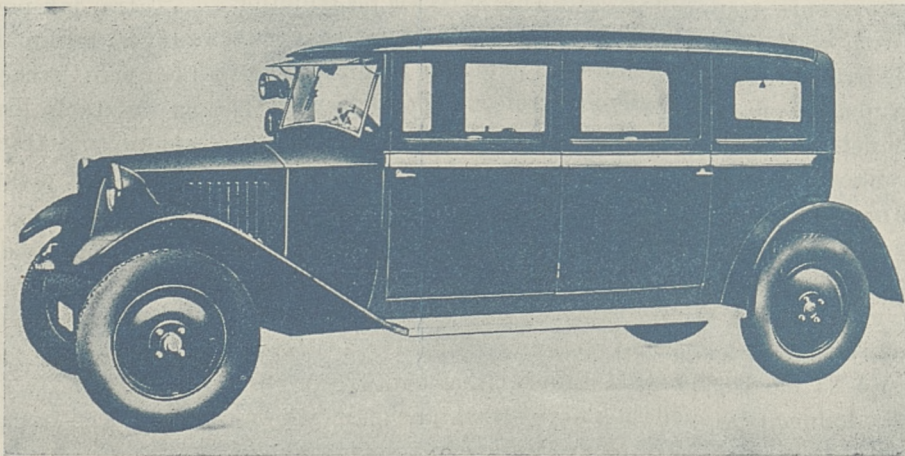
w danych warunkach szybkością skutkiem czego potrafił samochodem osobę pokrzywdzoną, która upadła i doznała przez to lekkich uszkodzeń ciała, to do ustalonego czynu zasadnie zastosował cz. 2 art. 474 K.K.

Wnioski swe co do nieogłędności oskarżonego i zbytnej szybkości jazdy Sąd Okręgowy logicznie wysnuł z ustalonej w przewodzie sądowym okoliczności, że pokrzywdzona w chwili krytycznej stała na chodniku, przyczem przesłanka wyroku, iż, jak twierdził świadek, oskarżony jechał zbyt szybko, nie może być uznana za przeistaczającą zeznanie tego świadka, bo ze stwierdzonej przez świadka, jak to widać z protokołu przewodu sądowego, okoliczności iż, oskarżony jechał dość szybko, w związku z faktem, że pokrzywdzona stała na chodniku, Sąd miał wszelkie podstawy do wysnucia wniosku, że szybkość jazdy była w danych

w warunkach większa, niż tego wymaga przepis przytoczonego rozporządzenia, zastrzegający jak już zaznaczono taką szybkość ruchu, aby kierowca w każdej chwili i przy wszelkich okolicznościach mógł uniknąć nieszczęśliwego wypadku.

Twierdzenie skargi kasacyjnej, iż Sąd, stosując do oskarżonego cz. 2 art. 474 K.K., obowiązany był wskazać przepis, któryby regulował w jakiej odległości od chodnika powinien przejeżdżać samochód, jest zgoła bezzasadny, bo oczywiście, że żadna ustawa lub rozporządzenie obowiązujące takiego kazuistycznego przepisu *expressis verbis* nie zawiera, z ogólnej zaś treści przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych wynika, że odległość musi być taka, aby kierowca nie potracał ludzi, stojących na chodniku.

E. Wis. sędzia.



4-cylindrowa Tatra skarosowana jako karetka stała 6-osobowa.

Tatra w niemieckim raidzie samochodowym.

W dniach 22 maja—6 czerwca Automobilklub Niemiec zorganizował niemiernie ciekawą imprezę—„Zehntausendkilometerfahrt”. Uczestnicy raidu musieli prawie bez wypoczynku przebyć olbrzymią prze-

strzeń 10.000 kilometrów, przemierzając szereg krajów europejskich.

Raid ten cieszył się wielkim zainteresowaniem we wszystkich krajach europejskich. Wślad za prasą zagraniczną podajemy garść cie-

kawych uwag, zebranych przez przemysłowca z Nowego Życzyna, p. Fritza Hückla który na swej czterocylindrowej Tatrze ukończył bez punktu karnego ten niezmiernie trudny raid.

Do udziału w tym raidzie, — twierdzi p. Hückel, — skłoniła go przede wszystkim niezmiernie ciekawa trasa, prowadząca przez dziesięć krajów i liczne przełęcze górskie. Równie ponętne były warunki raidu: Wynik przypadkowy tutaj był wykluczony, — zwyciężyć mogła tylko bardzo solidna maszyna, prowadzona przez rutynowanych i wytrzymałych kierowców.

Przed startem w Berlinie komisja obejrzała maszynę i oplombowała wszystkie odpowiedzialne części: silnik, dyferencjał, skrzynkę biegów, urządzenie kierownicy i nawet wszystkie resory. Zdjęcie każdej z tych plomb pociągało za sobą punkty karne, zaś zwyciężyć można było tylko przywożąc wszystkie plomby nietknięte i mijając punkty kontrolne w przepisany czas.

Pierwsze etapy przez Saarbrücken i Genewę poszły wszystkim gładko. Równie pomyślnie odbyła się podróż przez południową Francję i przełęcze pod Saint Sebastian.

Pierwsze trudności stanęły przed nami dopiero po przekroczeniu granicy portugalskiej. Drogi w Portugalji naogół są w stanie bardzo kiepskim, kierowcy więc w obawie przed polamaniem resorów musieli zrezygnować z wielkich szybkości, narażając się na spóźnienie na punkt kontrolny. Tutaj mogłem należycie ocenić zalety mojej Tatry na złych drogach. Dzięki ruchomym osiom maszyna mogła zupełnie bezpiecznie rozwijać pełną szybkość na bardzo złych odcinkach drogi. Jednego po drugim mijałem współzawodników, pozbawionych dobrodziejstwa ruchomych osi. Dzięki temu dotarłem pierwszy do Lizbony. Publiczność zgłotała mi tak entuzjastyczne przy-

jęcie, jakgdybym był już zwycięscą raidu. Nie chciał nikt zrozumieć, że przebyłem zaledwie czwartą część drogi.

W Hiszpanji jazda była znacznie łatwiejsza. Bez przesady twierdzić można, że Hiszpanja posiada najlepsze w Europie szosy. Asfaltowe i betonowe nawierzchnie pozwalają na jazdę z maksymalną szybkością, wyniesione wiraże zapewniają całkowite bezpieczeństwo jazdy. Jedyłą trudność dla kierowcy stanowi nadmiernie silne światło. Po kilku dniach jazdy organizm nie doznawał jeszcze zmęczenia, wszakże oczy pod wpływem oślepiających promieni południowego słońca chwilami wręcz łodemawiały posłuszeństwa. Znacznie lżejsza była jazda w porze nocnej, gdy słońce nie raziło w oczy.

Poraz drugi przecięliśmy południową Francję i po tygodniu jazdy stanęliśmy w Rzymie. Tutaj regulamin przewidywał odpoczynek w ciągu 28 godzin.

Z Rzymu trasa raidu prowadziła na północ — do Monachjum, tam zaś gwałtownie skręcała na południe do Triestu. Na tych etapach znaczne trudności mieliśmy z przebyciem licznych przełęczy górskich, zwłaszcza Katschberg niejednemu z kierowców mocno dał się we znaki.

Za Triestem wkroczyliśmy w granicę Jugosławji. Od Dubrownika przez Zagrzebi i Budapeszt jechaliśmy aż do granicy austriackiej nienajlepszymi drogami. Niejeden ze współzawodników złamał tutaj resor i jechał dalej już bez szans na zwycięstwo. Moja Tatra wciąż spisywała się bez zarzutu.

Przez Austrię droga była zupełnie łatwa. W Czechosłowacji trafiliśmy znowu na nieco gorsze drogi,

wszakże ostatnie etapy aż do Berlina przebyłem bez najmniejszych usterek.

W wyniku rajdu zostałem zakwalifikowany jako zwycięzca. Muszę atoli przyznać, że znaczny udział w tem zwycięstwie należy się mojej maszynie. Prowadzenie Tatry zarówno na dobrej, jak i złej szosie jest niezmiernie łatwe, nie wymaga maksymalnego napięcia nerwów ani mięśni. Jadąc równie szybko po dobrej, jak i złej szosie mogłem wyrabiać tak znaczne szybkości przeciętne, że mogłem kilkakrotnie pozwolić sobie na luksus spania, na co nie mogli zdobyć się moi współzawodnicy, jadący na innych maszynach.

Solidna budowa podwozia, silnika i karoserji sprawiła, iż na całej przestrzeni raidu nie potrzebowałem uciekać się do jakichkolwiek napraw. Więcej nawet — dzięki specyficznemu ustawieniu kół, Tatra nie łapie prawie zupełnie gwoździ. Wystarczy powiedzieć, że na całej przestrzeni 10.000 kilometrów miałem zaledwie jeden defekt pneumatyka.

Tatra, jak powszechnie wiadomo, zużywa minimalną ilość materiałów pędnych. Oszczędziłem więc nie tylko na kosztach, lecz i na czasie, który konkurenci tracili przez częste postoje przy pompach benzynowych.

Po skończonym raidzie byłem pełen uznania dla swojej maszyny. Byłem przekonany, że z równym powodzeniem mógłbym przebyć drugie 10.000 kilometrów bez punktów karnych.

Te obiektywne uwagi dzielnego sportowca nie wymagają komentarzy. Tatra jeszcze raz potwierdziła oddawna ustaloną opinię najlepszego wozu użytkowego.

(nad.)

ZAKOPANE

Centrum letnich i zimowych sportów oraz wycieczek i wyścigów samochodowych. Piękne widoki Tatr. Idealne warunki wypoczynkowe.

BRISTOL

Najtańszy reprezentacyjny luksusowy hotel-pensjonat w Zakopanem. Rendez vous elity towarzyskiej. Ceny bardzo umiarkowane.

CZAS TO PIENIĄDZ!

SZYBKI I TANI PRZEWÓZ TOWARÓW

JEST POTRZEBNY KAŻDEMU

Ciężarówka Ford jest, dzięki starannie opracowanej konstrukcji, jakby stworzona dla przewozów na małe odległości, z częstymi przystankami. Szybkie ruszanie z miejsca, nagle zatrzymywanie wśród kotłowania ulicznej, wykazują najlepiej szczególne znaczenie zastosowania pierwszorzędnych materiałów, a z takich właśnie materiałów skonstruowano ciężarówkę Ford.

Przy przewozach na duże odległości ciężarówka Ford również odpowiada wszelkim wymaganiom: silnik rozwija moc 40 KM przy 2,200 obrotach na minutę; ta mała ilość obrotów silnika zmniejsza zużycie jego części ruchomych i przedłuża czas używalności samochodu. — Przeszło 20 łożysk kulkowych i rolkowych umieszczono w różnych punktach podwozia, jak rubiny w chronometrze. Dzięki zastosowaniu 43 rozmaitych gatunków stali, ciężarówka Ford wyróżnia się niezwykłą mocą. — Cztery biegi, całkowicie na łożyskach rolkowych i kulkowych, pozwalają ciężarówce rozwinąć większą moc i szybkość. — Podwozia ciężarówki Ford bywają o trzech długościach, do wyboru, na zwykłych albo podwójnych kołach.

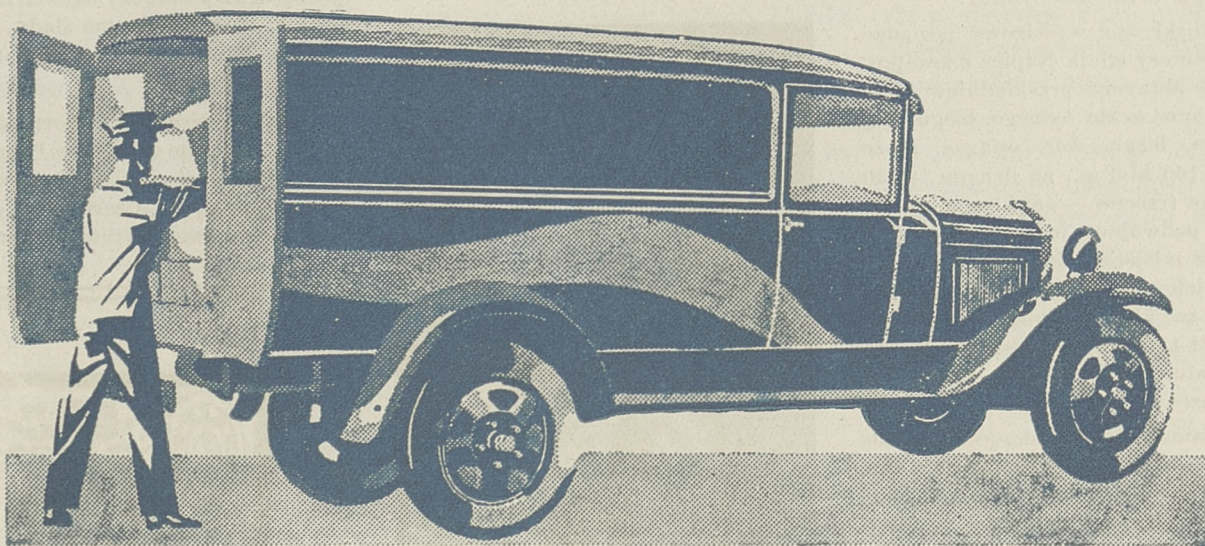
LINCOLN



FORDSON

SAMOLOTY

FORD MOTOR COMPANY





Nowy samochód rekordowy.

Jak donoszą z Australji, szykują się tam próby pobicia światowego rekordu szybkości samochodowej, ustanowionego w dniu 5 lutego r. b. przez kpt. Campbella na plaży Dayton Beach (396 klm./g.).

Kierowcą, który chce się pokusić o zdobycie zaszczytnego tytułu najszybszego człowieka na powierzchni ziemi, jest 39-letni zawodnik australijski Norman Smith, zwany „Czarodziejem”. Zajmuje się on sportem samochodowym już od 21 lat i jest posiadaczem wielu rekordów australijskich. Między innymi na dystansie mili angielskiej uzyskał Smith szybkość 235 klm./g.

Znany przemysłowiec i mecenas australijski Fred H. Stewart wziął na siebie ogromne koszty, związane z budową specjalnego samochodu dla Smitha. Plany nowego bolida opracował inż. Don Harkness, a budowy jego podjęły się zakłady Harkness & Hilliers w Sydney.

Australijski wóz wyścigowy posiadać będzie lotniczy silnik Napier z kompresorem. W skrzynce przekładniowej nie przewidziano wcale tylnego biegu. Na pierwszym biegu wóz osiągać może szybkość 160 klm./g., na drugim — 320 klm./g. i na trzecim — 480 klm./g. Sprzęgło jest podwójne: jedno tarciove do ruszania z miejsca i drugie — kłowe — do wielkich szybkości, przy których sprzęgło zwykle mogłoby się ślizgać. Napęd kół tylnych uskutecznia się bez dyferencjału. Oś przednia składa się z trzech części.

Rama samochodu złożona jest z dwóch potężnych podłużnic o przekroju U i wysokości 33 cm., połączonych silnymi poprzeczkami. Karoserja, której kształty przypominają sławną „Złotą Strzałę” Segrava, posiada szerokość zaledwie 48 cm. Została ona obliczona specjalnie na wymiary Smitha, który posiada

szerokość w ramionach 42 cm. Całkowita długość wozu wynosi 7 m. 95 cm., podczas gdy rozstawienie osi jest 4 m. 06 cm. a rozstęp kół 1 m. 52 cm. Celem powiększenia stabilizacji samochodu w kierunku jazdy, z tyłu karoserji umieszczone są dwie płaszczyzny stabilizacyjne.

W samochodzie który, rozwijać będzie szybkość 135 metrów na sekundę, kierownica musiała zostać opracowana ze specjalną starannością i precyzją. Każde koło przednie jest sterowane oddzielnie, a oprócz tego koła są połączone drążkiem poprzecznym, na wypadek pęknięcia któregoś z wosów kierownicy. Wał kierownicy umieszczony jest horyzontalnie, a koło sterowe posiada średnicę 405 mm.

Wszystkie resory samochodu są ćwierć-eliptyczne, przyczem wahania ich są

ograniczone do 65 mm., celem usunięcia wszystkich zbędnych ruchów podwozia, któreby mogły źle wpłynąć na stabilizację maszyny przy wielkich szybkościach. Druciane koła będą pokryte stalowymi dyskami, celem zmniejszenia oporu powietrza. Specjalnie sfabrykowane opony wytrzymywać będą jazdę z szybkością 500 klm. g., przy ciśnieniu wewnętrznym 10 kg. na cm. kw.

Dodać należy, że wszelkie materiały pędne i smary dla australijskiego wozu rekordowego zostaną opracowane i dostarczone przez tamtejszy oddział firmy Vacuum Oil Company.

Norman Smith zamierza zaatakować rekord Campbella na plaży w Kaitaia na Nowej Zelandji. Plaża ta, o ogólnej długości 145 klm., obejmuje odcinek 48-kilometrowy, na którym piasek jest tak twardy, że koła ciężkiego samochodu, pędzącego z wielką szybkością, zostawiają na nim ledwo widoczne ślady. Przy odpływie morza tor posiada szerokość 300 metrów.

Data rozpoczęcia prób Normana Smitha nie została ściśle określona. Przypuszcza się w każdym razie trzeba, że już w ciągu bieżącego sezonu „Czarodziej” pokusi się o pokonanie zaszczytnego rekordu.



Mr. Norman Smith.



PIONIER PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

ANDRZEJ CITROËN



Fabryki Citroën, które produkuje dzięki swej świetnej organizacji 1000 samochodów dziennie i są dziś najpotężniejszą placówką przemysłu samochodowego w Europie zostały założone przez Andrzeja Citroëna, który stale i konsekwentnie pracuje nad dalszym ich rozwojem i zwiększeniem wydajności.

Jeszcze przed założeniem pierwszej we Francji fabryki samochodów o produkcji seryjnej, Andrzej Citroën był już znany jako wielki przemysłowiec.

Urodzony w Paryżu w r. 1878, Andrzej Citroën wstąpił w r. 1898 do znanej Szkoły Politechnicznej. Po ukończeniu studjów zakłada w Paryżu małą fabryczkę trybów, której personel składa się z 10 robotników i 1 rysownika i dyrektora, który jednocześnie pełni funkcje szefa technicznego, kierownika administracji, działu handlowego i finansowego. Tym dyrektorem jest Andrzej Citroën, który pracuje bez wytechnienia lecz rychło widzi swój wysiłek uwieńczony powodzeniem. Tryby jego wynalazku, od których kształtu wzięła początek obecna marka fabryczna Citroën, uzyskały bardzo szybko ogromne powodzenie i obroty fabry-

ki po czterech latach dosięgły 150000 franków.

Dla podolania zamówieniom zagranicznym zakłada Andrzej Citroën fabrykę w Moskwie i organizuje na rachunek Zakładów Skody w Austrii warsztaty, przeznaczone dla eksploatacji swego wynalazku na terenie Mocarstw Centralnych i Półwyspu bałkańskiego.

W międzyczasie w tym samym celu robi swą pierwszą podróż do Stanów Zjednoczonych Am. Pół.

Jego ścisły sposób myślenia, zamiłowanie do mechaniki skłaniają Go do zainteresowania się powstającym wówczas przemysłem samochodowym.

Toteż w roku 1908 przyjmuje

on propozycję kilku przyjaciół, aby zajął się reorganizacją Towarzystwa Samochodów Mors, zachowując nadal kierownictwo swojej fabryki trybów. Parę miesięcy zaledwie wystarczyło mu na pchnięcie naprzód interesów towarzystwa Mors i produkcja roczna wzrosła wkrótce ze 125 na 1200 samochodów.

Z chwilą wybuchu wojny europejskiej w r. 1914 Andrzej Citroën udaje się na front, jako porucznik artylerji. Tam rzuca myśl organizacji służby pocztowej na odcinkach frontu, która zostaje całkowicie zastosowana. W r. 1915 dochodzi Andrzej Citroën do wniosku, że los Francji zależy od należytego postawienia dostawy amunicji dla



Fabryka w Levallois Perret

(Photo Compagnie Aérienne française).

armji. Na skutek dezorganizacji i braku ręki roboczej przemysł wojenny nie był w stanie zaspokoić potrzeb armji. Andrzej Citroën opracowuje plan fabryki o zdolności produkcyjnej 50.000 pocisków dziennie i przedkłada ten projekt rządowi.

Plan ten zostaje niezwłocznie przyjęty i realizację powierzono Citroënowi. Trudności są olbrzymie. Trzeba zakupić tereny, wznieść budynki, znaleźć dostateczną ilość pracowników, sprowadzić z zagranicy maszyny i surowce, na brak których cierpi Francja.

Na brzegu Sekwany w samym Paryżu, buduje Andrzej Citroën swą fabrykę. Obok wielkich warsztatów, zakłada on ogromne laboratorium, wyposażone najlepiej w całej Europie. Aby zaradzić trudnościom w otrzymywaniu stali specjalnych, urządza w samej fabryce aparaturę do wytwarzania stali narzędziowej i szybko tnącej, których potrzebuje.

W kilka miesięcy po zakupieniu terenów Zakłady Citroëna, które rozbudowane zostały na przestrzeni 15 hektarów i zajmują 13.000 robotników wypuszczają pierwszą serję, wyprodukowanych przez siebie pocisków. Po krótkim czasie liczba pocisków, produkowanych dziennie

wynosi 15.000, a następnie 55.000. Ta liczba 55.000 została utrzymana przez pełne trzy lata, dla zaspokojenia potrzeb obrony narodowej. Przez cały czas trwania wojny, fabryka wyprodukowała 28 milionów pocisków. Olbrzymia ta cyfra została osiągnięta jedynie dzięki świetnej organizacji i zastosowaniu najlepszych metod pracy. Organizacja ta stała się niedoścignionym wzorem dla wszystkich fabryk na całym świecie.

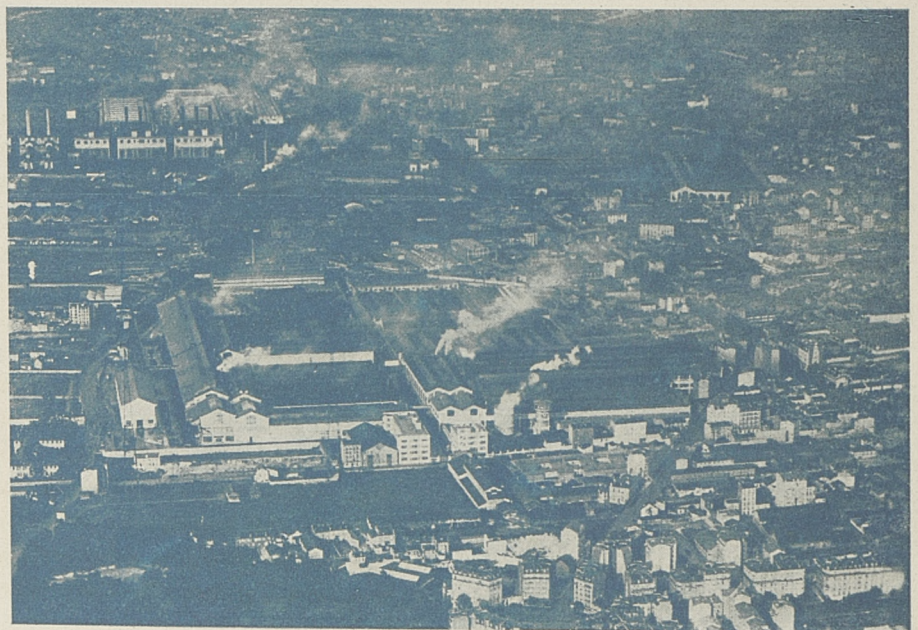
Ponieważ większość pracowników

stanowiły kobiety, Andrzej Citroën postanowił dać im możliwie najlepsze urządzenia socjalne i warunki pracy w tych ciężkich czasach. Została utworzona przy fabryce jadalnia na 4000 nakryć, żłobek dla niemowląt na 90 łóżeczek, wreszcie kooperatywy spożywcze.

Rząd widząc niesłychane rezultaty pracy Citroëna, powierza mu nową, ważną pracę. A mianowicie całkowitą reorganizację arsenału w Rouen. Arsenaal ten, który uprzednio produkował tylko 30 pocisków dziennie, po reorganizacji dokonanej przez Andrzeja Citroëna dochodzi do fantastycznej liczby 55.000 pocisków dziennie. Jednocześnie i przy tych zakładach Citroën buduje 5000 mieszkań robotniczych oraz zakłada liczne urządzenia i udogodnienia dla pracowników.

Okazuje się żywa konieczność zorganizowania dostaw węgla dla przemysłu wojennego, miasta Paryża, gazowni i elektrowni. Wreszcie trzeba przestudjować sprawę zaopatrzenia kraju w środki żywności, których brak zaczynał się odczuwać. I to zadanie powierzono Andrzejowi Citroënowi, który wywiązał się zeń znakomicie, dzięki swej niesłychanej umiejętności pracy [organizacyjnej].

(Dok. nast.)



Fabryka w Clichy.

(Photo Compagnie Aérienne française).

Z życia Pomorskiego Automobilklubu

Tegoroczny sezon sportowy rozpoczął Pomorski Automobilklub jazdą towarzyską z Bydgoszczy do Grudziądza, a stamtąd przez Toruń z powrotem do Bydgoszczy. — w dniu 12 kwietnia b. r. — W jeździe tej brało ogółem udział tylko 10 samochodów, co przypisać musimy niepewnej trochę pogodzie. sama natomiast wycieczka urozmaicona „własną orkiestrą” w postaci kornecisty wygrywającego na postojach i ogniami bengalskimi poszczególnymi nad Wisłą w Toruniu przyniosła wszystkim uczestnikom dużo zadowolenia i przyjemności.

Natomiast pojedynczy nasi członkowie przejawiają w bieżącym roku dość żywą działalność i tak n.p. brały udział z naszego Klubu dwa samochody w Zjeździe Gwiazdzistym do Rzymu, a to panowie Witkowski Aleksander i Stenzel Leopold, którzy odbyli dłuższą, podróż zagraniczną, przejeżdżając pierwszy 6300, a drugi 5200 km. W miarę możliwości staramy się również o reprezentację naszego Klubu w imprezach Klubów zaprzyjaźnionych. I tak w V Polskim Zjeździe Gwiazdzistym do Lwowa brała udział pani Koronkowa, niestety nieklasyfikowana wobec spóźnienia wywołanego złamaniem resoru pod Warszawą, a w jeździe pętlicowej w Poznaniu, organizowanej przez A.W. — p. Lund, zastępujący nasze barwy również na imprezach zagranicznych, organizowanych przez ADAC w Berlinie. Już dziś wobec tego przewidzieć

możemy, że p. Jahnz, dotychczasowy dwukrotny zdobywca nagrody przechodniej Klubu za najwybitniejszą działalność sportową w ciągu całego roku będzie w tym roku miał ciężką rozgrywkę, by nagrodę tę zdobyć po raz trzeci, a więc tem samem na własność.

Nowością tegoroczną były również jazdy członków Klubu po mieście i w okolicy z przedstawicielami Policji Państwowej — dla wyłapywania i doraźnego karania mandatami nieprzestrzegających przepisów ruchu kołowego. Kilkakrotnie zwłaszcza w dniu targowe odbywane podobne jazdy patrolowe dały już pewne dodatnie rezultaty, wdrażając coraz większe poszanowanie dla obowiązujących przepisów.

Najbliższą — na większą skalę zakrojoną imprezą naszego Klubu będzie w dniu 2 sierpnia b.r. 7-kilometrowy wyścig płaski na nowo otwartym bulwarze nadmorskim: Jastrzębia Góra — Wielka Wieś, organizowany jako „Wyścig o puchar Bałtyku” pod protektoratem Pana Ministra Robót Publicznych. Wyścig ten, wyposażony w dużą ilość indywidualnych nagród, i poprzedzony w dniu 1 sierpnia b. r. zjazdem turystycznym nad morze — do Gdyni — pozwoli nam — przy poparciu wszystkich zaprzyjaźnionych Klubów — dorzucić choć skromną cegiełkę do propagandy polskiego morza i polskiego wybrzeża, co było myślą przewodnią przy jego organizacji.



Również i następna nasza wewnętrzna impreza, organizowana jako jazda orientacyjna w terenie — mimo wystawionej pięknej nagrody w postaci artystycznie wykonanych oryginalnych chińskich talerzyków, ofiarowanych przez prezesa naszej Komisji Sportowej, p. inż. Stulgińskiego, zgromadziła na starcie tylko 7-u zawodników, z których pierwszą nagrodę uzyskała p. Koronkowa, drugą p. Lund, trzecią p. Frost, a czwartą p. inż. Hubicki. Niezrażona jednak tem niepowodzeniem nasza Komisja Sportowa, dążąc do większego zespolenia członków przez wspólne, a niekosztowne wycieczki i imprezy, w porozumieniu z dowództwem bataljonu balonowego w Toruniu zorganizowała w dniu 7 czerwca b.r. samochodowy pościg za balonem wolnym w Toruniu, który zgromadził na starcie już 15-u zawodników, przynosząc pierwszą nagrodę za dośnięcie balonu p. Rudolfowi Heydemanowi, drugą p. Fogłowi, trzecią i piątą p. Stenzłowi, a czwartą p. Witkowskiemu Aleksandrowi — za odnalezienie zrzuconych przez pilota proporczyków. — Ten wzrost liczby zawodników pozwala nam żywić nadzieję, że przyszłe nasze imprezy klubowe, noszące przeważnie charakter wycieczkowy i turystyczny, cieszyć się będą coraz większym powodzeniem — mimo ciężkich czasów, na które wszyscy zgodnie wyrzekamy, a co po części powoduje pewną abstynencję członków od intensywniejszego życia klubowego.



ALS·THOM

Prostowniki „TUNGAR“ do ładowania akumulatorów samochodowych

KATOWICE
Dworcowa 16. Tel. 22-29.

ŻĄDAJCIE KATALOGÓW G.

Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:
w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
w Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Długa Nr. 35.

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

Kronika

Bol d'Or. Pod tą nazwą odbyły się podczas ubiegłych Zielonych Świątek, na obwodzie szosowym w Saint Germain pod Paryżem, doroczne zawody w jeździe dwu dziesiętcozterogodzinnej dla motocykli, cyclecarów i lekkich samochodów. W zawodach wzięła udział bardzo znaczna liczba 73 współzawodników.

Konkurs motocyklowy wygrał Patural na maszynie Velocette 350 cm., pokrywając w ciągu doby przestrzeń 1873 klm. z szybkością przeciętną 78 klm./g. Drugie miejsce zajął Perrin na motocyklu Jonghi z dystansem 1802 klm. W pozostałych kategoriach zwyciężyły marki: Motope-dale, Monet Goyon, Clement Gladiator, Motosacoche, Calthorpe, Norton i Bernardet.

W konkursie samochodów zwyciężył znany konstruktor i kierowca Violet na dwutaktowym wózku własnej konstrukcji marki Huascar. Przebył on dystans 1835 klm., osiągając szybkość przeciętną 76,5 klm./g. Drugie miejsce zajął Vallon na samochodzie La Licorne z dystansem 1802 klm., podczas gdy trzecim był Bourcier na samochodzie Tracta z przednim napędem (1751 klm.), a czwartym Martin na samochodzie Amilcar (1726 klm.). Na piątym miejscu klasyfikował się zwycięzca w kategorii cyclecarów, Sandford na trzykołowiec własnej konstrukcji, po przebiegu 1714 klm. W innych kategoriach pierwsze miejsce zdobyły marki: Sphinx, Monotrace, C. M., L. R. W., Renouvier, Antony, de Latour, Bertholon i Rosengart.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Rzymu zostały rozegrane w dniu 31 maja

na torze nowego autodromu w Littorio. Zwyciężył Bandin na motocyklu Rudge Whitworth, pokrywając przestrzeń 200 klm. w czasie 1 g. 29 m. 14,2 s., to znaczy z szybkością przeciętną 134,5 klm./g. W kategorii 250 cm. wygrał Tenni na Velocette z szybkością 122 klm./g., w kategorii 250 cm. — Panella na Guzzi z szybkością 118 klm./g. i w kat. 175 cm. Benelli na Benelli z szybkością 110,5 klm./g.

Wyścigi o nagrodę Eijel odbyły się w dniu 7 czerwca na torze Nürburg Ring odnosząc duży sukces pomimo złej pogody. W zawodach samochodów rozegranych na przestrzeni 312 klm. w 40 okrążeniach toru, zwyciężył Caracciola na samochodzie Mercedes Benz w czasie 2 g. 50 m. 47,2 s. z szybkością przeciętną 108,9 klm./g. Drugie miejsce, po zaciętej walce, zdobył von Morgen na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 53 m. 06,4 s., podczas gdy trzecim był Brauchitsch na samochodzie Mercedes Benz.

W zawodach motocyklowych, urządzonych na takim samym dystansie, tryumfował Bauhofer na maszynie D.K. W. w czasie 3 g. 07 m. 11,5 s., podczas, gdy drugie miejsce zajął Rütthen na motocyklu N. S. U. w czasie 3 g. 08 m. 48,1 s., trzecie miejsce Klein na motocyklu Horex.

Liege—Rzym—Liege. Urządzony na tym dystansie w dniach 6 i 7 czerwca konkurs turystyczny dla samochodów i motocykli, wygrali w klasie samochodów kierowcy Toussaint i Evrard

na Bugatti, w klasie motocykli z wózkami Campis i Hobena Gillet, a w klasie motocykli pojedynczych Tilken na Sarolea.

Mistrzostwo Górskie Europy. Pierwszy wyścig, zaliczający się do tego rocznego Mistrzostwa Górskiego Europy, rozegrany został w dniu 17 maja na wzniesieniu Rabassa w Hiszpanji, na dystansie 4500 metrów. Najlepszy czas dnia uzyskał Caracciola na sportowym samochodzie Mercedes Benz, przebywając trasę w 3 m. 45,43 s. (rekord). W kategorii wyścigowej zwyciężył Toret na trzylitrowym samochodzie hiszpańskim Nacional Pescara w czasie 3 m. 50,51 s.

Następną imprezą, zaliczającą się do Mistrzostwa był czeski wyścig na wzniesieniu Zbraslav-Jiloviste, urządzony w dniu 31 maja na przestrzeni 5600 metrów. I w tym wyścigu Caracciola okazał się niezrównanym, uzyskując na swym sportowym Mercedesie najlepszy czas dnia 2 m. 42,7 s. i bijąc o trzy sekundy poprzedni rekord wzniesienia. Z różnicą zaledwie jednej dziesiątej sekundy klasyfikował się na drugim miejscu Hans Stuck von Villiez na wyścigowym wozie Mercedes Benz. Trzeci czas, 2 m. 46,8 s. osiągnął von Morgen na samochodzie Bugatti. W klasie motocykli zwyciężył Oilter na maszynie Motosacoche w rekordowym czasie 2 m. 54 s.

Trzecia impreza Mistrzostwa Górskiego Europy, wyścig na wzniesieniu Malchamps w Belgji, wyznaczony w kalendarzu sportowym na dzień 7 czerwca, nie odbył się w terminie, lecz został odłożony na koniec sierpnia.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski wyraża na tem miejscu gorące podziękowanie panu Zygmunтови Poplawskiemu właścicielowi F-y „Magnet” za ofiarowanie Automobilklubowi Polski akumulatora do automatycznego stopera.

Echa przelotu DO X nad Oceanem. Kapitan Christiansen po dokonaniu tak trudnego przelotu nad Atlantykiem przesłał do f. Vacuum Oil Company następującą depeszę:

„Znakomita jakoś Mobiloil umożliwiła przelot nad oceanem stop winszując obsługi i współpracy—Christiansen kapitan DO X”

PREPARATY KOSMETYCZNE

f. ELIZABETH ARDEN LONDON

POLECA:

Perfumerja „FLORALYS“

WARSZAWA, KR. PRZEDMIEŚCIE 19

TELEFON 409-46.





R O Y A L

TO OSZCZĘDNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

Wyłączne Przedstawicielstwo na Polskę f. „ROYAL CORD“ Sp. z o. o. — Warszawa, Mazowiecka 7, tel. 330-03.

MISTRZ GÓRSKI EUROPY — HANS STUCK VON VILLIEZ
ZWYCIĘZCA

w Międzynarodowym Wyścigu Okrężnym przez ulice miasta Lwowa

URZĄDZONYM DNIA 7 CZERWCA 1931 R.

PRZEZ

MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY WE LWOWIE

UŻYWAŁ

DO SAMOCHODU WYŚCIGOWEGO

„MERCEDES”

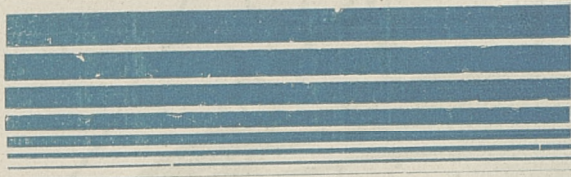
OLEJU

Galtol
Z RAFINERJI
GAL. TOW. NAFT. **GALICJA S.A.**

OTO JEGO OPINJA:

„Przy odbytych w dniu 7.VI. 1931 Międzynarodowym Wyścigu Okrężnym we Lwowie używałem dostarczonego mi przez W.Panów oleju GALTOL i miło mi zakomunikować, że poczyniłem nim najlepsze doświadczenia. NA 240-KONNYM SAMOCHODZIE MERCEDES olej zadanie swe spełnił ku zupełnemu memu zadowoleniu a motor na przestrzeni 152 km. trasy pracował sprawnie, co najlepiej świadczy o NIEZRÓWNAŃEJ PEWNOŚCI GALTOLU wśród najtrudniejszych warunków. Tem chętniej podaję to do wiadomości W.Panów, ileż przy zastosowaniu jego zdobyłem I nagrodę wczorajszego wyścigu. Stuck v. Villiez m. p.”

SPIRYTUSOWE MIESZANKI NAPĘDOWE W POLSCE



PRACA ZBIOROWA:

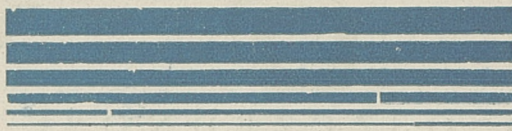
H. GRABIAŃSKIEGO, ST. TRZECIAKA,
prof. dr. W. ŚWIĘTOSŁAWSKIEGO, prof.
dr. B. STEFANOWSKIEGO, inż. H. KRA-
SIŃSKIEGO, płk. inż. K. MEYERA, kpt. K.
WALLMODENA i S. SZYDELSKIEGO.

OŚWIETLA WSZECHSTRONNIE SPRAWĘ ZASTOSOWANIA MIESZANEK SPIRYTUSOWYCH DO NAPĘDU MOTORÓW

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH

SKŁAD GŁÓWNY:

GEBETHNER & WOLFF
WARSZAWA, ul. SIENKIEWICZA 9.



*Dziesięciolecie samochodowe Forda —
Znaczny spadek produkcji w roku 1930.*

Światowa produkcja samochodów Forda wyniosła w roku 1930 — 1.500.010 jednostek. Z liczby tej w samym grudniu, roku ub., fabryki Forda wyprodukowały 45.032 samochodów różnych typów. Pozytywnie przytoczone oznaczają spadek wydajności światowej Forda prawie o 25%, jeżeli zestawimy rezultaty cyfrowe zeszłoroczne, z pozycją ogólną produkcji Fordów w roku 1929, wynoszącą 1.948.429 jednostek samochodowych.

Spadek ten nie oznacza zmniejszenia się popytu na wozy fordowskie — tak przynajmniej tłumaczy fakt prasa samochodowa w Detroit — stolicy Fordów. Dowiadujemy się z tego źródła, że spadek produkcji samochodowej wypływa — zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i w Kanadzie — z tych samych powodów przesilenia gospodarczego, w którym normalny przyrost ogólny w roku 1929, w porównaniu z rokiem 1928, okazał się nadprodukcją dla zwężającego się rynku amerykańskiego i światowego i to właśnie spowodowało raptowne zatrzymanie wydajności w roku 1930.

Zresztą zahamowanie produkcji samochodowej Forda nie jest największe. Przeciwnie: zdaje się, że jego stanowisko, w krytycznym dla produkcji roku 1930, jeszcze bardziej zyskało, gdyż przesunęło się z 35% udziału w produkcji światowej w roku 1929 — na 42% w roku 1930.

* * *

Mniej więcej na poziomie powyżej $\frac{1}{3}$ ogólnej produkcji światowej, utrzymuje się Ford już od 10 lat.

Imponujące są cyfry wytwórczości jego fabryk w okresie ubiegłego 10-lecia. Przeciętna roczna produkcja samochodów i traktorów Forda, utrzymuje się w tym okresie na poziomie 45,2% produkcji ogólnie — światowej, dosięgając w pewnych miesiącach niektórych lat tego okresu, niemal połowy wytwórczości całego świata!

W ciągu ubiegłych lat 10 od 1920 do 1930 włącznie Ford wyprodukował 13.611.000 samochodów i traktorów, co w ciągu 10-miesięcznego, fordowskiego, roku roboczego, — daje 1.361.100 jednostek. (PAK).

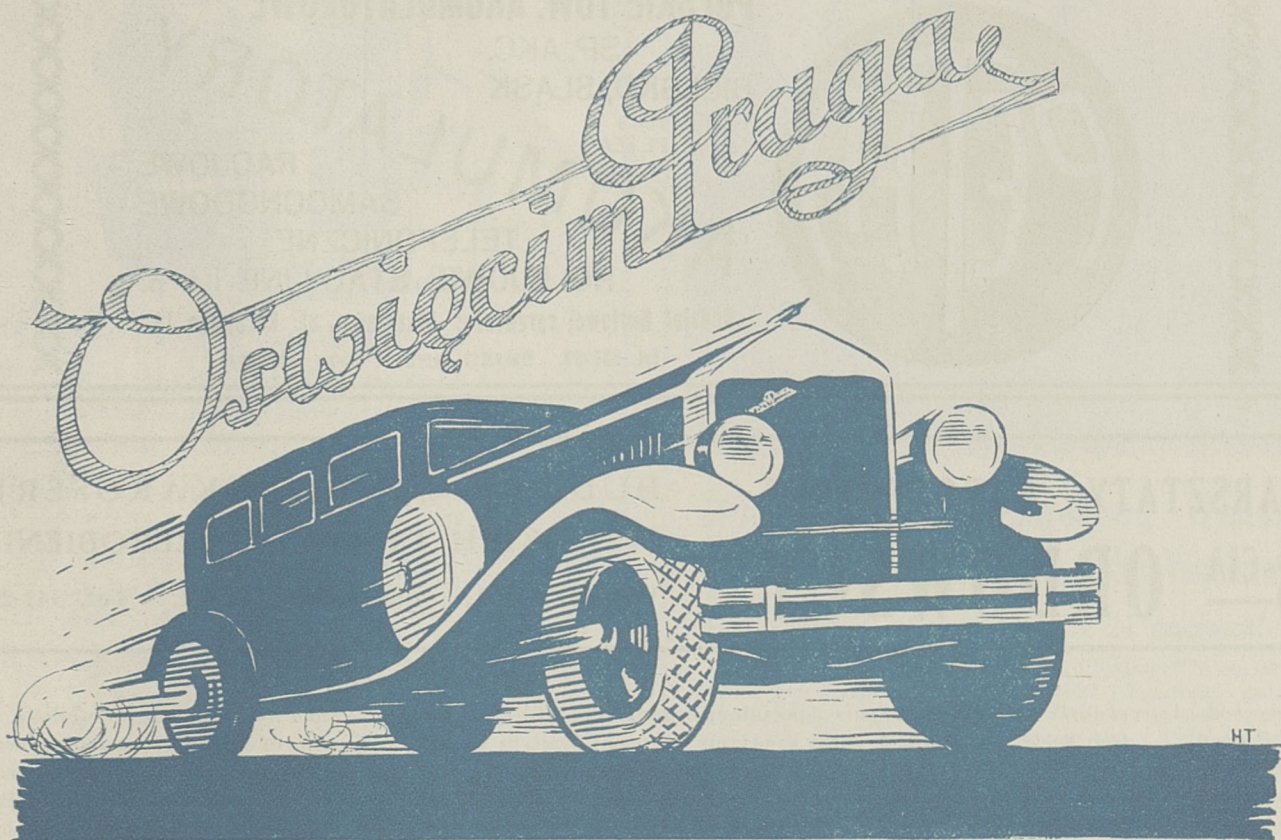


MEDICINAL

„Czysty Destylat Winny“

uzyskany z najszlachetniejszych
gatunków win.

PRECYZJA I WYTRZYMAŁOŚĆ
SPOTYKANA TYLKO U NAJBARDZIEJ LUKSUSOWYCH WOZÓW
— OTO CECHY CHARAKTERYSTYCZNE SAMOCHODÓW



„OŚWIECIM—PRAGA”—WARSZAWA WIERZBOWA RÓG FREDRY

KATOWICE—Opolska 19
KRAKÓW—Kremerowska 6
CZĘSTOCHOWA—II Aleja 42

KIELCE—Staszycza 2
LUBLIN—Kapucyńska 1
Bielsko—Fabryczna 4
WŁOCŁAWEK—Toruńska 2

POZNAŃ—Plac Wolności 11
ŁÓDŹ—Piotrkowska 173
SOSNOWIEC—Dęblińska 7

Praktyczne kufarki — menażki.
Wobec niskiego poziomu jadalni prowincjonalnych turyści samochodowi uczynią najlepiej zabierając ze sobą w drogę własne zapasy. Aby nie mieć kłopotu z umieszczeniem ich w samochodzie najlepiej zapakować je do odpowiedniego kufarka menażki.

Kufarki te, zawierające nakrycie dla pasażerów samochodu są obecnie wyrabiane w kraju i sprzedawane po cenie przystępnej.

Kuferek taki w naszych warunkach powinien być nieodłącznym towarzyszem turysty samochodowego.

Marmurowy gmach Klubu Francuskiego.
Moto-cycle Club de France, istniejący od roku 1903 z siedzibą główną w Paryżu, wybudował sobie pod nr 13. Boulevard Gouvion-Saint-Cyr własny pałacyk klubowy, wewnątrz urządzonego luksusowo, utrzymany w stylu ultra—modern. Zewnętrzną ścianę frontową pałacyku klubowego wyłożono płytami marmurowymi.

Gmach wybudował architekt Bourgeois, inicjatorem zaś przeniesienia klubu do własnego gmachu jest p. Jean Collin, prezes klubu. (PAK).

Kryzys samochodowy w Niemczech. Według cyfr urzędowych statystyki niemieckiej, w pierwszym kwartale roku 1931 produkcja samochodów spadła prawie o 30% a produkcja motocykli o 50% w stosunku do wytwórczości w pierwszym kwartale 1930 roku.

Spadek produkcji w przemyśle samochodowym w r. bież., tłumaczy kryzysem ogólnym — gospodarczym. (PAK).

Dokuczliwe upaty

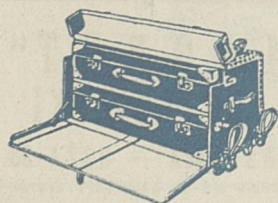


powodują często-
kroć mocne bóle
głowy. Dobrym le-
kiem okazują się
wówczas tabletki
Aspirin.

Istnieje tylko
jedna Aspirina!



Każde opakowanie i każda tabletką prawdziwej Aspiriny nosi jako znak ochronny napis BAYER w kształcie krzyża.



Wypijesz i zjesz

na wycieczce automobilowej
nabywając specjalny ku temu kufer w firmie

Bci NEUMAN

Warszawa, Bielańska 8 tel. 745-15
NAJLEPSZE KUFRY SAMOCHODOWE



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.

BIELSKO, ŚLĄSK

Telefon 2043
Telegr.: PETEA

AKUMULATORY
*
RADJOWE
SAMOCHODOWE
TELEFONICZNE
KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

Tel. 339-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.

WARSZTATY KAROSERYJNE
B-CIA ORDOWSCY

BUDOWA NOWYCH KAROSERJI
WSZELKICH TYPÓW i PRZEROBNIENIA
WARSZAWA, ul. WOLSKA 111. Tel. 341-24.

„Samochód Amerykański — wiecznie młody i nowy. — Oto hasło przemysłu samochodowego za Oceanem.

Prasa samochodowa amerykańska przy nosi wiadomość o szeroko zakreślonym planie zorganizowanego skupu i przeróbki starych, najczęściej niezdatnych już do dalszego użytku, wozów samochodowych, przez najlepsze wykorzystanie niezniszczonych jeszcze całkowicie ich części. W ten sposób właścicielowi starego, wycofanego z obiegu wozu samochodowego zalicza się pewną sumę, stanowiącą równowartość przerobionych lub odnowionych części z doliczeniem kosztów fabrycznych i administracyjnych. Właściciel starego wozu, w ten sposób zużytkowanego otrzymuje bez wydatkowania jakiegokolwiek gotówki wóz nowy, odpowiadający klasie wozu nabytego do przeróbki. Różnicę — oczywiście zwykle dużą — klient dopłaca ratami. 15.000.00 dolarów na zbiórkę starzyzny. Aby ułatwić przemysłowi samochodowemu wykonywanie pożytecznej inicjatywy oczyszczania w ten sposób dróg publicznych z tysięcy wozów starych lub połamanych, porzuconych przez właścicieli — Amerykańska Samochodowa Izba Handlowa wystąpiła z inicjatywą utworze-

nia specjalnej organizacji, którąby poparła kredytem oprocentowanym w wysokości 15.000.000 dolarów. Zbiórka starych wozów jest zatem podyktowana nie tylko chęcią podtrzymania i rozszerzenia obrotów w przemyśle samochodowym, ale również względami bezpieczeństwa na drogach publicznych. Izba Handlowa stwierdza, że z powodu samych tylko wypadków nieszczęśliwych, rozbić ulega rocznie na drogach amerykańskich przeszło 20.000 samochodów, nie licząc tych wielu tysięcy wozów, które przechodzą codziennie w stan spoczynku z powodu ogólnego zużycia. 600 samochodów dziennie idzie do pieca. Niektóre większe fabryki przystosowały się już do tej zorganizowanej akcji przeróbki starych wozów na nowe. W Dearborn w stanie Michigan, przy rozbiórce i przetapianiu na szmelc metalowy części żelaznych, stalowych i niklowych, podwozia, kół błotników i t., pracuje w odlewni Rouge Plant tej właśnie fabryki około 150 ludzi, którzy w ciągu 18 godzin dnia roboczego przy trzech zmianach, demontują, sortują i przetapiają w wielkich piecach około 600 samochodów dziennie.

(PAK).

Przezorny jest ten automobilista, który ma w swym samochodzie obok przedmiotów niezbędnych dla ratowania maszyny również i środki konieczne dla dania pierwszej pomocy ludziom w razie nieszczęśliwego wypadku. Jak wiadomo według obowiązujących przepisów wszystkie autobusy zaopatrzone być muszą w apteczki sporządzone przez Polski czerwony Krzyż, według zatwierdzonego przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Departament Służby Zdrowia, wzoru. Na podobieństwo apteczek autobusowych Laboratorium B-ci Hepner wypuściło apteczki do samochodów prywatnych w 3-ch odmianach: 1) zwykle z fibry, w cenie zł. 44.— 2) z fibry luksusowej za 55 zł. 3) skórzane w cenie 70 zł., których model zatwierdzony został przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Departament Służby Zdrowia za Nr. 2H 134/3 z dnia 8/4 31 r.

Nie wątpimy iż każdy automobilista gentleman zaopatrzy swój samochód w taką apteczkę.

„AU PRENUMERUJ CIE TO”
MIESIĘCZNIK

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I STACJE OBSŁUGI

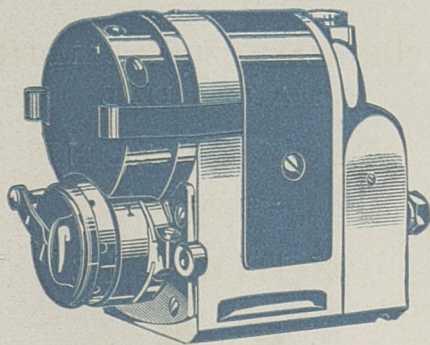
DELCO REMY. — AC. — NORTH EAST.

S. E. V. — JOSEPH LUCAS. — Z. A. T.

„MAGNET”
Z. POPLAWSKI

WARSZAWA — HOŻA 33
TEL. BIURA 419-31 WARSZTATY 619-31.

WSPANIAŁE DALSZE ZWYCIĘSTWA BOSCHA:



WYŚCIG POD LWOWEM

W kateg. wozów dominuj.
I. Marja Koźmianowa na samoch. Austro-Daimler. Instalacja Boscha.

GRAND-PRIX INDIANOPOLIS:

30. 5. wyścig 500 mil.
Zwycięża Louis Schneider 155, 476 klm. na magnecie Boscha, 7 dalszych miejsc również na zapłonie Boscha.

GRAND-PRIX ITALIA:

I. Nuvolari na Alfa-Romeo,
II. Borzacchini na Alfa-Romeo, obaj zapłon bater. i dynamo Boscha.

WYŚCIG GÓRSKI

RABASSADA-HISZPANJA:
I. Rudolf Caracciola na Mercedes-Benz na magnecie Boscha.

WYŚCIG MOTOCYKLOWY

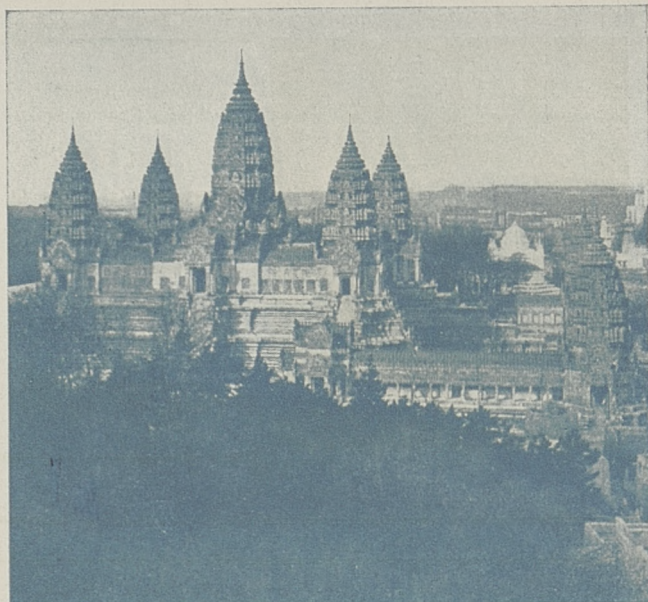
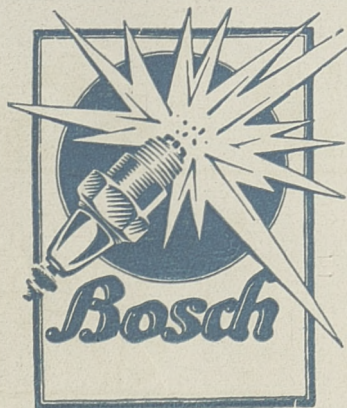
RABASSADA-HISZPANJA:
I. Aranda na motoc. Rudge z magnetem i świecami Boscha.

WĘGIERSKIE TOURIST-TROPHY:

17. 5. 1931 i nowy rekord. Najlepszy czas dnia. Kozma na AJS z magnetem Boscha i świecami Boscha.

AUSTRJACKIE TOURIST-TROPHY:

10. 5. 1931. Największa szybkość dnia 93,3 klm. Runtsch na NSU 500 cm z magnet. Boscha.



Zwiedzajcie Międzynarodową Wystawę Kolonjalną w Paryżu, w Lasku Vincennes

Czy chcecie zwiedzić świat w 24 godzinach?

Jedźcie na Międzynarodową Wystawę Kolonjalną, która jest żywą syntezą gospodarki i egzotyki kolonialnej. Czy chcecie spędzić tanio i pożytecznie wakacje? Nie omieszkajcie skorzystać z jednej okazji, jaką jest Wystawa Kolonjalna w Paryżu. Liczne ulgi przysługują osobom udającym się na Wystawę. Nabywając KARTY LEGITYMACYJNE w Konsulatach Francuskich, w Polsko-Francuskiej Izbie Handlowej w Warszawie, ul. Szkolna 10, lub we wszystkich Biurach Podróży, za cenę 9 złotych, otrzymuje się następujące ulgi:

1. — Wolny wstęp na Wystawę na przeciąg 15 dni.
 2. — Zniżka na biletach kolejowych dla osób pojedynczych:
 - a. — na kolejach polskich . . . 25%
na kolei francuskiej—odcinek
Jeumont-Paryż 3%
 - b. — Zniżki na biletach kolejowych dla wycieczek (od 25 osób)
na kolejach polskich . . . 33%
na kolejach niemieckich
i belgijskich 3%
na odcinku Jeumont-Paryż . 3%
 3. — Można otrzymać we Francji karty wycieczkowe ważne na 15 dni, umożliwiające dowolne korzystanie z 1 i 2 klasy wszystkich kolei francuskich.
Cena biletu I klasy . . . 1667 franków fr.
" " II klasy . . . 1261 " "
- Rodzinom przysługują zniżki.—Możność przedłużenia terminu ważności tych kart.
4. — 1% zniżki na biletach Towarzystwa Żeglugi Powietrznej na linii Warszawa-Paryż.
 5. — Ulgowa WIZA francuska na przeciąg 3 dni.
- Niezależnie od tego, tańsze ceny w hotelach i t. d.



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 793-59, 710-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9

ODDZIAŁY:

w Poznaniu w Krakowie
Bydgoszczy Łodzi
Katowicach Kielcach
Lwowie Lublinie

Panflavin-
w PASTYLKACH dla ochrony
przed
zapaleniem gardła i zaziębieniem.
Do nabycia w aptekach.

DODGE i MINERVA

ORYGINALNE CZĘŚCI ZAMIENNE,
NA SKŁADZIE

CENY ZNIŻONE

— 00 —
MOTOCYKLE

F. N.

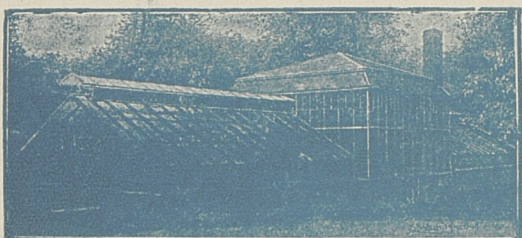
I

ROYAL ENFIELD

— 00 —
MOTO-START

WARSZAWA

ul. KOPERNIKA 4/6, Tel. 237-22.



NAJWIĘKSZA OZDOBA
KAŻDEGO OGRODU
TO

**CIEPLARNIE i
OGRODY ZIMOWE**

URZĄDZONE WEDŁUG
NAJNOWSZEJ TECHNIKI

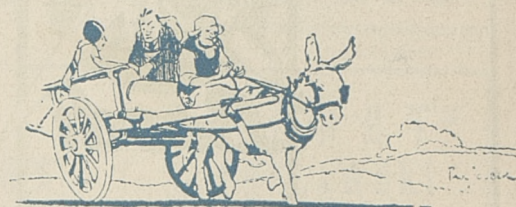
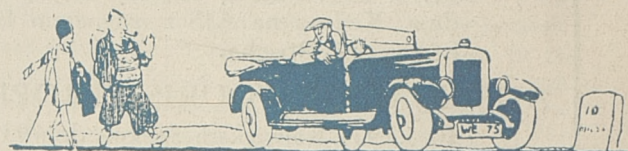
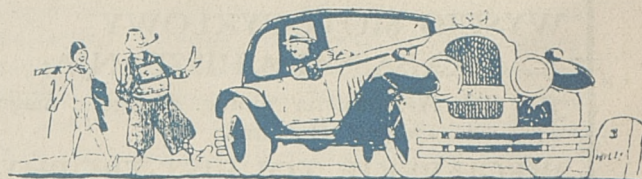
SKRZYNIE I OKNA INSPEKTOWE—DESZCZOWNIKI

HÖNTSCH i S-ka S. Z.
o. o.

NAJWIĘKSZA SPECJALNA FABRYKA
PRZEMYSŁU OGRODNICZEGO

POZNAŃ—RATAJE 14

Krótką historja bez słów...





Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretariat czynny od godz. 1 do 4 pp. — Telefon 845-13.

Komunikat Komisji Sportowej A. P.

Z powodu niedostatecznej ilości zapisów, Międzynarodowy Raid A. P., który miał się odbyć w dn. 21 — 28 czerwca r. b. — został odwołany.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 10-50. Sekretariat czynny od godz. 12—13 i od 18—20.

OFICJALNE WYNIKI V. OGÓLNO-POLSKIEGO ZJAZDU GWIAZDZISTEGO DO LWOWA W DNIU 6 CZERWCA B. R., ORAZ MIĘDZYNARODOWEGO WYŚCIGU OKREŹNEGO W DNIU 7. CZERWCA B. R.

Wyniki V. Ogólnopolskiego Zjazdu Gwiazdzistego.

Nagrody indywidualne zdobyli: I miejsce i nagrodę M. K. A. p. Poznański Kazimierz Ł.K.A. na samochodzie A.D.R. 853 klm. 107 pkt. II miejsce ex aequo i nagrodę M.K.A. p. Dr. Macudziński Bolesław K.K.A. na wozie „Lancia“ 853 klm. 107 kpt. III miejsce poza konkurencją p. Dzierliński P.T.K. na „Citroënie“ 747 klm. 105 pkt. Trzecią nagrodę M.K.A. i IV miejsce p. Bronowski Sta-

niśław K.K.A. na „Tatrze“ 842 klm. 106 pkt. Nagrodę ufundowaną przez fabrykę czekolady „Hazel“ dla pani biorącej udział w Zjeździe, która uzyskała największą ilość punktów p. Baczewska Małgorzata M.K.A. na „Citroënie“ 677 klm. 89 pkt. Nagrodę specjalną M. K. A. za największą ilość przejechanych klm. p br. Jungenfeld na „Mercedesie“ Ł.K.A. 936 klm.

Nagrody specjalne dla członków Ł. K. A.:

Za największą ilość punktów uzyskaną w 3 Zjazdach Gwiazdzistych 1069.55 pkt. Nr. startu 270 p. Alfred Kepsz w V. Ogólnopolskim Zjeździe Gwiazdzistym do Lwowa, Nr. startu 229 p. Poznański Kazimierz pkt. 107.

„ „ „ „ „ pkt. 106 — br. E. Jungenfeld Nr. Startu 267.

Nagroda za największą ilość punktów, uzyskaną przez zawodnika biorącego po raz pierwszy udział w Zjeździe pkt. 106 Nr. Startu 267 E. Jun-

genfeld. Nagroda dla Pani, która zdobyła największą ilość punktów p. Irena Fukierowa. Nagroda ta została ufundowana przez p. Poznańskiego.

W kategorii wścigowej 50 okrążeń 152.050 klm.

I miejsce, nagrodę przechodnią p. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, po raz pierwszy nagrodę honorową Prezesa honorowego M. K. A. Agenora hr. Gołuchowskiego i zł. 9.000 p. Hans von Stuck na „Mercedesie“ 7,3l, czas 1/56/46/150 przeciętna 78.128 klm/godz, II miejsce i nagrodę M. K. A. p Hr. Hardegg Austrija na samochodzie „Bugatti“ 2l. w czasie 1/35/56/465 przeciętna 76.702 klm/godz. III miejsce i nagrodę Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych „Polmin“ p. St. Hołuj, Polska na samochodzie „Bugatti“ 1¹/₂l. czas 2/9/45/365 przeciętna 70.309 klm/godz. IV miejsce p. Adolf Szczyżyci Czechosłowacja na samochodzie „Wikov“ przebył tylko 48 okrążeń z powodu przerwania biegu. Nie ukończyli biegów z powodu wycofania się: Charlej Jellen, Hubert Sachsel i Jan Ripper.

Kategoria sportowa: 25 okrążeń 76.025 klm.

I miejsce i nagrodę Prezesa M. K. A. oraz 1.000 zł. Georges Nadu Rumunja na samochodzie „Bugatti“ 2,3l. w czasie 1/3/17/570 przeciętna 72.070 klm/godz. II miejsce i nagrodę Wiceprezów M. K. A.: p. Inż. Władysław Bogucki, Polska, na samochodzie „Bugatti“ 2l. w czasie 1/3/31/250 przeciętna 71.812 klm/godz. III miejsce i nagrodę Vacuum Oil Comp.: p. Jerzy Widawski, Polska na samochodzie Austro-Daimler 3l. w czasie 1/4/23/650 przeciętna 70.837 klm/godz. IV miejsce p. H. Mutschik Austrija na samochodzie „Bugatti“ 1,5l. w czasie 1/11/30/255 przeciętna 63.793 klm/godz. Nie ukończyli biegów pp. von Tschajkoff i Januszkowski. Nagrodę A. P. za najlepsze okrążenie w kategorii sportowej zdobył p. Georges Nadu w czasie 2 m. 20 s. 4/10.

W kat. typu dominującego: 15 okrążeń 45 klm. i 615 m.

W konkurencji I miejsce: pierwszą nagrodę Polskiej Fabryki „Citroën“, p. Koźmianowa, Polska na samochodzie Austro-Daimler 3l. w czasie 43/11/860 przeciętna 63.357 klm/godz. II miejsce w konkurencji i nagrodę firmy „Galicja“ p. Reim, Polska na samochodzie „Lancia“ w czasie 43/39/900. Najlepszy czas i I miejsce wogóle, oraz nagrodę M. K. A. zdobył p. Hans Stuck, Niemcy na wozie „Mercedes“, w czasie 39/53/725 przeciętna 68.601.

Drugi najlepszy czas i 2 miejsce wogóle, oraz nagrodę M.K.A. p. Ludomir Cieński, Polska na samochodzie „Austro-Daimler“ 3l. w czasie 42/53/730. Trzeci czas poza konkurencją Maurycy hr. Potocki, Polska na samochodzie „Voisin“ 43/36/220. Najlepszy czas jednego okrążenia i rekord trasy zdobył p. Hans von Stuck w czasie 2/10/4 bijąc tem samem tamtegoroczny rekord p. Liefelda.

Dwie nagrody dla pań ufundowane przez fabrykę czekolady „Hazel“ ofiarowano p. Koźmianowej i p. bar. Reznicek.

Jury ustaliło następujący porządek polskich zawodników do klasyfikacji w Mistrzostwie Polski stosownie do uzyskanych wyników.

- 1) Inż. Władysław Bogucki
- 2) Jerzy Widawski
- 3) Stanisław Hołuj
- 4) Ludomir Cieński
- 5) Marja Koźmianowa
- 6) Maurycy Potocki
- 7) Artur Reim.

Startowali lecz nie ukończyli biegu: Jan Ripper, Januszkowski.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Stawowa 10, tel. 22-39.

Komunikat

W dniu 13 maja b. r. odbyło się zapowiedziane Walne Zebranie S. K. A., na którym po złożeniu sprawozdań z działalności Zarządu i poszczególnych Komisji Klubu, tudzież po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej, udzielono Zarządowi absolutorjum za rok 1930.

W skład Zarządu weszli:

Prezes: P. Marszałek Konstanty Wolny
Vice-prezysi: P. Sen. Stanisław Kobyliński
P. Dr. Paweł Geisenheimer

Członkowie Zarządu:

P. Dyr. Gawrych Józef
P. Inż. dypl. Josephy Wolfgang
P. Inż. dypl. Buzek Brunon
P. Mec. Zbislowski Aleksander

Komisję sportową zatwierdzono w dotychczasowym składzie t. j.

P. Dr. Michał Alberg
P. Dyr. Jan Rzymek
P. Dyr. Józef Gawrych

P. Mec. Zbiśławski Aleksander
 P. Inż. Silwester Oton
 P. Dr. Vetterli Robert
 P. Mikszan Franciszek
 P. Inż. Weps Karol
 P. Inż. Zarzycki Jan
 P. Inż. Dietz D'Arma Leon
 P. Korfanty Zbigniew
 P. Marszewski Czesław
 P. Riedel Wilhelm
 P. Inż. Zahaczewski Józef
 P. Inż. Manhardt Adolf
 P. Stałowska Ema
 P. Inż. dypl. Josephy Wolfgang
 P. Inż. F. G. Zangl
 P. Korfanty Witold

Do Komisji Rewizyjnej weszli:

Jako członkowie: P. Dyr. Trzaskalik Emil
 P. Pinoli Wiktor
 P. Prezes Balzer Antoni

Jako zastępcy: P. Rasner Oton
 P. Nowakowski Wojciech

Do Komisji Balotującej weszli:

P. Senator Korfanty Wojciech
 P. Dyr. Trzaskalik Emil
 P. Mec. Żytomierski Wojciech
 P. Nowakowski Wojciech
 P. Prezes Balzer Antoni

W uznaniu wybitnych zasług około rozwoju naszego Klubu mianowaniu Członkami honorowymi:

P. Dr. Trupkego Emila i P. inż. dypl. Josephygo Wolfganga

Z sekcji Bielsko na czas sprawowania urzędu: Starostę w Bielsku p. D-ra Józefa Dudę
 Starostę w Białej p. D-ra Stanisława Albertyna.

Naczelnik Rady Pdw. w Białej p. Nadradcę Adama Machniewicza.

Naczelnika Rady Pow. w Cieszynie p. Nadradcę Riessa.

Wkładki członkowskie zatwierdzono w wysokości zeszłorocznej t. j. 120 Zł. Przedłożony preliminarz budżetowy na r. 1931 zatwierdzono.

Drogi zamknięte.

Z powodu przebudowy zostaną następujące odcinki dróg zamknięte dla wszelkiego ruchu kołowego:

1) Począwszy od 1 maja do 1 października b. r. odcinek Imielin—Nowy Bieruń. Objazd przez Krasowy—Łędziny—Stary Bieruń, Nowy-Bieruń.

2) Począwszy od 15 maja do 1 października b. r. odcinek Zawisć—Gardawice—Woszczyce. Objazd przez Zawisć—Orzesze—Woszczyce.

3) Począwszy od 1 czerwca do 1 października b. r. odcinek Zawisć—Woszczyce—Zóry. Objazd przez Zawisć—Orzesze—Stanowice—Szczejkowice—Zóry.

4) Droga Katowice — Lubliniec na odcinku Piekary Wielkie—Świerklaniec—Tarnowskie Góry zamknięta będzie dla ruchu kołowego przez czas trwania robót t. j. od dnia 15 lipca do 1 października b. r. Objazd odbywać się będzie na linii Katowice—Lubliniec przez Szarlej—Radzionków—Tarnowskie Góry—Miasteczko—Lubliniec.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 123-86. Godziny Sekretarjatu: od 10—2 i od 5—7.

PROTOKÓŁ Z POSIEDZENIA GREMJUM KOMISARZY SPORTOWYCH „JURY“ KRAKOWSKIEGO TURNIEJU AUTOMOBILOWEGO, które odbyło się dnia 25 maja 1931 r. w lokalu K.K.A.

Obecni pp:

Hubert hr. Krasiński Delegat A.P.
 Prezes Antoni hr. Potocki
 Dr. Adam Kwiatkowski
 Dr. Bolesław Macudziński
 Wiktor Wawreczko
 Władysław Kasztelewicz
 Inż. Kazimierz Braun
 Dr. Ignacy Cieszyński
 Roman Czermak

Zjazd Gwiazdzisty do Krakowa 23.V.1931.

Na podstawie wyników obliczonych przez Komisję Obliczeń w składzie pp: W Kasztelewicza, Dr. I. Cieszyńskiego i Inż. K. Brauna ustalono następującą kolejność:

1. Kroupa Oldrich	C.A.M.S.	samochód Z — 9	przejechał 1068 km.
		w myśl regulaminu zaliczono	1045 km. — 506.45 p.
2. Dzierliński Euzebjusz	P.T.K.	samochód Citroën	przejechał 1147 km.
		w myśl regulaminu zaliczono	1045 km. — 466.8 p.
3. Rzymelka Jan	S.K.A.	samochód Buick	1014 km. — 425.7 p.
4. Ripper Jan	K.K.A.	" Ośw. Praga	909 " — 419.5 "
5. Dygat Adam	K.K.A.	" Ośw. Praga	850 " — 387.7 "
6. Majewski Władysław	P.T.K.	" Tatra	707 " — 325.90 "
7. Ripper Wilhelm	K.K.A.	" Lancia	213 " — 232.95 "
8. Żmuda Alfred	K.K.A.	" Chevrolet	225 " — 229.75 "
9. Zieleniewski Edmund Inż.	K.K.A.	" Graham	245 " — 219.2 "
10. Szembek Marja hr.	K.K.A.	" Tatra	218 " — 218.2 "
11. Fürstenberg Jerzy Izidor	Š.K.A.	" Austro-Daim.	234 " — 217.1 "
12. Rostworowski hr. Piotr	K.K.A.	" Tatra	205 " — 203.05 "

Startowało 14-tu zawodników, jeden do mety nie przybył.

Na podstawie powyższych wyników Gremium Komisarzy Sportowych przyznało:

1 Nagrodę F-my Standard Nobel (garnitur na biurko i garnitur do palenia) p. Oldrichowi Kroupie — za pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji.

2 Nagrodę Krakowskiego Klubu Automobilowego (bronz) p. Euzebjuszowi Dzierlińskiemu — za drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji.

3 Nagrodę p. Inż. Oswalda Beresa (figura O. Niewskiej na chłodnicę) p. Janowi Rzymelce — za trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji.

Ponadto przyznano trzem pierwszym zawodnikom pamiątkowe żetony ofiarowane przez p. Prezydenta Miasta Krakowa.

Plakiety przyznano następującym zawodnikom: O. Koopie, E. Dzierlińskiemu, J. Rzymelce,

J. Ripperowi, A. Dygatowi, W. Majewskiemu, W. Ripperowi, A. Żmudzie, Inż. E. Zieleniewskiemu, M. hr. Szembek, J. Fürstenbergowi, P. hr. Rostworowskiemu, W. Nowakowi, Inż. J. Śroubkowi.

Pogoń za lisem.

Z powodu nieodnalezienia „Lisa“ przez żadnego z zawodników — nagroda nie została rozebrana.

Plakiety przyznano wszystkim zawodnikom, którzy startowali.

Raid Pętlicowy 25.V.1931.

Na podstawie wyników obliczonych przez Komisję Obliczeń ustalono następującą kolejność:

S a m o c h o d y :

1. Jan Ripper	A.K.K.	samochód Praga-Ośw.	—	3 punkty dodatnie
2. Euzebjusz Dzierliński	P.T.K.	" Citroën	—	1 punkt ujemny (50 km. g.)
3. Paweł Tislowitz	K.K.A.	" Dodge	—	1 punkt ujemny (40 km. g.)
4. Stanisław Przygodzki	K.K.A.	" Fiat	—	5 punktów ujemnych
5. Adam Dygat	K.K.A.	" Praga-Ośw.	—	7 " "
6. Wilhelm Reder	C.N.K.K.A.	" Tatra	—	10 " "
7. Marja hr. Szembek	K.K.A.	" Tatra	—	11 " "
8. Jan Rzymelka	Š.K.A.	" Buick	—	32 punkty ujemne
9. Jerzy Fürstenberg	Š.K.A.	" Austro-Daim.	—	34 " "
10. Stanisław Broniowski	K.K.A.	" Tatra	—	65 punktów ujemnych
11. Wilhelm Ripper	K.K.A.	" Lancia	—	100 " "

P. Oldrich Kroupa C.A.M.S. samochód Z — 9 wycofał się z powodu uszkodzenia maszyny.

M o t o c y k l e :

1. Tadeusz Damski	K.K.M.	motocykl Harley-Daw.	—	1 punkt dodatni
2. Henryk Schreiber	Makabi	" Gillet	—	7 punktów ujemn.
3. Antoni Brzezoń	K.K.M.	" Gillet	—	10 " "
4. Inż. Józef Hennel	K.K.M.	" Royal Enfield	—	19 " "
5. Salomon Rosenberg	Makabi	" Gillet	—	35 " "
6. Tadeusz Klepadło	K.K.M.	" B.M.W.	—	81 " "
7. I. Stieglitz	Makabi	" Gillet	—	99 " "
8. Jan Myketa	K.K.M.	" Ariel	—	103 punkty ujemne

Inż. A.Rothwein Makkabi, motocykl Gillet (366 punktów ujemnych), Adam Korzeniowski K.K.M. motocykl F.N. (376 punktów ujemnych) zostali z konkursu wykluczeni z powodu nieosiągnięcia szybkości minimalnej na III-im i IV-ym etapie. Stanisław Pizl K.K.M. na Harleyu, Ludwik Immerglück K.K.M. na Arielu i Stanisław Król na F.N. odpadli z powodu nieukończenia raidu i wycofania się.

Na podstawie powyższych wyników Gremium Komisarzy Sportowych przyznało:

Zawodnikom automobilistom

1 Nagrodę K.K.A. ofiarowaną przez Vacuum Oil Company (kryształowa waza) Janowi Ripperowi — za najlepszy wynik.

2 Nagrodę Komisji Sportowej K.K.A. (stoper na rękę) Euzebjuszowi Dzierlińskiemu — za drugi najlepszy wynik.

3 Nagrodę Prezesa K.K.A. p. Antoniego hr. Potockiego (zegar portfel) Pawłowi Tislowitzowi — za trzeci najlepszy wynik.

Nagrodę Prezesa Kom. Sport. K.K.A. p. Dr. Bolesława Macudzińskiego (kryształ) dla zawodnika, który z pośród pierwszy raz startujących

w Raidzie Pętlicowym uzyska najlepszy wynik — Euzebjuszowi Dzierlińskiemu.

Nagrodę K.K.A. ofiarowaną przez Vacuum Oil Company (zardyniera) dla zawodniczki, która uzyska najlepszy wynik — Marji hr. Szembek.

Zawodnikom motocyklistom

1 Nagrodę Prezesa K.K.A. Antoniego hr. Potockiego (zegar na biurko) Tadeuszowi Damskiemu — za najlepszy wynik.

2 Nagrodę Krakowskiego Klubu Motocyklowego (zegar) Henrykowi Schreiberowi — za drugi najlepszy wynik.

3 Nagrodę p. Wierciaka (obraz) — Antoniemu Brzezinowi — za trzeci najlepszy wynik.

Protestów nie zgłoszono.

Na tem protokół zakończono i podpisano.

Hubert hr. Krasiński mp.

Antoni hr. Potocki mp.

Wiktor Wawreczko mp.

Dr. Ignacy Cieszyński mp.

Dr. Adam Kwiatkowski mp.

Dr. Bolesław Macudziński mp.

Władysław Kasztelewicz mp.

Roman Czermak mp.

Inż. Kazimierz Braun



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10. Telefon 1012. Sekretariat czynny od godz. 14-tej do 18-tej.

REGULAMIN

wyścigu o puchar Bałtyku w dniu 2. sierpnia 1931 r. pod protektoratem Pana Ministra Robót Publicznych JW. Pana Gen. dyw. Mieczysława Norwid-Neugebauera.

1) Nazwa i data.

Pomorski Automobilklub urządza z upoważnienia Automobilklubu Polski w dn. 2. sierpnia 1931 r. — z okazji otwarcia drogi nadmorskiej Wielka Wieś — Jastrzębia Góra — wyścigi samochodowe pod nazwą „Wyścig o puchar Bałtyku“. Początek wyścigu o godz. 14-tej.

2) Rodzaj wyścigu — licencje zawodników.

Wyścig ten jest imprezą otwartą i do udziału w nim dopuszczone będą samochody wyszczególnione w niżej podanych kategorjach. Zawodnicy i kierowcy posiadać muszą licencję sportową A.P.,

względnie licencje sportowe wydane przez zagraniczne kluby narodowe. Regulamin jest zgodny z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A.I.A.C.R.

3) Trasa.

Trasę wyścigu tworzy droga nadmorska Wielka Wieś — Jastrzębia Góra. Długość trasy 7 km. Start przy Jastrzębiej Górze, meta przy Wielkiej Wsi.

4) Podział na kategorie i klasy.

Do wyścigu dopuszcza się samochody sportowe i turystyczne. Ustanawia się następujące kategorie i klasy:

a) 1-kategorja—samochody wyścigowe:

Klasa	Pojemność cylindrów
I	ponad 3500 cm ³
II	od 2501 do 3500 cm ³
III	od 1501 do 2500 cm ³
IV	do 1500 cm ³

b) 2-a kategorja — samoch. sportowe:

klasa	Pojemność cylindrów
I	ponad 3500 cm ³
II	od 2501 do 3500 cm ³
III	od 1501 do 2500 cm ³
IV	do 1500 cm ³

c) 3-cia kat. — samoch. typu „przeważającego“:

Klasa	Pojemność cylindrów
I	ponad 3500 cm ³
II	od 2501 do 3500 cm ³
III	od 1501 do 2500 cm ³
IV	do 1500 cm ³

Wszystkie samochody muszą znajdować się w takim stanie, w jakim dopuszczane są do kursowania na drogach publicznych, przyczem w czasie wyścigu odwietrznik nie może być spuszczoney względnie zdjęty.

O przydziale do poszczególnych kategorii (klasy) decyduje bezapelacyjnie komisja przyjęcia samochodów.

Ten sam samochód może raz tylko startować, przyczem zawodnikowi przysługuje prawo zapisu do wyższej klasy, względnie kategorii.

5) *Warunki dla samochodów kategorii sportowej i typu przeważającego:*

Samochody kat. sportowej i typu przeważającego winny być modelami katalogowymi, posiadać kompletną instalację elektryczną oraz odpowiadać warunkom dodatku C Międzynarodowego kodeksu sportowego.

Samochody posiadające nadwozia prowizoryczne przystosowane celem zmniejszenia wagi lub posiadające w tym samym celu prowizoryczne nadwozia zostaną wykluczone z kategorii sportowej i typu przeważającego.

Jako samochody typu przeważającego uważane będą samochody danych marek wykonywane seryjnie przez daną fabrykę i opisane w katalogach wydanych przed 1 stycznia 1931. Lista tych typów wydana przez A.I.A.C.R. jest obowiązującą dla podziału na kategorie.

6) *Zgłoszenia zawodników.*

Zgłoszenia według załączonego wzoru przyjmowane będą do dnia 24. lipca 1931 r. w sekretarjacie Pomorskiego Automobilklubu, Bydgoszcz, Matejki 10, tel. 1012, przy równoczesnem wpłaceniu wpisowego 40.— zł. od maszyny.

7) *Trening.*

Trening zawodników przy zamkniętej szosie dopuszczalny w dniu 1 sierpnia 1931 r. od godz. 16-ej do 20-ej i 2. sierpnia 1931 r. od godz. 4-ej

do 8-ej, tylko za okazaniem karty treningowej, rozsyłanej zawodnikom z chwilą przyjęcia ich zgłoszenia.

8) *Odpowiedzialność.*

Pomorski Automobilklub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności za jakiekolwiek, czy to w czasie treningu, czy to w czasie wyścigu przez zawodników wyrządzone szkody, spowodowane wypadki lub poniesione straty. Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek względnie szkodę — w myśl obowiązujących ustaw.

9) *Zgłoszenie na starcie.*

Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone na miejsce startu dnia 2 sierpnia 1931 r. najpóźniej do godziny 13-ej. Od godziny 13-ej trasa będzie zamknięta.

10) *Start.*

Start odbywać się będzie z miejsca w porządku i w odstępach ustalonych przez kierownictwo wyścigów. Sygnał do odjazdu daje starter i z tą chwilą rozpoczyna się liczenie czasu.

11) *Meta.*

Po przybyciu na metę należy ustawiać samochody na miejscu wskazanem przez kierownictwo wyścigów i zawodnicy pozostają do ukończenia wyścigu do dyspozycji kierownictwa wyścigów.

12) *Jurysdykcja.*

Każdy zawodnik przez swój zapis uznaje jako jedyną jurysdykcję orzeczenie Komisarzy Sportowych i winien się bezwzględnie podporządkować wszelkim zarządzeniom kierownictwa wyścigów.

13) *Klasyfikacja.*

Klasyfikacja w odnośnych kategoriach i klasach odbędzie się według osiągniętego bezwzględnie czasu. W razie jazdy w poszczególnej klasie jednego tylko zawodnika — klasyfikacja oraz przydział nagrody nastąpi tylko w wypadku, o ile zawodnik ten osiągnie czas o 10% lepszy od najlepszego czasu osiągniętego w bezpośrednio niższej klasie. Decyzją komisarzy sportowych jest ostateczna i bezapelacyjna.

Po rozpatrzeniu ewentualnych protestów ogłoszą komisarze sportowi wyniki ostateczne jeszcze tego samego dnia. Wyniki tymczasowe ogłaszane będą bezpośrednio po wyścigu.

14) *Plakiety.*

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięte wyniki.

15) *Nagrody.*

1) Nagroda „Puchar Bałtyku“ za najlepszy czas dnia,

2) nagroda za najlepszy czas dnia w kategorii sportowej,

3) nagroda za najlepszy czas dnia w kategorii turystycznej,

4) nagroda za najlepszy czas dnia dla zawodnika-pani,

5) nagroda za najlepszy czas dnia dla zawodnika członka Pomorskiego Automobilklubu,

6) nagrody za najlepsze czasy w poszczególnych klasach.

7) nagrody za zajęcie dalszych miejsc w klasach — w miarę zgłoszeń zawodników.

Rozdanie nagród nastąpi tego samego dnia po ogłoszeniu wyników.

16) *Protesty i zażalenia.*

Protesty i zażalenia należy wносить na piśmie i kierować je do Gremjum Komisarzy Sportowych przez kierownictwo wyścigów. Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości 50.— zł., które zostanie zwrócone, o ile protest (zażalenie) zostanie uznane za słuszne. W godzinę po ukończeniu wyścigów ustaje prawo wnoszenia protestów (zażaleń).

17) *Władze wyścigu.*

Z ramienia Pomorskiego Automobilklubu kieruje wyścigiem Komandor i dwaj Vicekomandorzy. Gremjum Komisarzy Sportowych (jury) składa się z Komandora, Vicekomandorów, delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym delegacie z klubów afiliowanych. W razie nieobecności którego z delegatów, wchodzi na jego miejsce dalszy delegat z P. A.

18) *Uzupełnienie i interpretacja regulaminu.*

Komisja Sportowa P. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia niniejszego regulaminu, jak również prawo odwołania wyścigu. Do komentowania

tego regulaminu powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

19) *Zamawianie kwater.*

Pomorski Automobilklub gwarantuje zawodnikom otrzymanie kwater w Jastrzębiej Górze, Pucku, względnie Gdyni, tylko o ile dane zgłoszenie na kwatery wpłynie do sekretarjatu Klubu — wraz z zadatkiem 10.— zł. od osoby — najpóźniej do dnia 15. lipca 1931 r. Kwity na zamówione kwatery będą zawodnikom wydane przez Gdyński Związek Propagandy Turystycznej, Gdynia, Komisarjat Rządu.

KOMITET HONOROWY WYŚCIGU O PUHAR BAŁTYKU:

Przewodniczący: *Wiktor Lamot*, Wojewoda Pomorski.

Członkowie:

Bronisław Biały, V.-Komisarz Rządu,
Władysław Henszel, inż., Starosta Morski,
Kazimierz Maćkowski, Inżynier,
Juljan Rummel, Dyrektor,
Władysław Filanowicz, Komandor,
Sylwester Maciejewski, Prezes Dyr. Pócht,
Józef Poznański, Dyrektor,
Józef Unrug, Komandor, D-ca Floty,
Zygmunt Zabierzowski, Komisarz Rządu.

KOMITET WYKONAWCZY:

Przewodniczący: Inż. *Tadeusz Piaskiewicz*.

Członkowie:

Inż. *Jan Kiepał*, inż. *Romuald Pitera*, kpt. *Roman Pufal*,
Gdyński Związek Propagandy Turystycznej i Komisja Sportowa P. A.

REGULAMIN

„Zjazdu na morze“ w dniu 1. i 2. sierpnia 1931.

Z okazji „Wyścigu o puchar Bałtyku“ w dniu 2 sierpnia 1931 r. na drodze nadmorskiej Wielka Wieś — Jastrzębia Góra, organizuje Pomorski Automobilklub imprezę samochodową otwartą dla wszystkich posiadaczy prywatnych samochodów osobowych pod nazwą „Zjazd nad morze 1931 r.“ na następujących warunkach:

1) *Zgłoszenia i wpisowe.*

Zgłoszenia zawodników według niżej podanego wzoru winny wpłynąć do sekretarjatu Pomorskiego Automobilklubu, wraz z wpisowem wynoszącym zł. 20.— od maszyny, najpóźniej do dnia 24. lipca 1931.

2) *Obowiązki zawodników.*

Zgłoszone samochody obowiązane są w dniu 1 względnie w dniu 2 sierpnia 1931 r. zgłosić się na mecie w Gdyni, w Gdyńskim Związku Propagandy Turystycznej (Gdynia, Komisarjat Rządu), a to w dniu 1 sierpnia w godzinach od 14-ej do 18-ej, a w dniu 2 sierpnia w godzinach od 8-ej do 12-ej, udowadniając pieczętką urzędu pocztowego z Ko-

ścierzyny, względnie ze Skarszew, albo ze Starogardu lub z Tczewa, że w jednym z tych dwóch dni przejeżdżali przez jedno z wymienionych miast. W tym celu zawodnicy winni posiadać karty kontrolne według niżej podanego wzoru.

3) *Przepisy drogowe i dokumenty zawodników.*

Licencje sportowe nie obowiązują. Zawodnicy winni posiadać tylko normalne dokumenty osobiste względnie papiery samochodowe. Zawodników obowiązują na terenie Rzeczypospolitej normalne przepisy drogowe.

4) *Odpowiedzialność.*

Pomorski Automobilklub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności za jakiegokolwiek przez zawodników wyrządzone szkody lub poniesione straty.

5) *Nieprzyjęcie zgłoszenia.*

Pomorski Automobilklub ma prawo odmówić przyjęcia zawodnika bez obowiązku podania powodów nieprzyjęcia.

6) *Władze Zjazdu.*

Władzą Zjazdu jest gremjum Komisarzy Sportowych złożone z 3-ch członków Pomorskiego Automobilklubu i z 2-ch przedstawicieli Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej.

7) *Plakiety.*

Wszyscy zawodnicy, którzy podporządkowują się tym przepisom i odpowiedzą wymaganiom Zjazdu — otrzymają pamiątkowe plakiety z odbytego „Zjazdu nad morze 1931 r.“

8) *Zwrot wpisowego.*

Wpisowe podlega zwrotowi tylko w wypadku

nieprzyjęcia zgłoszenia względnie odwołania Zjazdu nad morze przez Pomorski Automobilklub.

9) *Kwatery.*

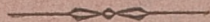
Pomorski Automobilklub gwarantuje zawodnikom otrzymanie kwater tylko o ile dane zgłoszenie na kwatery wpłynie do sekretarjatu Pomorskiego Automobilklubu, Bydgoszcz, Matejki 10, tel. 1012., wraz z zadatkiem zł. 10.— od osoby, najdalej do 15. lipca 1931 r. Kwity na zamówione kwatery będą zawodnikom wydawane przez Gdyński Związek Propagandy Turystycznej.

Komisja Sportowa Pomorskiego Automobilklubu.

Komunikat

Pomorski Automobilklub komunikuje, że wobec organizowanego w dniu 2 sierpnia 1931 r. „Wyścigu o puchar Bałtyku“ i połączonego z nim

„Zjazdu nad morze 1931 r.“ w dniu 1. i 2. sierpnia 1931 — odwołuje projektowany na dzień 27. lipca 1931. „Zjazd na regaty“.



Biuro Turystyczne Automobilklubu Polski

udziela wszelkich informacji, wchodzących w zakres turystyki automobilowej w kraju i zagranicą.

Opracowuje szczegółowe marszruty dla wycieczek samochodowych tak indywidualnych, jak zbiorowych.

Posiada stale na składzie mapy i przewodniki automobilowe całej Europy. Na żądanie dostarcza odpowiednie wydawnictwa, dotyczące również i innych części świata.

Specjalnej uwadze pp. automobilistów polecamy:

„Przewodnik Automobilowy po Polsce“ wyd. Automobilklubu Polski, zawierający szczegółowy opis drogowy, oraz krajoznawczo - historyczny najpiękniejszych szlaków turystycznych naszego kraju, zaopatrzone w odpowiednie mapy drogowo. Bogaty materiał ilustracyjny. Piękna i trwała szata.

Cena zł. 16.— dla członków A. P. i klubów afilij. — zł. 15. —

Czeki benzynowe i olejowe f-y Standard Nobel.

Członkowie A. P. i klubów afilij. korzystają z rabatu, wynoszącego dla czeków benzynowych 2%, dla czeków zaś olejowych 20% od ceny rynkowej.

Zgłoszenie

uczestnictwa w „Wścigu o puchar Bałtyku“ 2 sierpnia 1931.

Nazwisko i imię zawodnika.....

Adres

Nazwisko kierowcy

Nr. licencji sportowej zawodnika kierowcy.....

Marka i typ samochodu Nr. rejestracyjny.....

Ilość obrotów silnika na minutę Nr. silnika.....

Ilość cylindrów (a)..... Skok tłoka (b)..... Średnica (c)..... (cm).....

Pojemność cylindrów (0.785 a² bc)..... cm. Z kompr. czy bez..... cm

Kategoria..... Klasa.....

Wpisowe zł. 40.— wpłacam.....

Oświadczam, że treść regulaminu przyjąłem do wiadomości i zobowiązuję się stosować do wszelkich zawartych w nim przepisów. Jednocześnie potwierdzam zgodność wyszczególnionych danych. Stwierdzam również, że za wszelkie wypadki, jakie się mogą zdarzyć w związku z udziałem moim w „Wścigu o puchar Bałtyku“ przyjmuję na siebie wyłączną i zupełną odpowiedzialność. Pomorski Automobilklub jako organizator żadnej odpowiedzialności za ewentualne wypadki i szkody nie ponosi.

..... dnia 1931 r.

.....
(Podpis zawodnika)

Zgłoszenie zapotrzebowania kwatery.

Nazwisko i imię.....

Adres

Zamawiam od dnia włącznie

..... pokój z 1 łóżkiem

..... pok. z 2 łózkami

i przesyłam zadatek w sumie..... zł.....

Uwagi:

.....
(Podpis zamawiającego)

Zgłoszenie na „Zjazd nad morze 1931 r.”

1. Imię i nazwisko
2. Adres
3. przynależność klubowa (ewentualna)
4. Marka samochodu.....

Wpisowe zł. 20.— wpłacam

.....
(Podpis zawodnika)

Karta kontrolna „Zjazdu nad morze 1931 r.

Stwierdza się, że samochód nr. rej.
w dniu 1 sierpnia — 2 sierpnia 1931 r. przejeżdżał przez Kościerzynę — Skarszewy — Starogard —
Tczew. (Niepotrzebne skreślić!)

Pieczęć urzędu pocztowego

Zgłoszenie zapotrzebowania kwatery na „Zjazd nad morze 1931 r.”

Imię i nazwisko

Zamawiam od dnia..... włącznie

..... pokój z 1 łóżkiem

..... pokój z 2 łózkami

i przesyłam zadatek w sumie zł.....

Uwagi

.....
(Podpis zamawiającego)

Hotelowe tarcze polecające.

Poniżej podaje się do wiadomości spis, charakterystykę i cenniki hoteli, którym Automobilklub Polski udzielił swych tarcz polecających. Jedną gwiazdka przy nazwie hotelu oznacza zakład skromny, lecz dobrze prowadzony, dwie gwiazdki — zakład pierwszorzędny, trzy gwiazdki — zakład komfortowy. Cenniki obowiązują hotele w stosunku do członków A. P. i Klubów Afiljowanych, do chwili

ogłoszenia w Komunikacie Biura Turystycznego zaszytych w nich zmian.

P.P. Automobilisci są proszeni o popieranie niżej wymienionych hoteli, a jednocześnie, w razie sprostowania jakichkolwiek znaczniejszych braków w obsłudze hotelowej, o komunikowanie ich pod adresem Biura Turystycznego Automobilklubu Polski, 10, Aleja Szucha, Warszawa.

BIAŁOWIEŻA	„Pod Żubrem“* ul. Stoczek 145.	Ilość NN. w hotelu—9, restauracja, elektr. oświetl., telefon, garaż na 2 samochody, benzyna i oleje na miejscu.	Pokój 1 osob. zł. 4 Pokój 2 osob. zł. 6. Garaż zł. 2.
BRNO (Czechosłowacja)	„Passage“***	(Szczegółowa charakterystyka i cennik hotelu zostanie umieszczony w następnym komunikacie hotelowym Biura Turystycznego).	
KATOWICE	„Monopol“*** ul. Dworcowa 7.	Ilość NN. — 102, oświetl. elektr. telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, kawiarnia, hall, garaż i st. benzyn. w pobliżu.	Pokój 1 os. 9.50 — 12.50 zł. Pokój 2 os. 18 — 24 zł. Od 15.X do 15.IV dodatkowa opłata za opał 1.50—2 zł. Opłata za usługę 20% Podatek magistr. 20%. Śniadanie 2 zł.
KATOWICE	„Savoy“*** ul. Marjacka 4-6.	Ilość NN.—60, oświetl. elektr. telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, czytelnia, restauracja, garaż.	Pokój 1 os. 13 — 17 zł. Pokój 2 os. 24 — 34 zł.
KIELCE	„Bristol“** ul. Sienkiewicza 26.	Ilość NN. hotel. — 37, oświetl. elektr., telefon, restauracja czytelnia, łazienki, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, stacja benzynowa i warsztat naprawy obok hotelu.	Pokój 1 osob. od zł. 5 do zł. 7.50 Pokój 2 osob. od zł. 11 do zł. 16. Garaż zł. 5.
KRAKÓW	„Francuski“*** ul. Pijarska 13.	Ilość NN.—75, oświetl. elektr., telefon, central. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 20 NN- z łazienkami 20 łazienek ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, garaż, stacja benz. obok hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 10 do zł. 21. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 21 do zł. 25. Pokój 2 os. bez łaz. 21—25 zł. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 30 do zł. 35. Podatek magistracki 20 proc. Opłata za usługę 15 proc. Cena śniadania zł. 1.70 i zł. 3. Cena obiadu zł. 4.50. Kolacja à carte.
KRAKÓW	„Grand Hotel“*** ul. Sławkowska 5.	Ilość NN—50, oświetl. i elektr., telefon. centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła w 42 NN., 12 NN z łazienkami, 3 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, hall, 4 pokoje dla szoferów, stacja benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 8 do zł. 22. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 22 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 11 do zł. 26. Pokój 2 osob. z łazienką od zł. 32 do zł. 50. Pokój dla szofera zł. 8. Podatek magistracki 20 proc. Opłata za usługę 15 proc. Śniadanie zł. 3.60. Obiady i kolacje à la carte.
LWÓW	„George'a“*** Pl. Marjacki 1.	Ilość NN.—90. oświetl. elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 32 NN. z łazienkami 3 łazienki ogólne, winda, rest., hall, pokój dla korespondencji, 6 pokoi dla szoferów, stacja benz. przy hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 7 do zł. 12. Pok. 1 os. z łazien, od zł. 16. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 18 do zł. 20. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 23 do zł. 25. Pokój dla szofera zł. 7. Podatek magistracki 20 proc. (za pok. z tel. o 1 zł. więcej) Śniadanie zł. 2. Obiad zł. 6. Kolacja à la carte. Napiwek w rest. 10 proc. Utrzym. dla szofera zł. 7.

ŁÓDŹ	„Grand-Hotel“ *** ul. Piotrowska 72.	Ilość NN.—171, oświetl. elektr. woda bież. zimna i ciepła w 140 NN., 20 NN. z łazienkami, 3 ła- zienki ogólne, 2 windy, restau- racja, kawiarnia hall, ogród.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 8 do zł. 15. Pokój 1 osob. z łazienką od zł. 15 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 14 do zł. 28. Pokój 2 osob. z łazienką od zł. 26 do zł. 46 Podatek magistracki 25 proc.
ŁÓDŹ	„Savoy“ *** Traugutta 6.		Pokój 1 os. 6 — 8 zł. " 2 " 10 — 16 zł. " dla szofera 4 — 6 zł. Użycie łazienki 2 zł. Podatek magistr., 25 proc. I śniadanie 1.50 zł. Obiad 1.50 zł. Kolacja à la carte W restaur. napiwek 10 proc.
OLOMOUC (Czechosłowacja)	„Narodni Dum“ *** ul. Ceska 21.	Ilość NN.— 80, oświetl. elektr. centr. ogrzew., woda bieżąca zimna i ciepła we wszystkich NN., 10 łazienek, winda, re- stauracja, kawiarnia, hall, czy- telnia, pokój do koresponden- cji, ciemnia fotograficzna, o- gród, 15 pokoi dla szoferów, garaż na 20 samochodów, war- sztat repar., stacja benzynowa w polizu.	Pokój 1 os. od 22—26 koron. Pokój 2 os. od 44—60 koron. Apartamenty od 99—110 kor. Pokój dla szofera 17 koron. W okresie zimowym opłata za opał w pokoju 1 os. 4 kor. dziennie, w pokoju 2 os. 6 kor. dziennie. Opłata za usługę 10 proc. Śniadanie 3—10 kor. Obiad 15—30 kor. Garaż 12—15 kor.
OSTENDE (BELGJA)	„Splendide“ *** (otw. od 5 czerwca do 1 października) Digüe de mer 57.	Ilość NN.— 200, oświetl. elektr., telefon, woda bież. zimna i cie- pła we wszystkich NN., 60 NN. z łazienkami, 6 łazienek ogól- nych, 2 windy, rest., hall, czy- telnia, pokój do korespondencji 10 pokoi dla szoferów, garaż, i st. benz. w pobliżu.	<i>Od 19 lipca do 31 sierpnia (w sezonie):</i> Pokój 1 os. bez łazienki od 85 do 160 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 125 do 225 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 150 do 300 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 190 do 360 fr. Pokój i utrzymanie (pensjo- nat) od 160 do 260 fr. b. od osoby. <i>Przed i po sezonie:</i> Pokój 1 os. bez łazienki od 70 do 115 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 100 do 150 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 120 do 220 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 160 do 280 fr. Pokój i utrzym. (pensjonat) od 130 do 225 fr. od oso- by dziennie. I śniadanie 10 — 30 fr. II (lunch) 40 fr. Obiad 45 fr. Pokój i utrzymanie szofera dziennie 75 fr. Opłata za usługę 10 proc. Podatek państw. 5 proc. Opłata pobytowa 2.50 fr. dziennie od osoby.
PŁOCK	„Warszawski“ ** ul. Kolegjalna 20.	Ilość NN.—18, oświetl., elektr., telefon, 2 łazienki, rest., hall, pokój do korespondencji, poko- je dla szoferów, garaż na 5 sa- mochodów, st. benz., warsztat repar. obok hotelu.	Pokój 1 os. zł. 7.75 Pokój 2os. od 11.60 do 12.95 zł. Pokój dla szofera 6.15 zł. (Ceny podane wraz z usługą) Garaż 3 zł. dziennie. Śniadanie od 1 zł. Obiad zł. 2.20. Kolacja zł. 2 (w rest. za usługę dolicza się 10 proc.)

RADOM	„Rzymski“ ** ul. Żeromskiego 15.	Ilość NN.—31, oświetl. elektr., telefon, 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, pokoje dla szoferów, garaż na 6 samoch., st. benz.	Pokój 1 os. od 5 do 7 zł. Pokój 2 os. od 9 do 15 zł. Garaż 4 zł. Podatek magistracki 25 proc.
SEMMERING (AUSTRJA)	„Südbahn“ *** Semmering bei Wien.	Ilość NN.—300, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła w 200 NN., 80 NN. z łazienkami, 8 łaz. ogólnych, winda, hall, rest., kawiarnia, czytelnia, pokój dla korespondencji, ciemnia fotograficzna, tereny sportowe, ogród, 20 pokoi dla szoferów, garaż na 80 samochodów, warsztaty repar., stacja benzyn.	<i>W sezonie:</i> (15.XII — 15.III i 15.VII — 15.IX oraz święta Wielkanocne i Zielone Św.). Pokój 1 os. 14 do 26 schil. Z łazienką od 30 do 45 schil. Pokój 2 os. od 22 do 42 schil. Z łazienką od 55 do 75 schil. <i>Poza sezonem:</i> Pokój 1 os. od 10 do 14 schil. Z łazienką od 20 do 30 schil. Pokój 2 os. od 20 do 28 schil. Z łazienką od 35 do 45 schil. Pokój dla szofera 6 schil. Garaż 7 schil. I śniadanie 2.50 schil. II śniadanie 9—10 schil. Obiad 9—10 schil. Utrzymanie szefera 12 schil. Opłata za usługę 10 proc. Opłata pobytowa 1 s.hil. dziennie od osoby.
ŚRODA	„Hotel Hüttnera“ ** Stary Rynek 12.	Ilość NN.—20, oświetl. gazowe, telefon, centr. ogrzew., łazienka, restauracja, kawiarnia, garaż na 2 samoch., stacja benzyn. i warsztat repar. obok hotelu.	Pokój 1 os. 4 — 5 zł. Pokój 2 os. 10 zł. Pokój dla szofera 3 zł. Podatek magistracki 20 proc. Śniadanie od 1 zł. Obiad 2.50 zł. Kolacja à la carte. Napiwek w rest. 10 proc. Utrzymanie dla szofera 4 zł.
WARSZAWA	„Bristol“ *** Krak. Przedm. 42-44.	Ilość NN.—250, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 60 NN. z łazienkami, 7 łazienek ogólnych, winda restauracja, hall, czytelnia, pokój dla korespond., pokoje dla szoferów, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki 17 — 24 zł. Pokój 1 osob. z łazienką 26 — 30. Pokój 2 osob. bez łazienki 22 — 26 zł. Pokój 2 os. z łaz. 41—62 zł. Pokój dla szofera 9—10 zł. Opłata za usługę: przy pobycie do 3 dni 15 proc., po 3 dniach 10 proc. Podatek magistr. 15 proc. Śniadanie 2.50 zł. Obiad 6 zł. Kolacja 7.50 zł. Napiwek w restaur. 10 proc. za posiłek w N. 20 proc.
WARSZAWA	„Europejski“ *** Krak. Przedm. 13.	Ilość NN.—215, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telef., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 85 NN. z łaz., 6 łaz. ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, ogród, st. benz. w pobl.	Pokój 1 os bez łazienki od 15 do 33 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 28 do 52 zł. Pokój 2 os. bez łazienki od 27 do 40 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 37 do 100 zł. Podatek magistr. 15 proc.
WARSZAWA	„Polonia-Palace“ *** Al. Jerozolimska 39.	Ilość NN.—159, oświetl. elektr. centr. ogrz., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 19 NN., z łaz., 10 łaz. ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp. pokoje dla szoferów, 3 boksy, garaż, st. benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od 11 do 26 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 30 do 32 zł. Pokój 2 os. bez łazienki od 24 do 28 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 42 do 48 zł. Pokój dla szofera 11 zł. Śniadanie 2.50 zł Obiad 6.75 zł. Kolacja zł. 8.85. Garaż zł. 6. Opłata za usługę pierwsze 3 dni 15 proc. nast. 10 proc. Podatek magistr. 15 proc.

WARSZAWA

„Rzymski“ **
ul. Marsz. Focha 1.

Ilość NN.—90, oświetl. elektr., centr. ogrzewanie, telefon, woda bież. zimna i ciepła w 40 NN., 10 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, winda, restauracja, hall, pokój dla korespondencji, pokoje dla szoferów, garaż, warsztat reparacyjny, stacja benz. w pobliżu.

Pokój 1 osob. bez łazienki 12 — 21 zł.
Pokój 1 osob. z łazienką 24 — 26 zł.
Pokój 2 osob. bez łazienki 16 — 28 zł.
Pokój 2 osoby z łazienką 36 — 41 zł.
Pokój dla szofera 5.50 zł.
Opłata ze usług przy pobycie do 3 dni 15 proc., po 3 dniach 10 proc.
Podatek magistr. 10 proc.
Śniadanie 1,90 zł.
Obiad 4.50 zł.
Kolacja 5 zł.
Napiwek w rest. 10 proc. za posiłek w N. 15 proc.

WENECJA
(Włochy)

Grand Hotel
International ***
ul. 2 Marzo, 2399.

Ilość NN. — 72, oświetlenie elektr., telef., centralne ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., pokoje z łazienkami, winda, restauracja, czytelnia, hall, pokój do korespondencji, pokoje dla szoferów.

Pokój 1 osob. bez łazienki 18 — 25 lir.
Pokój 1 osob. z łazienką 45 lir.
Pokój 2 osob. bez łazienki 36 — 50 lir.
Pokój 2 osob. z łazienką 65 — 90 lir.
I śniadanie — 5 lir.
II śniadanie (lunch)—20 lir.
Obiad — 22 lir.
Pensjonat dla szofera 35 lir dziennie.
Opłata za opał — 2.50 lir od osoby.
Opłata pobytowa — 2.50 lir od osoby.
Opłata za usługę 10 proc.

WILNO

„St. Georges“ **
ul. Mickiewicza 20.

Ilość NN. — 70, oświetl. elektr., telefon, woda bieżąca zimna we wszystkich NN., 3 łaz. ogólne, restaur., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, garaż na 8 samochodów, stac. benzynowa w pobliżu.

Pokój 1 os. od 5 do 15 zł.
Pokój 2 os. od 11—22 zł.
Pokój dla szofera 5 zł.
Śniadanie 2 zł.
Obiad 2 zł.
Kolacja 4 zł. (ceny łącznie z usługą).
Podatek magistracki 15 proc.
Garaż 3—5 zł.

ZAKOPANE

„Bristol“ ***
Bulw. Słowackiego.

Ilość NN. — 85, oświetl. elektr. centralne ogrzewanie, telefon, woda bieżąca zimna i ciepła, we wszystkich NN., 9 łazien. ogólnych restaur. kawiarnia, hall, czytelnia, pokoje dla korespondencji, pokoje dla szoferów, ciemnia fotograficzna ogród, st. benzynowa, garaż w pobliżu.

Pokój 1 os. od 12 do 18 zł.
Pokój 2 os. od 22—34 zł.
Pokój dla szofera od 6 do 8 zł.
(W czasie I.III — I.VII i I.IX — I.XII cennik niższy o 30—50 procent.)
Obiad od 5—8 zł.
Kolacja od 4—6 zł.
Pokój z utrzymaniem (pensjonat) od 26—36 zł.
Utrzymanie dla szofera od 5 do 8 zł. dziennie.
Opłata za usługę 10 proc.
Taksa klimatyczna tygodniowo 12 zł., mies. 26 zł.

ŻYWIEC

„Polonia“ *
ul. Kościuszki 401.

Ilość NN. — 16, oświetlenie elektryczne, centralne ogrzew. telefon, woda bież. zimna we wszystkich NN., 12 NN. z wodą bież. zimna i ciepłą. 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, garaż na 6 samochodów, stac. benzynowa.

Pokój 1 os. od 6—8 zł.
Pokój 2 os. od 11—13 zł.
Śniadanie od 0,50 zł.
Obiad 1,80 zł.
Kolacja 1,60 zł.
Garaż 2—3 zł.

ZWYCIĘSTWO ŚWIEC

CHAMPION

W II-im RAIDZIE PĘTLICOWYM
ORGANIZOWANYM PRZEZ KRA-
KOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY
W DN. 25 MAJA R. B.



I-sza NAGRODA
NA ŚWIECACH
CHAMPION

p. JAN RIPPER, NA SAMO-
CHODZIE „OŚWIECIM-PRAGA“.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO

MOTOR-STOCK

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3.

TEL. 259-14.

NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORJI SAMOCHODOWYCH.



*The Mark
of Quality*

NOWA WZMOCNIONA

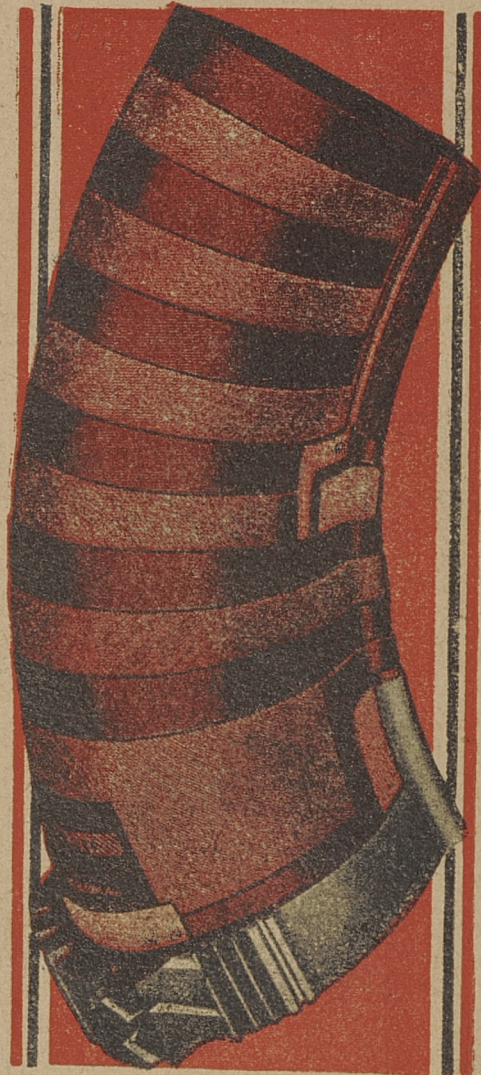
OPONA BALONOWA



*The Mark
of Quality*

Firestone

Gum-Dipped



„Poziomy” przekrój nowej opony — Firestone Heavy Duty Balloon — pokazuje grubość warstwy protektora, solidność bocznych ścianek i naukową konstrukcję kolejnych przekładek z gumy poduszkowej i nasynchronyzowaną gumą kordów. Zwróćcie uwagę na sposób wiązania w rancie, wzmocnienie bocznej ścianki i na 2 specjalne przekładki kordów znajdujących się pod protektorem dla wchłaniania wstrząsów.

Skład fabryczny dla odprzedawców TIRE SALES COMPANY Warszawa, ul. Nowogrodzka 39. Tel. 262-55.

