

LOTNIK: AUTOMOBILISTA



Referencye z robót wykonanych w Kraju i Wielkiem Księstwie Poznańskiem. ■■■ Kredyt Melioracyjny. Roboty pod dozorem wykwalifikowanych specjalistów.

BIURO Inż. ST. OTMIANOWSKI
MELIORACJI ROLNYCH:
Warszawa, Koszykowa 19.
Telefon 237-10.

NUMER WYSTAWOWY
1912
WYSTAWA
SPORTOWO =
PRZEMYSŁOWA



H.C-63



MEIL - czasopisma



50610000003839

Najlepszy i niezawodny w użyciu

— OLEJ DO SAMOJAZDÓW — „Auto-Oil”

poleca **ADOLF RICHTER**

Warszawa, Leszno 6. ■ ■ ■ Łódź, Przejazd 4.

Oleje i Smary do Samochodów i Aeroplanów
najwyższego gatunku

VACUUM OIL COMPANY

uznane za najlepsze przez powagi fachowe całego świata.
Są do nabycia we wszystkich znaczniejszych składach, fabrykach
i garażach samochodowych w kraju i zagranicą w blaszankach
plombowanych, wagi: 40, 20, 10, 5 i 3 funtów.

Przy kupnie naszych olejów i smarów prosimy zwracać uwagę na całość

PLOMBY

z naszą marką handlową

„Gargoyle”



Zameldowaną w Departamencie Przemysłu
za № 10533, d. 18 Czerwca 1906 r.

Wystrzegać się szkodliwych podrabiań i falsyfikatów!!

ROS. TOW. AKC.

VACUUM OIL COMPANY

Zarząd w Moskwie, Miasnicka № 20.

Telefony: № 26-49 i 124-86.

ODDZIAŁY:

WARSZAWA

Krakowskie-Przedmieście № 7. Telefon № 54-30.

PETERSBURG

Wasiliew. Ostr., 3 linija, № 18. Telefon № 424-53.

RYGA

Wielka Piaskowa № 26. Telefon № 34-46.

ODESSA

Ulica Skobelewa № 10. Telefon № 11-00.

N. NOWOGRÓD

Roźdestwieńska № 44. Telefon № 4-38.

Adres telegraficzny wszędzie „VACUUM”.

URZĄDZENIA BIUROWE

najnowsze udoskonalone modele amerykańskiego systemu

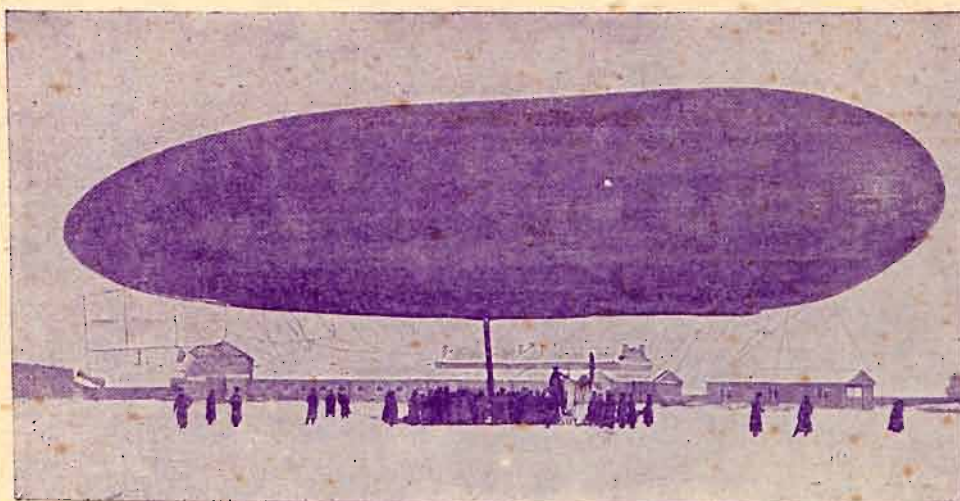
WYRABIA

W. MAKOWSKI

Warszawa.

Krochmalna 57.





OPONY do aeroplanów.

PŁÓTNA do aeroplanów.

Wszelkie wyroby gumowe

znanej marki wszechświatowej z trójkątem

Tow. Rosyjsko-Amerykańskiej Manufaktury Gumowej

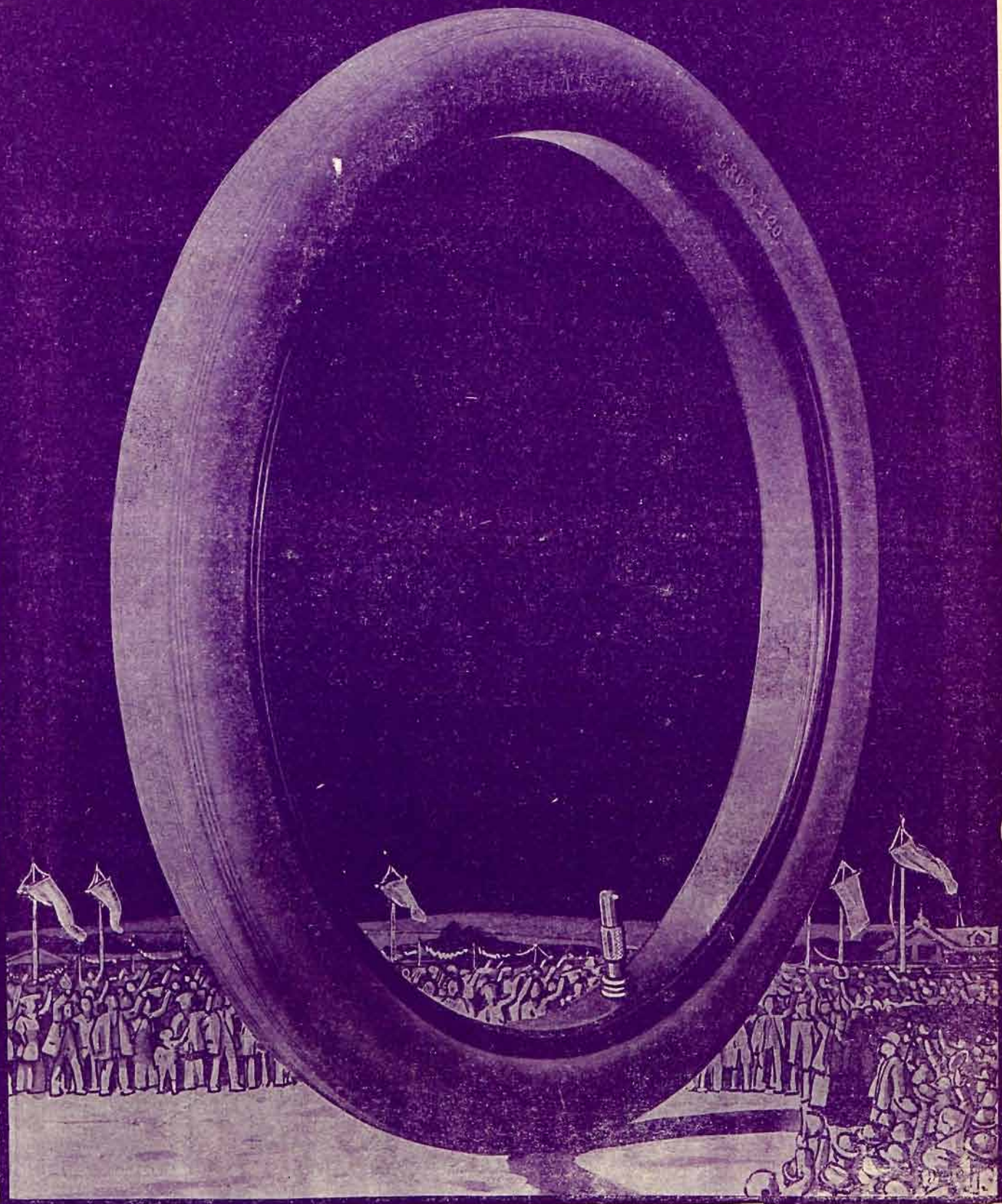
„**TREUGOLNIK**”



Warszawa—Łódź.



Continental



LOTNIK I AUTOMOBILISTA

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY.
POŚWIĘCONY LOTNICTWU I AUTOMOBILIZMOWI

Redakcja i Administracja: Nowogrodzka 40. Telefon 116-10. — Redaktor i wydawca ZYGMUNT DEKLER, przyjmuje od 2—4 p. p.

Nr 7.

LIPIEC • WARSZAWA

Rok II.



ORGAN TOWARZYSTWA AUTOMOBILISTÓW
KRÓLESTWA POLSKIEGO.

L'Aviateur et l'Automobiliste.
Revue mensuelle d'aviation et d'automobilisme.
Varsovie, 40. rue Nowogrodzka 40.

Pilot und Automobilist.
Illustrierte Monatsschrift für Flugtechnik und
Automobilismus. Warschau, Nowogrodzkastr. 40.

WYSTAWA SPORTOWO-PRZEMYSŁOWA W WARSZAWIE



Przechadzka po

wystawie

Przypominając sobie wszystkie, urządzone w różnych państwach wystawy o wszechświatowym rozgłosie, widzimy ogromną różnicę pomiędzy tem, co robiono dawniej, a tem, co się dzieje obecnie. Dawniej wystawy przedstawiały zbiór najróżniejszych przedmiotów nie mających pomiędzy sobą żadnego związku, z wyjątkiem paru większych wystaw międzynarodowych j. n. w Londynie 1864 r., w Wiedniu 1868, w Paryżu w 1889, w San Louis 1906 i w Brukselli 1910.

Ostatniemi czasy zapanowała zupełnie inna

tendencja. Aby dany przemysł mógł się prawidłowo rozwijać, potrzebna jest wystawa systematyczna. I otóż wszystkie państwa w ostatnich czasach wyemancypowały się z kierunku jarmarkowego i przeszły do urządzania ekspozycji specjalnych, poświęconych poszczególnym, ściśle zamkniętym w sobie gałęziom pewnego z góry upatrzonego przemysłu.

Jeżeli postęp objawiający się w wystawach w ostatnich kilku latach tak wyraźnie bije w oczy, to przypisać to należy przede wszystkim temu,

że wyteżono wszystkie starania, ażeby dana wystawa nie nosiła na sobie żadnych cech jarmarcznych i przedstawiała możliwie najdoskonalniejszy obraz wszystkiego, co w pewnym dziale przemysłu lub handlu zostało zrobione.

Jeżeli tedy zaprojektowana została „Wystawa Kobiety“ w Berlinie, to z góry byliśmy pewni, że nie ujrzymy tam nic, coby nie stało w ścisłym związku z życiem, pracą i wytwórczością kobiet. I tak samo zawsze i wszędzie. Gdy wystawa ma być samochodowa j. n. Salon d'Automobile w Paryżu, to znajdujemy tylko okazy nierozdzielnie związane z automobilizmem; gdy mamy przed sobą wystawę światła, to nie spodziewamy się oglądać przedmioty dla których tutaj nie jest miejsce właściwe. Że zaś Francuzi i Niemcy dbałość swoją posuwają bardzo daleko, nietylko o stronę wewnętrzną wystawy, ale i o stronę zewnętrzną, więc specjalizowanie nie przedstawia się bynajmniej monotoniem. Dużo gustu i estetyki daje się zauważyć w jednolitej artystycznej dekoracji wykonywanej przez pierwszorzędnych artystów. O stronie pedagogicznej nie potrzeba chyba nawet oddzielnie się rozwoździć, zgrupowanie bowiem wszystkiego, co w pewnej gałęzi zdolano wykonać, najlepiej odsłania kierunek, w jakim postępować należy na przyszłość.

Kiedy przed pewnym czasem powzięto u nas myśl urządzenia wystawy Sportowej, można było sądzić, że będzie to wystawa właśnie tego nowoczesnego typu, z biegiem jednak posuwających się naprzód przygotowań, plan pierwotny uległ rozmaitym przeobrażeniom, o których tutaj ani pora, ani miejsce się rozpisywać, a które jednak zmieniły zasadniczo ton całej wystawy

w pięknym parku Agrykola. Ponieważ jednak w samym tytule na pierwszym miejscu postawiono sport, a więc niewtajemniczeni bliżej mieliby słusne prawo utrzymywać, że dodatek „przemysł“ jest tylko istotnie nieodzownym dodatkiem, i że poza przemysłem, ściśle związanym ze sportem, nie ujrzymy tutaj innych okazów.

Krótką przechadzką po Agrykoli przekonywa nas, że tak nie jest i że czynione zostały liczne odstęstwa, i że one nadały całości wystawy zupełnie nieprzewidziane poprzednio piętno.

Na usprawiedliwienie takiego stanu rzeczy ma zarząd niezawodnie silne argumenty, jak np. niedostateczny jeszcze u nas rozwój sportów wogóle i niedostateczne tych sportów zamilowanie, co mogłoby źle odbić się na stronie dochodowej przedsięwzięcia.

Niemniej silny argument dla obrony komitetu tworzy niestosowanie się do wymagań ze strony wystawców, którzy deklarowali co innego, a zupełnie co innego nadsyłali na wy-

stawę. Można i trzeba te tłumaczenia brać poważnie w rachubę, można też z wielu błędów

rozgrzeszyć Komitet i Dyрекcję, których dobrej woli i jaknajlepszych chęci nie wolno kwestjonować. Pozwalamy sobie jednak przede wszystkim zwrócić uwagę na często wadliwe i nierzadko nawet błędne segregowanie, że tak powiemy „uplacowanie“ okazów.

To właśnie sprawia, że brak tutaj tej systematyczności i tej dbałości o stronę zewnętrzną i wewnętrzną, która tak wybitnie wyróżnia urządzone w ostatnich czasach wystawy europejskie.

Ogół publiczności z prasą codzienną na czelne przyjął urządzenie wystawy życzliwie i uczynił najzupełniej słusnie. Warszawa odczuwa dotkli-



Afisz Lotnika i Automobilisty z powodu Wystawy Sportowej.



Ogólny widok wystawy Sportowo-Przemysłowej.

Fot. M. Fuksa.

wie brak miejsc spacerowych, Warszawa łaknie zieleni i szerokich przestrzeni, skoro więc udostępniono jej możność przepędzenia kilku godzin na świeżym, prawdziwie świeżym powietrzu, przy dźwiękach muzyki, to już powód dostateczny, ażeby gromadzono się licznie. Mniejsza już wtedy nawet o mniej lub piękne bogactwo pawilonów, chociaż uważnie szukając, znaleźć można istotnie niejedno, co zasługuje na bliższą uwagę.

Już samo wejście przez bramę od strony ul. Myśliwieckiej przedstawia się zachęcająco. Starannie utrzymane trawniki, bujna zieleń, po angielsku przycięte krzewy — wszystko to mile wpada w oko, że zaś pomimo, iż park Agrykola położony jest w dolnej części Warszawy, spadki są gładkie i bardzo łagodne, więc bez trudu dostajemy się do wnętrza właściwego placu wystawowego. A pierwsze wrażenie byłoby jeszcze dodatniejsze, gdyby po obu stronach szerokiego ganiku, ponad barwnymi trawnikami nie rozstawiono gęsto brzydkich słupów, tablic i t. p. z rozlepionymi afiszami reklamujących się w ten sposób krzykliwy różnych firm handlowych. To razi i szpeci, zasługuje też na usunięcie.

Minąwszy tę ładną, ocienioną ślicznie drogę, wpadamy od razu na pierwszy pawilon, zajęty przez firmę p. Glińskiego dla pasty „Bon Ton”. I to znów zraża nas trochę, szukamy bowiem przede wszystkim sportu i związanego z nim przemysłu, czego w pawilonie tym, wcale zresztą nie pięknym i nie efektownym, nie znajdujemy oczywiście.

Wynagradza nam to drugi pawilon, przykuwający swoją bardzo ładną architekturą. Poważna firma p. Alfreda Grodzkiego, nie tylko na zewnątrz ale wewnątrz wystąpiła okazale. Takie pawilony zachęcają innych, w dobrym też znalazł się p. Grodzki sąsiedztwie, w bliskości bowiem widzimy również gustowny i tym razem prawdziwie Sportowy pawilon „J. Rokicki”, gdzie w oko wpada od razu kolosalnych rozmiarów piłka do gry „Footbalowej”, mająca około 1½ metra średnicy, a wykonana przez fabrykę angielską „Frank Breyen w Londynie”.

Angielskie są również liczne i doborowe przyrządy sportowe, rozmieszczone na bardzo ład-

dnem tle, które tworzą artystyczne freski sportowe.

Na prawo znów bardzo ozdobny pawilon firmy Fr. Karpiński, a potem znów szuwaks, firmy p. Glińskiego. Różnica ta tylko, że tu mamy „Gemzolin” i szumnie brzmiącą zachętę do kupowania, zawartą w słowach: „Popierajcie przemysł krajowy!”

Pomijamy dwie drobne wystawki i zatrzymujemy się przed trzema bardzo poważnymi firmami: J. John — Ursus i — Rohn, Zieliński itp. Znajdujemy tu przedmioty rzeczywiście bardzo cenne, ale że sportem nic nie mające wspólne-

nego, sądzimy też, że taki pawilon nadawałby się bez porównania więcej na wystawę techniczną, gdzie musiałby znaleźć poczesne miejsce.

Za tym pawilonem obrała miejsce firma „Ford”.

Pawilon ten, w formie muszli, zasługuje na wyróżnienie i nazwę pięknego. Po boku dwa samochody, z których jeden to w a r o w y, drugi landolette, w środku

zaś chassis z przecięciem wszystkich części. Całość, zakończona samochodem drogowym, przedstawia się szczególniej efektownie wieczorem, gdy zapłoną liczne światła elektryczne o dużej sile.

Dalej zatrzymać się musimy we wnętrzu pawilonu firmy „Büssing”, która też i pod względem zewnętrznym odznacza się smakiem. Kolory lilla i szary harmonizują tu z sobą wybornie. Firma „Büssing” zaprezentowała na wystawie wóz ciężarowy, zrobiony bardzo elegancko.

Takie wozy są już u nas w kraju w użyciu, posilkują się też niemi Zakłady Gazowe, cegielnia w Zabkach itp. Tylnie koła posiadają podwójne pneumatyki firmy „Continental” i Magneto Boscha.

Nasyciwszy wzrok tym okazem, rozglądamy się po sąsiedztwie i dostrzegamy obok coś w rodzaju szopy z napisem „Turustyka” (sic). Już ten błąd w pisowni, rzucający się ze względu na wielkie, czarne litery każdemu przechodniowi w oczy, nastroja nas wesoło, a nastroj ten wzmaga się po obejrzeniu wnętrza, bo oto, co tam się nam przedstawia?. Lewa ściana długiego pawilonu zupełnie pusta, a na prawej roz-



Sztand firmy Mercédés, po nim Laurent i Klement.

Fot. M. Fuksa.

wieszono obrazki bardzo prymitywne, i fotografie przedstawiające sceny z życia ludów austriackich. Więczy to wszystko ustawiony w środku szopy organ. Oto cała nasza *turustyka!*

Zaopatrzywszy się w wcale ładnym, oszklonym kiosku p. Pruszkowskiego w cukierki „sportowe“, które miewają taki odbył, że nieraz trzeba czekać na nowy transport z fabryki, pośpieszamy dalej, ażeby zatrzymać się przy „Ruberoi-dzie“ p. Zielińskiego, materiały wypróbowanym już do pokrywania dachów, a następnie mamy w pawilonie znów przed sobą trzy firmy bardzo poważne i zasługujące na bliższą uwagę. Są to „T. H. Ayres Limited London“, zakłady, które wystawę obesłały znakomitym do-borem wszelkich przyborów do „Lawn Tennisa“, dalej firma K. Brun i Syn (wrotki) i Gerlach (instrumenty mier-nicze do ce-lów sporto-wych).

W tem miejscu ma-ła uwaga:

Pragnąc, ażeby wy-stawa spor-towo - prze-my s ł o w a w y p a d ł a jaknajlepiej i przedsta-wiła się mo-żliwie naj-oka z a l e j, komitet za-

powiadał, że udział wezmą pierwszorządne firmy zagraniczne, angielskie, francuskie, niemieckie i inne. Rzecz jasna, że takie wiadomości, pomieszczane w poczytnej prasie codziennej, musiały oddziaływać na naszych kupców i producentów. Bojąc się, ażeby zagraniczni konkurenci nie wtargnęli i nie opanowali rynku, który dziś należy do stanu posiadania kupców warszawskich, musieli oni nawet przy poniesieniu znacznych wydatków na urządzenie, stanąć na placu.

Obecnie okazuje się, że były to tylko „strachy na Lachy“; angielskich wyrobów znajdujemy na wystawie bardzo mało, francuskich ze świecą niemal przychodzi szukać, a niemieckie i inne firmy zagraniczne znajdują się również w ilości znikającej.

Chcąc skrupulatnie wywiązać się z zadania, powinniśmy z kolei dać opis wnętrza dużej hali, jaką w posiadanie niepodzielne wzięło myśliwstwo. Nie uczynimy jednak tego, raz dlatego, że rozszerzyłyby to nadmiernie ramy tego spr-

wozdania, a powtóre, że *Gazeta leśna i myśliw-ska* poświęciła tej hali artykuły tak szczegółowe i z takim znanstwem fachowym skreślone, iż do tego pisma odsyłamy wszystkich interesujących się żywo sprawami łowieckimi i trofeami myśliw-skimi. Nadmienić przytem należy, że fatalny zewnętrzny wygląd tej hali nie powinien nikogo odstraszać od zwiedzenia, tyle tam istotnie pięknych nagromadzono okazów. Dlaczego jednak nie pomysłano o urządzeniu wentylacji? Temperatura w pawilonie panuje wprost tropikalna, czy to zaś dobrze wpływa na owe skóry, ptaki, broń i t. p. mocno wątpić się godzi. I drugie również pismo fachowe „*Łowiec Polski*“ poważny udział wzięło w wystawie, rozkładając przed oczami zwiedza-

jących ca-ły szereg włas-nych i innych wydawnictw.

Ogólny po-dziw wśród zwiedzają-cych wysta-wę wzbudza pawilon firmy „Varsovie Automobile“ o zd ob i o n y witrażami ar-tystycznymi Żeleńskiego.

Witraże te są umieszczone we frontonie pawilonu po obu stronach bramy wjazdowej; przedstawiają piękne, miękkie postacie ko-biece w spor-

towych strojach automobilistek, nad bramą zaś — tegoż artysty — samochód, kierowany ręką szofera — sportsmana w towarzystwie damy. Witraż ten nagrodzony został na wystawie w Monachium złotym medalem.

Sam pawilon przedstawia ogromny namiot zajmujący 300 kw. metrów bardzo estetycznie udekorowany.

Wewnątrz pawilonu, na tle zieleni, wystawiono 5 samochodów fabryki Lorraine-Dietrich, przedstawiających różne typy wozów od 12 K. M. do 70 K. M. włącznie. Większość tych maszyn sprowadzona jest bez karoseryi, karoserye zaś do nich wykonane są u nas w warsztatach firmy „Varsovie Automobile“ pod kierunkiem dyrektora firmy p. K. Starzyńskiego. Dalej widzimy samochody amerykańskie Overland. Samochody te odznaczają się bardzo ładną formą, prostotą konstrukcyi, a przede wszystkim taniością.

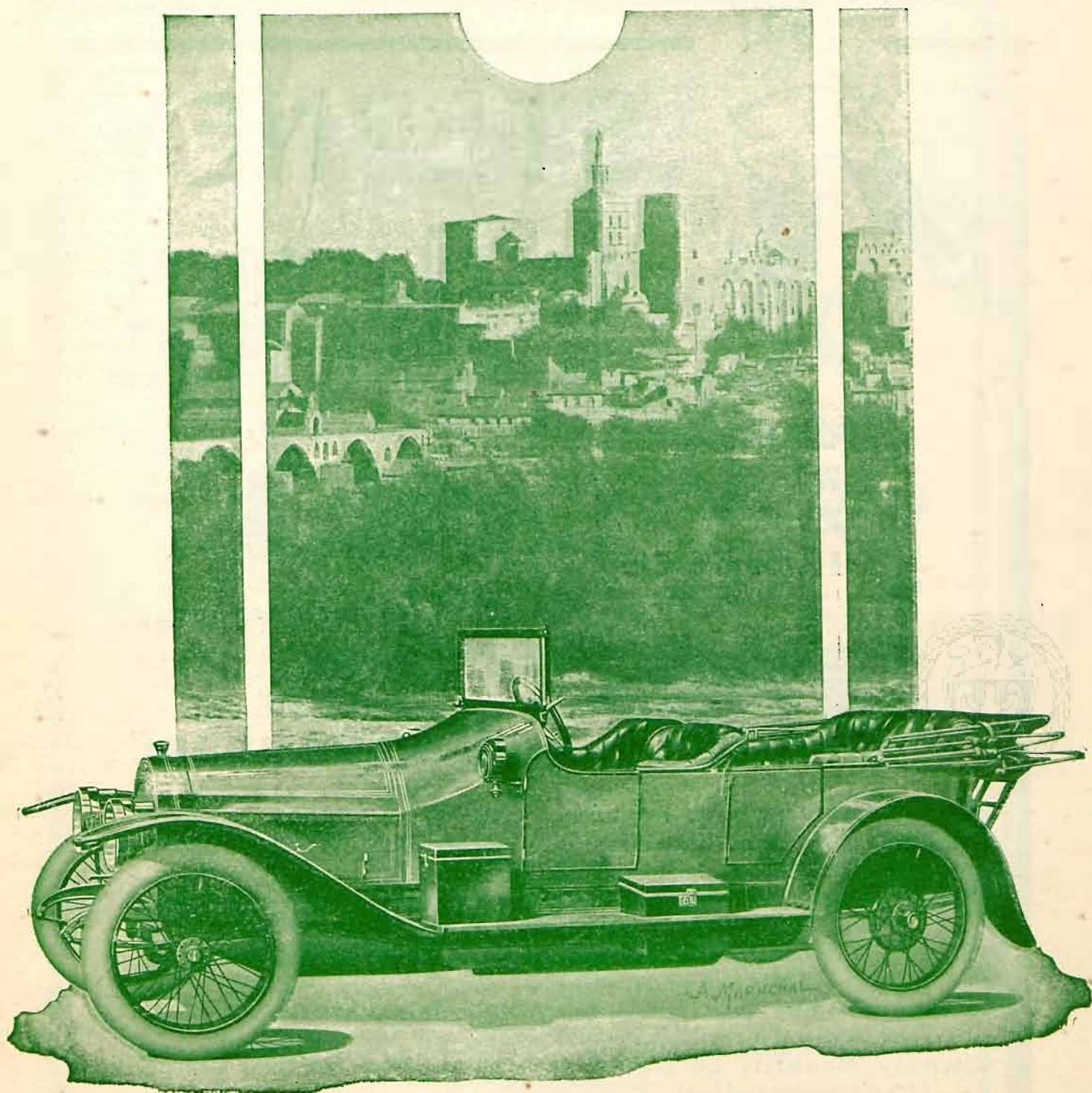
Poza działem samochodów w tym Pawi-



Fot. M. Fuksa.

Sztand firmy „Praga“, z boku rowery firmy Herkules, Jasińskiego i Cycles Company.

S^{te} LORRAINE de DIETRICH



VARSOVIE AUTOMOBILE

(Właściciel STANISŁAW KSIĄŻE LUBOMIRSKI).

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 154. TELEFON 85-53.

— **SAMOCHODY** —

LORRAINE DE DIETRICH

PANHARD & LEVASSOR

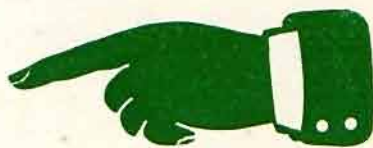
THE WILLYS-OVERLAND C^o AUTOMOBILE.



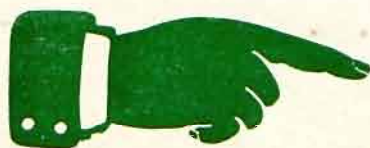
STEPNEY SPECYALNOŚCI

oszczędzają

**ROBOTĘ
GNIEW
CZAS
i
PIENIĄDZE**



są



**PRAKTYCZNE
TANIE
PROSTE
i
NIEZAWODNE**

Stepney Koła (w ciągu 1-ej minuty zakładają się ręcznie).

Stepney Koła skombinowane (do kół przednich i tylnych, dopasowane do wszelkich rozmiarów).

Stepney Koła bliźniacze do zdejmowania (do przeciążonych wozów, stosownie do życzenia dające się *do*—lub *od*montować).

Stepney Pneumatyki „Uliczne Grip“ (niezrównane pod względem droboci i trwałości).

Stepney Pompy powietrzne podwójnie działające (pompują dwa razy szybciej od wszelkich innych).

Stepney Mankiety do węzów (umożliwiają dalsze użytkowanie pękniętych pneumatyków).

Stepney Opony z sukna połyskowego (chronią koło zapasowe i pneumatykę przed upałem, deszczem, mrozem, błotem i t.p.).

Stepney dźwig do kół (ułatwia montowanie zwyczajnego koła Stepney).

Stepney Rozciągacz blachy ochronnej (zapobiega wszelkiemu rozpryskiwaniu się koła podczas użycia przy wilgotnym powietrzu).

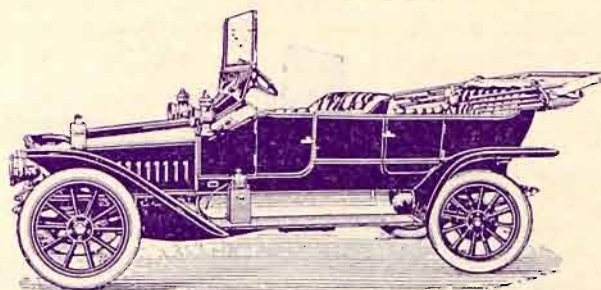
Proszę żądać cenników od firmy **Adolf Goldman—Warszawa. Ul. Widok № 23.** albo wprost od **Stepney Auto-Reserve-Rad G. m. b. H. BERLIN N 39.**

Ostrzega się przed mniej wartościowymi naśladownictwami.



Zwracać przeto uwagę na markę fabryczną „Stepney“.





„MERCÉDÈS“

Bracia RACZYŃSCY

Inżynierowie Dyplomowani

Wyłączna reprezentacja na Królestwo Polskie,
ościenne gubernie i W. Ks. Poznańskie słynnych
na całym świecie samochodów „MERCÉDÈS“

POZNAŃ
Aleje 20.
tel. 10-10.

WARSZAWA
HOTEL EUROPEJSKI
tel. 18-77.

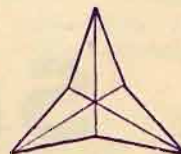
KIJÓW
Kreszczatik 22.
tel. 34-13.

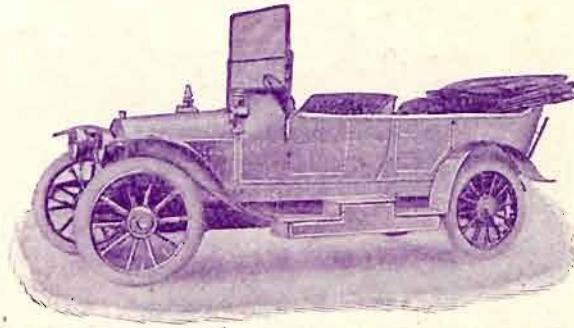
Warsztaty reperacyjne, składy części rezerwowych,
wszelkich przyborów samochodowych oraz garaże.

Adresy telegraficzne: Mercedes—Poznań, Mercedes—Warszawa, Mercedes—Kijów.

Garaże i warsztaty w Kijowie pod protektoratem Kijowskiego Klubu Automobilistów.

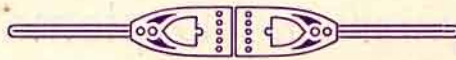
Samochody wszelkich typów,
Omnibusy,
Samochody ciężarowe,
Łódki motorowe,
Motory aeroplanowe,
Motory balonowe,
Motory stałe.





F. I. A. T.

Fabbrica Italiana Automobili Torino



Wyłączny Przedstawiciel na Cesarstwo i Królestwo

DOM HANDLOWY

Herman Meyer

Petersburg—Warszawa—Charków.



SAMOCHODY

— do wszelkich celów. —

lonie wystawione są ładnie wykończone modele wag fabryki „Sperling“ oraz środkowa część płatowca (aeroplanu) z silnikiem „Gnom“, wykonana również w warsztatach Ks. Lubomirskiego.

Szkoda, że trochę z boku umieścił się z pawilonem swoim „Nowy Tattersall“ p. M. Konopnickiego i W. Cybulskiego; nie jeden bowiem śpiesząc się do hali głównej, może pominąć z krzywdą dla siebie wystawione tutaj przedmioty.

Przedewszystkiem trzy powozy zatrzymują naszą uwagę: 1) bardzo ładna karetka, znajdującą się jeszcze w napół surowym stanie, ażeby zwiedzający nabrał wyobrażenia o całym procesie fabrykacji, o materiale na ten cel użytym i t. p.; 2) *tonneau*, vel „beczułka“, bardzo pod każdym względem wyrobiona elegancko; wreszcie 3) kocz do polowania, skonstruowany lekko, a jednak trwale i bardzo pomysłowo. W kocz tym mamy osobne, wygodne pomieszczenia na fuzje, ładunki itp., z tyłu, gdzie zwykle umieszcza się walizę, widzimy schowanie dla zwierzyny i t. p.

„Tonneau-beczułka“, dawniej tak popularna u nas, zniknęła w ostatnich czasach z widowni, może więc „Nowy Tattersall“ uczyni próbę wskrzeszenia dawnego pojazdu.

Z „Tattersalem“ w nadzwyczaj ozdobnym pawilonie łączą się wyroby rymarskie, siodła itp., wykończone pod każdym względem precyzyjnie.

Już tylko parę kroków dzieli nas od *Hali głównej*, do której wkraczamy z uśmiechem wesolym na ustach. Wesolo usposabia nas ten czech w fartuchu, który rozłożył w sposób straganowy (zupełnie jak na jarmarku albo odpuście) różne towary i nęci na wstępie przechodniów napisem, brzmiącym w języku naszych nadwiślańskich postratymców:

„Přístroje ku garnirovani ružnych pečení a ryb“.

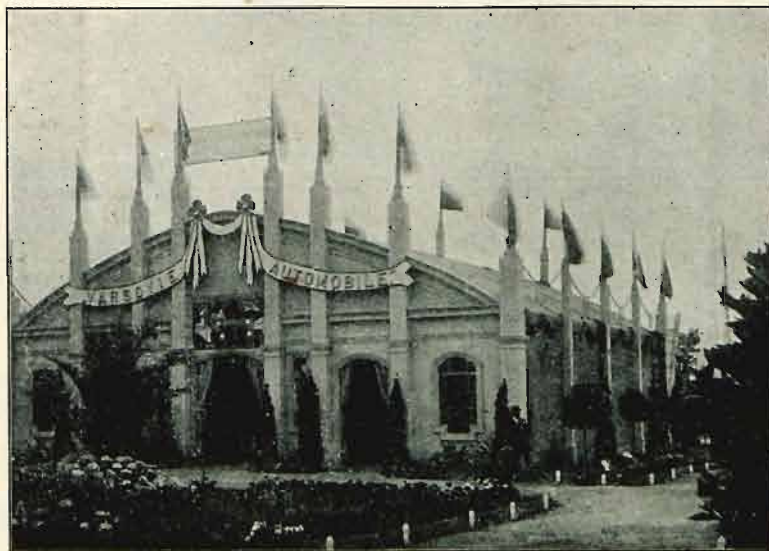
Wchodzimy do hali głównej, pewni, że teraz nareszcie królować tu będzie Sport i wszystko, co z nim związane w całej okazałości.

Na wstępie spotyka nas jednak zawód. Wędrówka nasza trwa długo, zanim docieramy do okazów, mogących nas zainteresować. Mijamy tedy sztandy z nożami, kamieniami do ostrzenia,

czekoladkami na przeczyszczenie, mydłami, klejem, biżuterją fałszywą, piernikami kijowskimi, znów z klejem, znów z kamieniami, znów z piernikami, z wyrobami rogowymi, gramofonami, koronkami, konserwami, gorsetami, urządzeniami sypialni, matinkami, materacami, i t. d., i t. d., aż wreszcie dostrzegamy pierwszą jaskółkę: latarnie do samochodów firmy Schneider, a dodajmy, że latarnie to bardzo eleganckie. A potem... potem znów biżuterja fałszywa, kasy ogniotrwałe, papierosy wyprawy dla innej młodej pary i t. p., a z pomiędzy tych różnych różności wysuwa się, niby fijołek z trawy, firma p. Wierzbickiego z doбором przyrządów sportowych.

Pragnąc osobno pomówić nieco dłużej o automobilizmie, reprezentowanym na wystawie, nie rozpraszajmy naszych wrażeń i dążmy dalej po hali głównej, specjalnie zwracając uwagę na to, co może żywiej zająć każdego sportowca.

A więc od pana Wierzbickiego przedostajemy się do firmy H. Święcki, która zaprezentowała swoje wagi i przyrządy techniczne. Ozdobna bardzo dekoracja



Fot. M. Fuksa

Pawilon firmy „Varsovie Automobile“ reprezentującej samochody „Lorraine Dietrich i Overland“.

sztandę firmy wszechświatowej Nobel od razu przykuwa nasze oczy. Oleje, smary, symetrycznie i gustownie rozłożone wśród dekoracji zielono-czerwonej, pomiędzy bankami ze znanym kryształem, tworzą bardzo udatną całość.

Niemniej zasługuje na wyróżnienie przedział, zajęty przez p. Hosera dla łożysk kulkowych.

Firmy Szulc, Wyczalkowski, Jasiński dały sztand nader oryginalnie udekorowany, a złożony z części składowych rowerowych i trybów; mamy tu też cały szereg rowerów wyrobu krajowego.

Z olejów, smarów, benzyny i t. p. utworzyła swój przedział firma Rauch, a pp. Fijałkowski i Kowalczyk wystąpili z powozami. Nie przeszkadza im wcale sąsiedztwo z wodą kolońską i pomadką do ust Słowiańskiego laboratorium chemicznego.

Zwracając się w przeciwną stronę hali, nie możemy przejść obojętnie obok bardzo ładnego pawilonu firmy „Mazut“. Dekoracja niebiesko-granatowego koloru jest i gustowna i nawet artystyczna. Firma „Mazut“ wystąpiła z naftą, benzyną, olejami i t. p.

Nadzwyczaj oryginalnie i, powiedzmy, nader pomysłowo, gustownie, elegancko przedstawiła się firma p. Malinowskiego, którego mydła przetłuszczone, kremy, spirytusy, pudry higieniczne w ró-

źnych kolorach zyskały już sobie szerokie uznanie. Jako sztandru użył p. Malinowski samochodu towarowego „Dion-Bouton“, wewnątrz zaopatrzył go w lustra, a tło nadał lilji wodnej, co wszystko razem przedstawia się lekko, smacznie i bardzo efektownie.

Do ładnych w hall głównej zalicza się także sztand firmy „Maison Ormonde“. Między zielenią ustawione bardzo ładnie rowery, a cała grupa zakończona motocyklem.

Prowincja nie dopisała na wystawie, tem więcej też pochwalić należy p. H. M. Piotrowskiego, który nie uląkł się groźnych konkurentów w a r s z a wskich i nie żałował kosztów, ażeby wystąpić ze swojemi plynami i dezynfektora- mi, jak „Ozonol“, termatortory z lusterkami, „Vacuum“ i t. p.

Już to w olejach, smarach, benzynie i t. p. jest w czem wybierać na wystawie, poza bowiem już przez nas wymienionemi, mamy jeszcze w skromnym, a le bardzo efek-

townym sztandzie oleje do celów sportowych firmy „Vacuum Oil Company“.

Przed opuszczeniem Hall Główniej nie wolno nam pominąć ani maszyn p. Młynarskiego, ani efektownych witrażowych lamp firmy Br. Redlich, ani wreszcie pomysłowego kiosku przenośnego z bambusu pp. Gebethnera i Wolffa, który wędrować może i wędruje też po całym placu wystawowym.

Zaopatrzywszy się w pamiątki z wystawy, gustownie wyrobione z aluminium przez p. M. Festenstata, nie opuszczamy jeszcze głównej hali. **Co prawda szukamy jeszcze okazów z dziedziny lotnictwa i żeglugi napowietrznej, ale gdzie one???**

A teraz przechodzimy do samochodów:

W hali samochodowej liczebnie najbogatszy jest sztand firmy „Praga“ z Pragi Czeskiej. Zasługa tej firmy polega jeszcze na tem, że specjalnie na wystawę sprowadziła swoje eksponaty, ponieważ dotychczas nie ma przedstawiciela w Warszawie. Główną

uwagę zwraca samochód zamknięty Limousine 40 K. M.

Karoserja jest zupełnie zamknięta tak, że i szofer siedzi wewnątrz, pozatem samochód ten, bardzo wykwintnie wykończony, posiada wszystkie nowoczesne udogodnienia. Uwagę zwracają podwójne szyby przednie. Obok stoi samochód formy torpeda 24 K. M., następnie bardzo ładnie wykończony samochód 20 K. M. torpeda brązowy. Zakończy ten sztand chassis 20 K. M. typu najwięcej obecnie używanego. Samochody te są całko-

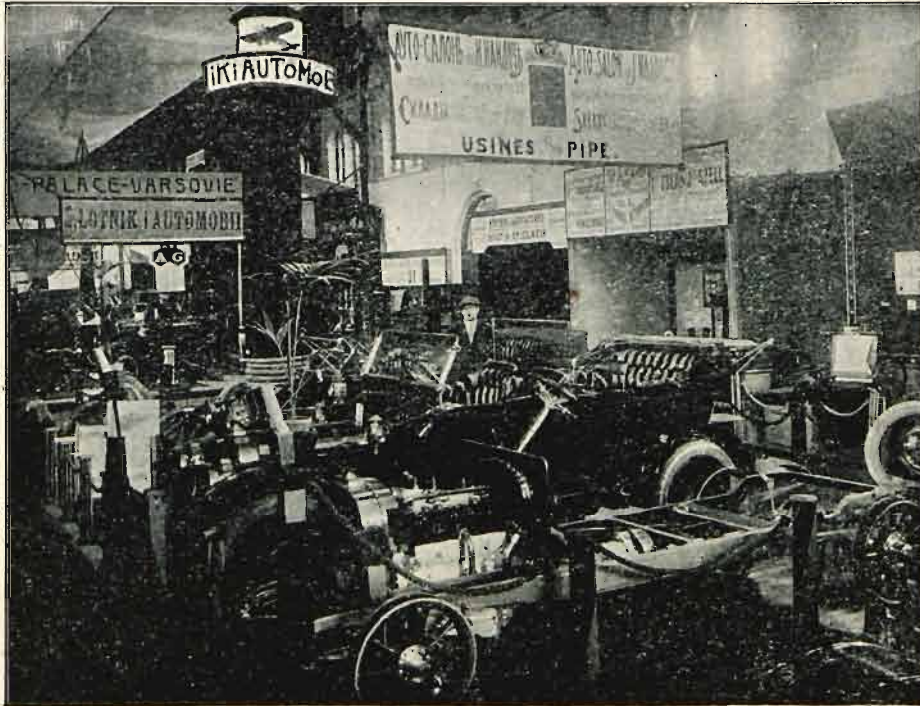
wicie wykonane w pierwszej Czesko-Morawskiej fabryce samochodów w Pradze nie odróżniają się wykwintnością, ale za to zaleta ich polega na solidnem i precyzyjnym wykończeniu na złe drogi. Niestety, sztand firmy „Praga“ jest bardzo źle umieszczony.

Pomiędzy sztandem „Praga“ i „Laurent i Klement“ powinno być przej-

ście, aby zwiedzającym dać możliwość, dokładniejszego obejrzenia wystawionych eksponatów.

Wchodząc przez główne wejście pierwsze, co się rzuca w oczy, to jest stand firmy Mercédès. O marce tej tak powszechnie w Europie znanej nie będziemy mówili. Firma Mercédès wystawiła dwa samochody. Główną zaletą tych eksponatów dla nas jest wysoko zbudowane chassis specjalnie na nasze złe drogi. Było to połączone z ryzykiem, ponieważ przedstawiciele tej firmy musieli od razu 20 samochodów zamówić, ale dzięki temu, że mają oddziały w Kijowie i Poznaniu, udało się prawie wszystkie sprzedać. Ozdobę całej wystawy stanowi samochód luksusowy Mercedes 40 K. M. silnik suwakowy (bez wentyli). Podwójne magneto Boscha i akumulator. Karoserja cała z aluminium a wszystkie metalowe części posrebrzone. Pneumatyki „Continental“.

Tylna część jest tak zbudowana, że prawie niewidocznie można schować zapasowe części. Oświetlenie elektryczne



Sztand firmy „Auto-Salon“ reprezentującej samochody „Pipe“.

Fot. M. Fuksa.

i acetelinowe. Nie zapomniano nawet o wentylatorze we wiatrochronie, aby szoferom podczas upałów letnich nie było za gorąco. Małe siedzenia mogą być w obie strony ustawiane (albo vis à vis dużego siedzenia), albo też w kierunku jazdy samochodu. Na stopniach samochodu widzimy z jednej strony skrzynkę z wszystkimi narzędziami, a po drugiej nesseser z przyrządami do toalety i jedzenia. Całość przedstawia ostatnie słowo wykwinności. Obok stoi skromny ciemny samochód 30 konny, cztery cylindrowy, przeznaczony do podróży. Stand firmy Mercedes wyróżnia się swoim wykwinnym zewnętrznym wyglądem. Słupy pokryte szarozielonym pluszem, na których stoją śliczne rośliny tropikalne; obok pod ścianą urządzono bardzo elegancki namiot—kantorek.

W sąsiedztwie z firmą Mercedes znajdują się samochody czeskiej fabryki Laurent i Klement. Tu widzimy trzy bardzo wykwinnie wykonane samochody. Szary 20 K. M. samochód formy torpeda, na którym pan Szyller w ciągu jednego dnia przybył z Pragi czeskiej do Warszawy. Jest to samochód drogowy ze wszystkimi nowoczesnymi urządzeniami. Po drugiej stronie od przejścia stoi samochód brązowy, również torpeda bardzo wygodny 24 K. M. Jest to rodzaj voiturette, stosunkowo bardzo tani i przeznaczony na miasto. Pomiędzy temi dwoma samochodami, niewidzialnie dla zwiedzających wystawę, stoi przepiękna Limousina. Tu znów za nieudany podział miejsca komitet robimy odpowiedzialnym. Wnętrze przedstawia coupé salonowo wykonane z nowoczesnym komfortem. Jeszcze niedawno nie myślano o tem, że w tak krótkim czasie będzie się tak wygodnie jeździło. Karoserja tego samochodu zasługuje na szczególną uwagę.

Dalej widzimy firmę Auto-Palace, prezentującą dwie zagraniczne marki „Austro Daimler“ i N. A. G. W swoim ładnie ozdobionym standzie firma ta wystawiła dwa samochody

N. A. G. Miały być również wystawione dwa najnowsze typy Austro-Daimler'a ale z powodu przetrzymania ich w drodze nie zdążyły na czas nadejść do Warszawy.

Bardzo wykwinny samochód N. A. G. 25—28 K. M. z oryginalną Kellnerowską karoserją zwraca ogólną uwagę swoją wydłużoną i gładką formą bez żadnych kątów i występów. Najwyższa część opora tylna i najniższa część opora przednia są w tym samochodzie prawie na jednej wysokości. Double Phaeton czterocyldrowy w 2-ch blokach.

Wszelkie nowoczesne udogodnienia do podróży znajdują się w samochodzie.

Obok stoi drugi samochód tej samej firmy Double Phaeton Torpedo 15—18 K. M. monoblok czterocyldrowy. Karoserja bardzo wygodna 6-cio osobowa. Samochód ten przeznaczony więcej do praktycznego zastosowania. Wykonanie jest dwójakie, typ zwyczajny i typ „Populaire“, który jest znacznie tańszy. Niezależnie od samochodów firma Auto Palace wystawiła akcesoria samochodowe a mianowicie: Latarnie „Phares Bleriot“ trąbki sygnałowe i wiele innych ciekawych przedmiotów.

Samochody belgijskiej firmy „Pipe“ w ostatnich czasach znalazły duże zastosowanie w Europie. U nas są jeszcze mało znane, ale zwiedzając stand tej firmy na wystawie doznajemy wrażenia, że jest to marka pierwszorzędna. Widzimy tu piękny jasno-czerwony samochód 24 K. M. ze wszelkimi udoskonaleniami, a obok niego chassis bardzo wykwinnie wykonane (specjalnie na wystawę), które wzbudza ogólny podziw wśród zwiedzających wystawę.

W sąsiedztwie widzimy samochody „Studebaker“ i „Benz“.

Zewnętrzna strona Halli Głównej, zajęta przez główne firmy z najrozmaitszymi przedmiotami, ma na sobie tak wyraźne cechy jarmarczne, że uwalnia nas to od przyglądania się jej bliższego. Szkoda tylko, że dźwięki gramfonów, gło-



Fot. M. Fuksa.

Sztand firmy Auto Palace Varsovie reprezentującej samochody „Austro Daimler“ i N. A. G.

śne objaśnienia sprzedawców itp., zakłócają spokój w pięknym parku Agrykola.

Nie ilościowo, ale jakościowo bogato wystąpił p. Pycz, przedstawione też przez niego łodzie i wiosła budzą żywe zainteresowanie w kołach sportowych, co do solidności bowiem wykonania nie ustępują stanowczo firmom zagranicznym.

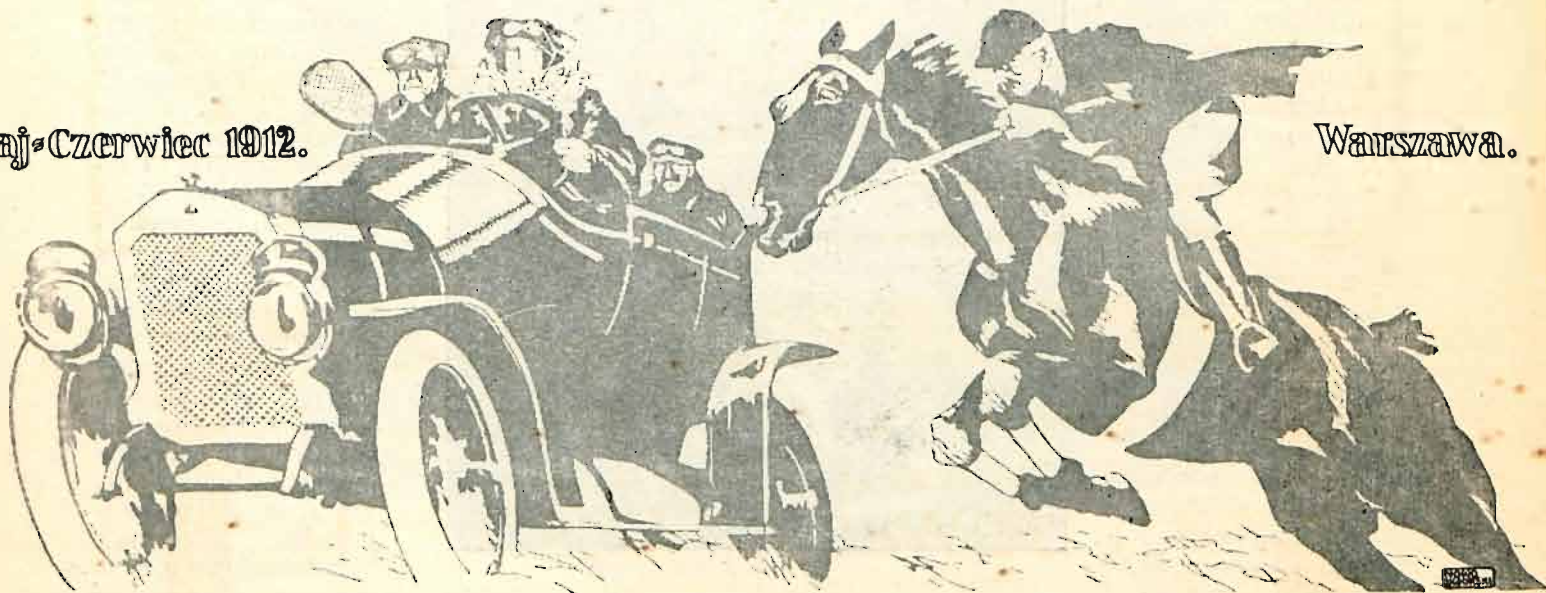
Nie możemy z katalogiem w rękę przechodzić od jednego sztanu do drugiego — zawiodłoby to nas zadaleko i rozszerzyło nadmiernie ramy tego sprawozdania, być więc może, iż pominieliśmy niejedno. Niechaj nas jednak wytłómaczy ta okoliczność, że jako pismo fachowe, musieliśmy przede wszystkim szukać takich okazji, które dotyczą wyłącznie sportu i przemysłu z nim związanego.

Z tego założenia wychodząc, musieliśmy tu i owdzie uczynić kilka uwag, które jednak nie mają bynajmniej na celu obniżyć wartość istotną

wystawy i niedocenić rzetelnej pracy, jaką dla powodzenia ekspozycji włożył Komitet Urządzący. *Przedewszystkiem udostępnienie pięknego parku Agrykola dla szerokiej mas publiczności warszawskiej jest już dużą zasługą Koła Sportowego.* Tem więcej podnieść należy zasługę, że Dyrekcja Wystawy stara się o urozmaicenie rzeszom pobyt, mamy też popisy gimnastyczne. Szkoda tylko, że Komitet nie urządził wyścigów samochodowych, rowerowych, piechurów i t. p. ze startem w Agrykoli za osobną zaś niewielką opłatą zwiedzać można ładną dyoramę, urządzoną przez znanego artystę, prezesa Ryszkiewicza, gdzie zwłaszcza środkowa scenerja nie nie pozostawia do życzenia. Dalej czekają tu na widzów przedstawienia kinematograficzne w bardzo małym teatryku, mieszczącym do 500 osób, a zbudowanym na nieznanym jeszcze u nas, nader praktycznym i tanim materiale, zwanym „Bacula“.

W. T. Z. D.

Maj-Czerwiec 1912.



Warszawa.

CORSO KWIATOWE SAMOCHODÓW na WYSTAWIE SPORTOWEJ.

Nigdy w żaden dzień świąteczny nie stawiły się takie tłumy publiczności w parku Agrykola, jak to widzieliśmy w ubiegłą niedzielę, dnia 16 czerwca r. b. Już od pierwszych godzin popołudniowych prawdziwe tłumy ciągnęły ku placowi Wystawy Sportowo-Przemysłowej, a doszedłszy do bram wejściowych, wyczekiwano godzinami swojej kolci, ażeby zaopatrzyć się w bilet i wkroczyć do parku. Cierpliwość tych tłumów wystawiono na ciężką próbę, ilości okienek kasowych nie zdwojono na ten dzień, ponad siły zaś kasjerek było zaspokojenie wszystkich żądań.

Na niedzielę ową zapowiedziano na placu Wystawy „Wielkie“ Corso samochodowe, zapowiedzi

zaś brzmiały tak szumnie i zachęcająco, że kto mógł, ten spieszył do Agrykoli, ażeby nie opuścić sposobności przyjrzenia się korowodowi ukwieconych wspaniale samochodów i pojazdów konnych. Czego tam być nie miało? Z górą 80 automobilów przesuwających się miało przed oczami widzów, wśród 60-ciu pojazdów przykuwać miały oko czwórki krakowskie, ekwipáže z żokejami, powożącymi z konia, grupy alegoryczne itd. itd.

Corsa kwiatowe wszędzie należą do niezmiernie miłych urozmaiceń sezonu letniego, że zaś Warszawa oddawna nie miała takiej zabawy, więc nie dziw, iż wznowienie tego pomysłu wzbudzić musiało żywe zajęcie wśród najszerzych sfer mieszkańców stolicy kraju.



SAMOCHODY

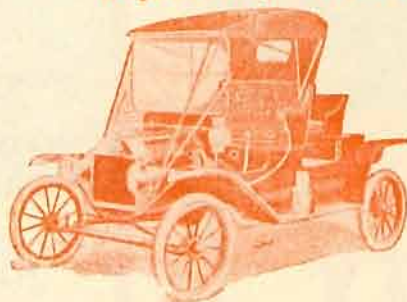
FORD

Najbardziej rozpowszechnione na świecie.

Katalogi 

 i Kosztorysy

Gratis i franko.



Tanie, pierwszorzędnej wartości, nadają się na boczne i piaszczyste drogi.

Wszystkie części zapasowe na składzie.

Własny pawilon na Wystawie Sportowej

WYŁĄCZNI PRZEDSTAWICIELE

„ATLANTA“ Biuro Techniczne

Wł: A. Loth i M. Pietruszka Inż.

Warszawa, Jerozolimska 59. Tel. 20-42 i 88-42.



BENZYNE, GAZOLINE, SMARY
i środki do czyszczenia samochodów i płatowców

POLECA

WARSZAWSKIE TOW. AKCYJNE

d. **LUDWIK SPIESS i SYN**

Warszawa, Senatorska 24.

Wkrótce wyjdzie z druku nakładem Redakcji „LOTNIKA I AUTOMOBILISTY“, książka pod tytułem:

SAMOCHÓD i PŁATOWIEC (Aeroplan)

zawierająca w zwięzłym, fachowym opracowaniu zarys historyczny automobilizmu i lotnictwa, podstawowe zasady lotu mechanicznego i działania silnika wybuchowego, opis poszczególnych części składowych samochodu i płatowca, monografie dwudziestu kilku najpopularniejszych obecnie maszyn lotniczych, wreszcie porady dla szoferów.

Książka wydana wykwintnie, zawierać będzie około 250 stron druku dużego formatu, kilkakaset rysunków i fotografii tudzież kilkanaście tablic i wykresów poglądowych.

Cena za egzemplarz rubli 2.50 W ozdobnej oprawie 50 kop. drożej.

**BIURO HANDLOWE
WŁODZIMIERZA LITWINOWICZA**

Warszawa — ul. Szopena № 14.

POLECA

Bezkonkurencyjne, z powodu swej doskonałości w całej Europie rozpowszechnione aparaty do oświetlenia gazem powietrznym

„SIRIUS”.

Koszt oświetlenia lamp o sile zbiorowej 160 świec 1½ koplejki na godzinę.

Wszelkich informacji udziela się chętnie i bezpłatnie.

PATENTY

— NA WYNALEZKI i t. d. —

Dr. Maryan Kryżan

INŻYNIER I OBROŃCA PATENTOWY.

POZNAŃ
Rycerska 33,
telef. 26-50.

WARSZAWA
Nowogrodzka 24,
telef. 188-50.

„L’AIR LIQUIDE”

WARSZAWA,

Nowo-Sienna 3, tel. 89-34 i 272-35.

Fabryka: Leszno 138, tel. 201-16.

TLEN i AZOT

otrzymywane z PLYNNEGO POWIETRZA sposobem *Georges Claude*.

**POWIETRZE ZGĘSZCZONE,
KARBID stale na składzie.**

WYTWORNICE (generatory) ACETYLENOWE stale i przenośne.

PALNIKI tleno-acetylenowe, tleno-gazowe, tleno-benzynowe do samospawania wszystkich metali i cięcia stali i żelaza kutego do grubości 500 mm.

BUTLE STALOWE do przechowywania zgęszczonych gazów.

Reparacje kotłów parowych, cylindrów, karterów aluminiowych i t. p.

Demonstracje samospawania i cięcia na żądanie.

ZAKŁAD

(Metoda E. Jacques-Dalcroze'a)

Gimnastyki Rytmicznej i Solfeggia Franciszki Kutnerówny.

w Warszawie, ul. Hoża № 39. Tel. 140-72.

„PRODUITS BELGES EN CAOUTCHOUC POUR AUTOMOBILES”

Chmielna 45, tel. 263-03.

Naprawa pneumatyków samochodowych.

Specjalność: wulkanizacja i naprawy nawet najtrudniejszych do wykonania uszkodzeń.

Sprzedaż pneumatyków pierwszorzędnych firm krajowych i zagranicznych.

Na miejscu zawsze na składzie: Benzyna, oleje, smary i wszelkie przybory do samochodów.

Kupujemy używane pneumatyki, a także zupełnie niezdatne do użytku.

Przedstawicielstwo najnowszych wulkanizatorów. □ □ □ □ □ Oglądać można na miejscu.

☞ TOWARZYSTWO HANDLU METALAMI ☞

KOBRYNER i DEKLER

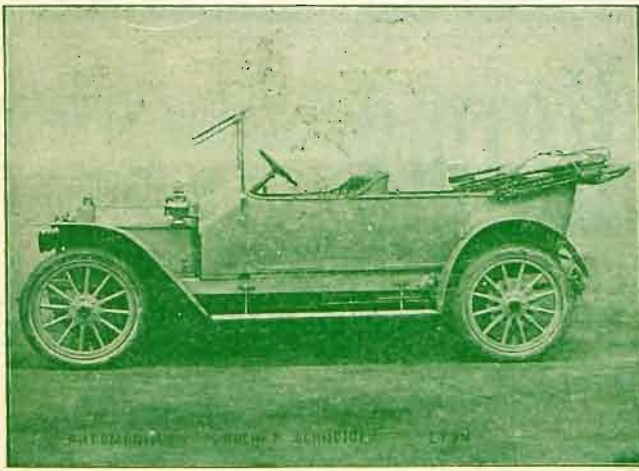
WARSZAWA

METALE

KANTOR I SKŁAD
RYMARSKA № 2
KOD SENATORSKI

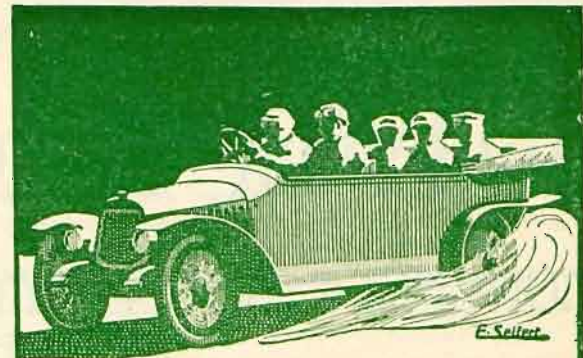
ADR. TEL. „METALLIANCE”

TEL. SKŁADU 27-11
TEL. KANTORU 25-64



Auto-Garage Varsovien KOMECKI et PERRAUDIN

LESZNO № 25. Tel. 40-16. Adres telegr.: Autoleszno.
Przy garażu znajdują się warsztaty mechaniczne, które zaopatrzone w specjalne narzędzia jako to: maszyna do frezowania, piec do hartowania, aparat do „soudure autogene“ i t. d., które nam pozwalają robienie wszystkich części samochodowych na miejscu, zamiast sprowadzania ich z zagranicy.



APOLLO

A. RUPPE & SOHN A. G. APOLLO

JENERALNY PRZEDSTAWICIEL
inż. **Michał Łabendź** WARSZAWA,
Ś-to Jerska 11 tel. 202-72.
Skład części samochodowych i warsztaty reperacyjne telef. 256-76.

Instalacja: oświetlenia elektrycznego zmiennego i stałego prądu z własnymi stacjami, całkowite urządzenia kinematografów, telefonów, piorunochronów, dzwonek oraz konserwacje takowych wykonywa po cenach przystępnych **biuro instalacyjne**

Jan Sikorski

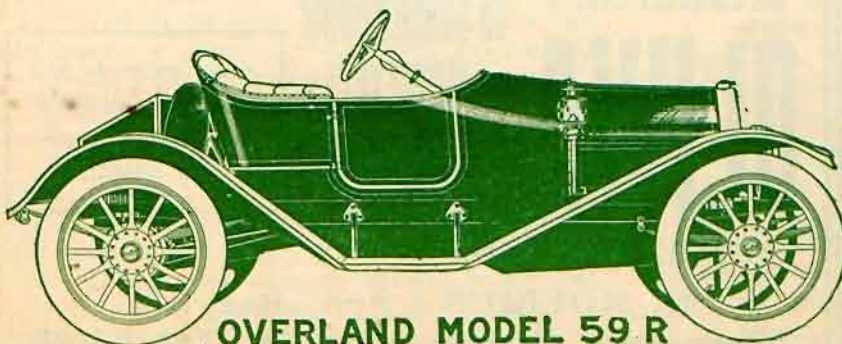
Chmielna № 32, tel. 94-93.

KAZIMIERZ OSSOWSKI

INŻYNIER I OBROŃCA PATENTOWY.

BIURA PATENTOWE

PETERSBURG—Wozniesienskij Prospekt № 20.
BERLIN—Potsdamerstr. № 5.



OVERLAND MODEL 59 R

VARSOVIE AUTOMOBILE

(właściciel St. Książę Lubomirski)
Warszawa, Marszałkowska 164.
Telefon 85-33.

SAMOCHODY
THE WILLYS-OVERLAND C-O
AUTOMOBILE.

Heidsieck & Co Reims

MAISON FONDÉE
en 1785.

MONOPOLE SEC □ □ MONOPOLE GOÛT AMERICAIN
MONOPOLE BRUT

PIERWSZA WARSZAWSKA
SZKOŁA SZOFERÓW
inżyniera TERESZCZENKO.

Najbogatszy program:

Kursa ranne i wieczorne.

Warsztat przyjmuje reperacje samochodów
z ustępstwem 50%.

Przyrządy do krajania i lutowania metali.

Cena za kurs 50 rubli. (Życzącym na rozpłaty).

➡ Piękna № 1, m. 4. ➡

Automobile słynnej światowej marki

MITCHELL

20 HP. 24/30 HP. i 50/60 HP.

Konstrukcja specjalnie mocna. Wykonanie pod gwarancją. Ceny przystępne.

GENERALNE ZASTĘPSTWO NA KRÓLESTWO I GALICJĘ

Inżynier **JUL. MADEYSKI.**

Nowogrodzka 44 m. 17. Tel. 263-65.

Grand Prix — 5 złotych medali.

SAMOCHODOWE PNEUMATYKI „AUSTAMERIK“

Graniczna 15. Telef. 224-70.



NAJLEPSZA

OLIWA

i SMARY

do SAMOCHODÓW

MOTOCYKLI

AEROPLANÓW

i ŁODZI

motorowych

Autol extra do aeroplanów i silników bez wentyli systemu Knight.

H. MOEBIUS i Syn, Bazyleja.

Warszawa, Nowogrodzka 44. Tel. 54-48.

Pierwsze Corso tego rodzaju, o ile nas pamięć nie zawodzi, odbyło się jeszcze przed 15-tu laty na Polu Mokotowskim, a była to wówczas taka nowość, że mało kulturalni widzowie nie umieli swoich porywów utrzymać na wodzy, a chcąc wziąć udział w zabawie, sięgali po kartofle, lodygi, kawałki drzewa i obrzucali uczestników w miejsce kwiatów i confetti. Ale i wtedy bawiono się dobrze, o co chodziło głównie.

W kilka lat później powtórzono próbę, tym razem w Łazienkach, a powiodła się ta próba tak doskona-

le, wystąpiło tyle i tak doborowych ekipaży, że zdawało się, iż corsa kwiatowe zaaklimatyzowały się na gruncie warszawskim zupełnie. Nadeszły jednak czasy burzliwe, w innym kierunku skupiły się myśli ludzkie, urządzenie zabaw publicznych poszło w kąt i dopiero teraz z racji istnienia Wystawy Sportowo-Przemysłowej, przypomniano sobie corsa

kwiatowe, a nowością dla nas miało być corso samochodowe.

Dziś zadanie do wykonania jest łatwiejsze, niż bywało dawniej. W ciągu tych lat przerwy powstał i rozwinął się w całej pełni automobilizm, setki samochodów kursują po ulicach miasta, powstały fabryki, garage, a równocześnie nie zmalała też liczba ekipaży konnych, prywatnych. Zdawało się tedy, że zapowiedziane corso kwiatowe w Agrykoli uwieńczone będzie najpełniejszym powodzeniem.

Czy tak się stało?

Zobaczmy.

Wszędzie zagranicą, czy to w Nicei, czy w Paryżu, lub Wiedniu, komitety organizujące corsa kwiatowe, przede wszystkim same wytyżają swoją pomysłowość, ażeby odpowiednio przybrawszy samochody i ekipaże, wypuścić je na tor i nadać ruch całemu urządzeniu. Tego u nas nie uczyniono, chociaż doprawdy warto było zaryzykować kilkaset rubli na przystrojenie dwunastu lub piętnastu samochodów, zwłaszcza wtedy, gdy od widzów wewnątrz koła i na trybunach pobierano po rublu, nie zapewniwszy tym widzom na-

wet dostatecznej ilości krzeseł i ławek do siedzenia.

Ten brak samochodów i ekipaży, wypuszczonych przez samych organizatorów corsa, dawał się bardzo odczuwać, prywatna bowiem inicjatywa nie, wystarczyła, ażeby szersze koła pobudzić do sympatycznej rywalizacji w odpowiednio pomysłowym przybraniu wehikulów. Ze zaś ilość uczestników nie była z góry wiadoma, więc rozpoczęcie zabawy opóźniono, co znów wywołało ten skutek, że kwiaty wędły przedwcześnie i powozy traciły na efektywnym wyglądzie.

Zupełnie inaczej byłoby wtedy, gdyby punktualnie o godz. 5-tej, jak zapowiedziano, wyruszyło kilkanaście gustownych samochodów komitetu wraz z tymi, którzy przybyli w porę, podczas gdy osoby opóźniające się mogłyby się zawsze przyłączyć i nowością swoich przybrań nowe też u widzów wywoływać

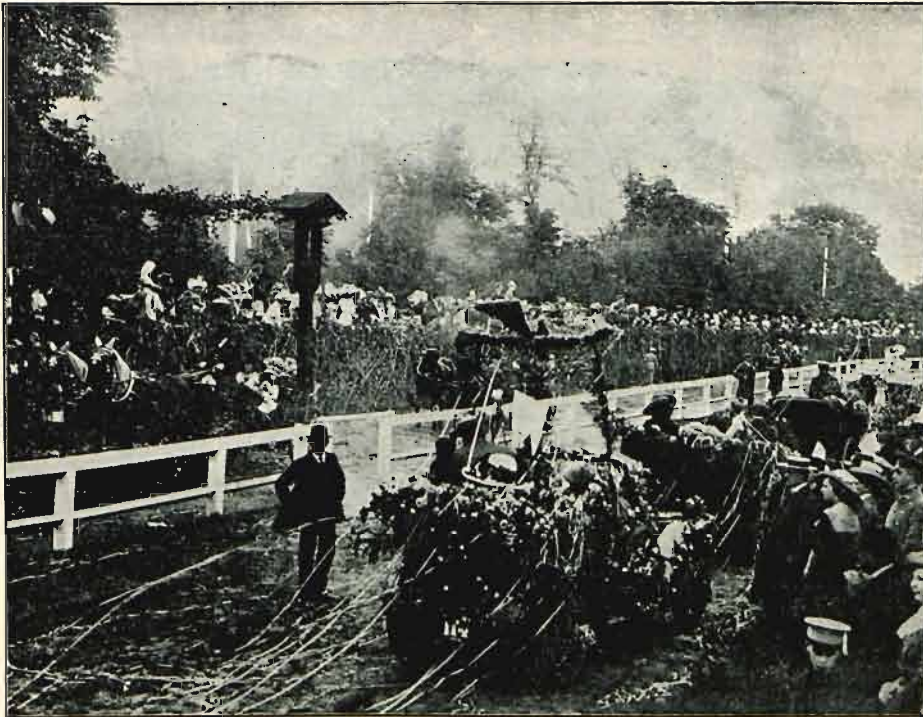
wrażenie. Zamiast o 5-ej, prawie o 6-ej dano sygnał i ekipaże, zgromadzone za stawem, wyruszyły na tor.

Na czele samochody, a wśród nich przede wszystkim samochód inż. Strzeszewskiego, przybrany festonami i bukietami białych gwoździków, lilji i lewkonji. Uroku i blasku temu ekipażowi dodawały cztery blondynki w bieli.

Kolor biały wogóle miał licznych zwolenników, biało bowiem zaprezentował się również automobil prezesa wystawy p. Stanisława Lilpopa, w którym zręcznie i z gracją podtrzymywała zabawę kwiatową córka właściciela.

Ponsowe róże, wśród których tonął samochód wiceprezesa klubu automobilistów p. Kazimierza Olszowskiego, oklaskiwany był żywo przez przypatrujące się rzesze. Na samochodzie tym widniało zdaleka śmigło aeroplanowe.

Wierny zasadzie redaktor naszego pisma zajął miejsce obok małżonki swojej w samochodzie, przybranym w żółte i lilla kwiaty, a żółty aeroplan Etricha unosił się w górze, wsparty na dwóch drążkach, splecionych w kwiaty i zieleni.



CORSO PRZED TRYBUNAMI.

Zjednoczono tu, zgodnie z tytułem pisma, „lotnictwo“ z „automobilizmem“.

Białe panuje zdołoby samochód hr. Skórczewskiego, w nenufary zaś i różne inne kwiaty przystrojony był automobil p. Cybulskiej.

Życie, werwa, ruch rozpoczęły się dopiero od chwili, gdy na olbrzymim automobiliu firmy Büssing, przybranym hortensjami i wielkimi bukietami fijołków, wjechali na tor członkowie klubu myśliwskiego, pp.: ks. Wł. Czetwertyński, hr. Roman Ryszczewski i Stefan Wielowiejski. Stojący na platformie panowie nie żalowali kwiecica i serpentyn, szkoda jednak, że to wszystko padało najczęściej na ziemię, lub nie dosięgało pojazdów, a właściwie osób w nich siedzących, dystanse bowiem zbyt były wielkie, ażeby panowała łączność pomiędzy uczestnikami.

Przewijało się jeszcze kilka samochodów, były to jednak albo powozy zupełnie nieprzybrane, jak np. ten, któremu za całą ozdobę służyły dwie wiązanki kwiatów umieszczone po boku, albo też wehikuly reklamowe.

Z pośród tych „reklamowych“ oczywiście górować musiała firma p. Bogusława Herse. Ale też, gdyby Herse nie wystąpił z gustem i smakiem, to któż u licha, może rej wodzić w Warszawie!!

Wszystko tu było zgrabne, eleganckie, subtelne, i kokardy, i pelargonie, i strój młodzietkiej stylowej (Ludwik XIV-ty) reprezentantki.

Wybuchy głośniego, rubasznego śmiechu wywołał olbrzym-samochód towarowy firmy Nobel, reklamujący swój „kryształ“. Rozmiary tego potwora odbijały wśród powiewnych wehikulów bardzo znamienne. A dalej krążył jeszcze wóz-automobil p. Fr. Karpińskiego, bardzo ładny samochodzik z mydlami przetluszczonej p. Malinowskiego, wreszcie automobil firmy Wedel, z którego zamiast kwiatów rozrzucono... czekoladki i cukierki.

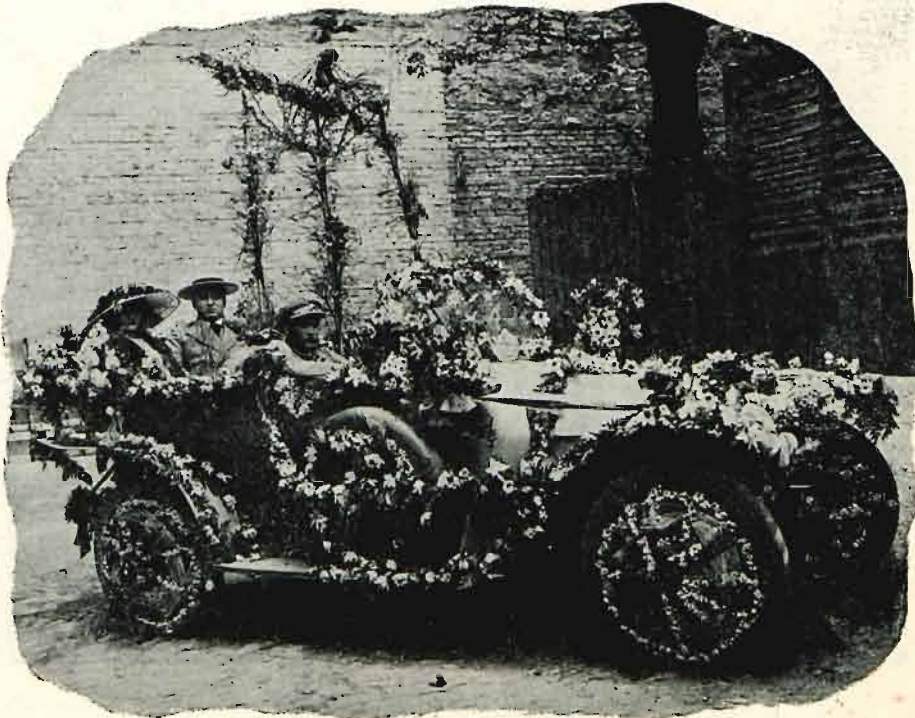
I to pomysł reklamowy, nawet dobry, ale... stosowniejszy na ulicach miasta, niż w zamkniętym kółku corsa *kwiatowego*.

W ślad za tym, wcale nielicznym korowodem automobilów, ciągnęły powozy, niektóre bardzo ładne i bardzo pomysłowo przystrojone.

Wysoce estetyczną całość tworzył brek p. Wichrowskiej, zaprzężony w cztery jukiery gniade, dalej gustownie przedstawiał się pojazd p. Marjana Konopnickiego i W. Cybulskiego, faeton pani Bersonowej, przybrany w nenufary i bratki, a nareszcie zupełnie biały faeton jednej z artystek eks-momusowych p. M. Mrozińskiej, wszystko tu było kredowo, zanadto kredowo białe, bo i konie i latarnie, i kwiaty, i liberja stangreta, i nawet kopyta rumaków.

Oto mniej więcej wszystko. Ze mało, to i trudno, corsa kwiatowe muszą się znów u nas zaaklimatyzować z wolna, a że tak będzie, o temś wiadczyszczery zapal publiczności, która i to, co było, przyjęła rozweselona wdzięcznym sercem.

Inwencji, pomysłowości nie dostawało uczestnikom, gdziegdzie jednak widniały przeblyski prawdziwego humoru, a i to znaczy już dużo. Z czasem będzie lepiej i... ob-



Samochód Redaktora Z. Deklera.

Fot. M. Fuksa.

Samochód Austro-Daimler udekorowany przez zakład ogrodniczy O. Hapona.

ficiej. Przecież nie o kosztowne przybranie automobilów i powozów chodzić powinno! Nieraz dobry pomysł i humor wystarczy najzupełniej.

Przypominamy sobie np. dorożkę z dawniejszego corsa w Łazienkach. Jakież to wybuchy śmiechu wywołała zwykła „drynda“ warszawska, pokryta od góry do dołu sałatą! Obrzucano się sałatą i bawiono świetnie.

Nie żądamy jednak za wiele odrazu. Corso niedzielne nie powiodło się wprawdzie tak, jak tego wobec szumnych reklam można było oczekiwać, byłoby jednak błędem nazwać je zupełnie nieudanem. Owszem, przeciwnie, zarówno publiczność, jak i uczestnicy wynieśli dobre wrażenie, a że zabawa, zamiast trwać do zmroku, skończyła się po godzinie, winę tego przypisać trzeba małej ilości pojazdów i wadliwemu urządzeniu toru.

Ale doświadczenie zdobyte otwiera oczy na to, co w przyszłości uczynić należy, ażeby powodzenie pod każdym względem było zupełne.

Wł. Tr.

Automobilizm w Warszawie i Królestwie.

(Ankieta „Lotnika i Automobilisty“).

I.

Odbywająca się w parku Agrykola wystawa Sportowo-Przemysłowa przedstawiła zwiedzającym wcale obszerny i interesujący obraz rozwoju automobilizmu w obecnej chwili. Z eksponatami wystąpiły najpoważniejsze reprezentacje zagranicznych fabryk samochodowych i to z eksponatami, zwracającymi z różnych względów uwagę, bo będącymi przeważnie ostatnim wyrazem postępu w dziedzinie samochodowej. Laik—a dla tego wystawa przedewszystkiem była przeznaczona—z pewnością niejednokrotnie ze zdumieniem się dowiedział, jak wiele firm zagranicznych szuka u nas rynku zbytu dla swoich wyrobów, i co ważniejsza, zbyt ten znajduje. Bo automobil zaczyna już być, na szczęście, także i u nas traktowany jako środek komunikacji przyśpieszonej, jako przedmiot codziennego, praktycznego użytku, a nie wyłącznie jako przedmiot sportu i zbytku. Zagranica już dawno hołduje temu przekonaniu, samochód tam znajduje liczne i rozmaite zastosowanie, czy jako pojazd prywatny, czy dorożka miejska, czy omnibus, krążący między odleglejszymi miejscowościami, czy jako wóz transportowy, znakomicie zastępujący wozy zaprzężone końmi, czy jako narzędzie pomocnicze w rolnictwie. U nas do niedawna spotykało się tylko prywatne pojazdy samochodowe i to w niezbyt wielkiej ilości, o szerszym lub innym zastosowaniu nie było prawie mowy. Trudno przypuścić, aby jedyną tego przeszkodą była przysłowiowa zreszta, nieufność nasza do zdobyczy postępu. Ale muszą tu być przyczyny inne, głębsze, ciężej padające na szalę. Wyszukanie ich, rozpatrzenie gruntowne, zastanowienie się nad usunięciem, lub przynajmniej ograniczeniem ich wpływu, a tem samem zebranie możliwie najjaśniejszego obrazu obecnego rozwoju automobilizmu w kraju naszym, oraz rozpatrzenie horoskopów na przyszłość—to był cel główny, jakim kierowała się Redakcja „Lotnika i Automobilisty“, przystępując do zorganizowania niniejszej ankiety. Zbieramy w niej zdania i członków klubu automobilowego, i reprezentantów najgłówniejszych firm samochodowych, i kierowników szkół szoferów i wreszcie właścicieli wielkich składów przedmiotów dla potrzeb automobilizmu. Zbieramy w niej te opinie w nadziei, że wyłoni się z nich obraz ogólny, jakies ogólne wnioski i wskazania, które postaramy się zgrupować w zakończeniu ankiety. Jeżeli zaś zdoła się ona przyczynić choćby w drobnej mie-

rze do usunięcia obecnych braków, trud nasz będzie sownie nagrodzony.

* * *

P. Kazimierz Olszowski, wiceprezes Klubu automobilistów Król. Pol.

Klub automobilistów Królestwa Polskiego zawiązał się przed trzema mniej więcej laty, mając na celu rozwijanie sportu samochodowego oraz popieranie przemysłu samochodowego. W niedługim tym przeciągu czasu Towarzystwo rozwinęło się bardzo pomyślnie, gdyż dzisiaj liczy już 140 członków z rozmaitych sfer społeczeństwa. A chociaż nawet—jak się to u nas dzieje zazwyczaj—zamieniło się w klub towarzyski, tem nie mniej nie straciło z oka swego początkowego zadania, rozwój automobilizmu pozostał na pierwszym punkcie w programie działania. Członkowie klubu korzystają z wszelkiej pomocy w zakresie technicznym i prawno-administracyjnym, której nie rzadko zachodzi potrzeba w naszych stosunkach. Klub wydaje im również tryptyki, pozwalające na przejazd wszelkich granic celnych bez opłaty cła, co w porównaniu z trudnościami napotykanymi dawniej, jest już samo w sobie niepoślednią korzyścią.

Obok tego praca ogólna. W tym zakresie wypracowano dwa memorjały, jeden z projektem regulaminu ruchu wozów na drogach publicznych, drugi z protestem przeciw projektowanemu opodatkowaniu samochodów wedle liczby przebytych wiorst, który to projekt, gdyby wszedł w życie, zabiłby wprost ruch samochodowy w naszym kraju. (Szczegółowy rozbiór i krytykę projektu podaliśmy w *Lotniku i Automobiliscie*. Memorjał był opracowany tak źródłowo i przekonująco, że zjazd delegatów wszystkich klubów samochodowych w całym państwie Rosyjskiem przyjął go za podstawę dalszej akcji przeciw projektowanemu podatkowi, a za opracowanie memorjału wyraził warszawskiemu klubowi podziękowanie.

Z innych prac klubu wspomnieć należy w pierwszym rzędzie pracę nad wydaniem mapy Królestwa Polskiego, która dla dalszego rozwoju automobilizmu jest niezbędnie potrzebna. Praca w tym kierunku jest na ukończeniu, a mapa pojawi się już w najbliższej przyszłości.

Celem podniesienia stanu dróg w Królestwie Polskiem postanowiono podjąć akcję na szerszą skalę, tem więcej, że od stanu tych dróg zależy w niemałej mierze przyszłość automobilizmu



Kazimierz Olszowski.
Fot. M. Fuksa.

w naszym kraju. Tymczasem obecnie nie tylko nie myśli się o ulepszeniu dróg istniejących i o budowie nowych, ale, co gorzej, zdarza się nawet, że pojawiają się projekty skasowania szos już istniejących. Tak np. w gub. kaliskiej zaprojektowano niedawno skasowanie 246 wiorst szosy z braku środków na jej utrzymanie.

Jeszcze jedno należy zaznaczyć. Wśród członków klubu kielkuje coraz silniej myśl stworzenia u nas fabrykacji samochodów. Oczywiście nie trzeba tłumaczyć, jak doniosłe znaczenie miałoby zrealizowanie tego projektu dla przyszłości automobilizmu w Królestwie Polskiem. Powstałby nowy przemysł, dający zarobek całej armji robotniczej, pozostałyby w kraju dziesiątki i setki tysięcy, samochody stałyby się tańsze, a jednocześnie trwalsze i bardziej odpowiadające warunkom terenowym naszego kraju, gdyż uwzględniano by je w większej mierze, aniżeli może to uczynić zagranica.

Klub warszawski utrzymuje związki z wszystkimi znacznieszymi klubami w Europie i Ameryce.

* * *

Czesław Raczyński.

Bracia Raczyńscy, właściciele garage'u samochodowego, reprezentanci firm automobilowych „Mercedes“ i „Laurent et Klement“ — to interesujący typ ludzi. Obaj ukończyli politechnikę berlińską, poświęcając się równocześnie sportom; obaj przyzwyczajeni do stosunków poznańskich, zabrali się energicznie do pracy w przemyśle samochodowym — mimo, że ojciec ich jest większym właścicielem ziemskim, że więc mogliby się tylko ograniczyć do uprawiania sportu samochodowego, w którym są zamilowani. Już w r. 1904 uczestniczyli w wyścigach samochodowych we Frankfurcie nad Menem. Pracę rozpoczęli zrazu w Poznaniu, potem otworzyli filję w Warszawie, obecnie zaś drugą filję w Kijowie, pod protektorem miejscowego klubu samochodowego.

Na zapytanie moje co do obecnej sytuacji automobilizmu w Królestwie odpowiada p. Raczyński:

— Sądzę, że w Królestwie ludzie ciągle jeszcze mają zawiele czasu, gdy natomiast zagranicą chodzi wprost o wyzyskanie każdej godziny. Więc też tam i samochód został już należycie oceniony i zdobył należne mu miejsce. My przyzwyczailiśmy się, że wszystko trwa długo, że wszystko się przewleka, więc nie cenimy czasu. I dla tego automobilizm jest u nas jeszcze — można powiedzieć — powijakach.

Jedną z ważnych przeszkód rozpowszechnienia się samochodów jest w Królestwie opłakany stan dróg. Szos tu bardzo niewiele, a i te, które są, nie zawsze znajdują się w tym stanie, aby samochód mógł jechać po nich tak, jak w Europie. Drogi boczne — pożałuj Boże! Wąskie, piaszczyste, błotniste, tak, że zapuszczanie się na nich jest zawsze ryzykiem. Ja sam ugrzązłem kiedyś 70-cio konnym wozem na Podolu i musiałem użyć pomocy aż 16 wołów, aby wydobyć się z tej pułapki. W tych warunkach jest aż nadto zrozu-

miałe, że ten lub ów człowiek, który w zasadzie ma wielką ochotę nabycia samochodu, waha się długo, zanim powźmie ostateczną decyzję.

— Jaki typ samochodu uważa pan za najwłaściwszy w tych stosunkach?

— Przedewszystkiem wysoko budowany, tak, aby najniższy punkt podwozia znajdował się co najmniej 27—30 cm. ponad powierzchnią terenu. Powtórnie materiał podwozia powinien być pierwszorzędny, konstrukcja samej maszyny taka, by mogła znieść nadzwyczajne skoki bez uszkodzeń. Samo przez się rozumie się, że pneumatyki muszą być lepsze, niż w każdym innym wypadku, co uplastycznia się już tem, iż za granicą pneumatyk wytrzymałe przecięciowo około 6000 kilometrów drogi, a u nas co najwyżej 4000 kilometrów, z małemi oczywiście wyjątkami. A że w budżecie utrzymania samochodu pneumatyki bardzo wielką odgrywają rolę, więc i to staje na przeszkodzie takiemu rozpowszechnianiu się; jakiego w rzeczywistości być powinno.

Za najwłaściwszy na tutejsze stosunki uważam samochód stosunkowo do siły najlżejszy, przy odpowiednim rozmiarze części mechanicznych i odpowiedniej konstrukcji, dlatego, że tutaj jeździmy nie tylko, jak zagranicą, względnie dobrze utrzymanymi drogami, ale musimy także być przygotowani na najgorsze. Więc ten typ jest najwłaściwszy zarówno ze względu na oszczędność, jak i dlatego, że ciężki samochód osiada na piasku i błotach, a kola nie mogą dać tego oporu, co końskie kopyta. Musimy więc mieć mocne, a stosunkowo lekkie maszyny. Z naszych uważam specjalnie za najlepsze samochody o motorach bezwentylowych, t. zw. suwakowych, np. systemu Knighta, które to motory przy tych samych rozmiarach cylindrów dają o 25 — 30% więcej siły, niż zwykłe motory z wentylami. Motory te nie są jednak dotąd tak rozpowszechnione, jakby na to zasługiwały. Zwrócę jeszcze na to tylko uwagę, że pierwsze wogóle motory spalinowe budowano systemem suwakowym. Obecnie wracamy do nich znowu jak *on revient toujours a ses premieres amours*.

Wprawdzie mamy z niemi dotąd zaledwie kilkoletnie doświadczenie, a le okazało się, że bezwarunkowo zaciemniają działanie motorów wentylowych.

— Co sądzi pan o przyszłości automobilizmu u nas?

— Uważam za bardzo pożyteczne



Czesław Raczyński. Fot. M. Fuksa.

przedewszystkiem powstanie Klubu automobilistów Królestwa Polskiego. Liczy on już dzisiaj wielu członków, posiada stosunki i może dzięki temu starać się skutecznie, niż jednostki, u odpowiednich władz o ulepszenie dróg, może ułatwiać posiadaczom samochodów przejazd za granicę, a wreszcie podnieść zainteresowanie sportowe samochodem. I sędzę, że 3 do 5 lat wystarczy, by samochody rozpowszechniły się u nas w tym samym stopniu, jak zagranicą. Potrzeba do tego w pierwszym rzędzie ulepszenia dróg, chociaż zrozumienie wartości czasu jest prawie równorzędne.

* * *

Klemens Starzyński.

Dyrektor firmy samochodowej „Varsovie-Automobile“, będącej własnością ks. Stanisława Lubomitskiego, p. K. Starzyński przyjmuje mnie w pięknym pawilonie na wystawie sportowo-przemysłowej i rozpoczyna rozmowę od przedstawienia eksponatów, oraz uwag o samej instytucji. „Varsowie-Automobile“ reprezentuje francuskie marki „Lorraine de Dietrich“ i „Peugot“, oraz amerykańskie „Overland“, posiada fabrykę karoserji i warsztaty mechaniczno-reperacyjne.

— Rozwijamy się wolno, ale systematycznie. Gdy przed ośmiu laty zawiązałem firmę, sprzedawało się dwa lub trzy samochody, obecnie dochodzimy już do 28. Główny odyt mają maszyny francuskie, amerykańskie są jeszcze nowe i nie budzą tego zaufania. Są one wprawdzie znacznie tańsze, ale różnicę w podróży samochodem francuskim i amerykańskim możnaby poniekąd przyrównać do podróży powozem i bryczką. Natomiast zaletą amerykańskich jest to, że są budowane wyżej i na złe drogi, gdyż Ameryka ma wiele dróg podobnych do naszych, że są lżejsze i rozwijają większą siłę na złych drogach. O wynikach dotychczasowych prób w naszym kraju otrzymałem właśnie trochę informacji. I tak np. p. Houwalt przejechał z górą 5,000 wiorst bez najmniejszej reparacji, ks. Aleksander Drucki Lubecki poddawał próbie 30-konny samochód amerykański i jeździł nim dwa razy do Baltowa, najgorszą polską drogą, ku zupełnemu zadowoleniu. Na ogół bardziej poszukiwane są tańsze samochody, chociaż w ostatnim czasie duży był popyt na francuskie. Te ostatnie sprowadzamy w przeważnej większości bez karoserji, którą wykonywa się w naszych warsztatach. Oszczędza to kupującym cla i przewozu karoserji, co stanowi około 300 rb. na sztuce, nie licząc różnicy ceny wyrobów francuskich, a przy rozwoju automobilizmu u nas daje pociechę, że chociaż część pieniędzy wydawanych na samochody nie wędruje za granicę, lecz idzie do kieszeni polskiego robotnika.

— Czy zdaniem pańskim istnieje rzeczywście rozwój automobilizmu?

— Wcześniej czy później musi dojść do tego, że koń zostanie prawie usunięty z miast. Na wsi przyszłość samochodu powinna być jeszcze większa. Odległości są u nas ogromne, wynoszą po kilkanaście i kilkadziesiąt wiorst, więc

samochód musi odegrać na wsi pierwszorzędną rolę. Prawda, że dotąd kupujący skarżą się często na kosztowną eksploatację samochodu. Ale jest w tem pewne nieporozumienie. Jeżeli bowiem właściciel będzie się posługiwał racjonalnie samochodem, koszt utrzymania powinien być mniejszy, niż koni. Bo końmi przejeżdża się kilkanaście wiorst i ma się przekonanie, że wypełniły zadanie. Lecz po kupieniu samochodu chce się robić po kilkadziesiąt wiorst dziennie. Więc oczywiście potem w obliczeniu otrzymuje się pozorną różnicę na niekorzyść samochodu.

Ne razie szkodą dla rozwoju jest pośrednictwo dyletantów. Agent taki nie zna się na maszynach, nie wie jaka marka jest odpowiednia do jakiego terenu, i wyrządza przez swe pośrednictwo ogromną szkodę ogólnym interesom automobilizmu, gdyż zraża wogóle do jazdy, wywołuje niezadowolenie. Kupowanie samochodów zagranicą ma podobne złe strony; i tam sprzedający, chociaż fachowiec, nie zna dobrze warunków, w jakich samochód sprzedany ma pozostać.

— A jakąż na to radą?

— Kupowanie samochodów w kraju, u firm odpowiedzialnych. Te starają się zawsze przewidzieć potrzeby klientów, przygotowują wybór właściwych typów z każdorocznych modeli. Powoli poczynają się u nas coraz większe zrozumienie pod tym względem. Ale do zupełnej sanacji stosunków jeszcze daleko.



Klemens Starzyński.

Fot. M. Fuksa.

* * *

Stanisław Berson.

— Główna trudność rozwoju automobilizmu polega u nas, mojem zdaniem, głównie na tem, że nawet ten, kto ma samochód, nie wie jak go zużytkować. Składają się na to różne powody, po części stan dróg, w większej jednak mierze brak orientacji i brak organizacji. Weźmy przykład. Namawiam kogoś na kupno samochodu. „Dobrze, odpowiada, ale gdzież pojedę?“ Istotnie stan dróg w pobliżu Warszawy jest bardzo zły w promieniu mniej więcej 20 wiorst. Kto jednak przebędzie tę przestrzeń, ma już sporo wcale dobrych dróg do rozporządzenia, a więc jest szosa lubelska, jest brzeska, jest droga do Kutna, w Kieleckiem do gór Świętokrzyskich i inne.

Tu jednak automobilista natrafia na nowe trudności, na trudność orientacji i na brak orga-

nizacji. Do dziś dnia jeszcze posługiwać się musimy dawnymi mapami niemieckimi, które są przestarzałe i niezupełne. Dobrej mapy potrzeba koniecznie i to jaknajprędzej. Dopiero wtedy będzie bowiem można wytyczać dłuższe podróże, bez obawy, że się zabłądzi w drodze, albo utknie w piaskach lub błotach. Ale sama mapa nie wystarczy. Potrzebna będzie jeszcze należyta organizacja. Bo weźmy jako przykład dzisiejsze stosunki. Przyjeżdża się do jakiegoś mniejszego miasteczka i staje się bezradnie. Nie ma gdzie nabyć dobrej benzyny — dobrze jeżeli wogóle się znajdzie — niema garage'u, choćby najprymitywniejszego, niema hotelu. Reformy pod tym względem są konieczne, a nowy klub automobilistów Królestwa Polskiego jest najbardziej powołany do ich przeprowadzenia.

Są i inne braki i strony ujemne, tamujące rozwój. Przepisy policyjne kępają bardzo ruch samochodowy w mieście; na ulicach pląga się doróżkarze, którzy najczęściej umyślnie zajeżdżają drogę, w nadziei, że za najmniejsze uszkodzenie otrzymają duże odszkodowanie. Źle jest również z szoferami. Pod tym względem istnieje nadprodukcja, dużo szoferów nie może znaleźć pracy, na ogół godzą się na niskie ceny, ale są za to jednostkami zupełnie nieodpowiedzialnymi. Natomiast dobrych szoferów znaleźć można bardzo niewiele, do czego przyczynia się i ta okoliczność, że zagraniczni nie mogą uzyskać prawa jazdy.

— Jakież typy uważa pan za najodpowiedniejsze u nas?

— W naszych stosunkach Austro-Daimlery są szczególnie korzystne, są bowiem wąskie i wysoko budowane, więc doskonale się nadają do użycia na naszych wązkich i piaszczystych drogach. Są to jednak kosztowne maszyny, więc popyt na nie jest może mniejszy, niż na inne. Z samochodów, które reprezentuje, większym popytem cieszą się samochody „N. A. G.“ mające zwłaszcza specjalny typ t. zw. *voiture populaire* o cenie niskiej, dostępnej. Dwa takie nabył między innymi w ostatnim czasie magistrat warszaw-

ski. Wogóle sędzę, że maszyny niemieckie przewyższają francuskie pod wielu względami, tem więcej, że u nas samochody muszą być silnie konstruowane, a niemieckie fabryki robią dla nas i dla Rosji specjalne typy. Zasadniczo zaś wyroby niemieckie są tańsze od francuskich. Co do samochodów amerykańskich, niskie ich ceny nie są jeszcze usprawiedliwione. Pod względem jakości różnica polega głównie na robociznie.

Możnaby przeprowadzić porównanie ze zegarkami, wykonanymi precyzyjnie i pracą mechaniczną. Materiały może nawet nie są gorsze. Objaśnię na przykładzie. U nas np. używa się tylko trybów fryzowanych, robionych w ten sposób, że odlew ze stali niklowej się fryzuje, co zajmuje wiele czasu. Amerykanie uproszcili ten system i robią tryby sztanowane, które kosztują wprawdzie taniej, lecz i wycierają się prędzej. Poza tem np. obracające się części w samochodach europejskich inają łożyska kulkowe; w Ameryce używa się tylko łożysk rolkowych, przy których tarcie jest większe, bo rolka znajduje się na całej szerokości łożyska. Samochody europejskie mają po 6 resorów, amerykańskie tylko po 2, więc zwłaszcza na zakrętach nie mogą mieć doskonałej równowagi, przechylają się, dostają więcej uderzeń, bo rozkładają się one tylko na dwa punkty oparcia, co również nie jest zaletą.

(Dok. nast.)

Ski.



Stanisław Berson.

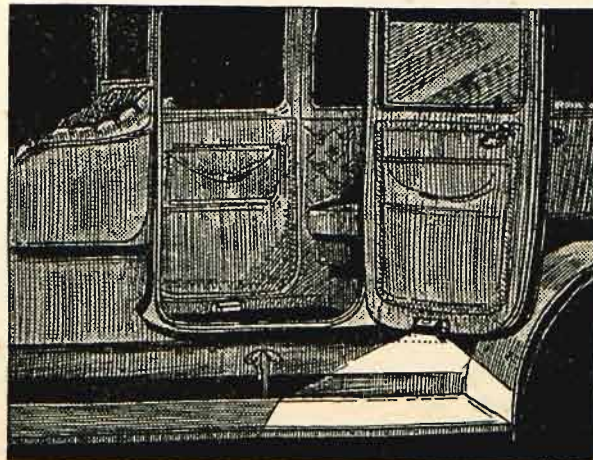
Fot. M. Fudesa.



Oświetlenie stopni u samochodów.

Bardzo praktyczne urządzenie oświetlenia stopni u samochodów, wprowadziło świeżo na rynki sprzedażne towarzystwo „Southern Automobiles M'd., Blackheath“ w Londynie.

Przyrząd zakłada się po wewnętrznej stronie drzwi na dolnym rogu, zawiera zaś on lampkę elektryczną metalową z automatycznym przyrządem,



mającym połączenie ze źródłem światła za pomocą gnącego się drutu przewodniego, poprowadzonego przez siedzenie do klamki drzwi. Światło daje bądź akumulator, bądź też inny system oświetleniowy. Przy otwieraniu drzwi prąd zaczyna automatycznie działać, przy zamknięciu zaś prąd bywa natychmiast przerwany.

BRACIA WRIGHT.

Zmarły niedawno w Dayton (Ohio) lotnik amerykański Wilbur Wright, w sile wieku, bo liczący zaledwie lat 45, był pierwszym, który dokonał jednego z największych przewrotów w życiu ludzkim, dając człowieczeństwu praktycznie zastosowaną maszynę latającą, mogącą być dowolnie kierowaną ręką ludzką.

Wynalazek Wrighta nie był złudzeniem, jak i wszelkie poprzedzające zastosowania mechaniczne przy unoszeniu się w powietrzu, a które kończyły się najczęściej katastrofami i śmiercią śmiarków, kuszących się podbić atmosferę, okalającą kulę ziemską. Maszyna latająca Wrighta, dziś ulepszona przez innych wynalazków-konstruktorów, znalazła obecnie w całym świecie cywilizowanym zastosowanie praktyczne i rok każdy daje na tem polu coraz to nowsze postępy i zdumiewające rezultaty.

Wilbur Wright pracował wspólnie z bratem swym Orville, tak, że działalność jednego nie podobna rozpatrywać niezależnie od

działalności drugiego i trudno by podzielić tę wspólną pracę dwóch braci, aby ściśle określić, co ludzkość zawdzięcza każdego z nich z osobna. Obaj energiczni, pracowici, wytrwali w swych zamiarach i nie łatwo zrażający się niepowodzeniem przy odbywanych ze swymi aparatami próbach, doszli wreszcie do rozwiązania jednego z wielkich zagadnień, nad którym ludzkość dawno już pracowała bezskutecznie jak dotąd, lecz gdzie zostały już wytknięte drogi i wskazówki praktyczne, a które bracia Wright umieli wykorzystać.

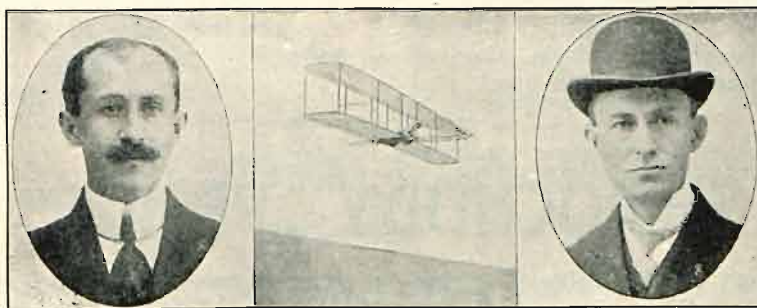
Pierwotnie mieli oni w Dayton magazyn z rowerami i częściami zapasowymi, Wilbur jednak, już będąc dzieckiem, zaczął myśleć o urządzeniu mechanizmu praktycznego, któryby pozwalał wznieść się w powietrze przez wprowadzenie w szybki ruch tegoż i wytwarzany opór. Początek myśli przewodniej powstał przy próbach z zabawką motylem fruującym (helikoptere), nakręcanym za pomocą śruby i linek kauczukowych. Następnie podczas choroby Orvilla, a raczej jego rekonwalescencji, obaj bracia z zapalem studjowali dziełko francuza Penaud o locie ptaków. W tymże czasie próby wzlotów Lilienthala, zakończone upadkiem i śmiercią tegoż, rozbudziły żywe zainteresowanie się tą sprawą i przyczynami katastrofy. Ukazały się też nowe książki, w których traktowano o możliwych postępach maszyn latających przez Chanute, o szeregu doświadczeń we Francji nad aparatami lotniczymi cięższymi od powietrza przez Langley i o możliwości podboju powietrza przez Mouillard.

Wszystkie te prace znalazły się niezwłocznie w rękach braci Wrightów, którzy je studjowali z największą uwagą, notując każdy szczegół z czynionych poprzednio doświadczeń, mogący rzucić jakieś światło na zajmującą ich umysły sprawę, do której się zapalili coraz więcej i postawili sobie za cel życia. W tymże czasie, niezależnie od Wrightów, pracowano w tymże kierunku na kontynencie europejskim z niemniej czynnym zapalem, szczególnie we Francji, po próbach udatnych kierowania balonami, co jednak nie ujmuje ani Wrightom ich chwaly, ani też nie przeszkadza dziś francuzom zajmować pomiędzy narodami przodującego stanowiska w rozwoju lotnictwa.

Wrightowie zaczęli swe próby z latawcami klatkowymi, zapoczątkowanymi pierwotnie przez Hargrawe, a następnie nieco zmienionymi przez Chanute, starając się dociec, na czem opierają się prawa podtrzymania równowagi, oporu i ruchu naprzód aparatów. Pierwsze próby nie dały po-

myślnych rezultatów, w obliczaniach bowiem wkraśli się różne pomyłki przy kalkulacji powierzchni nośnych, czynnika oporu powietrza i wygięcie śmigła przy stosowaniu ruchu postępowego hëlicoidalnego, Bracia Wright nie zrażali się łatwo temi wszelkimi przeciwnościami, przerabiali i zmieniali różne części aparatów dopóty, aż wreszcie zbudowali taki, na którym mogli byli utrzymać się dłuższy czas w powietrzu, nadawać mu kiereunek, czynić zwroty etc.

Z teoretycznych swych badań przeszli Wrightowie do zastosowań praktycznych w 1903 roku po całej serji wzlotów na planetach bez silników, gdzie dosięgali długości przelotów do 200 metrów przy wietrze o szybkości 55 klm. na godzinę. Wilbur liczył wtedy 36, a Orville 32 lata wieku. Do dwupłatowca, zalążonego formą do latawca Chanute, dostosowali Wrightowie silnik samochodowy 30 KM, ważący przeszło 90 K^o o 4-ch cylindrach z powłoką aluminiową, bez karburatora, lecz gdzie płynne paliwo wpryskuje się do cylindrów przy pomocy pompy z automatycznymi zaworami ssawczymi, silnik daje 1400 obrotów śmigła. Idea tego silnika, wzorowanego na francuskim silniku samochodowym, lecz urzeczywistnionego przez Wrightów w zastosowaniu do obrotów śmigła została po raz pierwszy użyta przez Wilbura Wrighta 17 grudnia 1903 r. przy pierwszym wzlocie tegoż, trwającym zaledwie 12 sekund. Następnie wzloty w 1904 roku dały już dowodny rezultat, bo przelot wynosił 800 metrów i Wright czynił zwroty (zakręty), pozwalające na przeloty



Orville Wright.

Próby z szybowcem.

Wilbur Wright.

okrężne, których długość zwiększała się stopniowo, tak, że osiągała:

29 września 1905	przelot	19,5 klm.	w	19 m.
3 paździer.	"	24,5	"	25 " 5 sek.
4	"	33,4	"	33 " 17 "
5	"	38,9	"	38 " 3 "

Tu zaczęła się ich wszechświatowa sława. Zbudowano nowy już ulepszony aparat, z którym Wilbur Wright przyjechał do Europy, na zaproszenie rządu francuskiego w 1908 r., rozpoczynając swe wloty w Avours, następnie w Pau i gdzie zaszli świat cały, odnoszący się dotąd sceptycznie do wynalazku, o którym dzienniki pisały cuda, a które uważano za zwyczajne „kaczki” lub bajki amerykańskie, dopóki nie przekonano się naocznie, że Wilbur Wright potrafił się utrzymać całymi godzinami w powietrzu, czyniąc zamknięte wloty okrężne po kilkadziesiąt z początku, następnie przeszło 100 klm. i na wysokości kilkuset metrów. W tymże czasie brat Wilbura, Orville, zdobywał rekordy w Stanach Zjednoczonych, nie-

stety, jeden z jego wlotów z pasażerem, porucznikiem Selfridge, zakończył się upadkiem aparatu i śmiercią porucznika Selfridge, przyczem Orville został poranny.

Wrightowie, prócz różnych nagród pieniężnych, zdobytych we Francji, otrzymali od rządu francuskiego, za zasługi dla rozwoju lotnictwa oznaki kawalerów Legji Honorowej. Następnie jeszcze Wrightowie odbywali w Europie swe wloty we Włoszech i w Niemczech, przyjmowani wszędzie z entuzjazmem i honorami, zanim powrócili do ojczyzny swej, Ameryki.

Ostatnio bracia Wright zajęli się nowymi studjami nad szybowcami, chcąc zrealizować ideę, wygłoszoną niegdyś przez Wilbura, że człowiek niedługo będzie mógł latać w powietrzu sam, bez żadnego silnika, o swych własnych siłach, jak każdy ptak. Śmierć Wilbura przecięła urzeczywistnienie tych zamiarów, z którymi niewiadomo czy pozostały Orville da sobie sam skutecznie radę.

K. W. Toporski.

SAMOCHOODY „PRAGA“.

Samochody „Praga” są wyrobu pierwszej Czesko - Morawskiej fabryki maszyn w Pradze VIII (Czechy), jednej z pierwszorzędných i najstarszych czeskich fabryk, odznaczającej się i znanej jako jedna z największych fabryk parowozów w Austrii. Fabryka ta zatrudnia przeszło 2000 robotników; przed kilku laty wybudowała nową, urządzoną podług najnowszych zdobyczy technicznych fabrykę samochodów osobowych i ciężarowych pod znakiem fabrycznym „Praga”. Jest ogólnie znanem w Austrii, że do wyrobu swych fabrykatów wymieniona fabryka używa materiałów, wypróbowanych sumiennie i zwraca szczególną uwagę na opracowanie poszczególnych części i na zmontowanie. Samochody „Praga” konstruowane są na złe drogi, jakich jest wiele, szczególnie w Czechach południowych, przeto konstrukcja jest solidna, lecz także bardzo prosta.

Dowodem tych własności jest subwencyjna jazda, urządzona podczas ostatniej jesieni przez austriackie ministerjum wojny, w której brały udział prawie wszystkie austriackie fabryki samochodów. Po skończonej jeździe na przestrzeni 2000 klm. w ziemiach Alpejskich, przy najniekorzystniejszych warunkach, okazał się mechanizm samochodów „Praga” zupełnie nienaruszonym, nie zważając na to, że naładowane były o dwie tonny

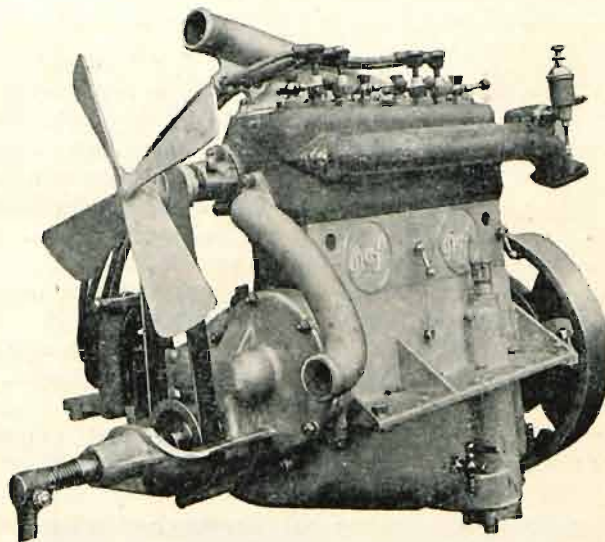
więcej, aniżeli samochody pozostałych firm, czyli obciążone były 7 tonnami zamiast 5, jak brzmiały warunki jazdy konkursowej. Na zasadzie tych własności samochodów „Praga” wypowiedziało Austriackie ministerjum wojny uznanie i udzieliło około $\frac{1}{3}$ części wszystkich subwencionowanych samochodów.

Fabryka wyrabia typy następujące samochodów osobowych: 10, 30, 24, 40 i 60 MK, a ciężarowych o 25 MK przy nośności 2 tonn i o 40 MK przy nośności 3—5 tonn, następnie omnibusy o 25 MK na 12—16 osób i o 40 MK na 20—35 osób, dalej samochody dostawowe o 20—24 MK z karoserjami najróżniejszych fasonów.

Wozy ciężarowe i dostawowe dostarczone były do celów najrozmaitszych: dla cukrowni; browarów, rafinerji ropy, dla młynów, dla fabryk budowy maszyn i wogóle dla najrozmaitszych fabryk do różnorodnych celów. Samochody osobowe mają powódzenie nie tylko w Austro-Węgrzech, lecz także i w ziemiach Bałkańskich. Dla bliższego zapoznania się z samochodami „Praga” przytaczamy poniżej opis techniczny najmniejszego samochodu typu „Mignon”.

Opis techniczny samochodów osobowych „Praga” typu „Mignon” 20 HP.

Silnik czterocylindrowy typu „Mignon” 70



Silnik samochodowy „Praga”.

Praga

Pierwszorzędne

SAMOCHODY

osobowe zastosowane

do złych dróg.

NOWOŚĆ! Bieg silnika cichy!

Samochody ciężarowe i autopociągi ciężarowe.
(odznaczone austriacką subwencją państwową).

**Oddział samochodów Pierwszej Czeskomorawskiej fabryki maszyn
w Pradze Czeskiej VIII.**

Obejrzyć można na wystawie Sportowo-Przemysłowej.

Większość samochodów na wystawie Sportowo-Przemysłowej
są zaopatrzone w aparat magnetyczny **BOSCHA**.



ROBERT BOSCH
STUTTGART.

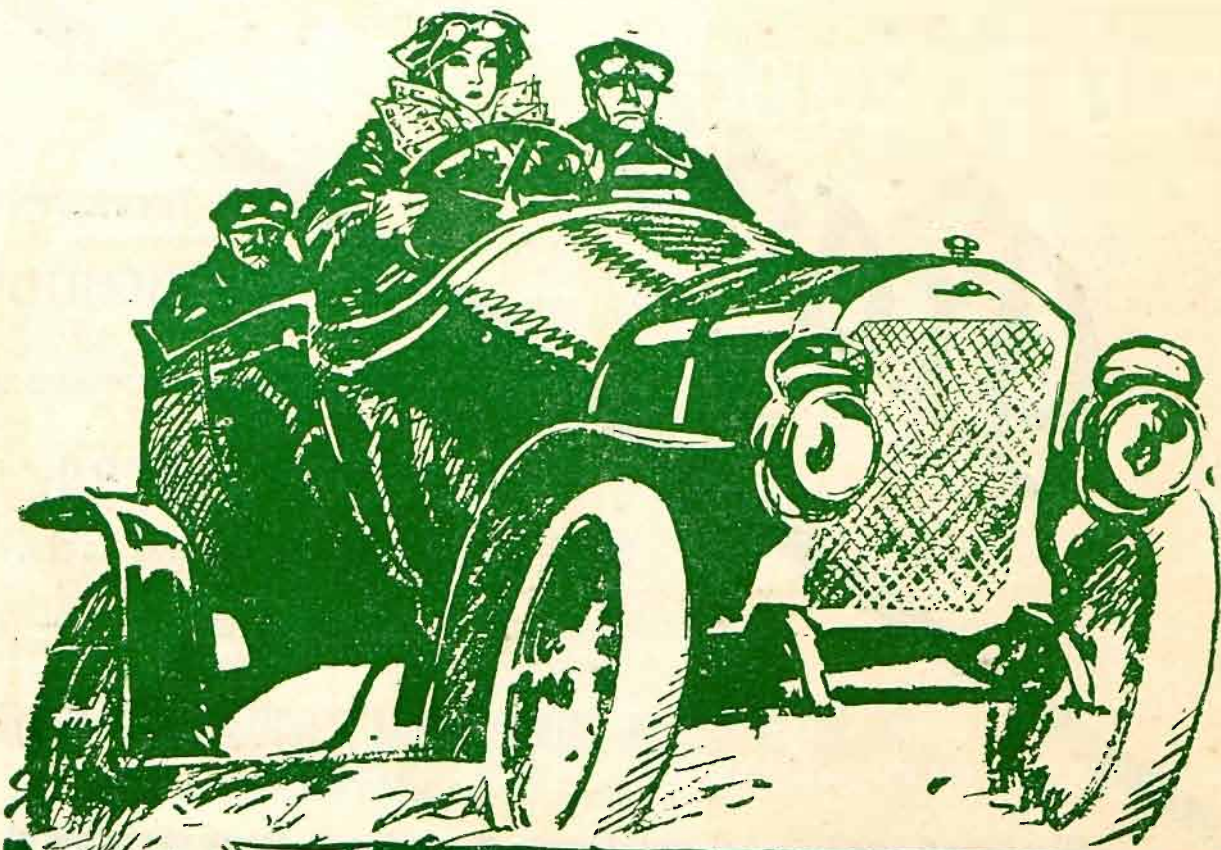
Fabryka aparatów magnetycznych i świateł
do motorów
samochodowych, lotniczych, łódkowych i stacyjnych.

———— ZASTĘPCY i SKŁAD FABRYCZNY: ————

I. KESTENBAUM i S. RECHTLEBEN
Warszawa, Karmelicka 4.

Telefon 170-87.

Adres dla depeusz: **STABIL.**



SZKOŁA SZOFERÓW

POD PROTEKTORATEM I KONTROLĄ

TOWARZYSTWA AUTOMOBILISTÓW KRÓLESTWA POLSKIEGO.

WARSZAWA, ul. DŁUGA № 30. Tel. 246-94.

WYKŁADY PORANNE I WIECZORNE. — PROGRAM I INFORMACJE NA MIEJSCU.

!!PORADY DLA KUPUJĄCYCH SAMOCHODY!!

Warszawski Dom Handlowy dla potrzeb Automobilizmu

Warszawa, ul. Moniuszki № 2, telef. 272-15 i 141-47.

Sprzedż pneumatyków samochodowych pierwszorzędnych firm krajowych i zagranicznych.

Sprzedż, zamiana samochodów różnych firm. * Wszelkie akcesorya samochodowe.

Agentura T-wa Rossya dla wszelkich assekuracji samochodów.

Bezpłatne porady techniczne w sprawach sportu samochodowego.

„Amortiseurs’y“ firmy „Contet“ w Paryżu.

Benzyna, oraz smary samochodowe.

Pośrednictwa i rekomendacje szoferów samochodowych.

Warsztaty wulkanizacyjne, najtrudniejsze naprawy pneumatyków.

LUCIEN CLICQUOT

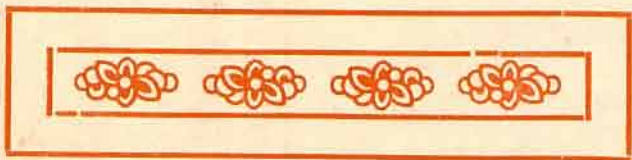
GRANDS VINS DE CHAMPAGNE
REIMS

JENERALNY ZASTĘPCA NA CESARSTWO
I KRÓLESTWO: K.W. TOPORSKI-WARSZAWA

*Nie wiażepana
nic z czasem
jeśli
dyktując użyje pan*

Parlografu

JENERALNA REPREZENTACJA
DOM HANDLOWY
LEON RÓZIEWICZ
WARSZAWA
GALERIA LUXENBURGA .TEL. 28-42.

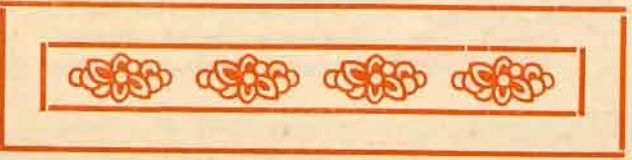


PEROLIN

JEDYNY SKUTECZNY ŚRODEK
DO ODŚWIEŻANIA I ODKAZANIA POWIETRZA
FIRMY
"THE PEROLIN FABRICATION"
w WIEDNIU.

Jeneralne Przedstaw. na Król. i Cesar.
i GŁÓWNY SKŁAD
WARSZAWA, Nowy-Świat № 59. Tel. 71-78

UWAGA! WYSTRZEGAĆ SIĘ NAŚLADOWNICTW
ORYGINALNE APARATY I ESENCJA TYLKO Z NAPISEM PEROLIN



NIEZBĘDNY DLA KAŻDEGO
NAJNOWSZY ILLUSTROWANY

PRZEWODNIK PO WARSZAWIE I OKOLICACH

F. E. ZIECKOWSKIEGO
80 ILUSTRACJI

CENA 40 KOP.

PO NABYCIA
WE WSZYSTKICH
KSIĘGARNIACH

Używajcie do samochodów znaną powszechnie oliwę

Automobil-Largoil

FABRYKI PRZETWORÓW CHEMICZNYCH

H. GOLDMAN i S-ka

w Warszawie, Karolkowa 4, telef. 10-87.

Oddział w Łodzi, ul. Juliusza 18, telef. 23-72.

ZBYSZKO CYGANIEWICZ

walczy tylko w trykotach fabryki trykotarzy

inż. M. TRZEBIŃSKIEGO, ul. Złota 26, w Warszawie, tel. 104-47.

Polecamy po cenach fabrycznych, pończochy, skarpetki, pończoski, bieleżną trykotową, kostjmy sportowe i gimnastyczne, żakiety i czapeczki damskie oraz wszelkie roboty w zakres trykotarstwa wchodzące. Wyatka pocztą za zaliczeniem. Sprzedaż hurtowa i detaliczna.

Dr. LEON PŁUŻAŃSKI

Lekarz szpitala św. Łazarza, Nowy-Świat 37 m. 5, telef. 95-65. Choroby skórne i wener. od 1—2 i od 6—8. Panie od 2—3-ej.

PATENTY
NA WYNAZDKI MODELE I MARKI FABRYCZ.
GOLDMAN I ELLENBAND
— WARSZAWA, LESZNO N°8, Telefon N° 228.

F. GACHET TAILLEUR

VARSOVIE, Trebacka 1.
(Tel. 10-11.)

Specialement recommande pour ses vêtements à l'usage de tous les Sports.
Échantillons franco.



GRACYAN BRZEZIŃSKI

S-to Krzyska 15 wprost Włodzimierskiej telefon 34-62. Przybory podróżne. Stylpy. Futerały do aparatów. Wszelkie obstalunki. Kalosze.

MODELE WYNAZDKÓW I RYSUNKI TECHNICZNE
wykonywa biuro techniczne i warsztaty mechaniczne
M. STEINWURCEL, Warszawa Leszno 8. Telefon 230-44.

PATENTY
NA WYNAZDKI, MARKI I MODELE WYRABIA SPECJALNIE
INŻ. D. FRAENKEL, Warszawa, Nowogrodzka 23. Tel. 18-62.

Inżynier Technolog Dr. A. J. GOLDSOBEL
BIURA PATENTOWE
WARSZAWA, KRÓLEWSKA 16. TEL. 37-52.
PETERSBURG, BOLSOJ KAZACZIJ PER. 4.

Podwozia do aeroplanów

podług rysunków,

KÓŁKA DO AEROPLANÓW

wszelkich wymiarów wykonywa jako specjalność

Anhaltcka Fabryka Pojazdów

Krause & Günther,
Dessau — Anhalt, NIEMCY.

Zakład
Solwaniczno
Dziarniczy
L. Kardaszynskiego
w Warszawie
Zak. Przem. 60 ul. Sienkowskiej 114
Zakład wykonuje wszelkie naprawy najbardziej trudnych metalowych przedmiotów. Świecenie stolowych przyborów, złocenie, Dziarowanie i Mielowanie. Soboty, niedzielne najłatwiej przysposobione do naprawy. Dokładnie i szybko w ogniu.

RYUNKI KONSTRUKCYJNE
monoplanu Etricha-Rumplera
ZE WSZELKIMI DETALAMI
DOSTARCZA
Inż. Leopold Szkólnik
Johannisthal.

Oleje, Smary, Pasy transmisyjne i Surowce

Z pierwszorzędných źródeł po cenach konkurencyjnych.

POLECA:

Dom Handlowy

WALDEN i MAJEWSKI

Warszawa—Praga. Telefon 219-22.



NAJLEPSZE, NAJTRWAŁSZE papiery fotograficzne

Akc. T-a „N. P. G.“: Lenta, Atlas, Bromaryt, N. P. G., Celloid, Alboidyn, Emora pap. negat., Renty, barwne błony i t. d.

Jen. rep. W. DZIERŻAWSKI

Warszawa, Wierzbowa 2. Tel. 45-32.

CENNIKI I OPISY DARMO.

Sprzedaż w składach!

PRAWDZIWE SODEŃSKIE MINERALNE PASTYLKI

FAYA'A

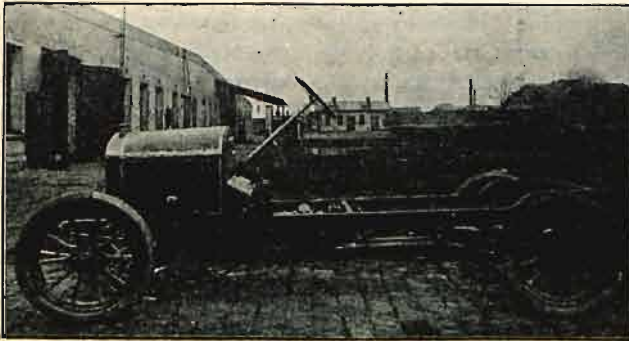
PRZECIW KASZLOWI I CHRYPCIE. ŻADAĆ WE WSZYSTKICH APTEKACH I SKŁADACH APT.

Wydaje wykwiłtne i smaczne obiady od godz. 1 do 8 po rb. 1 i 1,25 oraz kolacje z 2-ch dań, deseru i kawy po rublu. W czasie obiadów i kolacji koncertuje doborowy kwartet miejscowy.

Restauracja Hotelu „SAVOY“

mm. w średnicy (borowania) i 120 mm. w skoku; motor „Mignon“ wskazuje na hamulcu elektrycznym 23 HP. Wszystkie cztery cylindry są w jednym bloku lane, zawory nawzajem wymienne, umieszczone po jednej stronie, pokryte i poruszane za pomocą wału (rozdzielczego) kulaczkowego specjalnej konstrukcji, przez który osiąga się cichy bieg silnika; bez użycia jakichkolwiek skomplikowanych części jest połączona w tym silniku prostota rozrządu zaworowego z cichym biegiem rozrządu suwakowego.

Karbowy i kulaczkowy wał są urządzone



Chassis typu „Mignon“.

mimoosnie, ostatni zaś ze wszystkimi kulaczkami przygotowany z jednej części.

Wał kulaczkowy i magneto - aparat są poruszane bezszumnymi kołami śrubowymi. Wał karbowy jest ułożony trzy razy w najlepszych łożyskach, wylanych białym metalem.

Spodnia część skrzynki wału karbowego może być odjęta, bez poruszenia tego ostatniego; tym sposobem dana jest możność przejrzenia tłoku i łożysk tłoczyska bez zdjęcia cylindra; następnie można wyjąć od spodu cały wał karbowy ze wszystkimi tłoczyskami i tłokami z silnika zamontowanego w podwoziu.

Zapał jest magneto-elektryczny, świeczkami za pomocą zapalnika Boscha; na żądanie może być dostarczony zapał z automatycznym posunięciem punktu zapalu. Magneto-aparat można odjąć po uwolnieniu jednej śruby na pasie naprężonym.

Oliwienie jest cyrkulacyjne i pracuje zupełnie automatycznie. W spodniej części skrzynki karbowej, która służy za zbiornik olejowy jest umieszczona pompa z kołami zębatymi, która daje łatwo się wyjąć, a która wciska olej w ilości dostatecznej do wszystkich łożysk. Odpryskany olej przechodzi przez filtr, znów zostaje wssany i do obiegu wprowadzony.

Niezważając już na to, że smarowanie cyrkulacyjne jest szczególnie ekonomiczne i zapobiega nieprzyjemnemu dymieniu silnika, ma ten system jeszcze i tę dobrą stronę, że wszystkie łożyska przy każdej liczbie obrotów są dostatecznie oliwione, przez co są panwie łożyskowe oszczędzane, a zwykle rurowe przewody zostają usunięte.

Zarzut, że przez częsty obieg zanieczyszczony olej się zużywa, nie ma praktycznej podstawy, ponieważ tu, jak i przy każdym innym oliwieniu,

potrzeba, po przejechaniu kilkuset kilometrów, dopełnić zbiornik świeżym olejem.

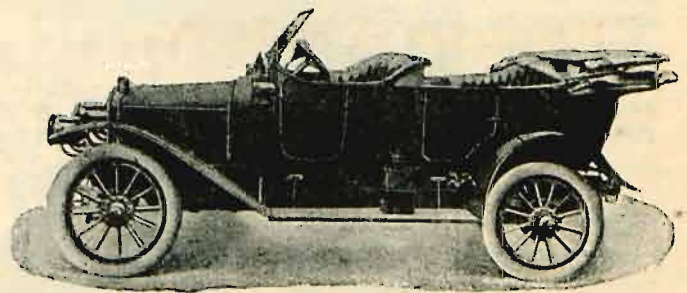
Chłodzenie termosyfonowe w typie „Mignon“ oprócz tego znajduje się za wielką chłodnicą warstwową doskonały wentylator, poruszany wprost od wału karbowego szerokim rzemieniem; ostatecznie chłodzenie motoru jest wspierane kołem rozpędowym z odlewu stalowego, które posiada skrzydła wentylatorowe.

Płaszcz cylindra, a także i dodatki wodnego przewodu są znacznych rozmiarów, ażeby i podczas gorących letnich dni zapobiegło się zagrzaniu i kłapaniu silnika.

Karburator jest pomieszczony na przeciwnej stronie rury wydychowej, pracuje zupełnie automatycznie przy każdej liczbie obrotów, nadzwyczaj ekonomicznie jest urządzony i dla ciężkiej benzyny, a czyni silnik szczególnie elastycznym. Benzyna znajduje się w zbiorniku pomieszczonym z tyłu, z którego jest przeprowadzona do karburatora pod ciśnieniem gazów wydychowych. Typ „Mignon“ jest zaopatrzony w zbiornik, objętości 70 l.

Sprzęgło jest warstwowe i hermetycznie zamknięte w kąpielii olejowej. Całe sprzęgło jest dobrze dostępnem, a można je lekko wyjąć. Po między sprzęgłem i mechanizmem szybkości znajduje się przegub, który zapobiega zaciskaniu się łożysk przy zginaniu się ramy.

Mechanizm szybkości: Skrzynka zawiera cztery szybkości naprzód, z których czwarta osiąga się przez sprzężenie bezpośrednie i ruch w tył, przyczem kółko zębate przy pozostałych szybkościach nie porusza się. Kulisowe sprzężenie szybkości jest hermetycznie w skrzynce zamknięte, wszystkie krótkie i grube wały w miarę możliwości poruszają się na łożyskach kulkowych.



Samochód „Mignon“ 20 K. M.

Napęd. Przeniesienie mocy silnika na tylne koła odbywa się za pomocą kardana o dwóch przygubach, zupełnie zwartego.

Kierowanie — śrubowe samo hamowane za pomocą kierownicy, składającej się z wielkiego koła kierowniczego, obłożonego ebonitem i złączonego prętem, pomieszczonym w kierunku jazdy w ten sposób, że uderzenia w przednie koła nie przenoszą się na koło kierownicze.

Regulowanie mięszaniny odbywa się za pomocą dźwigni regulacyjnej, pomieszczonej w kole

kierowniczem i za pomocą pedału nożnego, zwanego akcelerator.

Rama jest prasowana ze stalowej blachy, szczególnie szeroka i silna, z tyłu wysoko wygięta, a z przodu w celu osiągnięcia lepszego kierowania wozem zwężona; wszystkie poprzecznice na rogach wzmocnione.

Kola są przygotowane albo z najlepszego drzewa, lub posiadają druciane szprychy i poruszają się na łożyskach kulkowych. Dla otwartych samochodów typu „Mignon“ używamy pneumatyki rozmiarów 760 × 90, dla zamkniętych 765 × 105.

Przednia oś w formie I kuta, prosta; łączący pręt umieszczony za osią; końce osi są łatwo otaczalne i spoczywają na stalowych kulkach.

Tylny most jest szczególnie mocny i łączony z rurą podporową, która na swym końcu przechodzi w kulę. Różniczka, a także i wały różniczkowe są szczególnie mocne i poruszają się wszystkie na łożyskach kulkowych. Boczne uderzenia są przyjmowane w osiowych łożyskach kulkowych. Wyżej wymieniona rura podporowa przenosi ruch posuwny od tylnej osi i przyjmuje także ciśnienie, wywołane momentem obrotu.

Resory są bardzo elastyczne, długie i szerokie (w typie „Mignon“ z tyłu 1200 × 50 mm.) i składają się z wielkiej ilości cienkich listów. Tylne resory są swobodnie zawieszane na dwu końcach, tak że służą wyłącznie ich własnemu celowi, t. j. zapobiegnięciu przenoszenia uderzeń, lecz nie przenoszą ruchu posuwnego od tylnej osi i nie przyjmują ciśnienia, wywołanego momentem obrotu; ta okoliczność jest bardzo ważna, ponieważ wpływa na trwałość resorów. Czopy resorowe są wydrążone i posiadają wewnętrzne oliwienie.

Hamulce. Nożny zewnętrzny hamulec działa na wał mechanizmu szybkości; ręczny wewnętrzny hamulec klockowy za pomocą mechanizmu wyrównawczego na oba tylne koła. Oba hamulce można łatwo naregulować; wszystkie pręty łączące są pomieszczone wewnątrz ramy, więc tym sposobem zabezpieczone od uszkodzenia. Ostatecznie posiada samochód wsporczy pręt, który służy przeciw zjeżdżaniu, jeśli zatrzyma się na spadzistem wzniesieniu, szczególnie zaś na gołoledzi lub błotnistym gruncie.

Kłapa wydechowa otwiera się za pomocą pedału nożnego.

KĄCIK HUMORYSTYCZNY.

Stanowczo wspaniale zaprezentował się nasz przemysł na Wystawie w parku Agrykola.

Dobrze zatem zrobiono, że nie odkładano zadokumentowania przed światem tak świetnego postępu w każdej gałęzi naszej wytwórczości.

Jakaż to byłaby krzywda dla fabrykantów i kupców, gdyby czekali jeszcze trzy lata, kiedy to ma nareszcie być powołana do życia wielka Wystawa Ogólnokrajowa z datą „Rok 1915“!

Trzeba się śpieszyć! Niech się ludzie zjeżdżają z najdalszych bodaj krańców Europy, Ameryki i Azji, niech podziwiają nasze siły!

Ilustracja nasza daje zaledwie słaby obra-

zek tych wszystkich „cudów-niewidów“, które tu oglądać można każdodziennie.

To tylko strona zewnętrzna i ogólny widoczek z okolic bliższych pawilonów.

Niewyczerpałiśmy jednak wszystkiego. Bron Boże! jest tego znacznie więcej.

Ktoby zaś chciał doszukać się także przedmiotów, mających związek ze sportem wszelkiego rodzaju, ten i to znajdzie, jeżeli zabierze z sobą dobrą latarkę i kilka świec jasno się palących.

Nasz ilustrator nie miał tego oświetlenia, mógł przeto przedstawić tylko to, co mu się głównie rzuciło w oczy.

Szkoda!

Atyk.





№ 4.

WARSZAWA — LIPIEC 1912.

Rok I.



WYŚCIGI KONNE

Po sezonie.

13-go Czerwca, po trzynastodniowej wegetacji, sezon wyścigowy zakończył swój nieciekawą żywot.

Zału po sobie nie pozostawił żadnego.

Wspomnienia tylko smutne.

Zdawało się, że ubiegły sezon zapoczątkuje erę odrodzenia; tymczasem nadzieje najzupełniej zawiodły.

Powstało uzasadnione zupełnie zwątpienie, czy era wogóle nastąpi.

Kiedy kryzys doszedł do punktu kulminacyjnego, mianowano nowego wiceprezesa. Spodziewano się akcji energicznej, reform szybkich i gruntownych, gdyż takie tylko mogły uratować toczony przez gangrenę organizm.

Energia, jaką nowy wiceprezes ujawnił w początkach swej działalności, pozwalały mieć nadzieję, że chwila odrodzenia jest bliska, tem więcej, że p. Jurjewicz, jako homo novus, nie był skrupowany żadnymi względami i względziakami towarzyskimi, jakie niestety u nas tak często niweczą najlepsze chęci, paraliżując wszelką działalność.

Doprowadziwszy do względnego porządku stronę techniczną, jak punktualność w rozpoczęciu i zakończeniu gonitw, większą kontrolę nad uczciwością żokiejów, urzędzeniu nowego padoc'ku i łożu prasowej, nowy wiceprezes uważał wprowadzone przez się inowacje za wystarczające i dalsze losy powierzył Opatrzności, zapominając, że tam, gdzie potrzebne są gruntowne zmiany, owe drobiazgi ani na jotę nie mogą wpłynąć na uzdrowienie chorego organizmu.

W starej maszynie pozostały stare, zużyte tryby, siłą rzeczy wymagające zamiany na nowe.

Zmiana tylko mechanika nie jest w stanie zapewnić zużytemu mechanizmowi prawidłowego biegu.

Ale przejdźmy do skończonego sezonu.

Jezeli za probierz działalności towarzystw wyścigowych, uważać jakość i ilość klasowej trzyletniej młodzieży, t. zw. derby-czack'ów, dla których ustanowione są najznaczniejsze w sezonie nagrody, to działalność naszego towarzystwa przedstawia się w stanie bardzo nieświetnym.

O pierwszą poważniejszą nagrodę dla trzylatków Rulera — 1,500 rb. na dystansie 1½ wiorsty, będącej prologiem do nagród klasycznych, walczyły tylko dwie stajnie: p. Michała Bersona i małż. Łazarewów.

Pierwsza wysłała do startu kl. Princesse-Noris (No Rule - Princesse Greza i og. Irona (Irish Lad-Syrena), druga — og. Araschana (Irish Lad-Oenone) i og. Dargot (Darley Cale-Microp-han). Liczono najwięcej na ostatniego, przez wzgląd na doskonałą dwuletnią jego karierę, w której wykazał prawdziwą klasę.

Nadzieje zawiodły. Wyścig wygrał łatwo Araschan, prowadząc z miejsca do miejsca.

Na drugim miejscu stanął Dargot, trzecią była Princesse Noris, ostatnim Iron, który szedł jako leader dla swej stajennej towarzyszki.

Porażkę Dargot i Princesse przypisywano brakowi kondycji, co jednakże okazało się w przyszłości błędnem.

W tydzień, później, 22 Maja, rozegrano Produce im. Ludwika Grabowskiego 8,200 rb. na dwuwiorstowej przestrzeni.

Walczyła ta sama kompania, zmniejszona o Irona.

I tym razem Araschan wykazał znaczną przewagę nad przeciwnikami, wygrywając cantrem, po przeprowadzeniu gonitwy z miejsca do miejsca.

Drugie miejsce zajęła klacz p. Bersona; Dargot zaś ani na chwilę nie był w wyścigu, robiąc wrażenie konia zupełnie sztywnego.

Styl, w jakim oba wyścigi wygrał Araschan, pozwalał uważać go za najpoważniejszego kandydata do wstęgi błękitnej, jak również Princesse Noris za pewną zwyciężczynię nagrody „Oaks” dla trzyletniej klaczy.

Lecz homo proponit...

Araschan uległ panującej epidemii kaszlu i do końca sezonu nie ukazał się w szrankach, klacz p. Bersona poszła za jego przykładem.

W nagrodzie „Oaks” rozegranej 27 Maja przyjęły udział następujące trzyletnie klacze:

Łoza p. Porchowskiego, Izadore p. Bersona, Temza małż. Łazarewów i Balladeuse II p. E. S. B.

Faworytką była siwa Balladeuse, słusznie stawiana na drugim miejscu po Princesse Noris.

I tym razem jednakże papierowe szanse okazały się zawodnemi.

Wyścig wygrała Izadore, bijąc o długość ogólną faworytkę; na trzecim miejscu stanęła Łoza, ostatnią kończyła Temza, prowadząc wyścig do początku prostej linii.

Niedyspozycja Araschana i Princesse Noris, najlepszych w sezonie trzylatków, spowodowała niezwykle liczne, jak na nasze stosunki, zapisy do najpoważniejszej nagrody—Warszawskie derby 7,500 rb. na dystansie 2 wiorsty 144 sążni.

Ujrzeliśmy na starcie pięciu współzawodników: Izadore i Irona p. Bersona, Groga p. Ferona, Dargot małż. Łazarewów i Gajdę, ogiera p. Białobłockich.

Reprezentujący potężną młocińską stajnię Dargot pozbył się, jak głosiły wieści, dawnej sztywności i miał być w doskonałej formie, co spowodowało, że liczono się z nim najpoważniej, uważając za groźnego dla młocińskiego żrebca jedynie ogiera p. Bersona, Irona, który łatwo pobił już Gajdę w doskonałym czasie 2 m. 19½ sek. na dystansie dwóch wiorst.

Przebieg wyścigu jeszcze raz dowiódł, jak zawodnemi są wszelkie horoskopy.

Gonitwę poprowadziła Izadore (Janek), leaderka Irona, wysforowawszy się na znaczną odległość, drugim szedł Dargot (Gorecki), dalej Grog (Gałajczuk), Gajda (Łaks) i, jeżdżony na wyczekane, Iron (Wyżgalski). Po za drugim zakrętem na trzecie miejsce wyszedł Gajda i w tym porządku przeszli trzeci zakręt, gdzie, przy stajniach, wyczerpaną Izadore minął Dargot który zdołał utrzymać się na czele do początku, głównej trybuny, gdzie osłabł i ustąpił pierwszeństwa silnemu Gajdzie, kończącemu wyścig w cuglach. Drugie miejsce po gorącej walce na finishu zajął Iron, trzecie Grog, czwartym zaledwie był faworyt Darrot i daleko ostatnią leaderka Izadore.

Wynik wyścigu, wygranego przez outsider'a Gajdę, w czasie wcale dobrym 2 m. 40½ sek., był prawdziwą sensacją.

Właścicielem młodej rozwijającej się prawdziwo stajni, p. p. Białobłockim, zgotowano szumną owację, życząc dalszego szeregu podobnych zwycięstw, w nagrodę za rzetelną pracę, jakiej nie szczędzą w umiłowanym prawdziwie przez siebie sporcie wyścigowym.

Przebieg tej klasycznej gonitwy przyniósł jeszcze jedną sensację, mogącą być wielce do-

tkliwą w skutkach dla chylącego się ku upadkowi sportu wyścigowego.

Jeździec Groga, Gadajczuk, po wyścigu wniósł protest przeciw Wyżgalskiemu, posiadającemu Irona, o zrobienie na prostej linii crossen'w. Po długim rozpatrywaniu sprawy, sędziowie protest uwzględnili, odsądając tem samem Irona od drugiej nagrody, którą przysądzono Grogowi. Niezależnie od tego, pp. sędziowie skazali jeźdźca Wyżgalskiego na zapłacenie 100 rublowej kary i pozbawili go prawa jazdy na koniach obcych właścicieli na przeciąg 3-ch miesięcy.

O ile pierwsza część wyroku był w zupełności uzasadnioną, o tyle druga, jako niewytrzymająca najłżejszej krytyki, wywołała ogólne niezadowolenie.

Przeciw tej drugiej części wyroku gorąco zaprotestował właściciel zdyskwalifikowanego konia, p. Berson, dowodząc, że Iron, jako koń wielce nerwowy, zarzucił się na linię prostej bezładnej winy ze strony Wyżgalskiego i prosił oskarżenie niesłusznie nałożonej na jeźdźcę kary.

Komisja techniczna nie podzieliła poglądu p. Bersona i ten, słusznie tem oburzony, postanowił wycofać raz na zawsze swe konie z toru warszawskiego.

Postanowienie p. Bersona może być wprost zabójcze dla interesów towarzystwa, szczególnie w przyszłym sezonie wiosennym, przy zmniejszającej się z każdym rokiem liczbie koni. Mamy jednakże nadzieję, że przez ten ostatni wzgląd p. Berson zechce cofnąć swe postanowienie, zupełnie zresztą zrozumiałe, a Towarzystwo wynajdzie jakiś punkt wyjścia w celu załagodzenia zaostrego niepotrzebnie stosunku z jedynym właścicielem większej stajni polskiej.

Z wyścigów, przeznaczonych dla koni starszych, należy wspomnieć o dwóch.

Do nagrody im. Józefa hr. Zamoyskiego 1500 rb. na dystansie 2½ wiorsty stanęły: 5-0 letni Sherry Cobler (Batory — Princesse de Galles) i 4-letnia Fantina (Irsch Lad — Fata Morgana) p. Bersona, i były zwycięzca wszechrossyjskiego derby 6-letni Magnat (Magus — Lady Daisy) hr. Pahlana.

Wyścig skończył się łatwym zwycięstwem Magnata, którego po tem zwycięstwie uważano za najpoważniejszego kandydata do nagrody Cersarskiej—3000 rb. na trzywiorstowej przestrzeni.

Do walki o tę nagrodę zapisane zostały: Sherry Cobler, Magnat i zagraniczna klacz Ruth (William Rufus — Tishe) własność małż. Łazarewów. Kupiona w Austrii Ruth, uchodziła tam za konia klasowego, co potwierdziła, stając w austriackim oksie na czwartym miejscu, po za końmi tej miary co Lira, White Clover i Ewa.

Ufny w swe siły Magnat, poprowadził gonitwę w ostrem tempie, mając za sobą Ruth i sztywnie galopującego Shery Coblera. Początek ten utrzymał się do wyjścia na linię prostą, gdzie świetnie prowadzona przez Goreckiego Ruth, stopniowo zaczęła zbliżać się do Magnata i, zrównawszy się z ogierem przy głównej trybunie, po krótkiej walce pobiła go o szyję.

Pozostałe gonitwy, przez wzgląd na jakość i bardzo ograniczoną ilość szermierzy, nie przed-

OMNIBUSY
SAMOCHODOWE

KONSTRUKCJA
MATERIAŁ
SPRAWNOŚĆ

BEZ ZARZUTU

PRUSKI RZĄDOWY
MEDAL ZŁOТЫ

BÜSSING

BRUNSWIK

JENERALNY PRZEDSTAWICIEL

INŻ. MICHAŁ LABEŃDŹ Warszawa, St. JERSKA 11, TELEFON 202-72

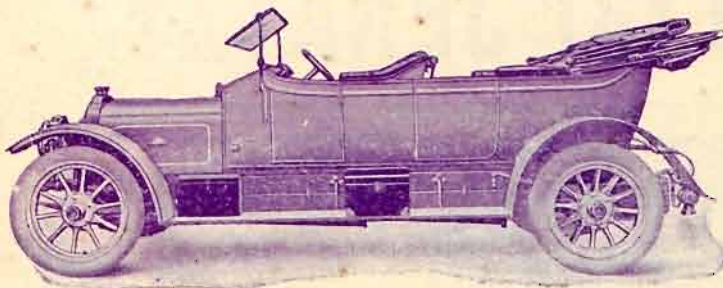
SKŁAD CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH; WARSZTATY REPERACYJNE

CIEŻAROWE
SAMOCHODY

KONSTRUKCJA
MATERIAŁ
SPRAWNOŚĆ

BEZ ZARZUTU

GZŁOТЫCH MEDALI
LICZNE NAGRODY



Przedstawicielstwo i skład gum „ENGLEBERT“.

Auto-Salon J. Najdicz

Kantor: Warszawa, Wierzbowa 6. Telef. 43-32.

Składy: { Nowo-Senatorska 12. Tel. 258-75.
{ Lubelska (Praga) w domu fabr. Wojciechów.

Jeneralna reprezentacja pierwszorządnej Belgijskiej fabryki automobili

„PIPE“

oraz pierwszorządnych francuzkich fabryk automobili, omnibusów i wozów ciężarowych.



COGNAC

Jules Duret & C^{o.}

JARNAC s/COGNAC

WYŁĄCZNY PRZEDSTAWICIEL

Ignacy Politur

MOKOTOWSKA 65. Tel. 180-80.

FABRYKA WYROBÓW STOLARSKICH
FRANCISZEK GRMELA

Marjensztadt 16. WARSZAWA Źródłowa 1. Telefon 218-04.

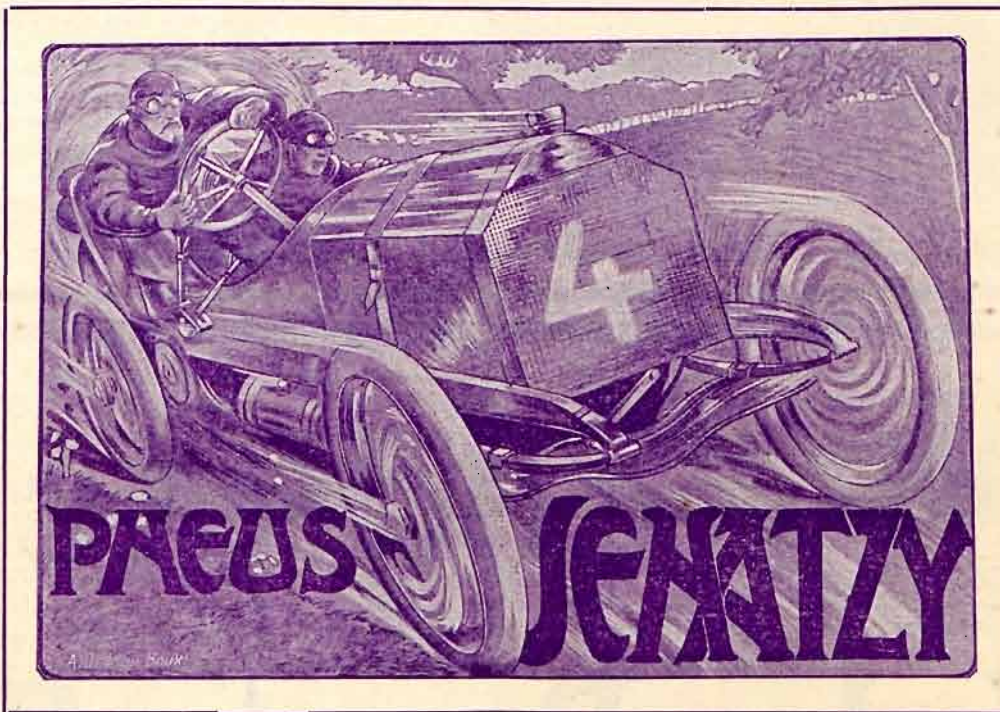
MEBLE STYLÓWE ■■■ DO MIESZKAŃ I PAŁACÓW. ■■■
ŚCIANY, SUFITY, DRZWI I OKNA.

MEUBLES D'ART.

ROBOTY KOŚCIELNE: OLTARZE, AMBONY, CHRZCIELNICE, STALLE I T. D.
ZAKŁAD ARTYSTYCZNEJ INKRUSTACJI I MOZAJKI.

PNEUMATYKI JENATZY

Żądajcie nowego **cennika!**



Żądajcie nowego **cennika!**

Najlepsze pneumatyki do samochodów.

Główny Przedstawiciel na Cesarstwo i Królestwo Polskie

Fernand de Wandre

ul. Widok № 18. Telefon 251-77.

WARSZAWA.

MAGAZYN KONFEKCJI DAMSKIEJ

W. Szmorlińskiego

Warszawa, Chmielna № 9. TEL. 165-51.

Poleca Suknie, okrycia, kostjумы spacerowe i sportowe.

B. współpracownik firm pierwszorzędnych w Paryżu.

Nagrodzony wielkimi honorowemi dyplomami.

DZIAŁ SUKIEN pod osobistem kierunkiem mistrzyni Akademji paryskiej

Marji SZMORLIŃSKIEJ.

Przybory i wszelkie dodatki
specjalnie do samochodów i aeroplanów.

FERNAND DE WANDRE

— PRZEDSTAWICIEL —

Towarzystwa **A-E-C** w Paryżu

BIURO: ul. Widok 18. — Telefon 251-77. — Warszawa.



SAMOCHODY

„DÜRKOPP”.

NAJCZĘŚCIEJ SPOTYKANE
WŚRÓD DOROŻEK SAMOCHODOWYCH
W BERLINIE.

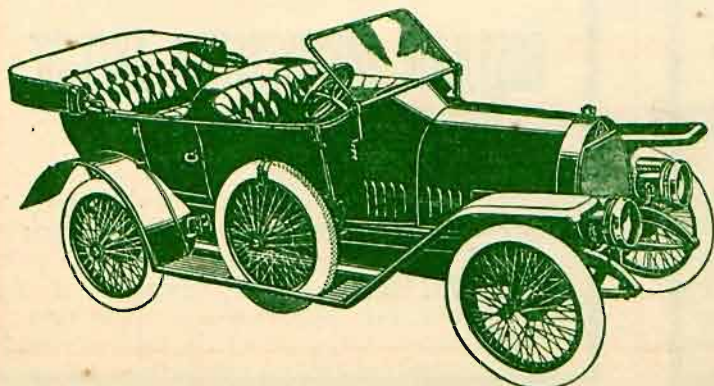
Przedstawicielstwo na Królestwo Polskie

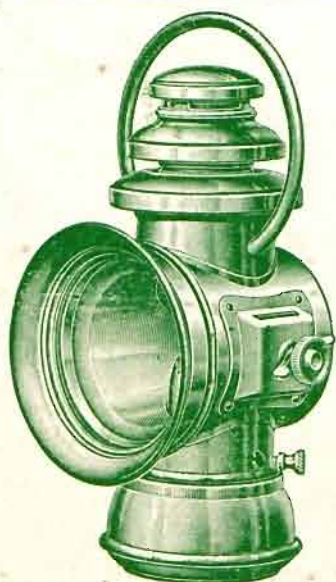
A. HUMNICKI i M. BRZozowski

INŻYNIEROWIE.

Warszawa, Piękna 66 A.

Telefon 227-40.





Nier & Ehmer Beierfeld ^W|_s

Specjalna fabryka lamp, generatorów, akkumulatorów do samochodów, latarek i do rowerów

„NIRONA”

Reprezentant na Królestwo Polskie

I. FOLMAN, WARSZAWA.

Dom Agenturowo - Komisowy GALERJA LUXENBURGA

parter Nr. 70. ☐☐ Telefon Nr. 247-29.

— Poleca po cenach konkurencyjnych. —

Samochodowe Lewarki, Krany, Trąbki sygnałowe, przyrządy do montowania pneumatyków etc.

— nadające się do wszystkich typów samochodów produkuje jako specjalność —

Anhalcka Fabryka Pojazdów Krause & Günther,
Dessau—Anhalt, Niemcy.

„Amerykańska Produkcja”

Warszawa, ul. Chmielna 32, tel. 148-43.

Biuro sprzedaży: Pneumatyków samochodowych pierwszorzędnych firm krajowych i zagranicznych.

Przy biurze znajdują się

Jedynie w kraju Warsztaty Wulkanizacyjne

zaopatrzone w specjalne maszyny Wulkanizatory; które pozwalają nam wszelkiej

najtrudniejszej naprawy

pneumatyków samochodowych; oraz

Nawulkanizowanie nowych protektorów na starych pneumatykach.

Generalne przedstawicielstwo na Król. Polskie.

Nowych Wulkanizatorów

specjalnie dla

Garażów i Warsztatów:

kto chce takowe nabyć, prosimy o przybycie do naszych warsztatów, obejrzeć je i zaznajomić się z nimi.

WYDAWNICTWA ST. WYSOCKIEGO

Berlin-Charlottenburg 5, Danckelmannstr. 29.

ROZNIK AKCYJNYCH BANKÓW ROSYJSKICH

(niemieckie i rosyjskie wydanie) cena rb. 1.50.

Rocznik rosyjskich instytucji hipotecznych

(niemieckie wydanie) cena rb. 2.50.

ROSYJSKIE TOWARZYSTWA AKCYJNE

(niemieckie wydanie).

Cena M. 40—za cztery kwartalniki;

M. 10—za każdy zeszyt.

stawały ze sportowego punktu widzenia żadnego zainteresowania.

Po rozegraniu ważniejszych nagród raptownie zaczęła się emigracja stajen na hippodromy w Petersburgu i Moskwie, co spowodowało ogromną trudność w układaniu programów ostatnich dni.

Byleby tylko zakończyć sezon dopuszczono do wyścigów konie chore, których sam widok na starcie sprawiał przykre wrażenie, konie, nie będące nawet w połowie kondycji, których galop był tylko galopem roboczym, tak jednakże drogo opłaconym przez nie temu nie winną publiczność.

Wszystko to naprowadza na smutne rozmyślenia o przyszłym sezonie wiosennym; jesienny przy udziale stajen rosyjskich może być pomyślniejszy.

W cyfrach ubiegły sezon przedstawia się tak:
Rozegrano ogółem 105 gonitw, przy udziale

113 koni; ogólna suma nagród wynosiła 89700 rb. z których wygrali:

miałż. Łazarewowie	21485 rb. 50 kop.
„E. S. B.“	10369 „
M. Berson	9873 „
T. Jurjewicz i hr. Wielopolski	8293 „
D. Porchowski	4748 „
S. Wotowski	4395 „
I. Fern	4281 „
A. Daszewski	2899 „
K. von Seidlitz	2724 „
A. hr. Pahlen	1989 „
L. Andrycz	1549 „
A. Wołochin i W. Białogorski	1549 „

Pozostali właściciele wygrali mniejsze sumy.

J. Str.

KOBIETA W SPORCIE.

Z nadejściem pięknych dni wiosennych aleje parków, szczególnie w porze przedpołudniowej, stają się miejscem ulubionym dla jeźdźców i amazonek. Bo też co może być przyjemniejszego nad jazdę konno! To też sport ten będzie zawsze posiadał swych niezmiennych zwolenników tak pomiędzy mężczyznami, jak i pomiędzy kobietami.

Lasek Bułoński pod Paryżem z nadejściem ciepłych dni roi się od pięknych amazonek, które znajdują tu pole do popisu i pokazania swej gracji i zręczności, jak wdzięków swej urody i szyku toalet.

Moda jednak mało wpływa na kostjum amazonki i w głównych zarysach pozostaje on niezmienny w swych klasycznych liniach. Długi żakiet lekko wcięty na biodrach o szerokich wyłogach z wycięciem z przodu, zakrytem jasnym krawatem, spiętym szpilką o końskim łbie lub podkowie. Latem żakiet ten bywa czasem z płótna lub lekkiego surowego jedwabiu. Kapelusz męzki i szpicruta, służąca więcej dla dekoracji, niż potrzeby.

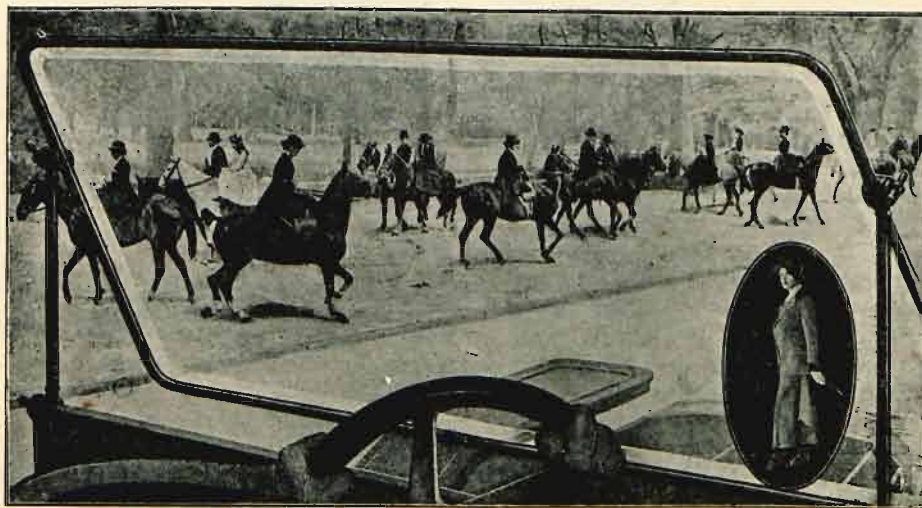
Jakaż różnaitość pięknych koni różnych ras i odmian przesuwa się przed oczyma, walcząc o palmę pierwszeństwa linii i ruchów! Stanowczo samochody, pomimo swej użyteczności i szybkości przenoszenia się z miejsca na miejsce, długo jeszcze nie wyrugują konia przy przejazdach sportowych w cieniu alei lasku Bułońskiego.

* * *

Miesiąc czerwiec jest ulubioną porą na grę w tenis, to też wszędzie widać uroczę partnerki w białych prze-

ważnie kostiumach, spódnica sukienna, lekka sukienna bluzka z koronkami lub kombinacja sukna z muslinem, uwydatniająca kształty za pomocą plisek, czyniących spódnicę dość obcisłą na biodrach i stopniowo poszerzającą się ku dołowi. Kapelusik lekki, mocno przytwierdzony do włosów i białe trzewiki o płaskich zupełnie obcasach kompletują strój kobiecy.

Gra w tenis jest jedną z najprzyjemniejszych gier ruchowych o charakterze towarzyskim, rozwija mięśnie i płuca, nadaje spręży-



KONNY SPORT.

stość, wyrabia zręczność ruchów i ich elegancję, wprawia oko przy śledzeniu za uderzeniem piłki przez przeciwnika, aby też piłkę jaknajwprawniej odbić własną rakieta.

Coraz więcej młodzież i ludzie starsi nawet przekonują się do zabawiania się w tenisa, zwłaszcza, gdy pogoda sprzyja tej miłej i higienicznej rozrywce.



Lawn Tennis.

W tych dniach rozegrano championat świata gry tenisowej. W pojedynczej partii męskiej i podwójnej męskiej zwyciężyli Niemcy Froitzman i Kreutzer. Partje kobiece i mieszane wygrali Francuzi i Belgijczycy: Broquedis, Decue i Borman.

* * *

Golf jest u nas prawie nieznaną grą na świeżym powietrzu, przeważnie uprawianą dotąd w Anglii i Ameryce. W ostatnich pięciu latach przedostał się na kontynent europejski

i z powodzeniem przyjął się we Francji i Niemczech. Dziś wiele francuzek z towarzystwa uprawia ten pożyteczny dla ogólnego ruchu sport, w którym uwydatniają się: zręczność, sprawność, uwaga i wytrzymałość.

Sport ten wymaga dużo akcji i ruchu, to też kostium musi być tak zastosowany, aby mógł nie krępować w niczem grających. Luź-



Golf.

ny stanik, szeroka spódniczka, trykotowy paltocek, długa rękawiczka zamszowa i wysoki bucik sznurowany z miękkiej skóry, na głowie beret lub czapeczka polo, okrywająca całkowicie włosy i opasana woalem z musliu. Oto kostium kobiecy!

Z nadejściem nieco chłodniejszych dni i gdy na łąkach i polach, pokrytych drobną trawą, lecz o dość równym terenie, staje się pusto, wtedy zwolennicy golfa zbierają się na partje swego ulubionego sportu, oddając mu się z zapalem przez długie godziny.

Wzięło w nim udział 35 aeroplanów: 13 jednopłatowców jedno-osobowych, 7 dwupłatowców o 5 miejscach, 4 jednopłatowce 4-osobowe, 2 jednopłatowce i 1 dwupłatowiec o 3-ch miejscach, 7 jednopłatowców i 1 dwupłatowiec 2-osobowych — ogółem 89 lotników wzięło udział jednocześnie w biegu.

Dnie 16 i 17 czerwca zatem wyrokowały o nowych pestpach w lotnictwie, o sprawności i zręczności lotników francuzkich.

Aero-Club wysłał na miejsce swych przysięgłych chronometro-kontrolerów: pp. Andistere i Richard, wyznaczni do Angers, pp. Gandichart i Martin do Saumur i pp. Hunziget i Salmon de Cholet.

LOTNICTWO

Wielka nagroda lotnicza w 1912 r. Aero-Clubu francuskiego. Konkurs ten doroczny Aero-Clubu Francji, rozegrany w roku bieżącym w zamkniętym okręgu, utworzonym z miast: Angers - Cholet - Saumur - Angers, przedstawia wielką różnorodność typów wszelkich maszyn lotniczych.

Ze znanych lotników stają do konkursu: Vedrines, Vidart, Busson i Prevost na aparatach „Deperdussina“; Legagneaux na „Paul Lens“; Frey i Bielovucic na „Hanriot“; Bedel, Tabuteau, Brindejone, Moulinais, Bobba, Tholozan i Loreint na „Morane“; Renaux i Fourny na „M. Farmanie“; Fischer na „H. Farmanie“; Garros, Hanzel, Percyon na „Bleriot“; Molla, Amerigo, Granel na „R.E.P.“; Bathiat i Olivarez na „Sommer“; Moineau i Debussy na „Breguet“; Alland na „Caudron“; Labouret i Gaubert na „Astra“; De-



Zwycięzca Roland Garros.

brotelle na „Zodiac“; Helen, Cobé i Espanat na „Nieuport“; Ehrman na „Bord“.

Wysokość nagrody w roku bieżącym wynosi 120,000 franków.

Podług nadeszłych telegraficznie wiadomości otrzymali nagrody w następującym porządku lotnicy: Garros, Espanat, Bobba, Brindejone, Gaubert.

Ostrożność! lotnicy i konstruktorowie. W jednym z miast w pobliżu Wiednia zawiadomił pewien konstruktor maszyn lotniczych policję, że w ścianie jego hangaru wyświdrowano otwory, widocznie w celu podpatrzenia znajdującej się tam nowej konstrukcji. Konstruktor podejrzewał o to mechanika, swego konkurenta. Badanie wykazało, że winowajcą był nie mechanik, lecz że inni ludzie z polecenia konkurenta wywiercili otwory, by obzajnić się z nową konstrukcją. Pokrzywdzony zarezerwował sobie prawo przedsięwzięcia kroków sądowych przeciwko swemu ciekawemu konkurentowi.

ATLETYKA

Turniej atletyczny w Panoramie. Turniej walki francuskiej w Panoramie dobiega końca. Z całego szeregu miernot, jakie uczestniczyły w turnieju, pozostało obecnie pięciu najlepszych zapaśników, a mianowicie: Strengé, Kofotin, Murzuk, Lasartesse i Władysław Zbyszko II Cyganiewicz. Do piątki tej dołączono obecnie trzech pierwszorzędnych zapaśników: Stanisława Zbyszko-Cyganiewicza I, Schmidta-Westergaarda i Jacka Moenroe'go — wobec czego turniej zyskał wiele na zainteresowaniu i pod względem sportowym stał się rzeczywiście pierwszorzędnym.

Tegoroczny turniej w Panoramie odznaczył się przede wszystkim ilością walk, nieprawidłowo przez zapaśników prowadzonych. Z niektórymi, jak np. Calvetto i Abrosio de Sooua, sędziowie wprost nie mogli dać sobie rady, a Calvetto dwie nierozegrane walki, z powodu stosowania nieprawidłowych chwytów, masażu nosami i t. p., policzyli za przegrane. Wymienieni dwaj atleci oraz Chibiński i Petit Jean zrobili sobie z nieprawidłowości i brutalnych chwytów system walczenia, ratując się prawie po bokseru z krytycznych sytuacji.

Pewne nieprawidłowości zdarzyły się również i zapaśnikom tej miary, co dwaj Zbyszkwowie, Schmidt-Westergaard, Jack Muenroe, łatwo jednak tłumaczyły się one tem, iż owi zapaśnicy, walczący przeważnie po za kontynentem,

przywykli do walki wolno - amerykańskiej i mimowolnie w tempie ataku zapominali się. Było to jednak drobne i sporadyczne szczegóły, które na wynik walki nie miały wpływu. Czterej ci zapaśnicy walczą bezwzględnie zwycięzco.

Na czele wszystkich zapaśników postawić należy bezwzględnie Stanisława Zbyszka I Cyganiewicza. Dzięki swej sile, wadze, oraz niezwykle rozważnie, spokojnie i kombinacyjnie prowadzonej przez Zbyszka I walce; wątpliwe, czy którykolwiek z zapaśników, biorących udział w turnieju, byłby w stanie położyć go. Ataki Zbyszka I nie są prowadzone o zbyt szybkim tempie, lecz są stałe, mocne, i wskutek swej ciągłości niezwykle męczące dla przeciwników. Przyczem Zbyszko I niezużywa siły na ataki bezcelowe oraz niezwykle szybko zmienia chwyt. W ofensywie pozostaje zwykle krótko.

Na drugim miejscu postawić należy niezwykle pięknie zbudowanego Amerykanina Schmidta-Westergaarda, który, mimo swego młodego wieku (liczy 23 lat), zaliczany być może do zapaśników pierwszorzędnych, Schmidt walczy, jak i Zbyszko I, niezwykle spokojnie, może w nieco szybszym tempie od tego ostatniego. Ustępuje Zbyszko I pod względem wytrzymałości i siły, ma jednak wszystkie dane po temu, aby w ciągu paru lat braki te dopełnić.

Walka Schmidta-Westergaarda ze Zbyszkiem obfitowała w niezwykle ciekawe momenty. Schmidt z przetrzutow dotykał parę razy podłogi łopatkami, nie został jednak przez Zbyszka przytrzymany. Zbyszko również raz jeden znalazł się w podobnej sytuacji. Ostatecznie, gdy w parterze Schmidt objął Zbyszka odwrotnym tylnym pasem, ten ostatni skrępował Schmidtowi ręce i przerzucił na obie łopatki, przytrzymując ciężarem własnego ciała. Prymitywny sposób, w jaki dał się Schmidt-Westergaard pokonać, nie wiadomo czem tłumaczyć u tak rozważnego zapaśnika.

Australijczyk, Jack Muenroe, pod względem siły Zbyszko I nie ustępuje, a kto wie, może nawet go przewyższa. Nie posiada jednak tej techniki zapaśniczej co Zbyszko i niezbyt często posługuje się chwytami z walki wolno-amerykańskiej. Wysoki, tęg, stanowić będzie dla Zbyszka I twardy orzech do zgryzienia, dzięki swej sile i wadze. Muenroe stosuje przeważnie chwyt t. zw. nelson, który ze względu na siłę Muenroe'go, stanowi dla niego zabawkę.

Władysław Zbyszko II Cyganiewicz jest atletem początkującym, który na razie popisać się może jedynie niezwykłą szybkością w prowadzeniu walki, dobrym zmysłem orientacyjnym i... szczęściem. W walkach, które kończyły się zwycięstwem Zbyszka II, parę razy pomógł mu... wypadek. O ile młody atleci zdoła podnieść swą wagę i rozwinąć siłę, stanie się niewątpliwie zapaśnikiem pierwszorzędnym.

Reszta atleto, którzy obecnie uczestniczą jeszcze w turnieju, należy do średniej klasy zapaśników, mniej lub więcej silnych czy wyszkolonych.

Podczas turnieju kilkakrotnie rozgrywane były matche w walce wolnej, amerykańskiej, z których najciekawszym był match: Zbyszko I — Schmidt Westergaard. Zwyciężył Zbyszko I zarówno w pierwszej rozgrywce, jak i w udzielonym Schmidtowi rewanżu.

Walka amerykańska, z natury rzeczy mniej klasyczna i mniej estetyczna od francuskiej, nie znajdowała zbyt wielkiego uznania u publiczności, która nie miała okazji do protestowania przeciwko niedozwolonym chwytom. W ogóle publiczność w obecnym turnieju w niezwykle intensywny sposób pomagała arbitrowi w kontrolowaniu prawidłowości walki. Przy pierwszej lepszej okazji rozlegały się okrzyki: „Noga“ i t. p. W konkluzji i zapaśnicy, i arbiter, i publiczność w gremio byli zdenerwowani. W każdym razie rotunda przy ul Karowej stale zapelnia się zwolennikami wrażeń sportowych, którzy w ten sposób nabierają zachęty do odradzania się fizycznego.

J. B.

BOKSOWANIE

Wielki Match-Bore o championat świata. W dniu 24 czerwca rozgrywał się w Dieppe wielki match o palmę pierwszeństwa w sztuce boksowania pomiędzy Francuzem

Carpentier i amerykańnikiem Frank Klaus o tytuł championa świata przy średniej wadze (do 72 kilo). Obaj przeciwnicy mają prawie jedne i te same szanse, Carpentier nieco wyższy, za to Klaus silniej zbudowany i barczystszy.

Klaus ma w przeszłości swej 13 spotkań, z których 9 zwycięskich, a 4 niezdeterminowane. Zwyciężył on takich przeciwników, jak Gardner, Houk, Willy Lewis, Dan Sullivan, Thompson i Hansen.

Carpentier zaś na 17 spotkań odniósł 16 zwycięstw. Jedynie Dixie Kid zmusił go raz do ustąpienia z pola podczas matchu w Trouville, lecz dnia tego Carpentier czuł się niedysponowany.

Walkę tę poprzedzi inna o championat europejski przy wadze bantam (do 53 kilo) pomiędzy Ledux, championem francuskim i Digger Stanley, championem angielskim.

Przyszli zapaśnicy nie tracą ani chwili i codziennie uprawiają się i trenują. Jest bo też o co się ubiegać. Zwycięzca, prócz tytułu championa, otrzymuje w gotówce 75,000 franków.

Prócz tego już obecnie czynią się bardzo liczne i znaczne zakłady, w których naturalnie kolonja amerykańska popiera szanse swego współrodaka, uznając go za niezwykłego.

Ceny miejsc w arenie w Dieppe doszły sum niebywałych: Krzesło dokoła roundu, stosownie do rzędu, od 75 do 250 franków za miejsce i te już są rozchwytywane, obecnie zaś spekulanci-nabywcy sprzedają 50--75%; krzesło na galerii kosztuje od 20--100 franków.

W tych warunkach zapewne widowisko to deficytu nie przyniesie, a miasto Dieppe będzie miało też ogólną okazję do podniesienia cen swych w hotelach, restauracjach etc., co opłacą sportsmeni franco-anglo-amerykańscy.



GRY RUCHOWE

Z powodu wyjazdu atletów francuskich na olimpiadę do Sztokholmu i korzystając z przejazdu gości amerykańskich, urządzono w Colombes porównawcze popisy, gdzie jednak amerykańkanie wykazali swą znaczną przewagę.

Bieg na długość 1500 metrów w 3 m. 55 sek. przez amerykańnika Biriast, w 4 m. 5 sek. przez francuza Arnand.

Bieg na długość 5000 metr. w 15 m. 6²/₅ sek. przez amerykańnika L. Scott, a w 15 m 11 sek. przez J. Boscini francuskiego championa.

Rzut kręga na odległość 47 m. 57 przez amerykańnika I. Duncan i 34 m. 22 przez francuza Tison.

Skok z tyką na wysokość 3 m. 83 przez Wagnera i Fiska (ameryk.), 3 m. 82 przez Enright (amerykanin) i 3 m. 77 przez Bakcok (amerykanin); jeden francuz dosięgnął 3 m. 60 (Lagarde).

Skok na długość 7 m. 25 przez Allen (amerykan.) i 6 m. 60 przez francuza Lubat.

Skok na wysokość 1 m. 92 Frieson (ameryk.), a 1 m. 70 francuzi Doré i Meert.

Dodajmy do tego bieg 100 m. płaski w 11 sek., a bieg 110 metr. z przeszkodami w 15¹/₅ sek.

Francuzi przyznają, że jeżeli ich atleci jeszcze przed

rozpoczęciem olimpiady nie wyćwiczą się znacznie, to nie przywiozą pewno wiele laurów ze Sztokholmu.

Coby powiedziano dopiero o naszych popisach gimnastycznych w Agrykoli podczas wystawy, gdzie rezultaty były jeszcze tak dalekimi od tych, już słabych w porównaniu z amerykańskimi wynikami francuzkich!...

W tych dniach w Londynie na Serpentine w Hyde Parku miał miejsce konkurs pływania tak zwanych weteranów, odbywają y się tam corocznie. Stanoło 11 konkurentów, którzy musieli w ubraniu przepłynąć jezioro na szerokości mniej więcej 50 metrów. Wygrał najmłodszy z nich Lodger, bo tylko 65 lat wieku liczący, senior zaś tego grona, Classey, pomimo 85 lat, dziarsko o własnych siłach przepłynął na drugi brzeg, witany oklaskami zebranych członków Swimming Clubu.



KOLARSTWO

Bieg okólny po Włoszech. Jeden z prawdziwie pięknych biegów na rowerach urządzony został niedawno w Medjolanie, wyróżnił się zaś tem, że cykliści wyruszyli w pewnych odstępach czasu czwórkami i te czwórki musiały iść naprzód zwarto. Urządzono 6 etapów, a mianowicie: Medjolan — Brzeście — Padua (398,800 km.). Przestrzeń tą przebyto do dnia 21 maja. Padua — Mautna — Perma — Bolonja (428,800 km.), 23 maja. Bolonja — Ancona — Pescara (362,500 km.) 25 maja. Pescara — Tarni — Rzym (294,500 km.) 27 maja. Rzym — Perugia — Florencja (329 km) 29 maja. Florencja — Spizia — Genua (268,800 km.) 31 maja. Genua — Savona — Turyn (240,300 km.) 2 czerwca. Turyn — Graveltona — Medjolan (268,400 km.).

Startowało 13 czwórek, z których jednak zakwalifikowano te do nagród, które posiadały rowery firm: Bianchi-Pivelli, Peugeot-Wolber, Senior-Polack, Gerbi-Dunlop, Atala-Dunlop i Ligaano-Dunlop, dla innych marek fabrycznych wyznaczono osobne nagrody. Z Medjolanu wyruszone o godz. 3 m. 43 rano i pomimo straszliwego gorąca pędzono zawzięcie naprzód. Drogi jeźdźcy mieli nadzwyczaj uciążliwą, najgorzej zaś wiodło im się na spadzistych drogach pod Modeną.

W chwili, gdy to drukujemy, rezultat nie jest jeszcze wiadomy, zdaje się jednak, że z wszystkich rowerów biorących w tym wyścigu udział najsilniej okazały się zbudowanymi i wytrzymałymi rowery marki „Atala-Dunlop. Korzystnie również przedstawiły się rowery Peugeota i Bianchi'ego.

Sosnowieckie Towarzystwo Cyklistów prosi nas o zaznaczenie iż Komitet na rok bieżący 1912 ukształtował się w sposób następujący:

Prezes: Konstanty Łukjanow. Vice-Prezes: Ignacy Ciesielski. Kasjer: Edmund Moszkowski. Sekretarz: Stanisław Rawa. Gospodarz: Józef Edelman. Główny Konsul: Aleksander Fronio. Kapitan: Dominik Kozakiewicz. Vice-Kapitan: Wincenty Walter, Hipolit Ostalowski, Ludwik Wochowski. Doktor: Józef Szpiganowicz.

Treść: Wystawa Sportowo-Przemysłowa w Warszawie.—Corso kwiatowe samochodów na wystawie Sportowej.—Automobilizm w Warszawie i Królestwie.—Oświetlenie stopni u samochodów.—Bracia Wright.—Samochody „Praga“.—Kącik humorystyczny. Wszechsport: Wyścigi konne.—Kobieta w Sporcie.—Lotnictwo.—Atletyka.—Boksowanie.—Gry ruchowe.—Kolarstwo.

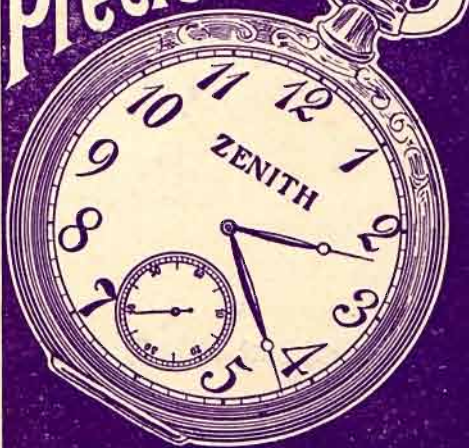
Warunki przedpłaty z dostawą: w Warszawie, rocznie rb. 3, półrocznie rb. 1.50, kwartalnie k. 75, na prowincji i zagr. rocznie rb. 3.60, półrocznie 1.80, pojedyncze numeru kop. 30.

SKŁAD GŁÓWNY w WARSZAWIE

— Księgarnia **WENDE i S-ka (T. HIŻA i A. TURKUŁA)** —

w Łodzi Księgarnia Ludwika Fiszer.

Precision



MONTRE
ZENITH

PARIS 1900
GRAND PRIX



T&G RAFJA

*MARJANA
FUJSA*

JEROZOLIMSKA 49.
RÓG MARSZAŁKOWSKIEJ
TEL 92-94.

**PORTRETY
OD 5 RB.**

ZDJĘCIA PO ZA OBREBEM
ZAKŁADU

12 FOTOGRAFJI W
POZACH
RUBLI

Siecke & Schultz

Pierwszy dom fachowy

Przyrządy i materiały automobilowe

założony w 1869 r.

Berlin SW. 68, Oranienstrasse 120—121.

— Katalog 11 A na żądanie. —

Nowy Ilustrowany Dwutygodnik

„Gazeta Leśna i Myśliwska”

Redakcja i Administracja: Warszawa, Nowy Zjazd 7.

TELEFON 248-82.

Cena przedpłaty z dostawą:

W WARSZAWIE i na PROWINCJI:		ZA GRANICĄ:			
rocznie (24 num.)	— Rs. 8.—	Koron 24.—	Marek 20.—		
półrocznie (12 „)	— „ 4.—	„ 12.—	„ 10.—		
kwartalnie (6 „)	— „ 2.—	„ 6.—	„ 5.—		
na rok 1912 (18 „)	— „ 5.—	„ 15.—	„ 12.—		

pojedyncze numery 45 kopiejek.

Skład główny w Warszawie, Księgarnia Gebethnera i Wolffa.

Zakres działania Biura pod nowem kierownictwem znacznie rozszerzony.



Biuro Techniczno-Lotnicze AËRO-OFFICE

W WARSZAWIE.

Projekty. Opracowania. Kosztorysy. Aeroplany.
Silniki. Śmigła. Części składowe.
Fabryka modeli. Warsztat reparacyjny.

Przy Biurze istnieje czytelnia zaopatrzona w pisma lotnicze w pięciu językach europejskich do bezpłatnego użytku Sz. Klientów.

ADRES BIURA: ADRES FABRYKI (tymczasowy):
Moniuszki 6 Leszno 28.

(wejście od Jasnej). □ □ □ □ □ □ □ □ □ □

Adres telegraficzny: **Aërooffice—Warszawa.**

Zakres działania Biura pod nowem kierownictwem znacznie rozszerzony.

Benzyne różnych ciężarów gatunkowych

NAFTOWO-PRZEMYSŁOWE
I HANDLOWE TOWARZYSTWO

POLECA:

„MAZUT”

WARSZAWA, JASNA 8.
TELEFON 80-58.

TAMŻE:

Oleje maszynowe, cylindrowe, wazelinowe oraz do motorów i samochodów.

— T-wa S. M. SZYBAJEW i S-ka. —
Nafta, Ropa naftowa i Odpadki naftowe.

LONGINES



ANVERS
1828

PARIS
1889

5
GRANDS PRIX
ET
DIPLOME D'HONNEUR
MILAN 1906

BRUXELLES
1887

PARIS
1900

GŁÓWNA SPRZEDAŻ
J. Ginzberg
Warszawa, Graniczna 6.



CZYTAJCIE
CZASOPISMO

„LOTNIK i AUTOMOBILISTA”

JEDYNE PISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE
W JĘZYKU POLSKIM.

Rocznie rubli 3.
NOWOGRODZKA 40.
Telefon 116-10.

MECHANIK

Dwutygodnik poświęcony sprawom technicznym.
Przeznaczony dla szerokich mas pracujących w przemyśle.
Zajmuje się szczególnie przemysłem żelaznym.
Umieszcza artykuły z różnych dziedzin drobnego przemysłu, (blacharstwa, ślusarstwa i t. p.).

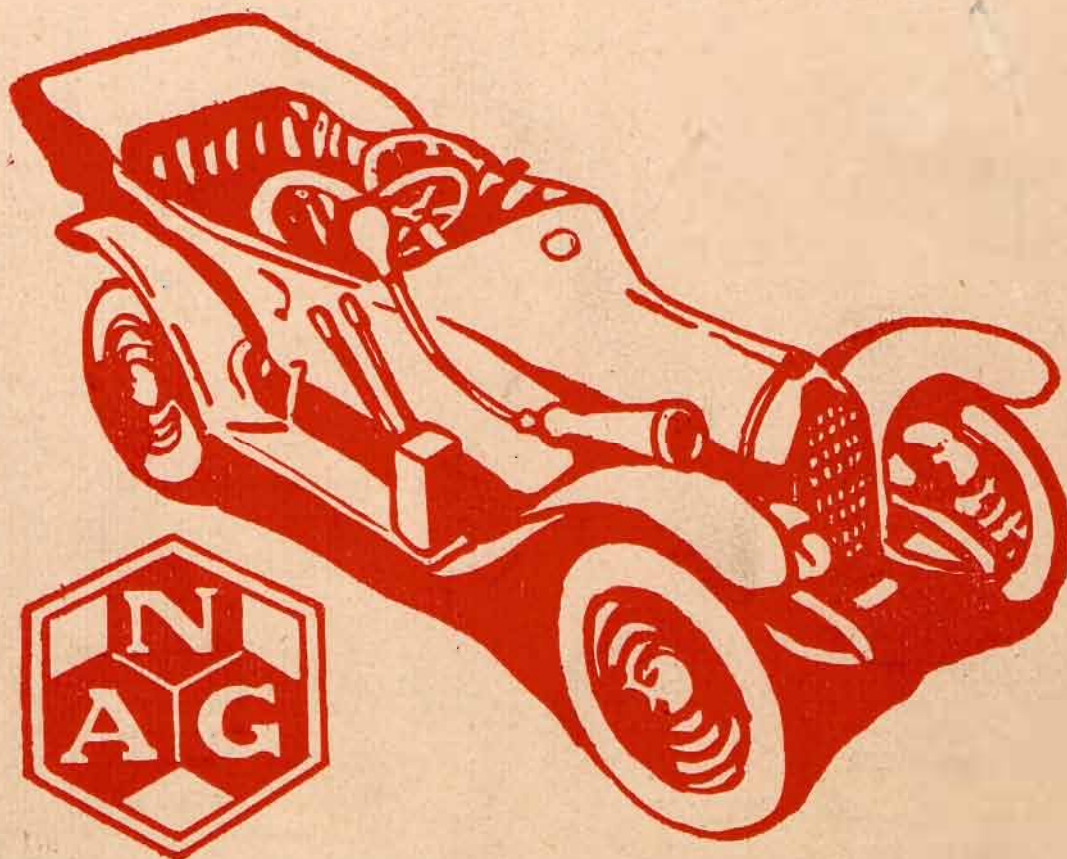
Podaje dostępne i treściwe, opisy najnowszych wynalazków technicznych.
Zawiera mnóstwo rad i wskazówek nieocenionych w praktyce fabrycznej i warsztatowej.

24 zeszyty rocznie. **Cena kwartalnie:** w Warszawie 1.50 na prowincji 1.90.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Wspólna 37, tel. 237-76.

!Każdy zeszyt stanowi oddzielną całość i może być nabyty w księgarniach lub kioskach!

AVSTRO
DAIMLER



AKCESORYA, PNEUMATYKI, CZĘŚCI ZAPASOWE, PHARES BLERIoT,
GARAŻ, WARSZTATY, WYNAJEM SAMOCHODÓW,

„Auto-Palace-Varsovie”

STANISŁAW BERSON

TREBACKA 13. — TELEFON 91-16.