



(bez względu na miejsce sprzedaży)

Nr 33 (1289)

DNIA 26 KWIETNIA 1937 ROKU

ROK XVII

NUMER MOTORYZACYJNY

Pułk. dypl. Julian Ulrych
Minister Komunikacji

Żyjemy w epoce samochodu. Można zaryzykować twierdzenie, że w ostatnim dwudziesto-pięcioleciu samochód podbił świat. Jego dalszy rozwój jest niewątpliwym. Samochód jest dzisiaj środkiem komunikacyjnym o olbrzymim znaczeniu tak dla celów obrony kraju, jak dla życia gospodarczego. To też kto chce przyspieszyć rozwój motoryzacji w Polsce musi sam dążyć do posiadania samochodu.

Powyżej zamieszczamy autograf p. min. J. Ulrycha, nadesłany na specjalną prośbę Redakcji Przeglądu Sportowego

Powiew z zachodu u motocyklistów

Motocyklizm polski znajduje się obecnie w punkcie przelotu. Zwrot w polityce sportowej naczelnej magistratury naszego motocyklizmu będzie kompletny. Postanowiono przelocować wszystkie zaparkowania trasy. Za granicą nikt już nie jeździ na betonowym torze, nikt poważnie nie traktuje zjazdów gwiazdowych, plakatowych, czy rindów szosowych. Motocyklizm sportowy wyżywa się w klasycznych i białych najwyższym sprawdzianem umiejętności kierowcy wysiłkach szosowych, w efektywnych i bezpiecznych wysiłkach dirt-trackowych (na żużlu) w popularnych, białych w Anglii graso trackach (na trawie) w próbach białych rekordów oraz w poważnych raidach — wysiłkach terenowych.

CO MOŻEMY I NA CO NAS STAĆ

Możliwości nasze w poszczególnych działach motocyklizmu nie są jednakowe. Wyścig szosowy wymaga dobrych terenów do zawodów, rutynowanych zawodników, wykwalifikowanych organizatorów, oraz specjalnych i droższych maszyn. Tereny posiadamy (wspomnieliśmy „pod Strugą”), dobra, nowo-wyszukana pod Białanami, klasyczna górska w Wiśle itd), rutynowani zawodnicy i wielu wielu chętnych, a talentowanych także by się znalazło, organizatorów daleko się wyszliśmy — nie mamy natomiast pieniędzy, a zatem i droższych wysiłkowych maszyn. Ten względnie zasadniczo przekreśla wszelkie możliwości forsowania wysiłku szosowego, jako imprezy w Polsce popularnej.

Wysięgi na żużlu i trawie mają duże znaczenie „chwytności” na naszym terenie. Wykazał to

dobitnie śląsk. Warszawa nie może się, niestety, zdobyć na wybudowanie żużlowego toru. Jest to zaniedbanie, za które winięb nie należy nie jednego z ślączy.

Wysięgi żużlowe wymaga specjalnych, lecz niezbyt droższych maszyn, dopuszcza poza tym używanie maszyn turystycznych, co nie jest bez znaczenia w naszych warunkach — ubóstwa specjalnego taboru. Wysięgi żużlowe są imprezami dochodowymi, dają zatem możliwość angażowania droższych jeźdźców zawodowych z zagranicy, co zwiększa atrakcyjność, a zatem i popularność wysięgu.

O próbach białych rekordów nie mamy co marzyć, choć przydałby się nam choć jeden szybki motor dla zmagania z listy oficjalnych rekordów Polski ekandalicznego wyniku dotychczasowego.

Raid — wysięg terenowy stał się obecnie dla motocyklizmu światowego konkurencją klasyczną. „Six days” Anglii, Niemiec to imprezy o rozgłosie olbrzymim i olbrzymich wartościach. Charakter ciężkiej tej imprezy pozwala na wyeliminowanie bezwzględnie najlepszych i najszybszych maszyn oraz najlepszych i najszybszych kierowców.

SCHODZIMY W TEREN

Polski Związek Motocyklowy zmienił politykę sportową. Nowy program dąży do sięgnięcia w „łagidarnym”, „schodzącym w teren”. To zejście w teren realizowane przez zagranicę od dawna — znaczy wiele, zwłaszcza dla nas, posiadających niki odcinek dróg białych, silnie rozwinięte poczucie obrony militarną i wielkie ambicje motoryzacyjne i sportowe. Przez wysunięcie tego hasła i je-

go realizację unowocześnimy nasze, mocno zastarzałe pojęcia o motocyklowym sporcie i damy wojsku nowe zastępy wykwalifikowanych kierowców.

Zdamy sobie sprawę, że realizacja nowego kierunku motocyklizmu polskiego napotka na znaczne trudności. Raid w terenie ma u nas wielu przeciwników. Wypływa to po prostu z... niemożliwości jazdy terenowej i z niechęci do wszelkiego rodzaju nowalijek. Pozyskanie „niewiernych Tomasów” dla nowego prądu przypuszczalnie nie sprawi wielkich trudności.

Jazda w raidzie terenowym jest największym kunsztem jazdy motocyklowej i wymaga od zawodnika kompletnego opanowania kierownicy, dużych waleń fizycznych i psychicznych, kompletnych wiadomości z zakresu techniki oraz doskonałego przygotowania.

Dla motocykla wymagania nie są mniejsze. Motor przy jeździe po asfalcie pracuje w warunkach normalnych i bardzo zbliżonych do idealnych — w terenie warunki jazdy nie są normalne. Zmienna konfiguracja drogi, różnorodność podłoża sprawiają, że motor pracuje co chwila na innych oporach. Rzeczą zawodnika jest dostosowanie się do coraz to innych warunków parowania niejak „ciotów” zadawanych przez teren i stworzenie dla swej maszyny najlepszych warunków pracy.

Waleń i trudność jazdy terenowej w najlepszym wydaniu widzi się we wszystkich „szesćdziobkach”. Słynne „Six-days” Niemiec rozgrywane w Schwarzwaldzie i okolicach Garmisch Partenkirchen może być wspólną szkołą jazdy nawet dla obserwatora.

Waleń po bezdrożach, przy konieczności przejazdu około 500 km. dziennie, eliminuje zespół (człowiek-maszyna) najbardziej wartościowy. Trzeba tylko przyrzeć się „wspinałce” po groźnych serpentynach Ziegeleisen, czy jeszcze groźniejszej „krzyżowej drodze” koło Oberammergau by móc stwierdzić, ile waleń czysto sportowy musi posiadać jeździec raidowy. W ryku potężnych i w serwowym kłocie słabych maszyn (w imprezie widziano się i duże 750 cm modele i małe 175 cm. (1) „pykawki”, z niebywałą brawurą zawodnicy kilku państw „brali” naturalne przeszkody terenu.

Na starcie zabrakło, niestety, zawodników polskich. Nie dorośliśmy na razie do tego rodzaju imprez. Średnia szybkość (około 50 km na godz.) osiągnięta w terenie, jest jak na nasze możliwości wprost fantastyczna i wielka nawet dla naszych wysiłków... szosowych. Wiele jeszcze spaliśmy benzyny, zanim opanujemy tak technikę jazdy byśmy mogli mierzyć się z doskonałymi Anglikami, Niemcami i Włochami. To „spalenie benzyny”

walki o zmotoryzowanie kraju



Rzut oka na tabelę statystyczną, porównującą stopień zmotoryzowania poszczególnych krajów Europy, mówi wyraźnie, że Polska, która netylko szczytnie się, ale istotnie na wielu odcinkach przoduje w dorobku kulturalnym krajów Starego Ładu, w dziedzinie kultury komunikacyjnej znajduje się na szarym końcu. Małuczko, a nastanie czas, że zabraknie krajów egzotycznych, od których jeszcze będziemy „lepszi”.

Znamy dobrze te fatalne liczby, tak ostro i bezwzględnie wskazujące, gdzie naprawdę — w tak ważnej dla rozwoju kraju dziedzinie — jesteśmy. Rumuńskie wstydzi pał twarz obywatela, budzi się lek w pierś, że stanowimy ciągle jeszcze oazę milionów koni i bezdrowy, oazę rozklekotanych wozów najróżniejszych typów, bryczuszek pamiętających nierzadko czasy króla Stasia. Jesteśmy jakby oazą prymitywnej, ślamiżarnej, niezorganizowanej komunikacji, otoczonej ze wszystkich stron krajami, gdzie coraz gęściej snują się szybko i sprawnie pojazdy mechaniczne na co raz to wspanialszych nowoczesnych drogach.

Jaskrawo to i doprawdy niewesoły obraz. Ale nie czas teraz na zalamywanie rąk, na rozpamiętywanie dla czego jest tak źle i kto temu winien. Czas nagi. Uciekają dni, miesiące, lata.

Nie marnujmy tych skarbów, nie czekajmy na deszcz bezpłatnych samochodów i motocykli z nieba, postarajmy się o nie sami.

Wiele jest osób, które mogą pozwolić sobie dzisiaj na kupno samochodu lub motocykla, ale stronią od tego powodu. Wstrzymuje ich zadawanie, zaszkodziła niechęć, obawa przed zbyt górnymi funkcjonarniszami i skarbami, przed prymitywem stacji obsługi, wysokimi cenami paliwa itp.

Tym wszystkim opieszalszym, czy zalekniomym doradzamy: zastanówcie się nieco głębiej, nad oszczędnością czasu, jaką umożliwia pojazd motorowy, nad wygodą i przyjemnością, wspaniałym poczuć komunikacyjnej niezależności, którą gwarantuje posiadanie auta, lub motocykla. Obliczcie raz jeszcze, skalkulujcie, rozważcie, i przekonacie się sami.

Nie wszyscy enogą kupić pojazd motorowy, nie wszyscy mogą go utrzymać. To jasne. Ale liczne szeregi tych, którzy na razie nie mogą sobie pozwolić na kupno własnego pojazdu, mają także wiele, bardzo wiele pracy do spełnienia w dziedzinie motoryzacyjnej.

Leży przed nimi wdziedziczne zadanie stworzenia odpowiedniej atmosfery sprzyjającej motoryzacji, atmosfery, która zachęci do nabycia pojazdu obywateli, dziś lepiej sytuowanych, atmosfery, niezbędnej dla stworzenia kultury motoru, tak bardzo potrzebnej młodemu, technicznie i przemysłowo zaanektanemu krajowi.

Nie patrzymy się więc wielkim na właścicieli aut lub motocykli, traktujemy ich po przyjacielsku, nie rzucajmy im kamień pod kofa, lecz pomagajmy im we... własnym interesie. Bo nie

darmo stara prawda gospodarcza mówi, że cywilizacja i bogactwo innych jest jak zaczyn, który szybko pozwała rosnąć naszej własnej zamożności.

Nie oddzielajmy się więc murem niechęci od właścicieli pojazdów motorowych, przeciwnie — zachęcajmy gorąco wszystkich tych, którzy enogą nabyć taki pojazd, aby go kupili. Zyska na tym kraj cały, a więc średnio i my sami.

Przyzwyczajaliśmy się w Polsce wszystkiego oczekiwać od rządu i za wszystko zle winić urzędy. Tymczasem inicjatywa niejednokrotnie należeć powinna do nas samych, a celowe z punktu widzenia państwowego poczynania społeczeństwa znajdują niewątpliwie po parcie władz.

Tak jest właśnie z akcją motoryzacji kraju, której powodzenie zapewnić mogą nie zarządzenia administracyjne, lecz wspólny wysiłek wszystkich obywateli.

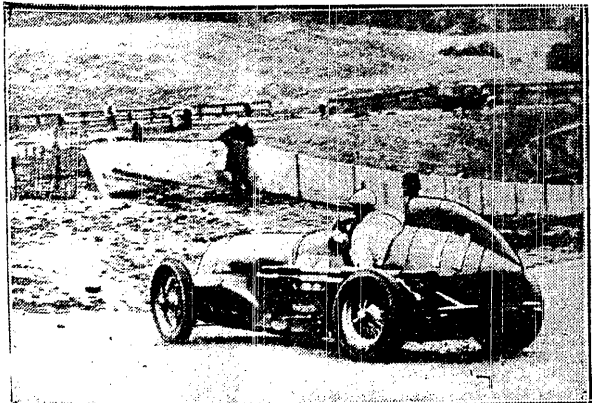
Jakże wiele jest w tej dziedzinie do zrobienia. Jeśli prawdziwie, głęboko zrozumimy wagę motoryzacji kraju, jeśli potrafimy — ze swej strony — przekonać innych o korzyściach z niej płynących, stworzymy dookoła atmosferę sprzyjającą motoryzacji, stan emocjonalny, którego oddziaływanie zmusi w krótkim czasie do kupna pojazdów wszystkich, których stać na to. W następstwie przyspieszy to wydanie promotoracyjnych zarządzeń w wielkim stylu przez czynniki decydujące, które zapewne oczekują tylko na tego rodzaju bodziec.



JAN RIPPER

w karykaturze Bickelsa

(Wywiad ze znakomitym kierowcą drukujemy na str. 7-ej).



NA TRASIE POD LONDYNEM

Znany kierowca angielski Earl Howe otwiera nowy tor wyścigowy, przy czym maszyna poślizgnęła się, lądując — bez wypadku — na łące



W POGONI ZA REKORDEM SZYBKOŚCI

Anglik Fred Dixon bada model swego nowego wozu wyścigowego, na którym ma zamiar pobić rekord świata, należący do Campbella

Pierwsze autorytatywne wieści z obozu naszych przeciwników w grupie eliminacyjnej do mistrzostw świata

Nie chcemy meczów rewanżowych wołają Norwegowie i Irlandczycy

PZPN otrzymał w sobotę list z Dublinu. Irlandzki Związek Piłki Nożnej w formie bardzo uprzejmej i serdecznej komunikuje, że niestety, nie jest w stanie rozegrać w maju meczu o mistrzostwo, gdyż do tej pory sprawa nie została jeszcze definitywnie ustalona i nie otrzymano odpowiednich dyktirów wykonawczych ze strony F. I. F. A.

Tak więc jest rzeczą pewną, że terminy majowe stracone będą dla spotkań eliminacyjnych w ramach mistrzostw świata. Dwie oryginalne korespondencje, jakie zamieszczamy w numerze dzisiejszym z Norwegii i Irlandii przytoczmy się jednak do wyjaśnienia sytuacji i zorientowania zarówno opinii publicznej, jak i miarodajnych czynników w sytuacji.

PZPN-owi nie udało się do tej pory, mimo wysiłków, uzyskać konkretnych danych w sprawie przeprowadzenia gier eliminacyjnych. Komisarzy II-jej grupy p. Johansson z Sztokholmu zachowuje milczenie, czekając wi-

docznie na instrukcje z Zurychu (siedziba sekretariatu FIFA). Norwegia i Irlandia również nie wiedzą nic pozytywnego. Ponieważ dalsze zwlekanie doprowadzić musi do poważnych komplikacji terminowych, uważamy, że byłoby rzeczą wysoce wskazaną, by PZPN zwrócił się wprost do FIFA, do magając się przyspieszenia decyzji.

Informacje korespondentów naszych wyjaśniają stanowisko przeciwników naszych w jednym zasadniczym punkcie:

Norwegia i Irlandia są stanowczo przeciwne systemowi dwu spotkań (mecz i rewanż każdego z każdym). Zapowiadają, że w razie nacisku w tym kierunku zdecydowanie są nawet wycofać się z konkurencji.

Nie wiemy czy PZPN ma w tej kwestii wyrobione zdanie. Wydaje nam się jednak, że interes polskiego piłkarstwa wymaga raczej forsowania dwu spotkań, gdyż w tym wypadku ryzyko odpadnięcia będzie mimo wszystko mniejsze.

W Oslo na Stortingsgaten

Oslo, w kwietniu 1937 r.
Co myślą w Oslo nasi przeciwnicy z piłkarskich mistrzostw świata, o własnych i naszych szansach przebiega do grupy finalistów? Jakże ma Norwegia koncepcję rozegrania pucharu i jakie będą jej przygotowania do tych meczów? Wreszcie — co wiedzą o „trzęsawicy” Irlandii? — Irlandii? — Odpowiedzi na interesujące tak bardzo opinie sportowców Polski pytania szukać trzeba w „Norges Fotballforbund”.

Na Stortingsgaten pod Nr. 28, w nowoczesnej dzielnicy Oslo, vis a vis Teatru Narodowego i podziemnej stacji kolejki elektrycznej która wiezie na Holmenkollen, mieszczą się biura Norweskiego Związku Piłkarskiego. Informatorem naszym jest kolega z największego dziennika norweskiego „Aftenposten” P. Ch. Andersen, który przez jedenaście lat był sekretarzem „Norges Fotballforbund”, jest znanym sędzią międzynarodowym, a poza tym nieładnym rekordzistą, widział bowiem prawie-że wszystkie mecze reprezentacji cyngielu Norwegii i przed dwoma laty w Zurychu obchodził jubileusz setnej obserwacji meczu międzypaństwowego.

Nasza piłka nożna odgrywa już dziś poważną rolę. Proszę się przywrócić na szym tegorocznym przeciwnik: 14 maja gościmy w Oslo jedenaście zawodowców Anglii! Sam Rous prowadzi ekspedycję. W dwa tygodnie później, Mauro wprowadzi na nasz Ullevalsstadion w Oslo reprezentację Italii. Później mamy trzy mecze o puchar Północy: w czerwcu z Danią w Kopenhadze, we wrześniu z Finlandią w Helsinkach i Szwecją w Oslo. Poza tym, w październiku damy Niemcom okazję do rewanżu za przegraną 2:0 w Berlinie. Mecz odbędzie się w Magdeburgu lub Kolonii. W programie tym nie ma jeszcze terminów na mecze o mistrzostwo świata.

Właśnie, mistrzostwo świata! Co kolega sądzi o grupie: Irlandia — Norwegia — Polska?

Brak jakichkolwiek danych o Irlandii, brak w pierwszym rzędzie materiału porównawczego, utrudnia stawić jakiegokolwiek prognostyka, wobec tego jednak, że do puli finałowej z grupy tej wchodzi dwie drużyny, szanse Polski i Norwegii są at par.

Podobno Polska poprawia się od turnieju olimpijskiego, wskazywałby na to wynik paryski, który rzecz zrozumiała, znalazł i u nas swój oddźwięk.

Przepraszam! Na temat mistrzostw świata dużo ciekawego dopiero koleżanę mr. Aksel W. Floer — wiceprezes sportowy „Norges Fotballforbund”, właśnie przyszedł!

Mr. Floer, co ciekawego będzie mógł przekazać z Oslo polskiej opinii sportowej? Pan rozumie co nas specjalnie interesuje?

All right! Może pan notować! A więc, nie ma mowy o tym, abyśmy nie li rozgrywać dwa mecze z każdym z przeciwników! Wykluczone! Nasz sezon trwa wszystkiego pięć miesięcy, dopiero w niedzielę nasi chłopcy wyjdą po raz pierwszy na boisko. Mamy już sześć spotkań zakontraktowanych, w tym jest połowa o puchar Północy, a gdybyśmy jeszcze dojeżdżali cztery mecze mistrzowskie, byłoby ich w sumie dziesięć — niedalibyśmy rady, absolutnie nie!

Mistrzostwa w grupach muszą być ukończone do końca maja przyszłego roku, tak, że ewentualnie jedno spotkanie w przyszłym roku moglibyśmy jeszcze rozegrać, więcej już nie, tak, że na ten sezon pozostałoby 9. Te sprawy podkreślam specjalnie dlatego, że doszły nas już słuchy, że regulamin mistrzostw ma przewidywać nie jedno a dwa spotkania z przeciwnikiem. Z punktu widzenia finansowego ta koncepcja jest oczywiście najlepsza, my jednak bezwzględnie przyjąć nie możemy!

— Dobrze, ale jeżeli nie da się tej kwestii inaczej rozwiązać — co wówczas?

Wówczas będziemy musieli, niestety, opuścić zawodowstwo; przypuszczam jednak, że dojdziemy do porozumienia z naszymi partnerami. Jeden mecz, obojętne który, chcemy mieć u siebie. Wobec tego, że Polskę już raz u siebie gościliśmy, choć było to jedenaście lat temu, teraz najchętniej pojeździemy do was, a Irlandia przyjechałaby do nas. Oczywiście mecz Polska — Irlandia wypadłby wówczas w Dublinie. Godzimy się i na odwrotną koncepcję: z Polską w Oslo, z Irlandią w Warszawie, ale pierwsza wersja najbardziej by nam odpowiadała. Towarzyski mecz reprezentacyjny Polska — Norwegia przewidujemy już teraz na stałe w naszym kalendarzyku.

W sprawie Hiszpanii, jakie jest stanowisko Panów?

W pierwszej chwili wyglądało to na kłopot, aby Hiszpanie przyjeżdżali do naszej grupy. Kto kazał by

nam jechać, nawet w normalnych warunkach na drugi koniec Europy, musiałby mieć złe w głowie. Nie ma się nad czym zastanawiać. Czy wie pan, że tu szło o czerwoną Hiszpanię, gdyż ta jedynie należy do FIFA.

Pyta pan, jak oceniamy szansę? Wprawdzie Irlandii nie znamy zupełnie, to jednak wolno nam przypuszczać, że reprezentuje wysoką klasę, grupa jest więc trudna. Sam fakt, że z pośród trzech uczestników — dwóch ma wejść

do puli finałowej, daje już podstawę do wnioskowania, że selekcjonerzy docenili to.

Przygotowań żadnych specjalnie do meczów mistrzowskich nie przeprowadzamy, każde reprezentacyjne spotkanie traktujemy odpowiednio poważnie. Żadnych więc obozów nie będzie, nie było ich też przed Berlinem, tylko tyle, że gracze zbrali się na cztery dni przed odejściem dla wypoczynku.

M. L.

Irish Free State F. A. melduje:

Dublin, w kwietniu.
Nareszcie udało się! Wyświetliłem „tajemnicę irlandzką”. Przez wiele tygodni szukałem w Londynie człowieka, któryby mi powiedział coś o naszym przyszłym przeciwniku. Nie znalazłem. Musiałem sprawę tę zbadać u źródła. I tak trafiłem do sekretarza Irish Free State Football Association, p. Wickhama. Przyjął mnie on bardzo serdecznie.

— Już od dawna pragniemy nawiązać kontakt z Polską — rozpoczął p. Wickham — Polska jest jednym z nielicznych krajów w Europie, z którym nie graliśmy jeszcze ani razu. Zainteresowanie się Polską wzrosło u nas bardzo po waszych świetnych wynikach na Olimpiadzie. Skorzystaliśmy więc z pierwszego wolnego terminu i stał zaproszenie do Dublinu na 9 maja.

— Wobec tego, że Polska ma spotkanie z Irlandią w ramach mistrzostw piłkarskich świata, czy mecz w Dublinie nie jest jeszcze aktualny?

— Obawiam się, że nie. Zaproszenie do Polski wysłaliśmy na długo przed losowaniem do tego turnieju i chcieliśmy mecz ten traktować jako spotkanie towarzyskie. Po losowaniu jednak Polski Związek Piłki Nożnej zaproponował, aby projektowany mecz zaliczyć do eliminacji. Mój Związek nie mógł się na to zgodzić. Nie wiemy bowiem jeszcze na pewno, czy w turnieju tym weźmiemy udział. Mamy bardzo przeladowany sezon w kraju i liczne mecze międzynarodowe, na które wydostaliśmy graczy z największą tylko trudnością. Jeszcze trudniej jest nam wyjeżdżać za granicę, o dwukrotnych czy trzykrotnych wyprawach na kontynent Europy nie ma zupełnie mowy. Pozostała również do załatwienia kwestia natury finansowej. Na razie więc musieliśmy mecz z Polską odłożyć, mam nadzieję, że na jaknajkrótszy przeciąg czasu.

— Jaki jest skład drużyny irlandzkiej? Czy grają w niej zawodowcy, czy amatorzy? — brzmi moje następne pytanie.

— W skład naszej reprezentacji wchodzi zarówno amatorzy, jak i zawodowcy, lecz większość to zawodowcy. Jeden z najlepszych klubów pierwszej ligi, Bohemians, jest jednak wyłącznie amatorski. Posiada on największy stadion w Dublinie, The Dalymount Park, mieszczący ponad 45.000 publiczności. Na stadionie tym odbywają się spotkania międzynarodowe.

— Czy w skład reprezentacji Irlandii wchodzi wyłącznie gracze klubowi miejscowi?

— W barwach Irlandii występują nie tylko gracze miejscowi. Korzystamy również z Irlandczyków grających w klubach angielskich i szkockich. W ostatnich meczach, z Węgrami w grudniu, mieliśmy pięciu takich „Anglików” i jednego „Szkota”. Wszyscy oni jednak są pochodzenia i obywatelstwa irlandzkiego.

— Jakie plany ma Irish F. A. na najbliższą przyszłość?

— Sezon nasz kończy się w tych dniach. W początkach maja wyjeżdżamy na kontynent. Mamy rozegrać dwa mecze: 17 maja ze Szwajcarią w Bernie i 23 maja z Francją w Paryżu. Potem przerwa, aż do jesieni. Oczywiście nie wiem jeszcze, jak przedstawiać się będzie sprawa mistrzostw świata. Na zakończenie chciałbym podkreślić raz jeszcze, że z Polską chcemy grać niezależnie od dalszych losów tego turnieju i mam nadzieję, że nastąpi to wkrótce.

Na tym skończyłem oficjalny wywiad. Ale dostaliśmy jeszcze szereg danych o piłkarstwie irlandzkim. Ale o tym w następnym numerze.

Jerzy Sokół

GRADJANSKI

MISTRZOSTWA JUGOSŁAWII
ZAGREB, 25.4. — Tel. wł. — Mistrzostwo Jugosławii rozstrzygnięte zostało na dziesiątym meczu, w którym Gradjanski pokonał Beogradzki SK w stosunku 4:0 (3:0).

MISTRZOSTWA NIEMIEC

BERLIN, 25.4. — Tel. wł. — W mistrzostwach Niemiec sensacją było tylko zwycięstwo Beutlen 0:9 nad saskońską Harta w stosunku 6:2. Schalke wygrał z Hertha 2:1. Werder z Viktoria (Slupca) 4:0. Hamburger SV z Hindenburg (Olsztyn) 6:1. Wormatia z Kassel 3:1. Stuttgart z Dessau 2:0, a IDC Norymberg z Kolonią 1:0. Waldorf zremisował z Fortuna (Düsseldorf) 1:1.

RAPID WYŁATUJA Z PUCHARU

„Rapid” puchar Austrii zakończył się nieładną sensacją. Do końca akcji kwalifikował się Wiener Sportklub, bijąc Rapid 3:2 i Vienna po zwycięstwie nad Austrią 1:0. O ile jeszcze udział Vienna, zajmującej trzecie miejsce w tabeli, jest zrozumiały, to przebieg sę Sportklubu przez szereg ciężkich spotkań ma cechy „analfabetyzmu”.

Mecz Vienna z Austrią miał dramatyczny przebieg, gdyż Austria przy stanie 0:1 nie wyszła z rzutu karnego, który mógł odmienić zupełnie sytuację.

AUSTRIAK TRENEREM NORWEGOW

Norweski Związek Piłki Nożnej zaangażował Austriaka Schlegera, jako trenera. Schlegler pracował przez wiele lat w Niemczech i w Holandii, uzyskując wszędzie doskonałe rezultaty.

GRATYFIKACJE

DLA PIŁKARZY RUMUŃSKICH
Rumuński Związek Piłki Nożnej przyznał graczom w razie zwycięstwa nad Czechosłowacją 1000 lei i ubranie. W razie remisu każdy otrzymał miał 500 lei i ubranie.

Mecz zakończył się wprawdzie remisem 1:1, jednak Związek oceniał wyrok ten tak wysoko, że utrzymał w mocy gratyfikację wyższą. Również trener, masażysta a nawet gospodarz placu otrzymali premie, które w sumie pochłonęły 15000 lei.

Duńscy piłkarze przyjadą do Łodzi

ŁÓDŹ, 25.4. — Tel. wł. — W poszukiwaniu przeciwników na jubileusz ŁZOPN zwrócił się m. m. i do związku duńskiego z propozycją oryślania czolowego klubu. W dniu wczorajszym nadeszła konkretna odpowiedź od lidera mistrzostw Dani i wielokrotnego mistrza kopenhaskiego A. B. (Akademisk Boldklub). Warunki podane przez ten klub są możliwe do przyjęcia, a również termin — druga połowa czerwca — odpowiada związkowi łódzkiemu. Przez wiadomość nadal sprawie bieg i na najbliższym posiedzeniu Zarządu ŁZOPN-u sprawa ta znajdzie się na porządku dziennym. AB rozegrałby w Polsce cztery mecze (Lp).

Karliczek zwycięża w Berlinie

Na akademickich zawodach pływackich w Berlinie zwyciężył Karliczek. Na 100 metr na wznak wygrał on w dobrym czasie 1:15 z Schumannem (1:16,8). Na 200 metr, st. dół, z dobrej znany u nas Willem w 2:31. Wynik nie jest nadzwyczajny, lecz wartościowy ze względu na osobę pokonanego Willego (2:33).

Karliczek zwycięża w Berlinie

Na akademickich zawodach pływackich w Berlinie zwyciężył Karliczek. Na 100 metr na wznak wygrał on w dobrym czasie 1:15 z Schumannem (1:16,8). Na 200 metr, st. dół, z dobrej znany u nas Willem w 2:31. Wynik nie jest nadzwyczajny, lecz wartościowy ze względu na osobę pokonanego Willego (2:33).

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

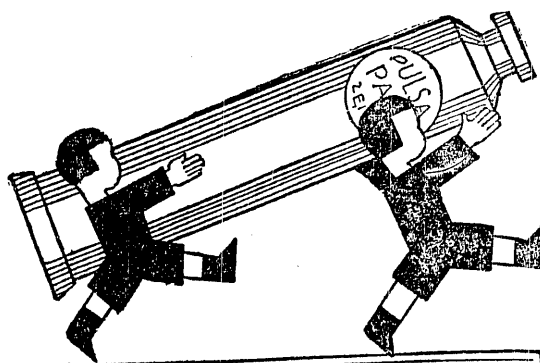
W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.



*Kroczymy naprzód
nieustannie!*

**Wyrazem ostatnich
zdobyczy w zakresie
higieny jamy ustnej
jest**

PULSA
Pasta do zębów

Nie pomógł czar własnego boiska. Drużyna lepsza pod każdym względem musiała zwyciężyć.

Warta - L. K. S. 2:1

ŁÓDŹ, 25.4. — Tel. wł. — Warta LKS 2:1 (1:1). Bramki zdobyli: Gendera, Lewandowski, Danielak. Sędzia p. Szyba ze Lwowa. Widzów ponad 2.500.

Warta: Fontowicz, Ofierzyński, Twórz, Kryśkiewicz, Danielak, Sobkowicz, Słomak, Gendera, Scherke, Kaźmierczak, Szwarc.

LKS: Andrzejewski, Galecki, Fligel, Osiecki, Rudnicki, Tadeusiewicz, Nowicki, Wolski, Lewandowski, Król, Miller.

Jest źle z naszym LKS. Muszą to sobie powiedzieć po dzisiejszym meczu lodzianie. Przegrana 1:2 z liderem tabeli nie oddale bowiem faktycznej różnicy, jaka była między walczącymi. Pod każdym względem przegrana była, a nie tylko w wyniku strzelonych goli.

Wszystkie pojedynki, gdyż byli szybsi i technicznie lepsi. Poza tym grali rozumniej. Tych wszystkich walorów brak był gospodarzom. Kondycja ich jest po prostu godna, zaniedbania technicznie uwypukliły się wyjątkowo jasrawo, a o ich taktyce lepiej nie wspominać.

Z wyjątkiem kwadransu gry w pierwszej połowie, kiedy prowadzili grę otwartą, gospodarze wypadli poniżej krytyki. Ciężar gry spadł na trójkę obronną, gdyż przez 2/3 meczu Warta była w przewadze.

Andrzejewski, w normalnych warunkach, mógłby pierwszą bramkę obronić, ale że stał na błotnistym terenie jest w części usprawiedliwiony. Obronił za to kilka razy pierwszorzędnie. Poza tym miał szczęście.

Galecki był najlepszym graczem w drużynie, ale chwilami był też zrezygnowany grą przednich formacji: bezmyślnością pomocników oraz niezadarnością i impotencją napastników. Na wysokości zadania stał jeszcze Fligel.

Na tej trójce kończą się dodatnie punkty drużyny łódzkiej. Rudnickiego poznać nie można. Dobry na mecz z Cracovią, dziś wypadł marnie, tym bardziej, że nie wytrzymał tempa. Osiecki nie umiał utrzymać Szwarcę, ani nawiązać łączności z atakiem. Słabo bardzo wypadł również Tadeusiewicz.

Atak, tym razem przedstawiony zupełnie, zawodził kompletnie. Młodzi przemieszczali się na lewo i prawo, nie potrafili jednak znaleźć dogodnych miejsc, aby zrobić miejsce dla nowo pozyskanego Nowickiego, który jest graczem „prawoosnowym”. Król przeszedł na lewego łącznika. Rezultat tego konglomeratu jest opłakany. Poza tym brak Sowiaka dał się wyraźnie odczuwać.

— Tak, drogi panie! Porzucił pan te „papieroski”, wyrabiane nie wiadomo gdzie i z czego. Przecież to trucizna, panie Sobczak! Zatrut Pan serce, już je Pan osłabił tak, że musi Pan na dłużej pojechać się ze sportem! Jak można było kupować takie świństwa, paskudzone w jakiejś suterynie w strasznych warunkach, w brudzie i smrodzie, w wylegani chorób!

— Rzeczywiście... nie pomyślałem o tym... Ale, chyba mi Pan doktor nie zabroni palić?

— Owszem, zabraniam! Nie wolno Panu palić jakiegokolwiek świństwa robionego z jakichś piekielnych traw! Jeżeli Panu pozwoli, że tylko niewiele, przynajmniej na razie, dopóki nie uspokoi się i nie doprowadzimy do porządku pańskiego serca, a nawet wątroby i żołądka.

— No i musza to być papierosy nietylko przyzwyczajone, ale i pozbawione nikotyny, odnikotynowane. Może Pan nabyć je wszędzie, albo zamówić specjalnie.

— Więc będzie Pan pamięta? — Tylko odnikotynowane! Nawet z poczęstunkami od znanych nie może Pan brać od nikogo papierosa jak monopolowy, słaby i odnikotynowany. Inaczej — nie z karcą i ze sportem będzie Pan musiał pojechać się na zawsze!

— Cóż było robić?.. Pan Sobczak, święty krótkodystansowiec, posłał lekarza, przesyłać dostawę „szwarcówek” palił przez rok „odnikotynowane”.

Po roku nasz „biegacz” powrócił na tor w dobrej formie z mocnym sercem... Palił dalej, ale już nie „szwarcówką”.

M. Cz.

PALTA WIOSENNE PŁASZCZE ANGIELSKIE WYTWÓRNI 3 „KLEWAR”

Nowe sukcesy Włochów i Niemców

WŁOCHY — WĘGRY 2:0
TURYN, 25.4. — Tel. wł. — 45.000 widzów opuściło wspaniały stadion turyński mimo zwycięstwa Włochów w stosunku 2:0 nad Węgrami. Gra była bowiem z obu stron słaba, zwłaszcza Włosi nie przypominali wielkich dni „Azzurich”.

Bramki strzelili w 34 min. Colaussi i w drugiej połowie Frossi.

W pucharze Europy prowadzi Czechy 5 pkt. przed Włochami i Węgrami po 4 pkt.

NIEMCY — BELGIA — 1:0
HANNOVER, 25.4. — Tel. wł. — Wobec 56.000 widzów Niemcy pokonały Belgię w stosunku 1:0. Zwycięstwo było w pełni zasłużone, gdyż Niemcy mieli ogromną przewagę w pierwszej połowie i zasłużyli wówczas na parę bramek.

I pierwsze minuty drugiej części stały pod znakiem Niemców, po tym jednak Belgowie doszli do głosu a dzięki doskonałej grze pomocy opano-

wali pod koniec zupełnie pole, tak że wyrównanie wisiało na włosku. Gdyby nie pieczołowita opieka Goldbrunnara nad Braunem bez bramki by się nie obeszło.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

W druzynie niemieckiej najgroźniejszą rolę zagrał, Lehtner i Striebing, w druzynie belgijskiej doskonałą rolę odegrał i obrońca. Bramkę strzelił w 18 min. Hohman, wykorzystując strone podanie z pomocy.

Cały sztab P. U. W. F. przy stole obrad Z. P. Z. S.

GALHAR-LUX

Automobilklub wskrzesza świetne tradycje

X Raid Międzynarodowy odbędzie się w czerwcu

Silnym krokiem w stronę polskiego życia motoryzacyjnego. — Łatwo było bezsensownymi zarządzeniami demotoryzować kraj — jakże trudno jest puścić w ruch koła motoryzacji! Rok 1936-y był pierwszym zwiastującym lepszych motorowych czasów — do ruchu weszło 4.941 nowych pojazdów mechanicznych. Oto realny skutek ulg podatkowych i innych skromnych, bardzo a bardzo jeszcze skromnych ułatwień dla entuzjastów motoryzacji.

Rok bieżący, przynajmniej jak dotychczas, daje jeszcze lepsze wyniki niż rok ubiegły. Trzeba ten pęd do motoru tkwiący w naszym społeczeństwie, a który perfidnie i skutecznie dotychczas hamowano, podtrzymać i rozwinąć, trzeba chłuchać i dmuchać na tych amatorów pojazdów mechanicznych, którzy w dzisiejszych, jakże trudnych i ciężkich dla motorowca warunkach, nie wyrzekają się swych maszyn, dorzucają swą wazką cegiełkę zarówno dla pomyślności gospodarczej kraju, jak i dla podniesienia jego obywateli.

SPORT MOTOROWY — SKUTECZNA PROPAGANDA POJAZDÓW

Wiedomo, że jednym z najsukcesowniejszych sposobów propagandy pojazdów motorowych jest sport motorowy. Raidy, wyścigi, próby szybkości itp. imprezy przyciągają uwagę i zainteresowanie, a nieprzekazywane widzów, oswajają społeczeństwo z pojazdami mechanicznymi, uczą używania pojazdów, wzbudzają chęć posiadania ich.

Pamiętając o tym, że kluby automobilowe i motocyklowe, które nie-razem — mimo trudnych warunków — w jakich się znajdują — wysunęły i resztki funduszy, aby tylko zorganizować jakiś poważniejszy imprezę, która, z natury rzeczy, jest przedsięwzięciem kosztownym, zarówno dla uczestnika, jak i dla organizatora.

PIĘĆ LAT CZERKALISMY

NA TE GRATKI
Lekka poprawa koniunktury motoryzacyjnej skłoniła Automobilklub Polski do wznowienia pięknej tradycji sportowej i zorganizowania, wzorem lat ubiegłych, poważnego raidu międzynarodowego. Pięć lat czekał na te gratki miłośnicy sportów motorowych, aż wreszcie doczekali się. JAZDA OKRĘŻNA — TRZECIA RAIDU
Raid, wzięty pod uwagę b. skromne doświadczenie nowej generacji polskich kierowców (ślaski wyjazd, że przeciętne samochody „sam jeździć” a „kierowca” nawet

dziecko potrafi!) jest trudny. Nie tak jednakże trudny, aby był dla niego bardziej wytrawnego automobilisty nie do ukończenia.

Trzecia raidu jest „jazda okrężna” — 2.600 km w trzech etapach. 1) Warszawa — Gdynia 426 km. i Gdynia — Warszawa (inną drogą) 552 km. 2) Warszawa — Augustów 567 km. — w tym około 60 km. dróg bocznych, nie bitych. 3) Warszawa — Równica koło Wisły 401 km. i Równica — Warszawa — juna droga — 424 km.

Poza jazdą okrężną (próba b) są jeszcze próby a) rozruchu silnika c) próba szybkości górskiej, d) próba ruszenia z zimnym silnikiem, e) próba szybkości płaskiej ze startu z miejsca i ze startu lotnego, f) próba zrywu i hamowania.

Oczywiście najbardziej emocjonujące dla zawodników i widzów będą próby szybkości górskiej i płaskiej. Do Równicy mamy z Warszawy daleko, ale próba szybkości płaskiej, która zapewne odbędzie się na nowej betonowej szosie do Modlina, mieszkańcy Warszawy będą mogli bez zbytecznego trudu obejrzeć.

SPRAWA TRUDNA I DELIKATNA

PODZIAŁ NA KATEGORIE
Komisja sportowa A.P. długo zastanawiała się nad podziałem na kategorie, by opracować go jak najprawniej. Wierząc, że podział na kategorie, który byłby rozpisany na podstawie różnych marek samochodowych, prosząc o dane, wreszcie po długich naradach i ceregieliach, podzielił samochody na kategorie, grupując w nich wozy o zbliżonych cechach pod względem mocy silników, osiąganej szybkości, a nawet ceny wozów w Polsce itp.

Tak więc urządzono następujący podział: wozy najmniejsze do 1.000 cm. kub., wozy małe od 1.000 do 1.400 cm. kub., lekkie do 2.000 cm. kub., średnie do 3.000 cm. kub., duże do 4.000 cm. kub., i wielkie powyżej 4 litrów poj. cyl.

Podział jak widzimy troskliwy, liczący i szczegółowy — niemal jak w boksie — od Sobkowskiej do Piłata, tylko zamiast osiem, sześć kategorii.

KAZDY MA RÓWNE SZANSE

Komisja sportowa A.P. opracowała regulamin, wyszła z założenia, że zawodnicy muszą z równą szansą każdego, kto zamierza wziąć w niego udział. Stosownie do tego założenia punkty zostały obliczone tak, by każdy — czy to amator czy zawodowiec — miał szansę osiągnięcia dobrych wyników i by nikt nie był faworyzowany, czy to

przez jakość swego samochodu, czy też przez posiadanie wyjątkowo dużego treningu.

Oczywiście kierowcy mniej doświadczeni muszą mieć mniejsze szanse, lecz i oni mogą otrzymać plakietki z ukończenia raidu (nagroda b. cenna dla automobilisty startującego w tak poważnej imprezie), o ile wypełnią minimalne wymagane warunki.

Sposób klasyfikacji został opracowany bardzo starannie, by wyeliminować często spotykaną na takich zawodach loterię tzw. „konkurs zawodowy” pomysł zniwelowany zarówno przez motocyklistów jak i automobilistów. Każda załoga przy dobrej jeździe i wytrzymałości, z pewnością osiągnie czołowe miejsce.

KTO STARTUJE W RAIDZIE?

Pierwszy termin zapisów upływa dopiero 15 maja — wiadomo, że zgłoszenia oficjalne (t. zn. poparte wpisem w formie gotówki) spłyną się dopiero na kilka dni przed pierwszym terminem. Ale już dziś można powiedzieć, że zainteresowanie raidem jest duże.

Zaczniemy od zagranicy. Najliczniej

z „zagraniczników” obśledzą raid zapewne Niemcy, którzy zamierzają przysłać kilka osad fabrycznych (Auto Union, Mercedes Benz, może Adler).

Z Austrii spodziewana jest jedna osada fabryczna — Steyerer.

Czeska Skoda zamierza przysłać doskonałego długodystansowca. Pohla, który w kategorii małych maszyn był w r. b. 4-y w Rallye Monte Carlo, a w r. ub. 2-gi w tej imprezie.

Poza swym jeźdźcem fabrycznym ruchliwa Skoda mobilizuje team (przebieganie w trudnych warunkach, nawiązanie do tradycji) na małych Skodach. Jest to t. zw. „trójka samochodowych motocyklistów” — St. Pradziński, inż. Szachowski, J. Dabrowski — zawodnicy znani z imprez mo-

tocyklowych (z motocykla na samochód — naturalna kolejność rzeczy).

W kategorii małych wozów startować będzie m. in. por. pilot Kolarowski na D. K. W.

W kategorii wozów lekkich (od 1400 do 2000 cm³) będzie zapewne najsilniejsza konkurencja. Wybijają się na r. b. p. Flokstrumpf na Steyer Super, p. Ring na takież wozie, p. Laurysiewicz na Fiat 1500, z Krakowa nadchodzą wieści, że popularny kierowca wysięgowy Jaś Ripper szykuje „Fiat 1500” na raid.

Chodzą słuchy, że i panie pojadą. Narazie amatorki raidu są wstydliwe, proszą o dyskrecję. Jedynie pani Klawe (Steyer 120) jest bardziej śmiała i zdecydowana.

W kategorii wozów dużych (od 3 do 4-ch litrów) konkurencja będzie zapewne także bardzo silna, ta kategoria jest zazwyczaj bardziej zasobna w gotówkę. Tutaj będzie próbował swych sił znany jeździec długodystansowy (dwukrotnie raid do Marokka) — p. Jerzy Nowak na swym zasłużonym Fordzie, p. Borowik, który zamierza sprzeniebierzyć się Tatrze (startował na niej w r. b. z powodzeniem w Rallye Monte Carlo) i startować na majowym Buiku Ltd. itp.

Chodzą poza tym słuchy o teamie (trzy wozy) Citroenów, które czekają na dobrych polskich kierowców oraz o wspaniałym 7-litrowym Mercedesie z kompresorem, który będzie czorował widzów swą nieskazitelną piękną linią i szybkością 165 km/godz. na próbach. Wóz gotowy do raidu „grzebie nożką” w Berlinie i czeka na dobrego polskiego kierowcę (zapewne p. St. Tyszkiewicz).

Polski Fiat narazie milczy jak zaklęty. Podobno ma inne zmartwienia — brak wozów na sprzedaż — ludziska „w locie” chwytają to co fabryka, względnie montownia podstawiła. Ale nie ulega wątpliwości, że P. Fiat będzie chciał podkreślić wartość swych produktów dla polskich dróg. No i oczywiście liczy na to, że cała plejada prywatnych kierowców weźmie — podobnie jak w imprezach latwiejszych — udział i w tym trudnym raidzie.

Nasze superasy raidowe, kierowcy mający za sobą dziesiątki kilometrów przejechanych w trudnych warunkach, narazie milczą, nie zdrażają się ze swymi projektami, po cichutku rozmawiają, kalkulują, konsultują. Może się z tego urodzi jakiś polski super-team? A może rozparcelują się indywidualnie pomiędzy różne firmy?

O kim myśle?

Motoryzacja

w cyfrach

Zamieszczono niżej dane cyfrowe za czepniemy z statystyki wydanej przez „Union Deutsche Verlagsgesellschaft”.

Liczy w tysiącach

Motocykle	1933	1934	1935	1936
Caly świat	2 557 454	2 196 353	1 900 320	1 600 000
Europa	1 000 320	1 000 000	1 000 000	1 000 000
U. S. A.	100 364	103 000	104 000	104 000
Oceania	61 500	62 000	63 990	64 821
Azja	43 546	45 700	44 000	50 000
Afryka	32 795	40 486	42 192	45 157
Ameryka (bez U. S. A.)	10 795	8 206	8 885	9 005
Uderza mała stosunkowo liczba motocykli w Ameryce, gdzie wypiera je samochód.	8 200	8 392	8 305	8 375

Motocykle	1933	1934	1935	1936
1. Niemcy	1 184 091	540 000	540 000	540 000
2. Francja	540 000	540 000	540 000	540 000
3. Anglia	497 075	497 075	497 075	497 075
4. Włochy	145 000	145 000	145 000	145 000
5. Belgia	62 000	62 000	62 000	62 000
6. Austria	56 975	56 975	56 975	56 975
7. Czechosłowacja	50 000	50 000	50 000	50 000
8. Holandia	50 000	50 000	50 000	50 000
9. Szwecja	46 000	46 000	46 000	46 000
10. Szwajcaria	35 000	35 000	35 000	35 000
11. Dania	27 192	27 192	27 192	27 192
12. Węgry	9 500	9 500	9 500	9 500
13. Norwegia	9 052	9 052	9 052	9 052
14. Polska	8 400	8 392	8 305	8 375
15. Finlandia	4 900	4 900	4 900	4 900
16. Jugosławia	3 785	3 785	3 785	3 785
17. Irlandia	3 385	3 385	3 385	3 385
18. Luxemburg	3 024	3 024	3 024	3 024

Auta osobowe

Auta osobowe	1933	1934	1935	1936
1. Anglia	1 604 948	1 600 000	1 600 000	1 600 000
2. Francja	1 600 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000
3. Niemcy	945 085	945 085	945 085	945 085
4. Włochy	290 000	290 000	290 000	290 000
5. Belgia	124 183	124 183	124 183	124 183
6. Szwecja	116 700	116 700	116 700	116 700
7. Dania	95 318	95 318	95 318	95 318
8. Holandia	90 100	90 100	90 100	90 100
9. Czechosłowacja	77 569	77 569	77 569	77 569
10. Irlandia	76 169	76 169	76 169	76 169
11. Szwajcaria	70 662	70 662	70 662	70 662
12. Norwegia	42 321	42 321	42 321	42 321
13. Portugalia	30 050	30 050	30 050	30 050
14. Austria	27 452	27 452	27 452	27 452
15. Finlandia	20 500	20 500	20 500	20 500
16. Polska	19 000	19 000	19 000	19 000
17. Rumunia	17 500	17 500	17 500	17 500
18. Węgry	10 950	10 950	10 950	10 950
19. Jugosławia	8 844	8 844	8 844	8 844
20. Grecja	7 500	7 500	7 500	7 500
Rosja	46 395	46 395	46 395	46 395

Pojazdy mechaniczne

Pojazdy mechaniczne	1933	1934	1935	1936
1. Anglia	2 128 036	2 100 000	2 100 000	2 100 000
2. Francja	2 100 000	2 100 000	2 100 000	2 100 000
3. Niemcy	1 243 034	1 243 034	1 243 034	1 243 034
4. Włochy	415 000	415 000	415 000	415 000
5. Belgia	197 435	197 435	197 435	197 435
6. Szwecja	166 700	166 700	166 700	166 700
7. Holandia	142 000	142 000	142 000	142 000
8. Dania	135 000	135 000	135 000	135 000
9. Hiszpania	125 000	125 000	125 000	125 000
10. Czechosłowacja	103 526	103 526	103 526	103 526
11. Irlandia	96 120	96 120	96 120	96 120
12. Szwajcaria	92 342	92 342	92 342	92 342
13. Norwegia	72 611	72 611	72 611	72 611
14. Austria	44 372	44 372	44 372	44 372
15. Portugalia	42 000	42 000	42 000	42 000
16. Finlandia	35 950	35 950	35 950	35 950
17. Polska	26 200	26 200	26 200	26 200
18. Rumunia	24 000	24 000	24 000	24 000
19. Węgry	15 200	15 200	15 200	15 200
20. Grecja	14 500	14 500	14 500	14 500
21. Jugosławia	12 812	12 812	12 812	12 812
22. Luxemburg	11 460	11 460	11 460	11 460
Rosja	352 820	352 820	352 820	352 820

NA TYM NIKT NIE POJEDZIE



gdyż brak kółczym samochód kaleką. Podobnym kaleczym są nieracjonalnie utrzymywane zęby. Normalne funkcjonowanie organizmu w dużej mierze zależy od stanu uzębienia. Przez racjonalną pielęgnację jamy ustnej za pomocą pasty i eliksiru Vademecum, konserwujemy nasze zęby na okres całego życia. Pasta do zębów Vademecum, dzięki swym składnikom antyseptycznym, niszczy mikroby próchnicy, usuwając rozkładające się resztki pokarmów w szczelinach zębów. Jej delikatna pianina, przenika wszędzie, usuwając kamień nazębny i zapobiegając jego tworzeniu się. ELIKSIR VADEMECUM, idealny środek odkażający jamę ustną i gardło, jest właściwy i skuteczny dla najróżnorodniejszych celów. Jedynym eliksirem nagrodzonym złotym medalem na Wystawie Higieny w Paryżu.



PASTA DO ZĘBÓW I ELIKSIR VADEMECUM ZWALCZAJĄ KAMIEŃ NAZĘBNY I PRÓCHNICĘ

A więc przede wszystkim o pp. Ryckterze, Krzeczowski, Dzieliński, Mazurku, Siemiątkowski, Urbanie. Wielokrotny mistrz Polski — inż. Lefeld leczy swe nerki w Airy — na niego trudno liczyć. Stanisław Szwarcsztajn — mistrz automobilowy Polski z przed kilku lat narazie przygotowuje się do wyścigów na... polu mokotowskim. Zasmakował mu dla odmiany konie. Może jednak obudzi się znowu w tym świetnym kierowcy nerw sportowy, może jednak harda dusza nie strzyma...

Narazie, tyle o raidzie. Najbliższe dni przyniosą z pewnością szereg dalszych nazwisk i... oficjalne wpisowe.

PIERWSZE ZŁOŻENIA ZAGRANICZNY DO X RAIDU A. P.

W czwartek 22 bm. do sekretariatu X Raidu międzynarodowego Automobilklubu Polski wpłynęły pierwsze zgłoszenia kierowców zagranicznych. Mianowicie organizacja kierująca całym sportem motorowym Rzeczy (Oberste Nationale Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt) zawiadomiła o zezwoleniu na start teamu (trzech kierowców) fabryki Adlera, który startować będzie na wozach Adler Triumph (pojemność cylindrów 1,7 litra — ten typ wozów wchodzi do kategorii III — wozów lekkich).

Jednocześnie podano nazwiska trzech kierowców wchodzących w

NIEMIECKI KOM. OL.

ODZNACZA POLAKÓW

W Ambasadzie niemieckiej odbyła się uroczystość odznaczenia trzech polskich działaczy sportowych, p. dr. Zolędzińskiego, mjr. Antoniewicza i kpt. Miśkowskiego niemiecką odznaką honorową olimpijską II klasy. Odznaki te wręczył attaché wojskowy Rzeczy plk. von Studnitz. Po uroczystości od było się śniadaniem.



SUDORYN WAP. KOWALSKI radkałmnie POT. WONE

6000 PŁASZCZY NIEMPRZEMAKALNYCH

oryginalne Burberry's

VALSTAR

PLASZCZE DĄSKIE

PLASZCZE MĘSKIE

PELERYNY kawalerzyckie nieprzemakalne

PLASZCZE do gospodarstwa nieprzemak.

DZIECIĘCE PLASZCZE

I PELERYNY w różnych kolor. od zł. 10.-

RAKIETY TENISOWE

krasowe w najlepszym gatunku od zł. 10.-

PIEKI TENISOWE 1936 r.

oryginalne angielskie za tuzin „ 19.-

MATERACE I UMYWALNIE gumowe składane

PANTOFLE TENISOWE na toso-

lub gumowej podszewie

PANTOFLE I CZAPKI kąpielowe

połączone w wielkim wyborze

po ściśle fabrycznych cenach

BEA SERGIU

MARSZAŃKOWSKA 127.

TEL. 632-38 i 677-75

NOWY ŚWIAT 57

TEL. 208-46

Prosimy o zwrócenie uwagi na nasze wystawy. Obejrzenie naszych

świeżo przebudowanych salonów nie obowiązuje do kupna.

MOTOCYKLE

Sokół, Norton, Royal Enfield, A. J. S., Excelsior.

Ostatnie modele. Wszystkie litraze.

DOGODNE WARUNKI SPŁATY.

Fachowa obsługa.

ZOREL Warszawa, Królewska 23.

tel. 241-63, 251-44.

Żądajcie prospektów.

Zmiany stanu posiadania za 4 lata, w tysiącach

Pojazdy mech.

Motocykle

	1933	1934	1935	1936
1. U.S.A.	24 137	23 837	23 952	26 221

Warszawa przed Tartu i Rygą

Piękny finał turnieju 5 miast

Rozegrany w Warszawie na sali YMCA międzynarodowy turniej mistrzów baletyckich w siatkówce panów, był imprezą udaną, zarówno pod względem widowiskowym, jak i organizacyjnym. Turniej, w którym spotkały się najlepsze zespoły



TRIUMFATORKI TURNIEJU 5 MIAST W SIATKÓWKĘ

Reprezentacja Warszawy pokonała kolejno: Rygę, Tartu, Kraków i Łódź. Od lewej: Wardyńska, Brzustowska, Stefańska, Brzuskiewiczówna, Kamecka, Jaśnikowska (siedzi)

10-ty raid Unionu (Łódź)

ŁÓDŹ, 21.4. — Tel. wł. — W fatalnych warunkach atmosferycznych i terenowych odbył się dziś jubileuszowy, 10-ty z rzędu, raid motorowy Union Touring o nagrodę przechodnią m. Łodzi. Raid ten, na dystansie 333 km po raz pierwszy był rozegrany w konkurencji motocyklowo - samochodowej jako szosowo-terenowy. Trasa jego biegła dookoła Łodzi. Na starcie stanęło 27 zawodników: 19 motorzystów, w tym 3 z Warszawy i 8 kierowców samochodowych. W konkurencji solówek do 350 cm zwyciężył Tymowski z ŁKM na Nortonie przed Raabem

(U. T.) na Arielu, w kategorii solówek powyżej 350 cm wygrał Melcer (ZKM) na Arielu przed Briniatowskim (PTC) na Rudge, w kategorii do 600 cm najlepszy wynik dnia, a tym samym i nagrodę przechodnią m. Łodzi osiągnął Grimeisen (U. T.) na maszynie BSA przed Gneselom (U. T.) również na maszynie BSA.

W kategorii samochodowej pierwszy Rosenblatt Tadeusz przed Rosenblatem Jerzym, obaj na Polskim Fiacie. Wartość sportowa tej imprezy z uwagi na ciężkie warunki była wyjątkowo wysoka.

spół Estonii, Łotwy i Polski, zakończył się wspaniałym sukcesem Warszawy, która wygrała z walką bez porażki, zdobywając piękną nagrodę przechodnią wojewody Jaroszewicza, rytmograf z brązu z orłem.

Zwycięstwo Warszawy, która była reprezentowana przez AZS, zasłony Kamecką z Polonii, było całkowicie zasłużone. Przypadało ono jednak nie tak łatwo, gdyż drużyna stołeczna musiała sobie zadać dużo wysiłku, by wygrać z najlepszym zespołem z Łotwy na Tartu. Zespół warszawski zagrał b. dobrze, zwyciężąc w drugim dniu zawodów. W siedmiu meczach wygrała Warszawa i nadszpedzanie dobra wygrała. Dobrze również wypadła Kamecka. Poza tym cała drużyna była w obronie.

Na drugim miejscu znalazł się zespół Tartu, oparty na szkielecie znanego u nas klubu ASK. Estonii stały sobie w zawodach, zwyciężając pod względem technicznym, ustępując jednak Warszawie kondycyjnie i psychicznie. Tartu grał systemem 3 ścinających i 3 wystawiających, a więc podobnie, jak meście zespoły tego kraju. Na czwartej drużynie wysuwały się po meksu ścinające Erickson i Birk. Trzecie miejsce przypadło w udziale Rydze. Wypadła ona słabiej, niż można było

Polska walczy z Francją w Rydze

RYGA, 25.4. W Rydze odbyło się losowanie mistrzostw Europy w koszykówce, przy którym asystowali przedstawiciele poselskich państw, biorących udział w zawodach.

W pierwszych rozgrywkach Polska walczy z Francją, Włochy z Egiptem, Estonia z Litwą i Łotwą z Węgrami. Dziewiąte państwo Czechosłowacji nie dopięło do zwycięstwa meczu Włochy - Egipt.

SKŁAD REPREZENTACJI POLSKIEJ na mistrzostwa Europy w koszykówce mekskiej w dniach 2-7 maja w Rydze został ustalony w sposób następujący: Kierownik, Jaroszewski, Genders, Śmigiełski, Różycki (AZS Poznań), Grzechowiak, Patrzyński (KPW Poznań), Rejz, Pielichowski, Czajkowski (Cracovia) i Stok (WKA Kraków).

Z drużyny wyjechała p. Piotrowski, kapitan związany z PZPR, jako kierownik, trener Kłyszewski oraz sędziowie p. Nowak (Warszawa) i Sikorski (Kraków) zajął miejsce w Wyjazd drużyny nastąpił z Warszawy w sobotę, 1 maja.

się spodziewać. Oparcie drużyny, miało na szkielecie jednej drużyny, aż na czterech, niechcący zaważyło ujemnie na wartości reprezentacji stołecznej. Drużyna ta odznaczała się dobrymi ścinającymi, w których szczególnie celowały Elterman, Janson i Grapman. Słabszy natomiast był serwis.

Na czwartej pozycji ułokował się Kraków, reprezentowany przez Olsz. U drużyny tej widniał brak treningu, tak, że zdążyła się rozegrać dopiero pod koniec turnieju, stawiając zwyciężył opór Rydze, na której zdobyła nawet wygrać seta. W drugim dniu grała w Krakowie Rotowska (YMCA), która okazała się najlepszą zawodniczką reprezentacji podwolskiej.

Piętą i ostatnią miejsce zajęła Łódź, której trzeba też poświęcić parę słów. Reprezentujący ją HKS - mistrz Polski, wypadł zastraszająco słabo, grała niezwykle chaotycznie i nieczytnie, bez żadnego systemu. Zresztą było to cechą również Krakowa.

Składy drużyn:

Ryga - Almenka, Bulva, Grundman, Elterman, Grapman, Janson, I. Stedelaus, N. Stedelaus, Velta Zarins.

Tartu - Erikson, Mälvare, Veckram, Nigol, Mals, Martma, Kising, Birk, Friedmann, Laanekor.

Kraków - Piłtówna, Korwatówna, Popłatkówna J., Węglarska, Jelonkówna, Tomasiakówna, Popłatkówna W., Rotowska, Haraschinowa.

Łódź - Turantówna, Laikówna, Żolnienka, Clechowska, Adamska, Kramarska, Kwaśniewska, Noskiewiczowa, Wolskowska.

Warszawa - Brzuskiewiczówna, Brzustowska, Holciewiczowa, Jaśnikowska, Stefańska, Wardyńska, Wsiewolska, Kamecka.

Po definitywnym i powitaniu drużyn przez wiceprezesa PZPR, inż. Kuchara, rozpoczęły się dwudniowe rozgrywki, które przyniosły następujące wyniki:

Warszawa - Ryga 2:0 (15:13, 15:13).

Tartu - Łódź 2:0 (15:12, 15:10).

Warszawa - Kraków 2:0 (15:17, 15:9).

Ryga - Łódź 2:0 (15:12, 15:16).

Tartu - Kraków 2:0 (15:17, 15:13).

Warszawa - Ryga 2:0 (15:9, 15:10).

Kraków - Łódź 2:0 (15:6, 15:8).

Warszawa - Tartu 2:1 (12:15, 15:10, 15:13).

W tym zwycięstwo o pierwszszym i drugim miejscu w turnieju i było niezwykle ciekawe. Przez pierwsze 2 sety walka wyrównana, ale w trzecim secie, Warszawa odpowiednio psychicznie, zaszachowała Estonię.

Ryga - Kraków 2:1 (10:15, 15:10, 15:9).

Mecz decydował o 3-im i 4-ym miejscu. Kraków wygrał swój pierwszy mecz, musiał jednak ulec słabszemu Łotysom.

B. K.

CAŁY ŚWIAT UŻYWA WODY KWIATOWEJ MANDZUKO

GILOT PARIS

Automobilowa konferencja międzyklubowa

W niedziele odbyła się doniosła w wynikach - międzyklubowa konferencja klubów automobilowych przy udziale: Automobilklubu Polski Warszawa, oraz automobilklubów: Wielkopolski, Małopolski (Łódź), Łódz i Krakowa.

Na konferencji ostatecznie uzgodniono statut organizacyjny klubów automobilowych, która to sprawa ciągnęła się już od 5 lat. Konferencja niedzielna trwała 9 godzin, doprowadziła jednak do pozytywnego rezultatu, gdyż kluby doszły wreszcie do porozumienia i uzgodnienia swoich dążeń. M. in. uchwalono utworzyć "Radę Klubów Automobilowych", która to instytucja będzie pewnego rodzaju nadzornym organem w stosunku do poszczególnych organizacji automobilowych.

Na konferencji uchwalono zwołanie oficjalnego zjazdu międzyklubowego na dzień 23 maja b. r. Na zjeździe tym sprawa statutu ma być ostatecznie załatwiona.

PALTA SZEWIOTOWE ANGIELSKIE I KRAJOWE GARNITURY MUNDURKI ŚNIADOWICZ CENTRALA ŚW. JERSKA 32 „HURT-IMPREGNOWANE MĘSKIE I DAMSKIE MĘSKIE SZKOLNE FILIA BIELAŃSKA 19 DETAL”

Zmotoryzowany chór Dana

śpiewa peany na cześć samochodów

Chór Dana zmechanizował się! Nie trzeba jednak przesadzać, że ani brat tego z bardzo na serio. Zwolennicy przemysłowego zespołu nie potrzebowali obawiać się o swych ulubieńców. Zaden z nich nie stracił swych indywidualności, głosy ich jeszcze nie zostały wciśnięte w mechaniczne mikrofony, ani pozamykane w gramofonowe płyty.

Chór Dana został zmechanizowany - to prawda! Gdyż idzie o postęp i odybawanie swego podroże w własnych autach. Wprawdzie „pierwszą skrzypkę” chóru - p. Władysław Danilowski, nie posiada w tej chwili własnego auta, ale jest to stan tymczasowy i tylko chwilowy. Najważniejszą „daniar” sprzedawcą maszyn przed tournée amerykańskim, a obecnie jest w trakcie rozładunku się za nowym wozem.

P. Danilowski miał już w swym życiu aż cztery auta. Małą Cytynkę dobrze wychyplio atował już w roku 1929, w rok później przysła koleją na wóz nieco większy - czterokołowy. Na nim to odbył swe pierwsze zmechanizowane tournée po Polsce.

„TOUR DE POLOGNE”

Objechaliśmy wszystkie większe miasta od Zakopanego do Gdyni i z Wilna na Woty - prawdziwie „Tour de Pologne” - o powiada nam p. Danilowski. - Odsyłam jeździł w trzy osoby, podróż stawała się już opłacalną i można było nawet poczynić pewne oszczędności na przejazdach.

Zachęcony pomyślnymi doświadczeniami

wybrałem się wraz z żoną na Wystawę Kolonialną do Paryża i uważam, że podróże skalkulowała się nam świetnie. Jeśli weźmiesz pod uwagę, że w ciągu 5 dni pokazałem malżonce cały Paryż i nie wydałem ani grosza na takśówkę... to niewątpliwie poczyniłem spore oszczędności. Nie wspominać już o przyjemności i wygodzie.

Mogę powiedzieć, że żona w Paryżu „skalkulowała mi się za darmo”.

Jeździłmy również na wysepki do Holandii, Berlina i wielu innych miast europejskich. Nie zawsze mogliśmy się cały zespół pomieścić w aucie, ale nawet i przy częstym korzystaniu z kolei, podróże w sumie skalkulowały się taniej.

Wkrótce moja rodzina powiększy się... Właśnie do malonki wchodzi ładniutki chłopczyk i wyciąga rękę.

— Mój syn!

Z chwili przybycia na świat tego dzielnymena, trzeba było kupić większą maszynę - Forda Juniora. Było to zresztą już czwartą auto p. Danilowskiego, gdyż poprzednio miał starego typu Forda.

Wybrałem się wraz z żoną na Wystawę Kolonialną do Paryża i uważam, że podróże skalkulowała się nam świetnie. Jeśli weźmiesz pod uwagę, że w ciągu 5 dni pokazałem malżonce cały Paryż i nie wydałem ani grosza na takśówkę... to niewątpliwie poczyniłem spore oszczędności. Nie wspominać już o przyjemności i wygodzie.

Mogę powiedzieć, że żona w Paryżu „skalkulowała mi się za darmo”.

Jeździłmy również na wysepki do Holandii, Berlina i wielu innych miast europejskich. Nie zawsze mogliśmy się cały zespół pomieścić w aucie, ale nawet i przy częstym korzystaniu z kolei, podróże w sumie skalkulowały się taniej.

Wkrótce moja rodzina powiększy się... Właśnie do malonki wchodzi ładniutki chłopczyk i wyciąga rękę.

— Mój syn!

Z chwili przybycia na świat tego dzielnymena, trzeba było kupić większą maszynę - Forda Juniora. Było to zresztą już czwartą auto p. Danilowskiego, gdyż poprzednio miał starego typu Forda.

chętą. To była moja jedyna przygoda automobilowa.

Acha, jeszcze jeden drobny wypadek... ujechał na nas w Warszawie z tyłu tramwaj. Ale to była nasza wina, bo wleźliśmy harmonie, która zakryła nam okienko z tyłu.

KIEROWCA-SAMOUCEK

Mówiliśmy jeszcze o wstępnych krokach, a właściwie o pierwszych obrotach kierownicy. P. Danilowski nigdy nie brał lekcji zofertki, jest samoukiem i ten system uważa za najlepszy.

— Siada się przy znajomym kierowcy, obserwuje się pilnie wszystkie ruchy, a potem samemu bierze się do kierownicy do ręki i - sprawa załatwiona! Każdy może się nauczyć prowadzenia maszyny w ciągu dwa tygodni.

W ten sposób nauczyłem się mój przyjaciel Wysocki. Jeździł obok mnie i przysiadł się. Pod Olsowem była puściutka zrosza. „Daj mi kierownicę...” powiedział nagle i poprowadził maszynę.

Tak zmotoryzowane zostało ostatnie ogółwo chóru Dana.

Kazimierz Gryźlewski

Motoryzacja i nafta

Co wpływa na cenę benzyny

Na pojęcie „motoryzacja” składają się cały szereg czynników, z których każdy z osobna stanowi zagadnienie do rozwiązania. Nie wdając się w rozpatrywanie takich podstawowych problemów jak budowa własna czy tylko montowanie obcych samochodów, napotykamy odrazu na sprawę budowy dróg, garażów, stacji benzynowych itp.

Nie mniej zasadniczym problemem jest sprawa paliwa samochodowego - nafty, a raczej benzyny.

Benzyzna w naszym kraju jest droższa niż wszędzie indziej na świecie, a zwłaszcza w zmotoryzowanych Stanach Zjednoczonych.

Wysoka stosunkowo cena benzyny, wpływa oczywiście hamując na rozwój motoryzacji kraju. Jakże są powody, że ten krajowy surowiec - nafta, przetwarzający się w rafineriach z benzyny, nie liczy się z potrzebami motoryzacyjnymi kraju i każe się opłacać drogo!

Nie w tajemniczeni w kalkulacji benzyny mogliby przypuszczać, że wygórowane jej ceny są wynikiem nadmiernej ceny surowca-nafty, że później - rafinerie ciągną zbyt wysokie zyski z wyprodukowanej benzyny.

Tak jednak nie jest. Zarówno nafta jak i benzyna mogłyby być u nas takie, jak gdzieindziej, gdyby nie małe ale...

Tajemnica cen benzyny jest łatwa

zu samochodów, a nawet posiadacza samochodu zwalnia się od opłacania podatku od maszyny, to byłoby całkiem słuszne, aby możliwe ulgi stosować również do nafty i benzyny.

Przed wszystkim więc powinno się zastosować jak najdalej idące obniżki stawek transportowych, opłat dodatkowych i podatkowych od nafty i benzyny. Ten surowiec i jego produkt należy jak najbardziej oczyścić z obciążających go, a tym samym podrażniających kosztów.

Nie benzyna jest droga, lecz jej obciążenia transportowo - podatkowe są zbyt wysokie, aby mogła ona być tania, jak tego akcja motoryzacji kraju wymaga.

Jeżeli chodzi o naftę to przy okazji omawiania tego tematu powiedzieć trzeba, że czas najwyższy ruszyć z naftą na wieś. Polepszenie się cen za plody rolne poprawia sytuację finansową wsi. Lepsza sytuacja rolnika pozwala mu na kupno nafty, ale i w tym wypadku nafta, a raczej drowóz jej musi potanieć.

Zarówno dla nafty jak i dla benzyny taryfy kolejowe powinny być obniżone. Rewizja stawek kolejowych musi być traktowana jako sprawa pilna i ważna - dla motoryzacji, a więc - obronności kraju, dla komunikacji, dla miast i wsi, jednym słowem - w imię interesu gospodarczego całego kraju.

Na targi do Poznania

W dniach 1, 2 i 3 maja b. r. Polski Klub Motocyklowy organizuje z okazji Targów Poznańskich oraz motocyklowego wyścigu po ulicach Poznania wyścigowe samochodowo-motocyklowe do Poznania. Zainteresowani, iż każdy uczestnik wyścigu może brać udział w jeździe organizowanej przez Motocyklowy Klub Unia i Automobilklub Wielkopolski w Poznaniu.

Informacje i zapisy w poniedziałki i czwartki Al. Szucho 10 Polski Klub Motocyklowy, godz. 19 - 21.

Plan wyścigów:

Wyjazd z Warszawy w sobotę 1 maja, godz. 16-18 sprężd lokalu PKM, al. Szucho 10. Wieczorem przybycie do Poznania (300 km), niedziela 2 maja:

TOR ŻUŁOWY W WARSZAWIE

Polski Zw. Motocyklowy, po przeprowadzeniu kilkumiesięcznych prac, uzyskał ostatecznie teren pod budowę motocyklowego toru żużlowego w Warszawie. Znajdować się on będzie na terenie stadionu Wojska Polskiego, nie daleko pływalni reprezentacyjnej i ul. Czerniakowskiej.

Budowa toru rozpoczęła będzie natychmiast, tak, że spodziewać się należy, iż tor będzie oddany do użytku w czerwcu.

Stan pojazdów mech. w 1936 r.

	Pojazdy mek.	Aut. osobowe.	Aut. ciężarowe.	Autobusy.
Cały świat.	39.821.927	32.621.190.	6.772.667	298.422
1. U. S. A.	28.086.380	24.168.359	3.896.752	71.249.
2. Europa	7.626.533.	5.395.315.	2.014.022	142.196.
3. Ameryka z U. S. A.	2.005.521.	1.586.321.	391.218.	27.072.
4. Azja	961.842.	724.142.	237.100.	—
5. Australia	662.159.	379.710.	185.396.	57.053.
6. Afryka	519.492.	417.373.	98.131.	—
Woj. pol. 1936 r.	2.587.196.	1.854.026.	504.866.	20.304.

Gdzie jesteście ILOŚĆ KILOMETRÓW NOWYCH DRÓG. WYBUDOWANYCH W POLSCE W LATACH:

	Ogółem	Państwowe	Wojewódzkie	Gminne
1930	1191	61	460	670
1931	750	69	228	453
1932	673	9	248	416
1933	738	31	327	380
1934	1036	108	445	483
1935	1333	336	997	—
1936	1050	150	900	—

Pozatem w r. 1936: Zbudowano Nowoczesnych dróg Państwowych 260 km Samorządowych 70 „

TABOR POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE (w 1000)

Rok	poł. mech. ogółem	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe	Motocykle	lano
1931	38.8	31.4	7.4	7.9	0.6
1932	28.0	22.2	5.8	8.0	0.7
1933	25.3	19.7	5.6	8.2	0.7
1934	26.1	20.6	5.5	8.3	0.9
1935	24.8	19.9	4.9	8.3	1.0
1936	24.7	19.7	5.0	8.4	1.1

SPORT W RADIO

„Dnia 7 maja (piątek) o godz. 18-iej znany praktyk i teoretyk wychowania fizycznego dr docent Władysław Dybowski wygłosi przed mikrofonem P. R. czwartą pogadankę z cyklu „Herezje sportowe”.

W pogadance tej dr Dybowski mówił będzie o błędnym rozumowaniu ciężarowców, zapasników i gimnastów, którym nie wydaje, że jednostronne uprawianie ciężkiej atletyki lub gimnastyki przyrządowej - wystarczą za całą kulturę fizyczną.”

Bogusław Mślorowicz".
(D. c. n.)

Pokaz „mediolańczyków” ale bez Chmielewskiego