

# Przegląd sportowy.



Fot. Maryana Fuksa.

W kancelaryi wystawy praca wre...

## Wystawa samochodowa w Warszawie.

Za niewiele już dni otwarta zostanie w pięknym parku Agrikola wielka wystawa samochodowa, pierwsza tych rozmiarów na ziemiach polskich. Bez przesady też powiedzieć można, że zarówno zainteresowanie przemysłu samochodowego naszą wystawą, jak i liczba zgłoszeń przewyższyła oczekiwania inicjatorów. Gdy z końcem kwietnia odbyło się, w obecności delegatów związków fabrykantów samochodowych, komitetu wystawowego i warszawskiego klubu, oraz prasy, losowanie kolejności wyboru miejsc, okazało się, że cały budynek murowany w Agrikoli został zupełnie wypełniony przez eksponaty jednej tylko klasy, mianowicie samochody turystyczne. Aby pomieścić inne, jak wozy ciężarowe, omnibusy samochodowe, pługi motorowe i t. p., trzeba było zbudować specjalną halę, powierzchni użytkowej około 600 mtr. kw. Silniki, akcesoria samochodowe i wogóle przedmioty drobniejsze postanowiono rozmieścić w boksach głównego budynku, odpowiednio przerobionych.

A jednak, mimo wszystko, ciągle jeszcze było zamało miejsca. Choć termin zapisów upłynął, nadchodziły w dalszym ciągu zgłoszenia od firm zagranicznych, szczególnie na wozy turystyczne, a miarą zainteresowania może być to, że kilka firm zdecydowało się nawet zająć pod samochody niezbyt odpowiednie otwarte boksy, byleby tylko uczestniczyć w wystawie.

Wobec tak znacznych rozmiarów wystawy, postanowił komitet nie szczędzić środków, by dać jej nie tylko najbardziej estetyczną zewnętrzną szatę. Ponieważ elewacja głównego budynku nie można było

ani zmienić, ani ulepszyć należyście, całe staranie zwrócono na dekorację wewnętrzną, która zmieniła ogólny wygląd sali do niepoznania. Armia robotników pracuje tu bez przerwy aż do chwili obecnej.

Na pomieszczenie wozów ciężarowych został zbudowany specjalny pawilon przez firmę Rogójski, Horn i Rupiewicz. Jakkolwiek czas istnienia budowli jest czysto efemeryczny, nie szczędzono kosztów, aby jej nadać kształty budynku fundamentalnego. Murowana elewacja została bogato opracowana architektonicznie, z szerokim uwzględnieniem zieleni i kwiatów, jako elementu dekoracyjnego; okalające halę trawniki, gdzie dawniej mieścił się plac footballowy, zostaną zmienione w barwne kwietniki i klomby. Obok staje jedyny prywatny pawilon wystawowy, o poważnych wymiarach, dostosowany zewnętrznym charakterem do sąsiedniej hali.

Ponieważ istniejące w parku budynki restauracyjne są zbyt odległe od centrum wystawy, wzniesiono — zarówno dla wygody publiczności, jak wystawców i personelu, zajętego na wystawie — w przedłużeniu budynku głównego od strony stawu gustowną werendę restauracyjną; wzdłuż samego stawu rozmieszczone będą stoły w kształcie terasy; prócz tego i na innych miejscach terenu wystawowego będzie mogła zwiedzać publiczność pokrzepić ciało.

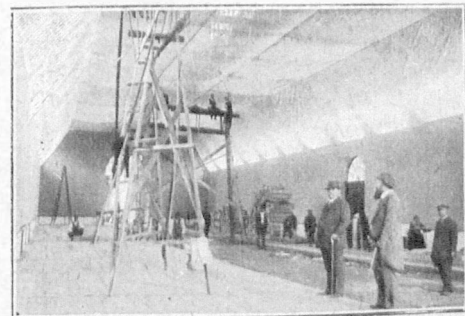
Jakkolwiek sama już wystawa wywoła niewątpliwie znaczne zainteresowanie wśród szerszych warstw, postanowił komitet zorganizować inne jeszcze atrakcje, które w letnim sezonie warszawskim będą zapewne nader miłym urozmaiczeniem. Na

pierwszy ogień poidzie wielkie korso samochodów, ekwipaży, wozów zbiorowych i t. p. w połączeniu z walką kwiatowa. Zupełną nowością w Warszawie będzie korowód wozów reklamowych, udekorowanych w postaci ruchomych, żywych afiszów, scen alegorycznych, związanych ze sposobem produkcji pewnych firm, żywych modeli i t. p. Zainteresowanie obudziło korso bardzo znaczne, zarówno wśród osób prywatnych, jak wśród korporacji i firm handlowo-przemysłowych. Nagrody, wyznaczone przez instytucje towarzyskie i osoby prywatne, będą przyznane na podstawie oceny specjalnego jury, oraz opinii plebiscytu, o ile tylko okaże się to wykonalne.

Chcąc ułatwić uczestnikom udział w projektowanej zabawie, oraz chcąc nadać korsu jak największą świetność, powołał komitet wystawy do życia specjalne biuro, które będzie udzielać informacji, porad, nawet gotowych projektów, wyszukiwać dekoratorów i ogrodników, celem zmniejszenia kosztów dekoracji i udziału w korsie. Miłą pamiątką, która utrwali wspomnienie zabawy, będzie bogato ilustrowane album z fotografiami wszystkich uczestniczących wozów. Że projekt wywołał duże zainteresowanie, nie tylko zresztą u nas, dowodzi choćby to, że kilka zagranicznych firm kinematograficznych zgłosiło się już do komitetu z propozycją zdjęć kinematograficznych z przebiegu korsa.

Drugą atrakcją, urządzoną na terenie Agrikoli, ma być głymkana, której projekt jest obecnie opracowywany.

Kto bierze udział w wystawie? Główny kontyngens wystawców rekrutuje się z firm francuskich; następnie miejsca zajmują Niemcy, Anglia, Belgia, Włochy, Czechy i Ameryka. Udział firm lokalnych jest, niestety, prawie żaden wobec zupełnego braku produkcji polskiej w tej dziedzinie. Ze względu na rodzaj eksponatów pierwsze miejsce zajmują samochody osobowe, potem idą wozy ciężarowe, pługi automobilowe, loko-



Roboty przygotowawcze na wystawie.

motywy drożne, wreszcie silniki, pompy i akcesorya.

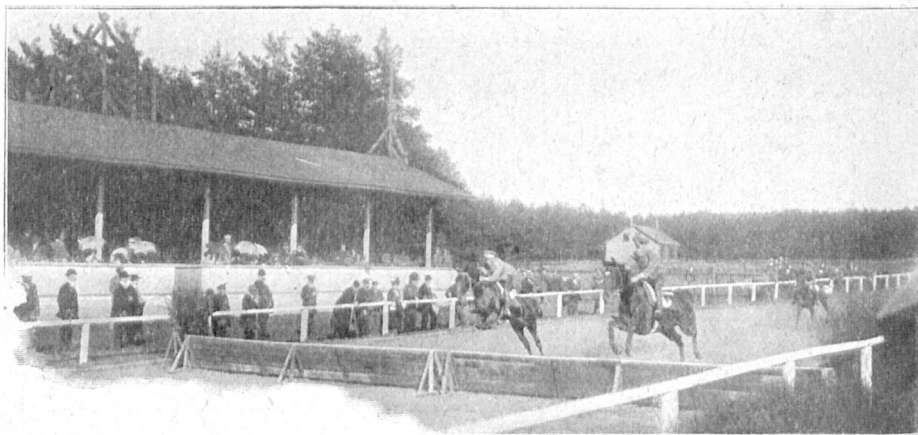
Z racyi wystawy poświęciła prasa zagraniczna, zarówno specjalna jak ogólna, bardzo dużo miejsca rynkowi automobilowemu u nas i w Rosyi. Wielkie, jak na nasze stosunki, obesłanie wystawy jest dostatecznym także dowodem, w jakiej mierze firmy zagraniczne interesują się rynkiem tutejszym. Smutna nieobecność firm miejscowych przypomina dosadnie przykre warunki, w jakich rozwija się u nas przemysł automobilowy. Nizkie stosunkowo cło, brak urobionego i wykwalifikowanego robotnika, trudność zyskania potrzebnych dużych kapitałów (tem większych, że pierwsze lata produkcji fabryk automobilowych zamykają się niemal zawsze deficytem, póki fabryka nie zdobędzie marki na targu) — oto główne powody, dlaczego przemysł automobilowy na ziemiach polskich nie może powstać i rozwijać się.

Gdyby więc wystawa samochodowa w Agrikoli dała podniecie naszym businessmanom do przestudyo-

wania i wogóle zajęcia się tą sprawą, gdyby zrodziły się z niej zaczątki krajowego przemysłu automobilowego, które z czasem rozwinęłyby się w produkcję, zaspakajającą w mniejszej czy większej mierze potrzeby Królestwa Polskiego i Rosyi— byłoby to nieocenioną zasługą war-

szawskiego Klubu automobilistów. A jak powabnym jest ten rynek samochodowy, niech świadczy fakt, że w ciągu dziewięciu tylko miesięcy 1913 roku wwieziono do Rosyi samochodów za sumę zgorą 15 milionów rubli. S.

### Wyścigi w Wilnie.



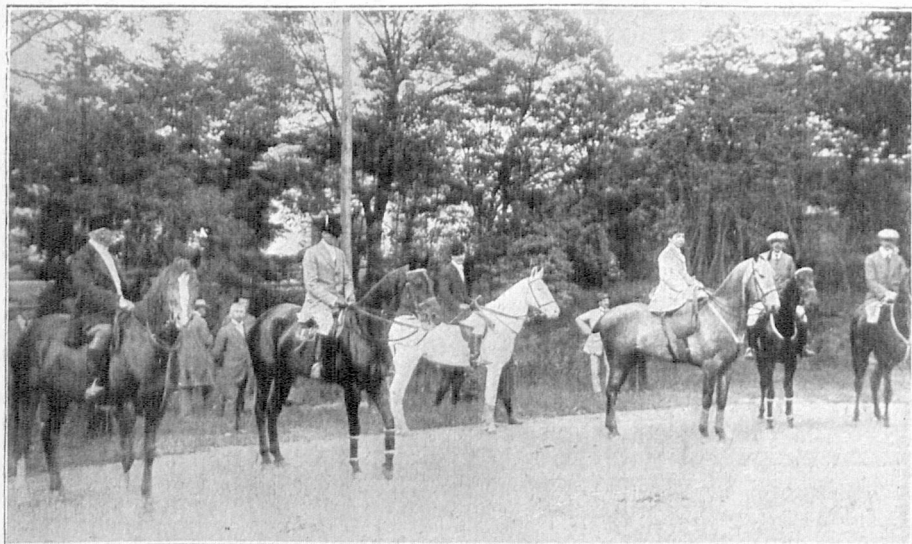
„Steeple-chase” w Wilnie dnia 6 maja.

### Sandomierskie Koło Sportowe.



Fot. Saryusz Wolski.

Liczne grono gości z Galicyi, Wołynia i Litwy na wyścigach w Bugaju dnia 25 i 26 maja.

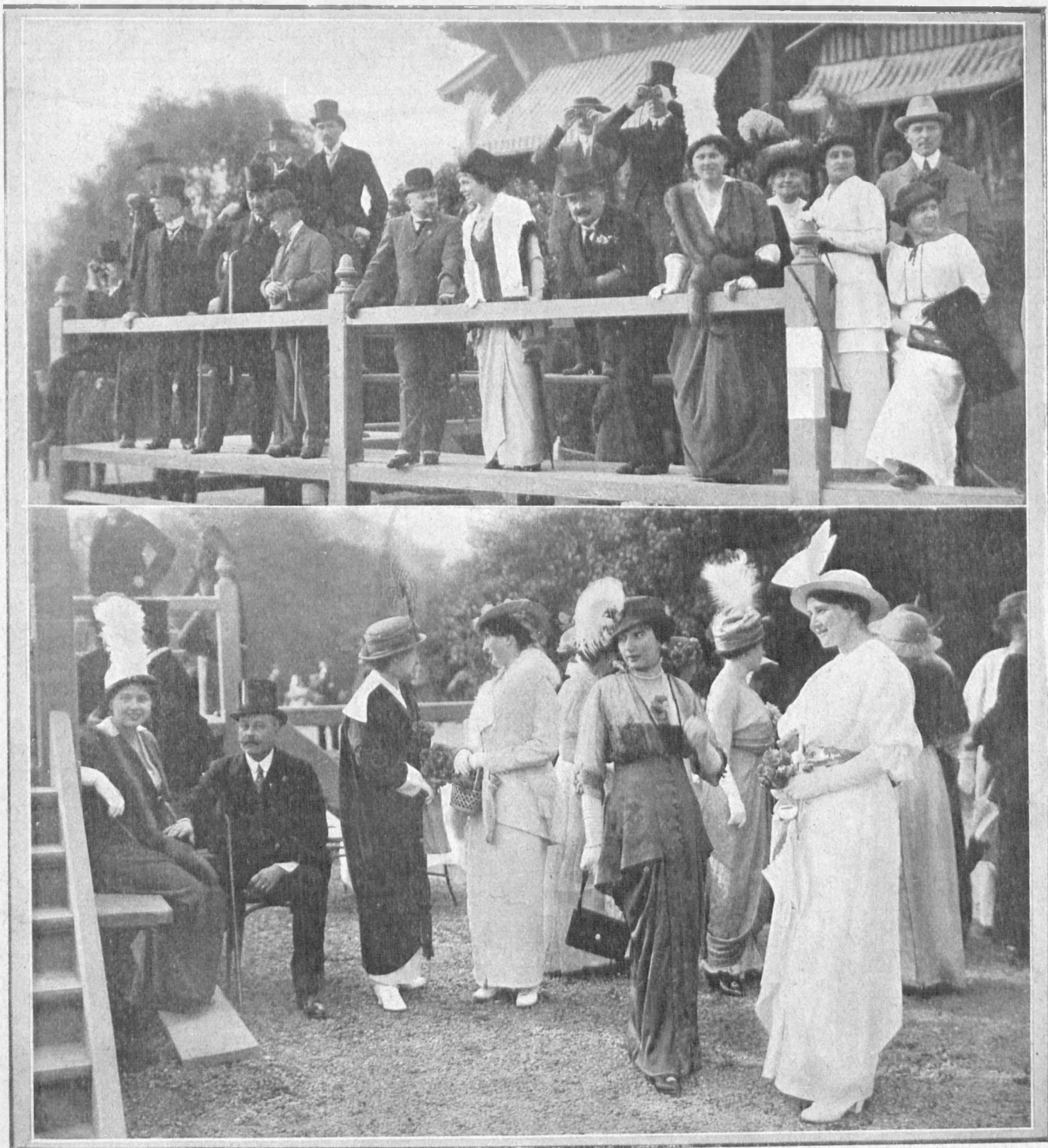


Start koni uczestniczących w biegu myśliwskim p. Cz. Baczyńskiego.



Fot. Saryusz Wolski.

Grupa sędziów na trybunie.



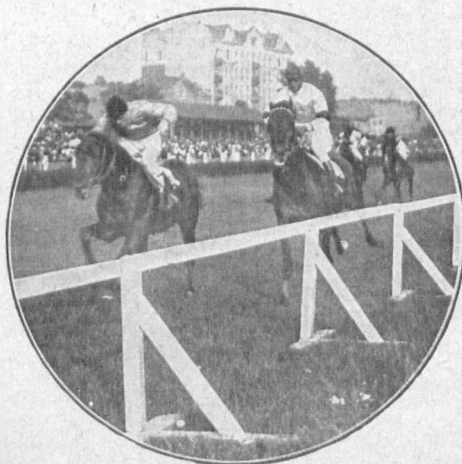
Fot. Saryusa Wolski.

1. Grupa sportmenów obolga płci. 2. Stroje pań.

## „Derby” w Warszawie.

Jaskółki zwiastują wiosnę. Rozkopy w Alejach Ujazdowskich oznaczają, że zbliża się okres wyścigów. Dzień „Derby” tem zaś się od innych dni sportowych wyróżnia, iż każdy szanujący się sportsman stroi swą głowę lub półgłowę w lśniący cylinder. Warszawianki używają tego dnia tyle pachnidel, że powietrze na polach Mokotowskich robi się ciężkiem.

Przed laty na torach rosyjskich wszystkie większe nagrody wygrywały stajnie polskie. Obecnie, już i w Warszawie nawet stajnie polskie nie kuszą się o znaczniejszą nagrodę. W tym roku wyjątkowo konie pp. Mantaszewa i Łazarewa miały spotkać się z niebezpiecznym przeciwnikiem chowu krajowego: z Victorem Alarykiem (własność p. Bersona z Leszna). Lecz świetny ten koi



Zwycięzca „Dolomit”. Fot. S. Wolski.

zachorował przed głównymi biegami na zapalenie płuc i do „Derby” stanąć nie mógł. Walczyli tedy w stolicy Królestwa tylko p. Łazarew z p. Mantaszewym. Pierwszy na całej linii zwyciężył, bo i „Cesarską” nagrodę zdobył.

Często słyszy się w kołach sportowych utyskiwania, że wyścigi warszawskie nadto zdemokratyzowały się, że t. zw. „towarzystwo” przestało na nie uczęszczać. Jest w tem tylko część prawdy. Wyścigi ściągają obecnie takie tłumy publiczności, że dotychczasowa liczba hrabin i półhrabin ginie w ciżbie. Ilość rodzinów została może ta sama, tylko objętość ciasta powiększyła się bardzo znacznie. Trzeba stwierdzić przecież, że Tow. Wyścigów konnych, zbierając coraz większe dochody, zbyt mało dba o wygodę publiczności. Wyśiłki skierowane są przeważnie w jedną stronę: by pomnożyć grę w totalizato-

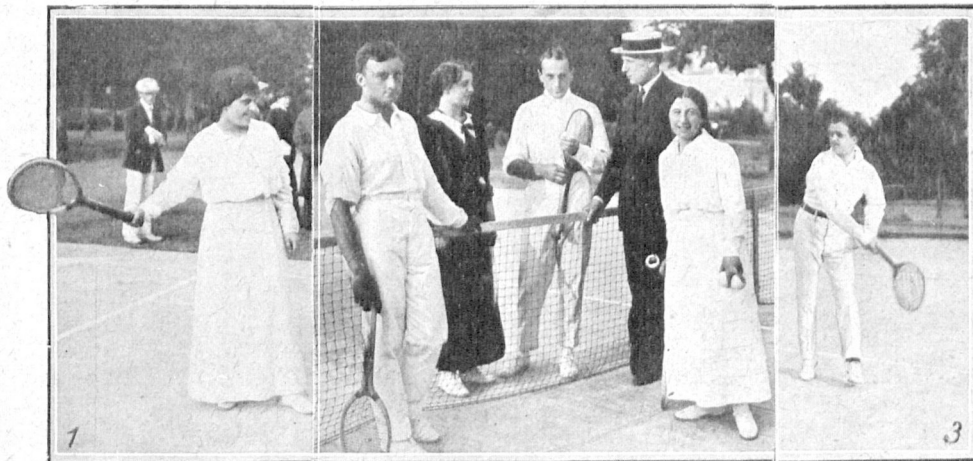
rze. Pod tym względem na brak ułatwień skarżyć się nie można. Czyż nie należałoby jednak choćby skromnej części olbrzymich dochodów poświęcić na rzecz tych, którzy owe dziesiątki i setki tysięcy rubli składają? Trybuny

już dzisiaj są zbyt ciasne. Liczba stołków na placu niewystarczająca. Ławki niewygodne, brzydkie i w zbyt małej ilości. Urządzenie restauracji pierwotnie. A już nieporządek w szatniach przechodzi wszelkie granice. Organizacja To-

warzystwa w kierunku wyciągania pieniędzy od publiczności jest sprężysta i wytrwała. Byłoby właściwie, aby część tej energii zużytkowana została na ulepszenia i udogodnienia, których wymaga wciąż rosnąca frekwencja. *gord.*

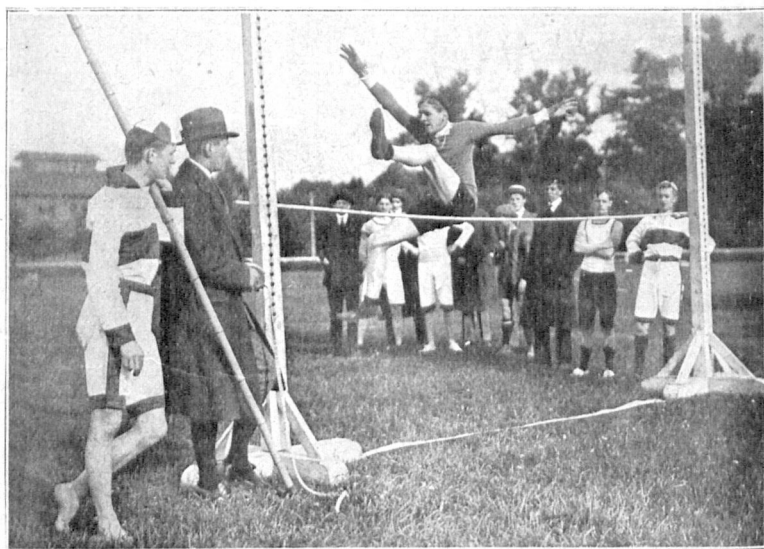
### Tennis w Warszawskim Kole Sportowem.

### Wzloty na polu Mokotowskiem.



Pp. Nowodworska, Kleinadel, Poradowska, Znajdowski, Müller, Neuman, J. Kowalewski.

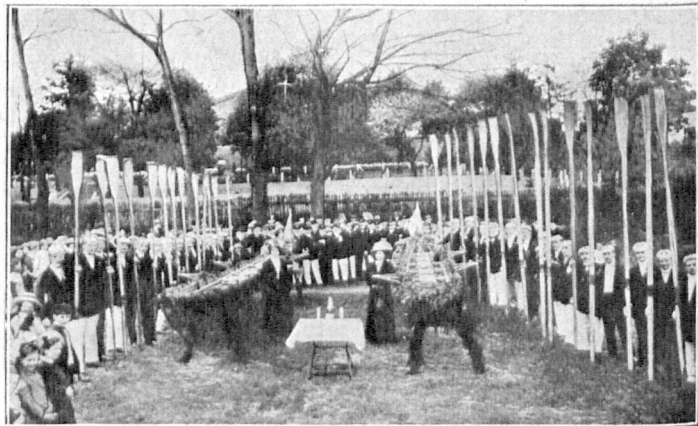
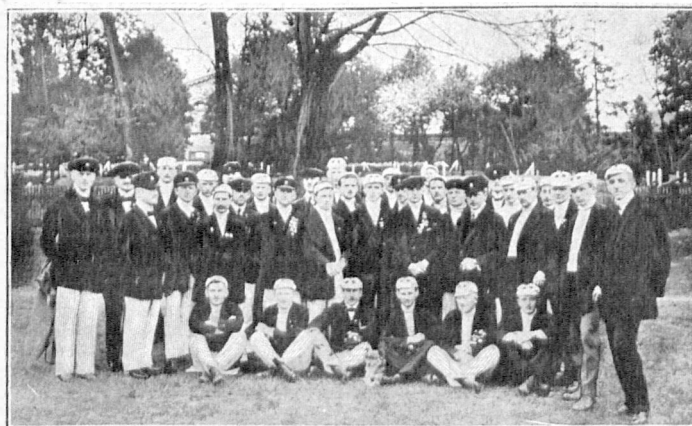
Lotnik Spitzberg, 30 maja i 1 czerwca wykonał szereg ewolucji *à la Pegoud*. W pierwszym dniu towarzyszyła lotnikowi p. Mery Mrozińska art. teatru Nowego. *Fot. Maryana Fuksa.*



Konkursy Warszawskiego Koła Sportowego w Agrikoli w dniu 21 maja.

*Fot. Saryusz Wolski*

### Klub wioślarski w Poznaniu.



Grupa wioślarzy poznańskich

*Fot. „Camera” w Poznaniu.*

Poświęcenie 2-czterowiosłówek Poznańskiego klubu wioślarszy.

Założony przed 10 laty przez znanego literata, Macieja Wierzbńskiego, „Klub wioślarski” dzisiaj przedstawia poważną organizację sportowo-towarzystwa, która w związkach poznańskich tego rodzaju niewątpliwie na pierwszym stoi miej-

scu. W niedzielę ubiegłą odbyło się otwarcie sezonu letniego i przy tej sposobności poświęcenie dwu czterowiosłówek, które otrzymały nazwy: „Warszawianka” i „Krakowianka”. Połączoną z uroczystością tą wycieczkę do Staro-

łęki zakończono wspólną zabawą, „Klub wioślarski”, który brał już kilkakrotnie udział w regatach krakowskich i warszawskich liczy obecnie w taborze swym 15 łodzi rozmaitych typów.

*Poznań.*

*d.*