

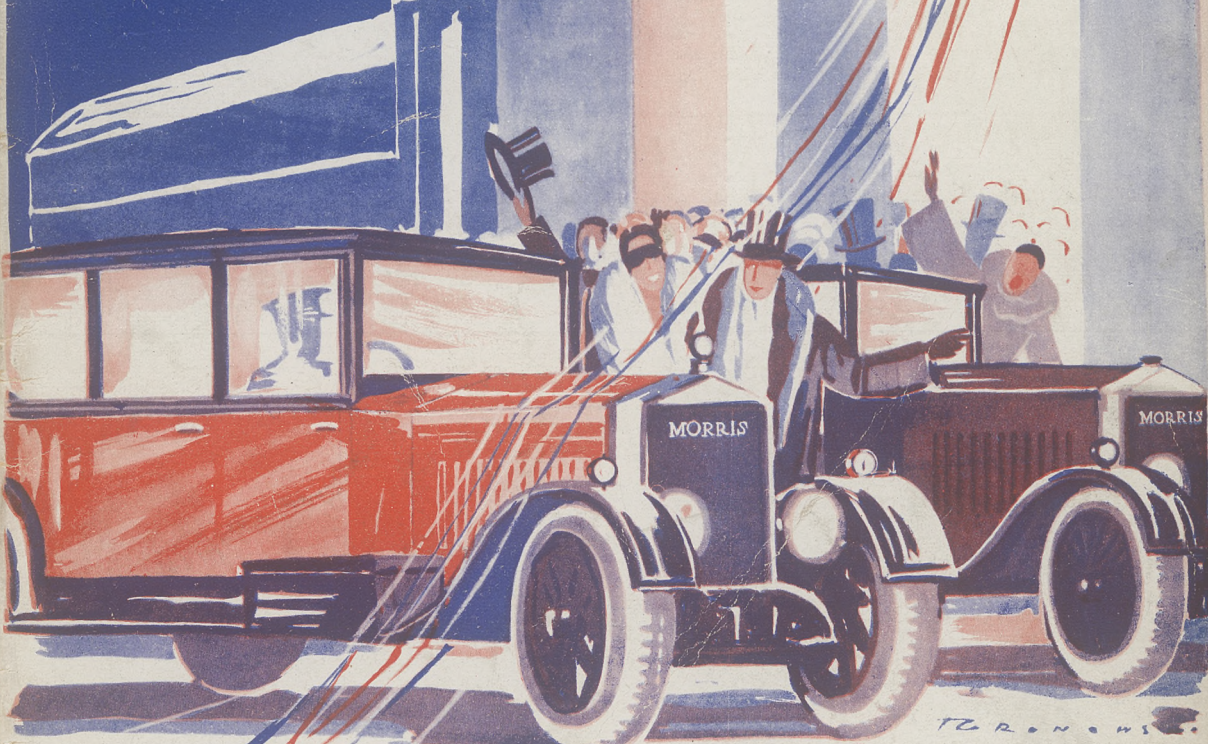
Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem



1928
7

CENA 3 ZŁ.

Nr. 1



T. G. R. NEWS

MORRIS

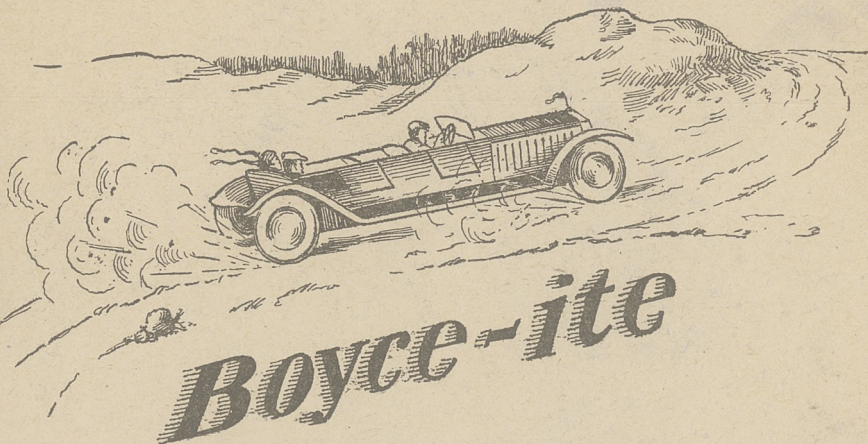
GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO:

„MOTOR TRADERS”

SP. Z O. O.

WARSZAWA, PLAC ŻELAZNEJ BRAMY 2. TELEFON 526.04 526.05

Automobiliści używajcie



Żądajcie Benzyny Błękitnej ponieważ: 1) usuwa osady koksujące; 2) zapobiega stukaniu motoru; 3) ułatwia ruszanie z miejsca; 4) daje lepszy czas kilometrowy; 5) czyści samoczynnie świece, wentyle i motor. **BOYCE-ITE powiększa siłę motoru; BOYCE-ITE czyści motor i oszczędza benzyny; BOYCE-ITE zmniejsza koszt utrzymania motoru.**

Wyłączne zastępstwo na Polskę: Fabryka Olejów i Tłuszczów Technicznych „TARGÓWER” Warszawa, Leszno 8, Telefon 172-11, 239-67
Zastępstwa rejonowe: **Poznań:** Hurtownia olejów skalnych, L. Ruciński i St. Jankowski, Al. Marcinkowskiego 7; **Lwów:** „Automobile” S-ka z ogr. odp. Pasaż Mikolascha. **Gdańsk:** „Baltoil” Mineralöl u. Betriebsstoff A. G. Scichaugasse 11; **Katowice:** H. Schwidewski, Szosa Wełnowska etc.

ŻARÓWKI SAMOCHODOWE PHILIPS

zapewniają bezpieczną jazdę



PROSTOWNIKI PHILIPS

umożliwiają ładowanie akumulatorów
samochodowych z sieci prądu zmiennego

AUTO



**ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE**
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

**REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE**
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFFILIÉS

40209
118

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)
K O N T O C Z E K O W E P. K. O. 1648

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN**

WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	300	160	90	50	30
4 okł. przed tekstem i w tekście 400	225	120	70	50	
Wklejka	450	250	—	—	—

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU: Od Redakcji. — Nieco o pseudowynalazkach i inventiomach, *E. Gerin*. — Pierwszy Ogólnopolski Zjazd Automobilklubów. — Polskie Zakłady Skody S. A. w Warszawie. — Centralne Warsztaty Samochodowe. — Samochody Ralf Stetyz na rok 1928, *M. K.* — Silnik polski, który przebył próbę 1000 godzin pracy, *Ms.* — Pierwszy polski silnik lotniczy. — Szkoła kierowców, warsztaty i garaże Śląskiego Klubu Automobilowego w Katowicach, *St. Szydelski*. — Świeca „Grom”, *Emos*. — XXI Salon samochodowy w Brukseli, *Stanisław Makowiecki*. — Drobnostki, *Witold Rychter*. — Ustawianie najśnie, *Bolesław J. Kachel*. — Kronika. — Z czasopism. — Przegląd piśmiennictwa obcego. — Ogłoszenia.

136

7727

W CZASOPISIE

7 (1928)



Wspomnienie dawnych czasów — wyjazd ś. p. Stanisława Grodzkiego w r. 1897 do Paryża na 3 1/2 KM. Peugeot.

PP. AUTOMOBILIŚCI powinni zawsze pamiętać, że ze względu na pewność biegu — należy stosować tylko szwedzkie łożyska kulkowe, które

SKF

Specjalne łożyska: Buick, Ford, Citroën, Fiat, Chevrolet

nabywać można we wszystkich większych miastach Polski. Główny skład: Warszawa, Wierzbowa 8 róg Trębackiej; telefony: 12-14, 12-15.

OD REDAKCJI

Numer niniejszy, którym rozpoczynamy 7-my rok wydawnictwa, poświęcamy w całości polskiemu przemysłowi samochodowemu i silnikowemu oraz polskiej wynalazczości na tem polu. Radosny fakt narodzin polskiego przemysłu samochodowego chcemy uczcić, poświęcając mu właśnie pierwszy numer „Auta” 1928 r., wierząc, iż przez cały ten rok będziemy mieli okazje notowania coraz to nowych sukcesów młodego naszego przemysłu samochodowego i coraz to szerszego jego rozwoju. Rok ten rozpoczynamy z radosną wiarą, iż teraz już szybkim krokiem zrównamy się w automobilizmie z innymi cywilizowanymi krajami i że wreszcie, tak jak i gdzieindziej, automobilizm i u nas stanie się źródłem bogactwa narodowego i szkołą tężyzny fizycznej i hartu duchowego. Najszczerze życzenie, jakie w dniu Nowego Roku 1928 wyrazić możemy, to to, aby już w roku 1928 Pierwszy Mistrz Polski w automobilizmie, Henryk Liefeldt, wystartował za sterem polskiego samochodu — na polskim torze samochodowym. Nie śmiejmy się — pierwsze kroki są tylko trudne, a gdy już wreszcie przełamaliśmy pierwsze lody naszej bierności, gdy stworzyliśmy już parę wzorowych wprost fabryk — dalszy rozwój pójdzie w szybkim tempie. W krótkim teraz czasie osiągnąć i my musimy wszystko to, co jest niezbędne dla rozwoju naszego automobilizmu — musimy zbudować więcej jeszcze fabryk i własny tor samochodowy. Musimy — musimy — w przeciwnym razie niegodni będziemy tego cudownego wynalazku, jakim jest samochód, i najlepiej zrobimy, wracając do żydowskiej biedy. Ale nie — po zwiedzeniu pierwszych naszych samochodowych placówek przemysłowych, po stwierdzeniu, jaki zapal ożywia ich twórców — pewni jesteśmy, iż energia ich już nie osłabnie, a przeciwnie wyda takie owoce, że uniezależnią pod tym względem w zupełności kraj nasz od zagranicy. Nowy Rok 1928-my witamy hasłem: „Polski przemysł samochodowy niech żyje!”

* * *

Numer niniejszy z przyczyn od Redakcji niezależnych, a związanych z akcją reklamową, wysyłamy, nieestety, jeszcze raz z opóźnieniem, za co przepraszamy naszych prenumeratorów i czytelników, prosząc o wyrozumiałość dla pisma, które ulepszenie swoje opierać musi na rozwoju działu reklamowego.

* * *

Numer następny (2-gi) „Auta” poświęcimy opisowi nowych modeli samochodów, które w bieżącym sezonie samochodowym wprowadzone będą na rynek polski, w pierwszym zaś rządzie nowego „Ford’a” i do tego numeru odkładamy spis adresów wszystkich fabryk samochodowych na świecie, który zamierzaliśmy, według naszej zapowiedzi w № 12 z ub. r., umieścić w numerze niniejszym.

Nieco o pseudowynalazkach i inventiomanach

Artykuł poniższy, poruszający rzeczywiście naszą bolączkę manji wynalazczej, pomimo ostrego jego tonu, pomieszczamy jako artykuł wstępny, gdy na tle wielu zawartych w nim słusznych uwag tembardziej nabierają wartości opisane dalej w niniejszym numerze prawdziwe wynalazki i prace polskich konstruktorów.

Redakcja.

NUMER niniejszy, poświęcony, obok przemysłu polskiego, również polskiej wynalazczości, — będzie dowodem, że wynalazczość ta istnieje w Polsce nawet w tak zaniedbanych dziedzinach techniki, jak automobilizm i lotnictwo. Jednak tu dorobek umysłu polskiego jest, niestety, minimalny, a ilość polskich patentów w wyżej wymienionych gałęziach tech-

niki jest wprost znikomą wobec kolosalnej wprost ilości wynalazków prawie wszystkich innych narodów. Ostatecznie, rzecz ta jest poniekąd zrozumiałą. Żeby czynić wynalazki czy ulepszenia w pewnej dziedzinie, ewent. w pewnej specjalności, należy dziedzinę tę zasadniczo doskonale poznać — nie tylko w teorii, ale i w praktyce. U nas do tej pory nie było przemysłu samochodowego czy silnikowego i dlatego nie było większej rzeszy ludzi, znających gruntownie te gałęzie mechaniki, t. j. ludzi, trzymających rękę na ich pulsie. Wśród tysięcy ludzi, pracujących w pewnej dziedzinie, znajdzie się zaledwo kilku, którzy, nie zadowolając się osiągniętymi rezultatami, szukają nowych rozwiązań, a mając zdolności obserwacyjne i kombi-

nacyjne, są w stanie stworzyć rzeczywiście coś nowego i lepszego od rzeczy już znanych. Wynalazcy, jak mówię, trafiają się w stosunku jednego na kilka tysięcy, tam zaś, gdzie ludzie poświęcających się pewnej dziedzinie, jest wszystkiego kilkudziesięciu, wynalazca trafić się może tylko przypadkowo, a jest bezwarunkowo większość szans, że wogóle wynalazca tam się nie znajdzie. Jeżeli w innych dziedzinach techniki naród polski wydał szereg wybitnych wynalazców, jest to dowodem, że pod tym względem, t. j. pod względem twórczości, nie stoimy niżej od innych narodów. Mała ilość wynalazków z dziedziny automobilizmu i lotnictwa w Polsce tłumaczy się więc wyraźnie tylko niemożnością zgłębienia tajników tych gałęzi techniki przez większą ilość ludzi. Nie ulega wątpliwości, że przy dzisiejszym stanie wiedzy technicznej, t. j. przy kolosalnym jej rozroście, przy niesłychanie wielkiej ilości rozwiązań najrozmaitszych jej zagadnień — wiedza ta z musu rozpadła się na szereg gałęzi, a te znowu na szereg dalszych jeszcze cenniejszych specjalności. Jeden człowiek dziś nie jest już w stanie objąć całości wiedzy technicznej, ani nawet jednej jej gałęzi, zgłębić zaś może i dokładnie poznać zaledwo jedną specjalność. Nie do pomyślenia jest już dziś wynalazca w typie Leonarda da Vinci, Newtona czy Franklina, a taki Edison, obracający się przeważnie w bogatej dziedzinie elektryczności, może uchodzić za uniwersalnego wynalazcę.

Wynalazki dwudziestego wieku charakteryzuje ich stopniowość. Żaden z większych zasadniczych wynalazków, którymi chlubi się nasza epoka, nie powstał właściwie spontanicznie, jako zakończony twór jednego genialnego umysłu. Przeciwnie, gdy powstaje pewne zagadnienie, pewien problem do rozwiązania, szereg ludzi lub szereg pracowni i laboratoriów pracuje nad nim, dorzucając każdy swą cegiełkę do ogólnego dzieła, z czego wreszcie powstaje skończony wynalazek. Określić dziś kto był właściwym twórcą samochodu, kto samolotu, kto radiotelefonji i t. d. i t. d., jest nie sposób. Setki i tysiące ludzi pracowało nad każdym z tych wynalazków i tylko dzięki połączeniu szeregu drobniejszych wynalazków i tysięcy drobnych ulepszeń mogły powstać te genialne wprost pomniki ludzkiej pomysłowości. Przypomnijmy sobie obecnie powstanie wynalazków dawniejszych, np. druku, maszyny parowej, telefonu, lokomotywy, maszyny do szycia i t. d.; zawdzięczamy je wszystkim poszczególnym genialnym na swój czas jednostkom, gdy tymczasem w dzisiejszych wynalazkach możemy wymienić tylko twórców poszczególnych części, np. w samochodzie znamy wynalazcę silnika spalinowego, mechanizmu kierowniczego, magneta i t. d., ale w wielkim byłoby ambarasie ten, któremu kazano określić, komu należy się pierwszeństwo wynalazku samochodu. Dla lokomotywy sprawa jest jasna — Stevensohn i rzecz skończona, w samochodzie zaś Niemcy dowodzą, iż był to Daimler, Amerykanie wymieniają Seldena, Francuzi kilku wynalazców francuskich z Serpoletem na czele i t. d. Zresztą, jeśli poszperać, to okaże się, że żaden z nich właściwie nie był pierw-

szym. To samo tyczy się samolotu. Z chwilą, gdy pewien problem — jak w tym np. wypadku żeglugi powietrznej — stał się, dzięki postępowi w innych gałęziach techniki, już rozwiązalnym, to — jak mówię — cały szereg ludzi spontanicznie przystąpił do tego dzieła i wspólnym wysiłkiem, często nawet wzajemnie im nieznanym, zawdzięczamy te najpiękniejsze wynalazki ludzkości.

Jeśli dłużej zatrzymałem się nad tem określeniem nowoczesnego wynalazku, to dlatego, aby bardziej jeszcze wyjaskrawić to, co za chwilę napiszę o tak zw. pseudowynalazkach. Tu jeszcze dodać muszę, iż prawie wszystkie dzisiejsze wynalazki, to wynalazki napozór drobne, jakiejś jednej części bardziej złożonego mechanizmu, czy jednej czynności jakiejś zasadniczej metody. Niektóre z nich jednakże pociągają za sobą dalsze przeobrażenie się mechanizmu, czy metody, inne zastygają w formy niejako już skończone. Widzimy jednak, że wynalazki, tak jak i normalna praca w dziedzinie techniki, zasklepiają się w coraz cenniejsze specjalności. Weźmy jeszcze raz dla przykładu najbliższą nam i najlepiej znaną maszynę — samochód. Otóż w dziedzinie automobilizmu posiadamy tysiące wynalazków, ale żaden z nich nie odnosi się do całości samochodu. Jako taki, pozostaje ten ostatni niezmienny — ma zdecydowane formy, zaś wszystkie wynalazki w tej dziedzinie odnoszą się do poszczególnych mechanizmów, t. j. do poszczególnych specjalności, np. do silnika, magneto, karburatora, karoserji i t. d. W ten sposób dzisiaj różnica pomiędzy wynalazkiem a ulepszeniem zaciera się coraz bardziej, gdyż coraz większą sumę wiedzy wkładać należy w każdy najdrobniejszy szczegół mechanizmu.

Jeżeli mówiłem, że w Polsce mamy w dziedzinie automobilizmu i lotnictwa, niestety, minimalną ilość wynalazków, t. j. istotnie praktycznych i cennych nowych pomysłów, to jednak dodać muszę, że posiadamy aż nadmierną ilość pseudowynalazków. Pseudowynalazki — są to wynalazki, ale tylko w chlubnym o nich pojęciu własnych twórców, którzy prawie z reguły są „inventiomaniami“, t. j. ludźmi o wyraźnej manji wynalazczej.

Pseudowynalazki rozdzielić można na cztery kategorie: pomysły zbędne, t. j. takie, które są zupełnie niepotrzebne, wobec znakomicie funkcjonujących innych rozwiązań; pomysły nie nowe, t. j. takie, które już były opatentowane, a tylko wskutek nieznamomości przedmiotu przez inventiomana uważane są za nowe; pomysły fantastyczne, t. j. niewykonalne, i wreszcie pomysły naiwne. Wszystkie kategorie pseudowynalazków mają za twórców ludzi, nie znających gruntownie przedmiotu. Pod tym względem inventiomani dobrze uosabiają naszą wadę narodową uniwersalności, t. j. zdolności w różnych kierunkach, nie opartych na gruntownym zgłębieniu żadnego przedmiotu. Bez przesady powiedzieć mogę, że 90% pseudowynalazków w automobilizmie nic nie ma z nim wspólnego poza amatorkiem zainteresowaniem. Ludzie fachu rzadko bawią się w nierealne mrzonki i pomysły, gdyż wiedzą, jak trudno wpaść jest już dziś na

rzeczywiście nowy pomysł. Pseudowynalazcy więc — to najczęściej ludzie nie z danego fachu, a nawet ludzie nie znający choćby literatury danego przedmiotu. Motywy, które kierują nimi przy opracowywaniu nowego pomysłu, to nie rzeczywista chęć ulepszenia, wyrastająca ze znajomości niedomagań i niewystarczalności dotychczasowych rozwiązań, lecz jedynie naiwne i błędne mniemanie, że wynalazkiem można zrobić szybko majątek. Ludzie ci — to najczęściej nawet do tego stopnia ignoranci, czy też dufni w siebie manjacy, że nie zdają sobie sprawy choćby z tego, iż na kilkadziesiąt tysięcy corocznie nowych patentów na pomysły, opracowywane często przez potężne fabryki, przez sztaby uczonych specjalistów w świetnie urządzonej laboratorjach, tylko bardzo, ale to bardzo nieznaczna ilość, bo licząca się na kilkadziesiąt, znajduje zastosowanie w praktyce i przynosi realne korzyści wynalazcom.

Tu muszę nadmienić jeszcze, że specjalnie automobilizm i lotnictwo cieszą się sympatią inventiomanów. Gdy w innych działach techniki wynalazku dokonywają ludzie mający do czynienia z daną branżą — fachowcy, to w automobilizmie i w lotnictwie w Polsce przynajmniej wynalazków chcą gwałtem dokonywać prawie zawsze laicy, znający te przedmioty tylko z widzenia i z opisów. Czemu przypisać takie niezwykle faworyzowanie tych przedmiotów przez manjaków? Chyba tylko temu, że samochód i samolot są maszynami, które oglądać może największa ilość osób, że samochód zwłaszcza jest jedną z nielicznych skomplikowanych maszyn, której się dotyka każdy, która weszła w obręb codziennego życia, samolot zaś porywa bardzo wielu pewnym bohaterstwem, przywiązaniem do posiadających go.

Że samochód i samolot fascynują i porywają współczesnych ludzi, tego dowodem zainteresowanie się ogólne tymi przedmiotami przez młodzież szkolną, a nawet i dzieci. Porwani ogólnym entuzjazmem dla tych maszyn, charakteryzujących naszą epokę, inventiomani chcą gwałtem dorzucić i swoją cegiełkę, albo raczej cały swój blok w ulepszeniu ich, a głównie mają nadzieję zbitcia kolosalnego majątku przez wynalazek, który, jak marzą, wszyscy będą musieli zastosować. Zresztą, mniejsza z tem, jakie są pobudki, kierujące inventiomanami. Dość, że jest ich w Polsce legjon i że każdego, który zajmuje jakiegokolwiek wybitniejsze stanowisko w automobilizmie, czy lotnictwie, manjacy ci wprost przesładują swymi nierealnymi pomysłami.

Niezwykłą sympatią inventiomanów cieszą się zwłaszcza obręcze samochodowe. Marota zastąpienia obręczy pneumatycznych (gumowych) przez obręcze mechaniczne, sprężynowe, nie daje spokoju wynalazkomanom. Corocznie powstaje dziesiątki pomysłów najrozmaitszych kół sprężynowych, na setki sposobów przerabiane są stare, dawno zbankrutowane pomysły, każdemu z tych manjaków wydaje się, że dokonał epokowego wynalazku, gdy tymczasem pomysł jego jest stary, jak sam samochód. W początkach automobilizmu, gdy obręcz pneumatyczna miała jeszcze bardzo liczne wady, powstał szereg pomysłów zastąpie-

nia ich przez obręcze mechaniczne. Patenty w tej dziedzinie liczą się na tysiące, że wystarczy tu zacytować choćby koła Curtis'a, Lynton'a, Boirault'a, Peasy, Ofelt'a, Ramsom-Rathboun, Simplex, Genillon i t. d. i t. d. Polska technika poszczycić się też może najdoskonalszym prawdopodobnie w tej dziedzinie wynalazkiem, mianowicie kołem sprężynowym inż. Lipkowskiego, obecnie generała wojsk polskich, znanego wynalazcy hamulców pneumatycznych. Koła te, wypróbowane na długo już przed wojną na bardzo długiej przestrzeni, gdyż w dwukrotnym okrążeniu Francji, działały bez zarzutu jako elastyczne obręcze, jednak pomimo swej z tej strony doskonałości nie weszły do powszechnego użycia wskutek wad, nieodłącznie przywiązanych do wszelkich kół mechanicznych: ciężaru i hałaśliwości działania, i szybko zostały zapomniane. Gdyby zapytać dzisiejszych pseudowynalazców kół sprężynowych: czy znają literaturę tego przedmiotu i dotychczasowe patenty, to okaże się, że prawie żaden z nich pojęcia nie ma, że było już tysiące podobnych wynalazków. Dziś pomysł kół mechanicznych został przez prawdziwych techników kompletnie zarzucony, gdyż liczne badania i doświadczenia udowodniły, że najidealniejszą ze wszelkich znanych sprężyn jest sprężyna pneumatyczna, t. j. sprężystość ściśnionego powietrza, a najelastyczniejszym materiałem — guma. Dlatego wysiłki laboratorjów i poszczególnych wynalazców zostały skierowane wyłącznie ku udoskoleniu obręczy pneumatycznej i że rezultat ten w zupełności osiągnięto, dowodem tego niesłychana wytrzymałość pneumatyków przy rekordowych szybkościach. Niema, oczywiście, mowy, aby jakiegokolwiek koło mechaniczne było w możności choćby tylko w teorii wytrzymać szalone naprężenia siły odśrodkowej, jakie rozwijają się w kołach przy przekroczeniu 200 klm. na godzinę. Ba, — nawet dziś coraz częściej realizowane są pomysły zastąpienia resorów stalowych wyłącznie przez resory pneumatyczne lub gumowe.

Oto odpowiedź dla manjaków, chcących gwałtem jeszcze dziś zastąpić idealny materiał — gumę i powietrze — przez znacznie gorzej do tego celu nadający się metal. Niestety, nierealne i pozbawione wszelkiej wartości wynalazki znajdują u nas często poparcie niefachowej prasy, która w celach własnej reklamy często gotowa jest patronować jakiemuś pomysłowi, nie mając materiałów, ani przygotowania do właściwego ocenienia tego niby wynalazku. W ten sposób w ostatnich czasach czytaliśmy w prasie o epokowym wynalazku kół sprężynowych pewnego księdza z Grudziądza, a nawet zaczęła się już polemika na temat pierwszeństwa wynalazku kół mechanicznych między tym wynalazcą a jednym inżynierem z Warszawy! Czyż to naprawdę nie śmieszna rywalizacja o pierwszeństwo pomysłu, który nie może już mieć żadnego praktycznego znaczenia. Jest to bowiem typowy wynalazek zbędny.

Mamy wszyscy jeszcze w pamięci niedawno zapowiadany przez jedno z pism codziennych przejazd do Ameryki na ślizgowcu, który był rzekomo zaopatrzonej w epokowy wynalazek polski „lotki przeciw-

falowej*. Pismo to całemi tygodniami poświęcało pierwszą stronę reklamowaniu tego cudownego wynalazku, a w rezultacie sprawa cała zakończyła się kompromitacją, gdyż ów ślizgowiec transoceaniczny nie był w stanie przepłynąć dalej, jak z Torunia do Ciechocinka w tempie łódki rybackiej!

W lotnictwie spadochrony cieszą się niezwykle zainteresowaniem pseudowynalazców, choć i inne działy lotnictwa roją się od niezwykłych pomysłów, aż nazbyt często przypominających wynalazki w tej dziedzinie z przed 200 i 150 lat, np. magnesów, przymocowanych do masztu łodzi i podciągających ją do gór!

Przytoczywszy te przykłady, parę słów jeszcze poświęcić muszę grupie pseudowynalazców turbin spalinowych, ponieważ grupa ta jest też bardzo liczną, wobec niewątpliwych rzeczywiście korzyści, jakie przedstawiałyby rozwiązanie problemu turbiny spalinowej. Otóż wstępnie zaznaczyć muszę, iż zadanie to jest nadzwyczaj trudnym, że teoria turbiny jest jedną z najtrudniejszych w mechanice i że dlatego prace w tym zakresie wymagają nadzwyczaj gruntownego przygotowania tak w teorii, jak i w praktyce silników spalinowych i turbin parowych. Wreszcie zaznaczyć trzeba, że budowa i próby tak złożonego silnika, jakim być musi turbina spalinowa, są bardzo kosztowne i dlatego wszystkie prawie pomysły w tej dziedzinie w Polsce pozostają na papierze, co podtrzymuje tembardziej złudzenie pseudowynalazców, że urzeczywistniony ich pomysł dałby pozytywne rezultaty. Niestety, manjacy ci najczęściej nie znają zupełnie dotychczasowych prac z negatywnymi wynikami w tej dziedzinie Stolze'go, Bonnehose, Wegnera i Dallwitz'a, Wedekinda, Wilsona, Naive'a, Hodek i Nesetrl'a, Semmler'a, Normann'a, Davey'a, fabryki Deutz'a, Lemale'a, Tremblay, Fixier'a, ani patentów Rappaport'a, Breuil'a, Feichtinger'a, Lees'a, Karavodin'a, Zselyi, Samoje, Wegnera i Dallwitz'a, Fassbender'a, Bärwinkel'a, Imhoff'a, Whiteside, Lentz'a, Armengaud'a, Erge, Holzwarth'a, Westinghous'a, Soc. anon. des turbomoteurs, Steffens'a, Dänkel'a, Greenwood i Andersson'a, Franz Müller'a, Kraus Engine Co, Hempel'a, Esnault-Pelterie, Corthesy i Dickson'a, Rambal'a, Fullagar, Vogt'a, Humboldt'a, Hutchings'a, Humbolt'a i Schmick'a, dr. Lucke, Tow. M. A. N., Winand'a, Chasseloup-Laubat, Bischof'a, Weiss'a, Kerkau, Stinner'a, Rasch i Sukohl, Brown Boveri, Pokorny i Wittekind, Lehne, Wittig'a, Humphrey'a, Crossley i Atkinson'a i t. d. i t. d. i pomysły ich za często przypominają któryś ze znanych już patentów, gdyż to na pochwałę inventiomanów przytoczyć trzeba, iż w pomysłach swoich są oni uczciwi, że nie naśladowa innych, gdyż najczęściej zresztą pozostają w ignorancji co do innych prac w tej dziedzinie, ale mimo to pomysły ich najczęściej są stare i oklepane, gdyż umysł ludzki kroczy prawie zawsze temi samymi drogami.

W tem miejscu wspomnieć należy o pseudowynalazku pewnego rzekomo inżyniera, który z uporem godnym lepszej sprawy stale zachwala swój pomysł turbiny spalinowej, uciekając się do tak śmiesznej i dziecinnej reklamy, jak umieszczenie swej fotografii na rysunku turbiny w środku rotoru i zapowiadanie, iż

na własnym samolocie pobije on wszystkie dotychczasowe rekordy. Tak — tylko tyle! Przeciw czemu jednak stanowczo zaprotestować należy, to przeciw podsuwaniu faktów niezgodnych z prawdą. W pewnym piśmie, posiadającym cechy poważnego naukowego czasopisma i przypuszczam nie stworzonego dla dogodzenia tylko ambicji szeregu inventiomanów, *inżynier* ten umieszcza fotografię samochodu turbinoowego, który miał odbywać raidy już w r. 1917! Fotografia ta przedstawia w rzeczywistości samochód Mercedes typ r. 1915, co każdy doświadczony automobilista z łatwością rozpozna. O ile nam wiadomo, żadna jeszcze turbina spalinowa nie dała tak pozytywnych rezultatów, aby mogła być już zastosowaną praktycznie, i żadna nie wytrzymała jeszcze dłuższej próby, poza kilku turbinami typu ciężkiego, nie mogącego znaleźć zastosowania w automobilizmie lub w lotnictwie i greszącemu jeszcze fatalną wprost wydajnością. Z opublikowanego rysunku można mieć pewność, że omawiana turbina nie byłaby w stanie obrócić się ani razu, czyż jest więc do pomyslenia, żeby samochód turbinowy mógł odbywać dłuższe raidy we Francji tak, aby nikt o nich nie wiedział, aby prasa fachowa słowem wtedy o tem nie wspominała, zwłaszcza, gdy wiadomo, iż wynalazca jej bynajmniej nie brzydzi się rozgłosem. Wszak fakt taki byłby faktem niezwyklej w automobilizmie doniosłości, a wynalazek ten, o ile byłby rzeczywiście praktycznym i wartościowym, znalazłby na Zachodzie, w Ameryce, gdzie rzekomo był on dokonany i opatentowany, we Francji, gdzie go rzekomo zastosowano do samochodu — natychmiast licznych nabywców. Wynalazca nie potrzebowałby wtedy szukać mecenasów w Polsce i umieszczać rysunku ze swoją fotografią w pismach, przeznaczonych dla szoferów! Tak — wynalazca ten pobił rzeczywiście już rekord, ale nie wysokości i długości lotu, a poprostu — błagi.

Otóż sprawa ta nosi aż za wyraźne cechy humbugu, potwierdzone jeszcze przez datę, umieszczoną na reprodukowanym rysunku przekroju turbiny — „New York 1926“ — gdy wiadomo, iż w tym roku „wynalazca“ był w Polsce, a podobny rysunek umieszczony był w pismach już w roku 1923! W tym wypadku sprawa zaszła za daleko, gdyż przestała już być nieszkodliwym marzeniem manjaka, a wygląda na wyraźne tumanienie opinii publicznej, do którego to tumanienia przykłada, niestety, ręki redakcja wspomnianego pisma naukowego, umieszczając o tem cały długi artykuł. Tutaj mały jeszcze atak w kierunku pisma „Wynalazki i odkrycia“. Obowiązkiem pisma fachowego czy naukowego jest posiadanie w gronie redakcyjnych pracowników ludzi wykształconych w dziedzinach, którym pismo służy, a to w celu niedopuszczenia do druku artykułów czy wiadomości bala-mutnych, nieprawdziwych, czy będących w sprzeczności z nauką. Wiadomości takie bowiem zamiast informowania publiczności o rzeczywistym stanie nauki, o postępkach, udoskonaleniach i t. d., w błąd tylko wprowadzają opinię publiczną. Pisma fachowe i naukowe obowiązują bezwzględna prawda. Tymczasem

co we wspomnianem piśmie widzimy? Obok wyżej opisanej turbiny znajdujemy opis rzekomo również nowego sposobu wydobywania z morza zatopionych okrętów. Pomijając już to, że metoda ta wcale nie jest nową, a od szeregu lat stosowaną już we wszystkich marynarkach świata, — to rysunek, ilustrujący ten rzekomy wynalazek, jest też wysoce bałamutny. Na rysunku tym każdy otrząskany z modelarstwem technik rozpozna zmniejszony model zwykłego okrętu, wydobywanego z wody zapomocą modelu pontonów. Tymczasem w opisie znajdujemy wyjaśnienie, iż jest to fotografia wydobywanej z morza łodzi podwodnej. To są kwiatki, które nie pozwalają, niestety, na traktowanie zbyt serjo wspomnianego pisma.

Wracając do głównego tematu niniejszego artykułu, dodać tu jeszcze muszę, iż słyszy się ogólne u nas utyskiwanie na ciężką dolę wynalazców, na niemożność znalezienia funduszków na próby i studia, na niemożność zrealizowania wynalazków i wreszcie znalezienia na nie nabywców. Otóż co do tego, to należy nareszcie otwarcie powiedzieć, iż tyczy się to tylko pseudowynalazków, t. j. pomysłów, które uważane są za wartościowe i nowe przez samych ich twórców i rzesze nic nie rozumiejących laików. Prawdziwie cenne pomysły, dobre wynalazki i u nas mogą być realizowane, i mógłbym tu przytoczyć setki wynalazków, które i w Polsce zapewniły dobrobyt swoim twórcom. Tyczy się to zwłaszcza przemysłu tekstylnego i naftowego, w których nowe pomysły są dziełem ludzi gruntownie znających te gałęzie przemysłu, tak wysoko w Polsce stojące. Gdy przemysły samochodowy i lotniczy są w Polsce jeszcze bardzo słabe i nie mogłyby ponosić kosztów mise-au-point nowych wynalazków, to prawdziwie cenne pomysły polskie w tej dziedzinie z całą pewnością znalazłyby nabyw-

ców zagranicą. Śmieszną jest stała przyśpiewka inventiomanów, że swoje epokowe wynalazki rezerwują tylko dla Polski i pomimo kolosalnych sum ofiarowanych im przez zagranicę chcą jedynie w Polsce znaleźć potrzebne im kapitały. Gdyby na ich pomysły znaleźli się rzeczywiście amatorzy, to możemy być pewni, że ani sekundy panowie ci nie zawahaliby się sprzedać ich choćby do Chin. Okrasa patryjotycznego poświęcenia ma w ich mniemaniu tembardziej przekonać do nich polskich mecenasów, zwłaszcza gdy ozdobione są one bajeczkami o przeliczowywaniu się o te wynalazki zagranicznych kapitalistów.

Marzeniem każdego pseudowynalazcy, zwłaszcza tak licznych przyrządów zabezpieczających od przejechania przez samochody, jest przymus policyjny używania tych aparatów przez wszystkich automobilistów. Od tego zaczyna się zwykle exposé wynalazku takiego aparatu, co ma niby zapewnić kolosalne zyski kapitaliście, który zrealizuje pomysły „wynalazcy”. Na szczęście władze nasze, zasypywane formalnie przez pomysły inventiomanów, okazują dla nich wiele krytycyzmu. Prasa codzienna jednak, niestety, nie jest równie ostrożną i każdą zapowiedź jakiegoś nowego „genjalnego” wynalazku gotowa jest roztrąbić dla zrobienia przedewszystkiem sobie reklamy, jednocześnie jednak wbija manjaków w tem większą pewnością siebie. Winnaby była ona nie zapominać, iż pomiędzy grafomanami a inventiomanami zachodzi ogromne podobieństwo i że manjacy ci zatruwają wprost życie i kradną nieraz drogocenne godziny ludzi mających poważniejsze rzeczy na głowie. Czyżby i dla tych może nieszkodliwych, ale w każdym razie dokuczliwych istot nie należało wprowadzić wreszcie stereotypowej formuły, używanej w stosunku do grafomanów: „do kosza”!

E. Gerin.

OTWARCIE PIERWSZEGO OGÓLNOPOLSKIEGO ZJAZDU AUTOMOBILKŁUBÓW



⊗ ⊗

Siedzą w 1-ym rzędzie od lewej do prawej strony: 1. Pan Komisarz Rządu Jaroszewicz. 2. Pan dyr. M. Nestorowicz, przedstawiciel Min. Rob. Publ. 3. Pan Minister Spraw Wewnętrznych gen. Stawoj-Składkowski. 4. P. Prezydent m. st. Warszawy inż. Słomiński. 5. P. Pułk. Orlik-Rückeman, przedstawiciel Ministerstwa Spraw Wojskowych.

(Do artykułu na str. 7-ej: „Pierwszy Ogólnopolski Zjazd Automobilklubów”).

⊗ ⊗

SAMOC H O D Y
S T U T Z 8

Motor Car Co. Indianapolis U.S.A.

„Podwozie bezpieczeństwa“

Silnik 8-mio cylindrowy w linii, rozrząd górny, 4·7 litrażu, samoczynne oliwienie podwozia, rektyfikator i filtr oliwny, hamulce hydrostatyczne. Fenomenalna akceleracja, szybkość normalnego wozu 140 klm/godz.

Samochód wysokiej klasy amerykańskiej
--- --- TRWAŁY I PEWNY W UŻYCIU --- ---

ZASTĘPSTWO „CYCLECAR“ ZASTĘPSTWO

LWÓW, UL. ROMANOWICZA Nr. 9

Pierwszy Ogólnopolski Zjazd Automobilkлубów

W DNIACH 8, 9 i 10 grudnia odbył się w Warszawie 1-szy Ogólnopolski Zjazd Automobilkлубów. Na zjazd ten przybyli delegaci wszystkich klubów afiliowanych. Zjazd otworzył wiceprezes Automobilkлубu Polski, Karol hr. Raczyński, który powitał zebranych automobilistów i w dłuższym przemówieniu uwypuklił znaczenie automobilizmu dla kraju. Następnie wygłosili referaty: p. Janusz Regułski, prezes Ko-

pułk. Rückeman Orlik i wiele innych wybitnych osobistości z Rządu, Przemysłu i Prasy.

Dnia następnego, t. j. 9 grudnia, zebrani przedstawiciele automobilkлубów zwiedzili w rannych godzinach fabrykę samochodów „Ursus“ w Czechowicach, gdzie oprowadzał gości i udzielał fachowych wyjaśnień dyr. techniczny inż. Kraczkiewicz. Pierwsza wzorowa fabryka samochodów w Polsce wzbudziła w zwiedzających nieklamany zachwyt i wywarła silne i radosne wrażenie. W godzinach popołudniowych odbyło się posiedzenie Międzyklubowego Wydziału Sportowego. W sobotę, dn. 10 grudnia, rano, na zaproszenie Władz Wojskowych, zwiedzono Centralne Warsztaty Samochodowe, gdzie przybyli automobiliści byli przyjmowani przez kierownika tych warsztatów majora inż. K.⁵ Meyera i skąd wynieśli znowu silne wrażenie, jakie na nich wywarł ten widomy dowód polskiej energii i przedsiębiorczości. W godzinach popołudniowych odbyło się plenarne posiedzenie delegatów automobilkлубów, na którym uchwalono w ostatecznej redakcji cały szereg wniosków, poczem nastąpiło zamknięcie prac Zjazdu.

Wieczorem dnia tego odbył się w salonach hotelu „Polonia“ bankiet



Grupa uczestników Zjazdu zwiedza fabrykę „Ursus“.

misji Sportowej A. P., o sporcie automobilowym w roku 1927, p. Jan Tomicki, sekretarz A. P. — o działalności administracyjnej A. P., inż. R. Morstyn — o problemie drogowym, inż. Karol Kauczyński z Łódzkiego Automobilkлубu — o bezpieczeństwie ulicy i inż. Nestorowicz, dyrektor departamentu drogowego Min. Robót Publ. — o organizacji administracji drogowej. Po każdym referacie podnoszoną była krótka dyskusja i formułowane wnioski do bliższego omówienia i uchwalenia na posiedzeniach dni następnych. Wniosek prezesa Komisji Sportowej, p. J. Regułskiego, o nadanie p. inż. Henrykowi Liefeldtowi tytułu Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej został natychmiast jednogłośnie przyjętym.

Posiedzenie inauguracyjne Zjazdu uświetnili swoją obecnością p. Minister Spraw Wewnętrznych gen. Sławoj-Składkowski, przedstawiciele Ministerstwa Robót Publicznych w zastępstwie niedomagającego p. Ministra Moraczewskiego dyr. depart. inż. Nestorowicz, p. prezydent miasta Warszawy inż. Słomiński, p. komisarz Rządu Jaroszewicz, przedstawiciel p. Ministra Spraw Wojskowych szef Wydziału Wojsk Samochodowych



Grupa uczestników Zjazdu w oddziale kontrolnym fabryki „Ursus“.

dla przybyłych z prowincji gości Automobilkлубu Polski oraz licznych zaproszonych osób z Rządu, Przemysłu, Handlu i Prasy. Wygłoszono szereg przemówień z życzeniami pomyślnego rozwoju dla wszystkich Automobilkлубów, dla miłych gości, dla wojskowości, administracji, policji i przedstawicieli przemysłu samochodowego, oraz wnoszono kolejno liczne toasty na cześć wszystkich zaproszonych go-



Grupa uczestników Zjazdu w Centralnych Warsztatach Samochodowych. 5-ty od prawej strony kierownik Centr. Warszt. Sam. inż. major Kazimierz Meyer.

ści, którzy okazywali dotąd tak wybitne poparcie automobilizmowi polskiemu. Specjalnie dziękowano Ministerstwu Robót Publicznych, Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych, Komisarjatowi Rządu, Policji Państwowej i Magistratowi m. st. Warszawy za wszystko, co dotąd uczyniły i co w dalszym ciągu czynią dla rozwoju automobilizmu w Polsce. Wśród serdecznego nastroju bankiet przeciągnął się do późnej nocy.

Protokół obrad oraz bliższe dane co do omawianych spraw, treść wygłoszonych referatów, a także uchwalone wnioski znajdują czytelnicy w specjalnym sprawozdaniu z Pierwszego Ogólnopolskiego Zjazdu Automobilklubów, dołączonem do niniejszego numeru „Auta”.



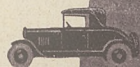
1-szy Ogólnopolski Zjazd Automobilklubów. Uczestnicy i zaproszeni goście przy bankiecie.

**NAIOPOTEŻNIEJSZA
FABRYKA SAMOCHODOWA
W EUROPIE**

CITROËN



PRODUKCJA W ROKU 1927: 400 WOZÓW DZIENNIE



JEDEN JEDYNY MODEL B. 14 6/25 HP

Sp. Akc. André Citroën z kapit. 300.000.000 fr. 143 Quai de Javel, Paryż

FABRYKI w PARYŻU:

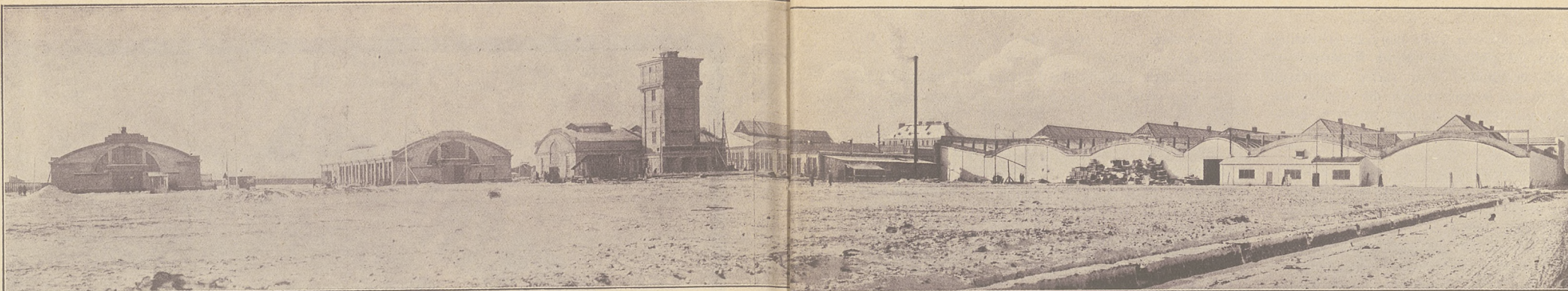
CLICHY, GRENELLE, TAVEL,
LEVALLOIS, ST-OVEN, ORAZ
W BRUKSEI I, KOLONJI,
LONDYNIE, MEDYOLANIE

GENERALNA REPREZENTACJA

**JUSTO
BRIMLER**

WARSZAWA, WIERZBOWA 6

ODDZIAŁY I REPREZENTACJE
POZNAŃ, Ś-TY MARCIN № 48
LWÓW, PASAZ MIKOLASCHA
BYDGOSZCZ, GDAŃSKA 158
KRAKÓW, UL. WISŁNA № 12
ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA № 175
KATOWICE, POPRZECZNA 8



Widok ogólny zabudowań zakładów Skody na Okęciu.

Polskie Zakłady Skody S. A. w Warszawie

WSZYSTKICH automobilistów, wyjeżdżających z Warszawy szosą Krakowską, przez szereg lat zastanawiał widok niedokończonych obszernych zabudowań fabrycznych na Okęciu, z wymalowanym na parkanie wielkim napisem: „Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze”. Obraz ten był zaiste smutnym dowodem naszej niezaradności i niejako symbolem całego naszego przemysłu samochodowego i lotniczego. — Szumny frazes na płocie, a za płotem niedokończone, murszejące na wicherze i stocie budynki. — Były tam podobno gdzieś również wspaniałe biura i liczny personel z wysokimi dyrektorami na czele — ale na porzuconej budowlu panowała cisza cmentarna, a zamiast ludzi, tłukły się między opuszczonymi murami tylko stada kawek.

Jakże odmienny widok czeka dziś w tem miejscu przejeżdżającego automobilistę! Znikł wielki biały napis na płocie. Zamiast niego nad bramą niewielki, ale złożonymi literami ułożony napis: „Polskie Zakłady Skody”, a za parkanem widok pięknie wykończonych gmachów, pomiędzy którymi panuje ożywiony ruch, słychać warkot silników i szum pracującego ła. Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej opuszczone mury, pokryły się dachami i wstąpiło w nie życie. Żdziwionego automobilistę informuje odzwierzy, iż fabryka silników lotniczych Skody jest już w pełnym biegu, iż warkot, który słychać, pochodzi ze standu próby silników

i że wielka kamienica stojąca przed nami, zamieszkała już jest przez urzędników fabryki. Człowiekowi, przywykłemu do stosunków polskich, rzecz ta wprost w głowie zmieścić się nie chce.

A jednak cudu tego rzeczywiście dokonały Czeskie Zakłady Skody w Pilźnie, oczywiście dzięki środkom, którymi rozporządzały, a których nie poskapiły na stworzenie w Polsce wzorowej wprost fabryki silników lotniczych. Zakłady Skody należą bowiem do jednych z największych w Europie. Z kapitałem zakładowym 200 milionów koron czeskich. Zakłady Skody posiadają oddziały i fabryki rozrzucone po wszystkich okręgach przemysłowych Czech i zatrudniają dziś armię 28 tysięcy ludzi. Główna fabryka ich znajduje się w Pilźnie i przeznaczona jest na wytwórnictwo najcięższych maszyn i aparatów. W Donilevcach znajdują się zakłady elektrotechniczne, w

Boleve'u — amunicyj-
ne, w Pradze — silnikowe; w Hradcu wyrabia się różne maszyny i aparaty, w Kralove — turbiny, w Mlada Boleslav — samochody, w Komarnie znajdują się doki okrętowe, w Hradek'u — kopalnie węgla czarnego i brunatnego. Prócz tego Skoda posiada jeszcze własne kopalnie rudy, własne wapieniki i własne wielkie piece.

Produkcja więc Zakładów Skody jest niezwykle wprost różnorodną. Odlewy wszelkiego rodzaju, koła zębate, łożyska, lokomotywy, maszyny elektryczne, samochody, maszyny górni-

cze, aparaty chemiczne, broń, amunicja, kotły parowe, motory Diesla, turbiny parowe i wodne, turbokompresory, przyrządy hydrauliczne, mosty, silniki lotnicze, samoloty, urządzenia browarów, chłodni, rzeźni, cukrowni, gorzelnii, drożdżarni, suszarni, narzędzia rolnicze, konstrukcje żelazne i t. d. i t. d.

Jak widzimy, niezwykle bogata skala produkcji i w każdym dziale doskonałość, cechuje jej wyroby. Dość przypomnieć tylko słynne moździerz Skody z wielkiej wojny i samoloty „Avia”, posiadające liczne zwycięstwa i rekordy światowe.

Zakłady „Skody” posiadają między innymi licencję silników lotniczych Lorraine Dietrich, używanych również i w lotnictwie polskim. To było przyczyną zainteresowania się tych potężnych zakładów, niedokończoną fabryką „Frankopolu”, która miała w pierwszym rzędzie produkować właśnie silniki lotnicze.

Pertraktacje o nabycie terenów i umów z Rządem polskim „Frankopolu”, zostały szybko przeprowadzone i oto nowy właściciel przystąpił wkrótce do wykończenia rozpoczętej budowy. W ciągu 4½ miesiąca fabryka stanęła pod dachem i zmontowano maszyny i obrabiarki, z prawdziwie amerykańskim pośpiechem, z którym porównać można jedynie budowę londyńskiej fabryki „Citroëna”, zbudowanej również w ciągu 5 miesięcy.

Teren ogólny, który zajmują „Polskie Zakłady Skody” wynosi 30 morgów, przy-

legających do budującego się lotniska warszawskiego. Zabudowana powierzchnia wynosi już 19.000 m.², a w krótkim czasie nowe budowle staną i na reszcie placu. Robotników zatrudnia już dziś fabryka 750, która to liczba z chwilą rozpoczęcia seryjnego montażu silników, powiększona będzie do 1.100 ludzi. Urzędników posiada fabryka 120, w tem 35 inżynierów. Kapitał zakładowy wynosi 600.000 złotych, który w najbliższym już czasie zostanie powiększony trzykrotnie, t. j. do 1.800.000 złotych. Fabryka w tej chwili zajmuje się jeszcze seryjną naprawą dla lotnictwa silników Lorraine Dietrich 400 i 450 KM., jednocześnie jednak wykańcza pierwszą serję części do nowobudujących się silników Lorraine 450 KM. Pierwsza partja silników ukończona będzie na wiosnę r. b. poczem fabryka w całości przejdzie na regularną produkcję tego jednego typu silników, stopniowo zwiększając ich produkcję. Obecnie pracuje w pełni już dział wałów korbowych, karterów, tłoków i t. d.

Fabryka w dzisiejszym stanie składa się z dwóch wielkich hal — montażowej i obrabiarek z przyległymi do nich pomieszczeniami, przy pierwszej biurowymi, przy drugiej kreslarni i laboratoriów. Prócz tego oddzielne hale zajmuje stolarnia i kotłownia z wysoką wieżą ciśnienia. Szereg mniejszych budowli, wśród których budujący się większy stand próby motorów, dopełniają całości budynków fabrycznych.



Senator J. Simonek, prezes czeskich Zakładów Skody.



Dr. V. Sykora, naczelny dyrektor czeskich Zakładów Skody.



Inż. V. Hromadko, naczelny dyrektor mech. fabr. czeskich Zakł. Skody.



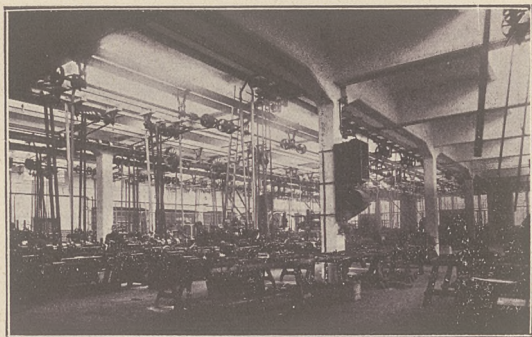
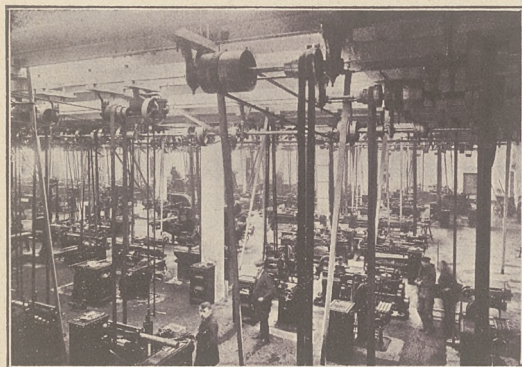
Dyrektor Polskich Zakł. Skody inż. Tadeusz Heyne w swoim gabinecie.

Oprócz tego poza terenem ściśle fabrycznym wznosi się wspomniana już piękna 3-piętrowa kamienica na mieszkanie dla urzędników oraz szereg mniejszych domków jeszcze nie wykończonych dla robotników. Wszystkie budynki stanowią ostatnie słowo w dziale budownictwa fabrycznego a hale służyć mogą za wzór konstrukcji żelaznobetonowej.

Fasady zaprojektowane zostały przez architekta Nagórskiego co służy za dowód, że nawet i strona estetyczna nie została tu pominięta. Maszyny i obrabiarki w ilości 360, stanowią ostatnie słowo techniki. Zwracają zwłaszcza uwagę przepiękne amerykańskie frezarki automatyczne. Co jednak stanowić może chlębę Zakładów „Skody“, to laboratorium fabryczne urządzone wprost z przepychem i niesłychanym bogactwem wyposażenia. Przypuszczam, iż jest to dziś jedno z piękniejszych laboratoriów fabrycznych w Europie, i wystawia Zakładom „Skody“ świadectwo niezwykle sumiennego traktowania sprawy dobrego gatunku ma-

laboratorium został znany również specjalista inż. Paszewski.

Uroczyste poświęcenie i otwarcie „Polskich Zakładów Skody“ odbyło się w dn. 22 listopada r. ub. Na uroczystość tę przybyło zgórą 700 osób, a rzadko kiedy danem nam było widzieć taki liczny zjazd samochodów. Uroczystość tę zaszczycił przedewszystkiem swą obecnością p. Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki, potwierdzając w ten sposób wielkie znaczenie nowej fabryki dla obrony krajowej oraz dla rozwoju gospodarczego Polski. Wśród licznych członków Rządu przybył również p. minister Przemysłu i Handlu inż. Kwiatkowski, minister Rolnictwa Niezabitowski, oraz liczni przedstawiciele wojskowości: zastępca ministra spraw wojskowych gen. Konarzewski, szef lotnictwa wojskowego pułk. Rayski, komendant miasta pułk. Rozeń, gen. Sikorski, gen. Dreszer, gen. Litwinowicz oraz wielu oficerów, przeważnie wojsk lotniczych. Wielki przemysł, handel i prasa były również bardzo licznie reprezentowane.



Warsztaty Polskich Zakładów Skody na Okęciu. Fragmenty hali obrabiarek.

terjałów dostarczanych wojsku. We wszystkich budynkach i urządzeniach fabrycznych uderza wprost celowość i porządek, które stawiają nowopowstałą fabrykę w rzędzie fabryk modelowych.

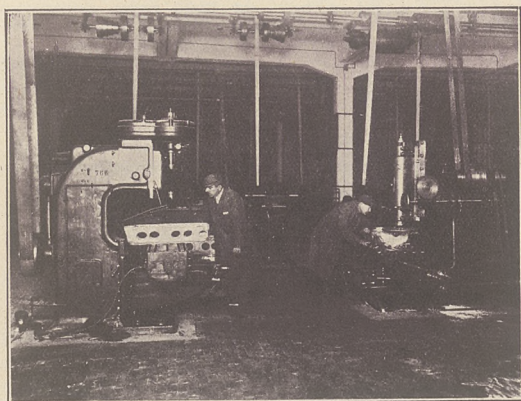
Na czele „Polskich Zakładów Skody“ stoi Rada Zawiadowcza, złożona z prezesa Stanisława ks. Lubomirskiego, wiceprezesa senatora Józefa Simonek'a, prezesa Czeskich Zakładów Skody, i członków: prof. Stanisława Okolskiego, inż. Stefana Skoczyńskiego, dyr. Boleśława Avenarius, dyr. Tadeusza Heynego, dr. Władysława Sykora naczelnego dyrektora Czeskich Zakładów Skoda, dyr. Włodzimierza Fiala i inż. Wilhelma Hromadko, naczelnego dyrektora fabryki mechanicznej Czeskich Zakładów Skoda.

Naczelnym Dyrektorem „Polskich Zakładów Skoda“ i duszą całego przedsiębiorstwa jest b. Prezes Komisji Sportowej A. P. inż. Tadeusz Heyne. Jego to energii, inicjatywie i ogromnemu doświadczeniu przypisać należy, powstanie i tak niezwykle szybkie zorganizowanie fabryki na Okęciu. Dyrektorem technicznym fabryki jest znany specjalista w dziedzinie silników spalinowych inż. prof. St. Płużański. Kierownikiem

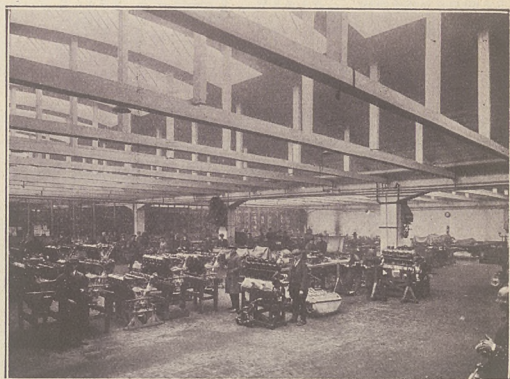
Poselstwo Czechosłowackie z posłem ministrem pełnomocnym Girsą na czele przyjęło również udział w uroczystości, która poza charakterem przemysłowo-gospodarczym była jednocześnie manifestacją przyjaźni polsko-czeskiej i zapowiedzią bliskiej na polu gospodarczym współpracy.

Uroczystość rozpoczęła msza, odprawiona przed ołtarzem polowym przez J. E. Biskupa polowego ks. St. Galla, poczem ks. Biskup Gall dokonał poświęcenia gmachów. Szereg przemówień okolicznościowych rozpoczął w imieniu Rady Spółki Akc. „Polskich Zakładów Skody“ inż. Stanisław Okolski, który nakreślił program działalności Spółki uwypuklając wielkie znaczenie lotnictwa. Po złożeniu podziękowania panu Prezydentowi za zaszczylenie swą obecnością tej uroczystości, inż. Okolski przemówienie swoje zakończył wzniesieniem okrzyku na cześć Rzeczypospolitej i Jej Prezydenta. Pułkownik Rayski w krótkim, żołnierskim przemówieniu podniósł znaczenie nowopowstałej fabryki dla obrony krajowej i dla rozwoju rodzimego lotnictwa. Nadzwyczaj sympatyczne wrażenie wywarło przemówienie prezesa Czeskich Zakładów Skoda senatora

WZOROWE WARSZTATY POLSKICH ZAKŁADÓW SKODY NA OKĘCIU



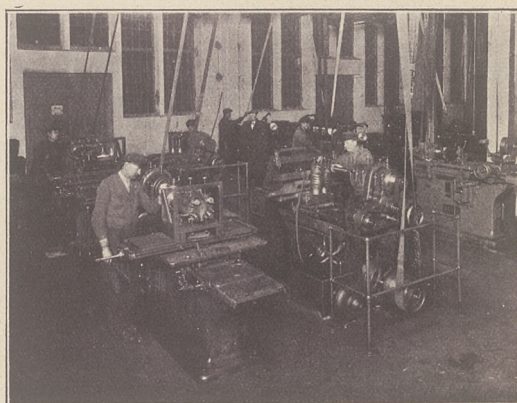
1



2



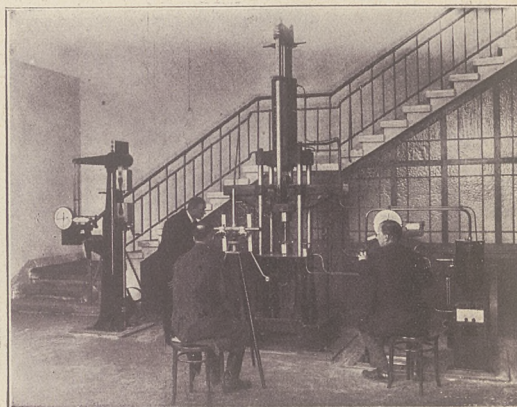
3



4



5



6

1. Grupa wielkich frezarek. 2. Hala montażowa. 3. Narzędziarnia. 4. Grupa automatów.
5-6. Fragmenty laboratorjum.

Łożyska kulkowe sztywne i samonastawne, rolkowe i oporowe, specjalne do samochodów „Fiat“, „Citroën“, „Minerva“, „Renault“, „Chevrolet“ etc. etc.



Poważnym firmom samochodowym oddamy oclone składy komisowe.

fabryki

J. Schmid-Roost S. A. Oerlikon-Zurich, istniejącej od 1894 roku, dostarcza natychmiast główny skład na Polskę „AUTOTECHNIKA“ Kraków, ul. Bracka № 5 - - - Telefon 43-43 - - -

Simonek'a, który w bardzo serdecznych słowach wygłoszonych po polsku, podkreślił wiarę swą w przyszłą współpracę dwóch bratnich narodów, która to zapowiedź znalazła natychmiastowy oddźwięk w podziękowaniu, jakie po tem przemówieniu złożył osobiście p. senatorowi Simonek'owi p. Prezydent Rzeczypospolitej prof. Mościcki i minister Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowski. Przemawiał następnie w imieniu Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych prezes jej inż. Jeziorański, który podniósł wielkie znaczenie dla polskiego przemysłu metalowego powstanie tak poważnej placówki przemysłowej przemysłu mechanicznego oraz na zakończenie dyrektor „Polskich Zakładów Skody“ inż. Tadeusz Heyne, który przytoczył szereg cyfr i bliższych danych dotyczących się nowopowstałej fabryki. Po przemówieniach p. Prezydent Rzeczypospolitej wraz z gośćmi przeszedł po obszernych halach i zabudowaniach fabrycznych, zwiędając szczegółowo tak ciekawe jej urządzenia i słuchając fachowych wyjaśnień dyrektora inż. Heynego oraz personelu technicznego fabryki.

Po obejrzeniu Zakładów, Dyrekcja zaprosiła zwiedzających w liczbie przeszło 500 osób na lunch, urządony w lokalach biurowych fabryki, w czasie którego wśród nadzwyczaj serdecznego nastroju, wygłoszono jeszcze szereg przemówień, z których dało się wyczuć naprawdę szczerze uznanie dla wybitnej działalności Czeskich Zakładów Skody oraz

wdzięczność za powołanie do życia w Polsce wytwórni tak ważnego dla obrony państwowej artykułu, co silniki lotnicze. Uczta wśród dowodów polsko-czeskiej przyjaźni przeciągnęła się do ciemnej nocy, pozostawiając w pamięci uczestników niezwykle sympatyczne wrażenia. Jako dowód szczerych uczuć łączących Polskę z Czechosłowacją, przytoczyć tu należy jeszcze akt złożenia przez przybyłych na uroczystość otwarcia „Polskich Zakładów Skody“, gości czeskich z prezydentem senatorem Simonekiem na czele, wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza. W stosunku do żywych, Zarząd Zakładów w dniu otwarcia wyraził swą pieczołowitość przez złożenie znacznej sumy na fundusz zapomogowy dla urzędników i robotników nowej fabryki.

Z otwarciem „Polskich Zakładów Skody“ kraj nasz posiadał wreszcie pierwszą wytwórnię i to od razu wzorową silników lotniczych. Kto zwiędzał urządzenia nowej fabryki i zna wysoką fachowość powołanych do kierownictwa jej ludzi, ten będzie pewnym, iż czeka ją szeroki rozwój. „Auto“, które od szeregu lat stałe walczy o powstanie polskiego przemysłu samochodowego i silnikowego, wita fakt otwarcia pierwszej w Polsce wytwórni silników lotniczych z niezwykłą radością i podkreśla fakt tego doniosłość. Życzenia przeto jaknajpomyślniejszego rozwoju nowej placówki składa na tem miejscu redakcja „Auto“ na ręce dyrektora „Polskich Zakładów Skody“, a bliższego nam, gdyż czynnego członka A. P., inż. T. Heynego.



Dyrektor techniczny Polskich Zakładów Skody, inż. prof. Płuzański.

BIELSK, Kazimierza Wielkiego 8,
Telefon 14-78.
KRAKÓW, Plac Groble 4, Tel. 336.
KATOWICE.



LWÓW, ul. Akademicka № 23,
Telefon 55.
POZNAŃ, Dąbka.

WARSZAWA, ul. Krak.-Przedm. 66, Telefon 38-64.

SAMOCCHODY „STEYR“

..... SZEŚCIOCYLINDROWE

!!! CENY ZNAZNIE ZNIŻONE !!!

Nowe Modele
1928

WSZYSTKIE CZĘŚCI ZAPASOWE STAŁE NA SKŁADZIE
FABRYCZNE WARSZTATY REMONTOWE W. KRAJU

Nowe Modele
1928

TYP XII. 5-osob. 6 cyl. 6/30 KM.

Torpedo	dol. 1.850
Torpedo z nasadką	„ 2.100
Luksusowa Weyman limuzina	„ 2.250
Cabriolet „Grand-Lux“ 3-osob.	„ 2.320
Taxi 6-osobowe	„ 1.875
Chassis ciężarowe XII N.	„ 1.250
Ciężarowy platforma	„ 1.450

TYP VII. 7-osob. 6 cyl. 12/50 KM.

Torpedo	dol. 3.300
Pulman limuzina, Servo-hamulec	„ 4.400
Allweathev	„ 4.300

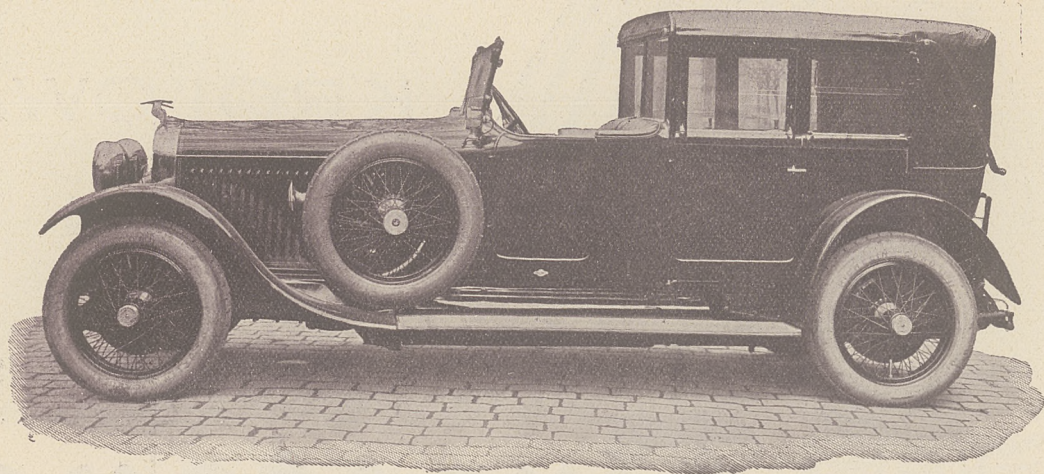
Ciężarowe

6 cyl. ¹² / ₅₀ KM. chassis	dol. 2.700
6 cyl. ¹² / ₅₀ KM. platforma	„ 3.150

TYP VI. SUPERESPORT 13/100 KM.

Ceny loco Polska granica wraz z cłem gotówką — kredytowe do omówienia.

AUTO — SKODA — AUTO



„SKODA-HISPANO SUIZA“ 25/100 KM.

**Samochody luksusowe „Skoda-Hispano-Suiza“
Samochody 4 i 6-osobowe „Skoda-L & K“**

Zarząd:

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 10, TEL. 10-44

Salon wystawowy i skład akcesorji:

MAZOWIECKA Nr 11, TELEFON 309-59

OSRAMÓWKI SKOMPLETOWANE

*w specjalnych skrzynkach
zawierających pełny zapas żarówek
do wozów wszelkich typów.*



Pamiętajcie o zapasowych żarówkach przed podróżą.



KRÓLOWA
OPON

Firestone

Ericsson

**Polska Akcyjna
Spółka Elektryczna**

Warszawa — Al. Ujazdowska 47
Łódź — Piotrkowska 79

*Zegary elektryczne
i kontroli czasu*

Benzol do Motorów

DOSTARCZA W NAJLEPSZYM GATUNKU

ZWIĄZEK KOKSOWNI

SP. Z O. ODP.

Katowice, ul. Powstańców 49

TEL.: 1490, 611, 851

Adres Telegraficzny: KOKSOWNIA, KATOWICE

REPREZENTACJA W WARSZAWIE:

Towarzystwo Handlowo-Przemysłowe

MIECZYŚLAW ZAGAJSKI

SP. AKC.

WARSZAWA, ULICA ŻÓRAWIA 3

Telefony: № 297-53, 297-47, 60-20 i 57-37

Adres Telegraficzny:

ZAGA, WARSZAWA



Ogólny widok części hal i zabudowań Centralnych Warsztatów Samochodowych.

CENTRALNE WARSZTATY SAMOCHODOWE

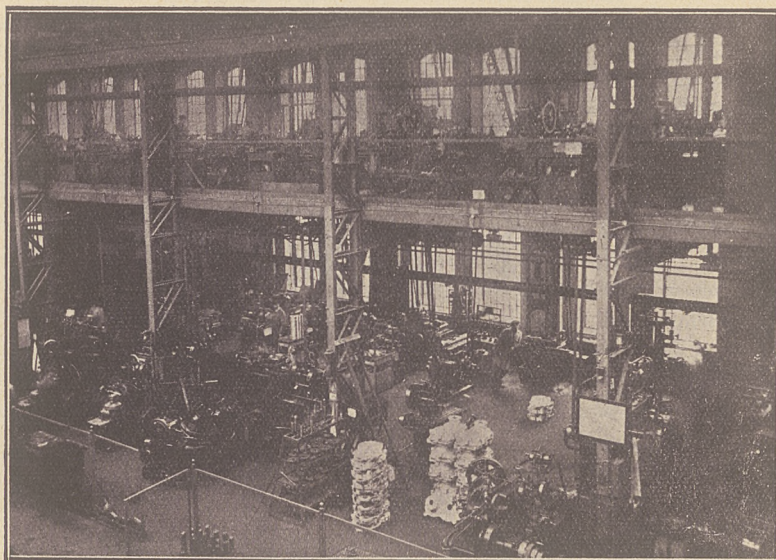
WYMOWNYM przykładem do czego dojść można przy wytrwałości i pracy są Centralne Warsztaty Samochodowe. Historia rozwoju tych warsztatów wykazuje, że czynniki powyższe poparte jeszcze ofiarnością i fachową umiejętnością, zastąpić nieraz mogą większe kapitały.

Centralne Warsztaty Samochodowe powstały bowiem samorzutnie w r. 1918 po wypędzeniu z Polski okupantów niemieckich.—Pozostawiony przez nich niewielki warsztat remontowy samochodów w opuszczonej i zniszczonej fabryce f-my Schäfer i Budenberg, objął komitet pracujących w tych warsztatach polskich robotników, od którego to komitetu przejęły warsztat po ukonstytuowaniu się—Władze Polskie. Warsztaty te przedstawiały wtedy typowy warsztat połowy dla wymiany tylko części zniszczonych samochodów i posiadały wszystkiego 12 zniszczonych obrabiarek sta-

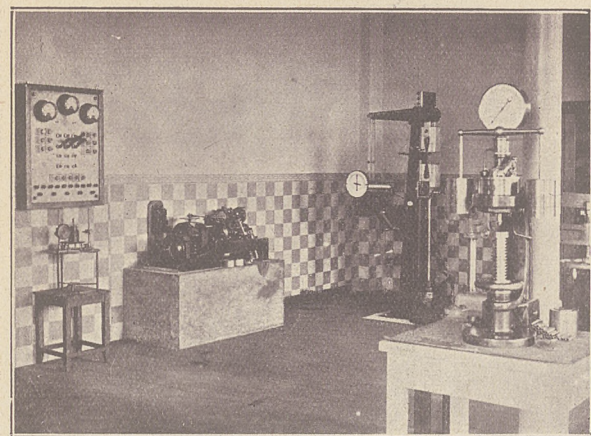
rego typu, zarekwirowanych w warszawskich fabrykach.

Warsztaty składały się wtedy z jednej tylko hali fabrycznej, szopy drewnianej i domu administracyjnego. Obszar budynków wynosił nieco powyżej 3.000 m²; ilość zatrudnionych robotników — kilkadziesiąt. Od samego początku jednak Centralnym Warsztatom Samochodowym, przypadła w udziale wyteżona praca. Znajdowaliśmy się wtedy w pełni wojny na kilku frontach, a tabor nasz samochodowy składał się ze zniszczonych już

do niemożliwości gratów, odebranych okupantom. Przyptyw części zamiennych do samochodów pochodzenia wyłącznie niemieckiego i austriackiego, oczywiście ustał zupełnie, natomiast konieczne remonty szybko zużywających się w wyteżonej pracy wskutek szczupłości taboru, samochodów, wzrastały w geometrycznym wprost stosunku. Kierownictwo



Widok hali obrabiarek z ciężkimi automatami na dole i z przygotowanymi do obróbki stosami karterów nowych samochodów C. W. S.

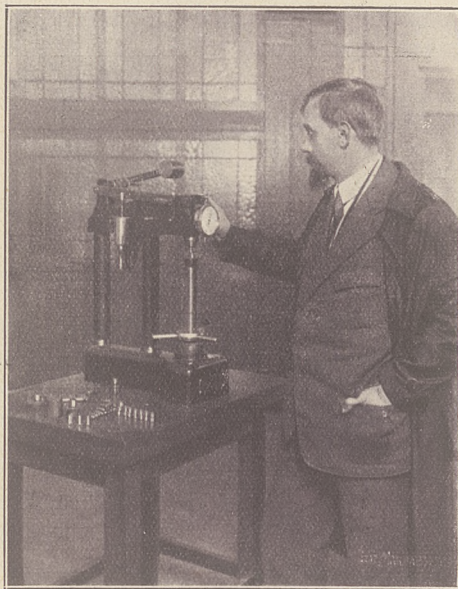


Widok części laboratorjum C. W. S.

warsztatów, do którego powołany został wtedy kpt. Kazimierz Meyer znalazło się w nadzwyczaj trudnym położeniu, będąc zmuszony z konieczności powiększyć produkcję warsztatów, zorganizować nowe działy dla wyrobu całkowicie nowych części, skompletować personel fachowy polski i wreszcie myśleć natychmiast o koniecznym rozszerzeniu warsztatów, wszystko to przy minimalnych wprost funduszach. Jakim sposobem zdołano wtedy sprostać tym zadaniom, w jaki sposób w r. 1920 zdołano zremontować już 1200 samochodów t. j. wypuszczać po 4 samochody dziennie pozostaje wprost tajemnicą, w każdym razie zakrawa to wprost na cud energii i woli. Przypływ nowych samochodów ze stoków francuskich i amerykańskich, zakupionych w tym czasie przez Rząd polski, skomplikował jeszcze sytuację, gdyż powiększyła się tylko różnorodność marek i powstały nowe trudności przy wyrobie brakujących ciągle części.

Jak mówię, cudem wprost było, iż w tak trudnej sytuacji — garstce ludzi powołanych do kierownictwa Centralnych Warsztatów nie opadły ręce, że poświęcając się całkowicie jednemu celowi, okazali wtedy bohaterstwo nie mniejsze od ludzi walczących na froncie, powiększone jeszcze przez brzemień ogromnej odpowiedzialności.

Inż. Meyer jednak na chwilę rąk wtedy nie opuścił. Oddany całkowicie powierzonej mu placówce, otoczył się garstką fachowców, wśród których wymienić należy: inż. Samborskiego, Tańskiego, Mrajskiego i innych i ze wzrastającą wciąż, w miarę powiększania się trudności, energią przystąpił do pracy. Z niczego, gdyż to, co znalazł po okupantach nie przedstawiało

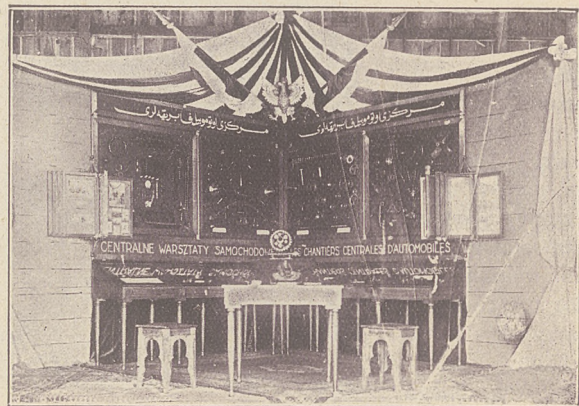


Długoletni kierownik laboratorjum C. W. S., a obecnie kierownik laboratorjum Polskich Zakładów Skody, inż. Paszewski.

żadnej wartości, stworzył stopniowo dużą fabrykę. Dziś Centralne Warsztaty zajmują przestrzeń 60.000 m², z czego 36 tysięcy zabudowanej powierzchni. Obok dawnej hali fabrycznej powstały dwie nowe wielkie hale żelazne i cały szereg mniejszych budynków fabrycznych. Ilość obrabiarek wzrosła do 360 przeszło, wśród nich zaś znajdujemy najnowsze udoskonalone maszyny niemieckie i automaty angielskie i amerykańskie. Robotników zatrudniają dziś Centralne Warsztaty powyżej 1.000 ludzi. Powstał cały szereg działów, jak odlewniczy, karoseryjny, blacharski i t. d. Powstało wzorowe wprost laboratorjum fabryczne, w którym długoletni jego kierownik inż. Paszewski dokonał kilkunastu tysięcy prób, z czego niektóre, zwłaszcza z dziedziny metalografii, o kapitalnym znaczeniu naukowym. Centralne Warsztaty Samochodowe stały się niejako szkołą praktyczną konstrukcji samo-

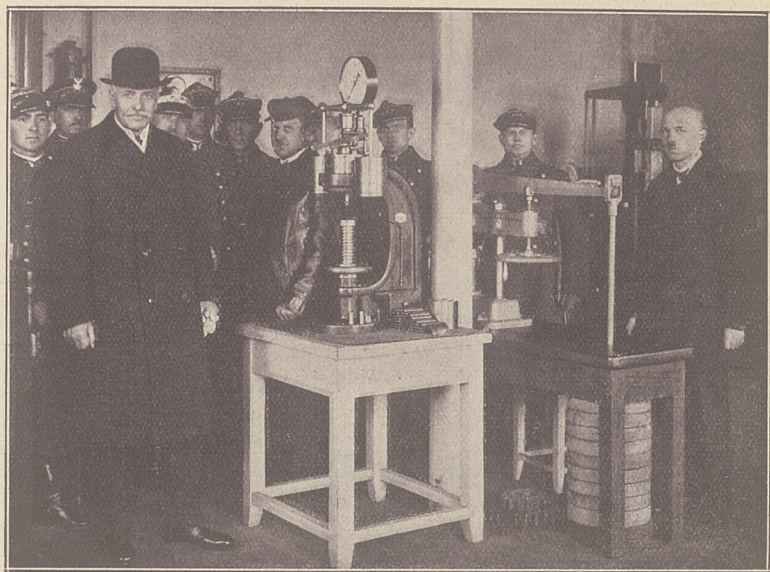
chodowej, gdyż w nich cały szereg inżynierów i techników specjalizował się w tej gałęzi przemysłu i wyniósł doświadczenie, z którym budować będzie przyszły wielki przemysł samochodowy polski. Ale co ze wszystkiego najważniejsze, to to, że Centralne Warsztaty Samochodowe miały odwagę przystąpić do pracy twórczej. Pod mądrym kierownictwem swego szefa inż. majora Meyera Centralne Warsztaty stopniowo się rozwijając, tworząc coraz to nowe działy, szkoląc coraz to nowych specjalistów — kroczyły konsekwentnie ku ostatecznemu celowi, ku produkcji własnej, ku produkcji pierwszego polskiego samochodu. Tu podziwiać wprost należy konsekwencję w przeprowadzeniu tego zadania.

Rozpoczęto bowiem od stopniowego wyrobu coraz to trudniejszych części samochodowych, od stałego ulepszania metod pro-



C. W. S. na wystawie w Konstantynopolu w 1924 r.

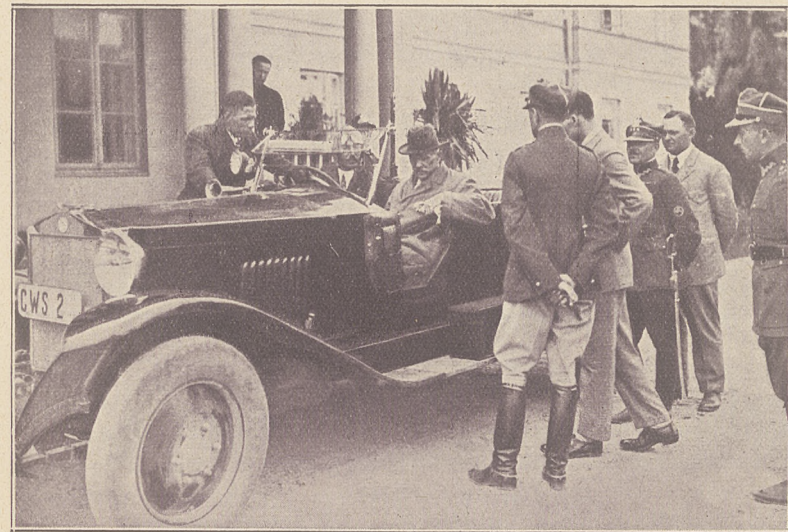
dukcji tych części póki nie osiągnięto tego rezultatu, iż części fabrykowane w Polsce nie ustępowały oryginalnym częściom samochodów obcych, a nawet wytrzymały z nimi konkurencję pod względem ceny. Miało to w swoim czasie kapitalne znaczenie ze względów wojskowych, gdyż pozwalało uniezależnić się częściowo w wypadku wojny, od przywozu zagranicznego, z ustaniem którego należało się, jak to dowiódł rok 1920, poważnie liczyć. Stopniowo Centralne Warsztaty doszły do tak nieprawdopodobnych wprost rezultatów, iż np. części Forda, które charakteryzuje stosowanie najlepszych jak wiadomo na świecie materiałów, wykonane w Centralnych Warsztatach Samochodowych nie ustępowały ani pod względem jakości, ani pod względem ceny, częściom oryginalnym. Perfekcję wyrobu części doprowadzono do tego stopnia, że stała się już możliwość produkowania tak trudnych mechanizmów, jak łożyska rolkowe. Po tem stadium przystąpiono dopiero do opracowania pierwszego polskiego silnika. Studja nad tym przedmiotem trwały przez lat parę, póki wreszcie silnik, opracowany przez tak wybitnego konstruktora, co inż. Tański, nie został uznany, za odpowiadający w zupełności różnorodnym wymaganiom wojskowości, ogólnym warunkom polskim, oraz możliwościom fabrykacyjnym Centralnych Warsztatów. Tak racjonalne postawienie sprawy wydało doskonałe rezultaty. Pierwszy polski silnik typu samochodowego wytrzymał najcięższe próby i wykazał doskonałą wydajność. Potem dopiero przystąpiono do dalszej fazy — do opracowania całkowitego samochodu. Pamiętamy jeszcze wszyscy sukcesy pierwszego polskiego samochodu C. W. S. na V raidzie A. P., który dotrzymał



Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki zwiedza laboratorium C. W. S.

wtedy kroku najlepszym samochodom zagranicznym, stając jednakże do zawodów poza konkursem. W roku zeszyłym wreszcie ten sam próbny samochód C. W. S. mający za sobą już blisko 100 tysięcy klm. zdobywa w VI raidzie A. P. najwyższą nagrodę, gdyż medal złoty Ministerstwa Robót Publicznych. W międzyczasie rozpoczęta zostaje przez C. W. S. budowa seryjna małego silnika konstrukcji również inż. Tańskiego, którego opis znajdują Czytelnicy na innym miejscu. Wreszcie po tak metodycznym przygotowaniu, po dokonaniu niezliczonych prób i badań z modelowym samochodem, Centralne Warsztaty Samochodowe przystąpiły parę miesięcy temu do fabrykacji pierwszej serii samochodów osobowych, które wykończone zostaną na wiosnę r. b. W r. 1926 Centralne Warsztaty Samochodowe zbudowały również całkowicie pierwsze czołgi ćwiczebne — i w razie potrzeby są w stanie dzisiaj na szeroką skalę poprowadzić dział fabrykacji czołgów.

Jak widać z powyższego krótkiego opisu Centralne Warsztaty Samochodowe, pozostają jeszcze warsztatami remontowymi z racji większości wymaganych od nich robót, jednak pod względem organizacji, wyposażenia i metod pracy są one kompletną już wytwórnią, zdolną każdej chwili podjąć masową produkcję silników lub samochodów, a mając własny dokładny wypracowany i wypróbowany typ, kroczą bezwarunkowo na czele polskiego przemysłu samochodowego. Jak już wspominałem, rezultat ten osiągnięto nie inwestując większych kapitałów, lecz jedynie dzięki planowej i metodycznej pracy, podobnie



Pan Prezydent Rzeczypospolitej odbywa próbę samochodu C. W. S.

jak to miało w swoim czasie miejsce przy pierwszych słynnych dziś wytwórniach samochodów zagranicą. Nie ulega wątpliwości, że w ten sposób powstała wytwórnia posiada silne podstawy, i że wystarcza dziś już bardzo niewielkiego wysiłku, a przede wszystkim decyzji przejścia na drogę wyłącznie fabrykacyjną, aby stała się ona jedną z najpoważniejszych placówek przemysłowych, a w każdym razie pierwszą w Polsce

wytwórnią samochodów osobowych. Na odpowiednią decyzję odnośnych władz z niecierpliwością czekają dziś zarówno twórcy i kierownicy Centralnych Warsztatów, jak i ogół pragnących rozwoju polskiego przemysłu samochodowego — automobilistów*).

*) Interesujących się technicznym opisem samochodu C. W. S. odsyłamy do № 4 z r. 1927 „Auta“.

NAJLEPSZE MOTOCYKLE RUDGE-WHITWORTH

--- ANGIELSKIE ---

1 cyl. 500 ccm. — 4 zawory z góry sterowane
4 biegi — sprzężone hamulce — wymienne koła

Model Standard 2.600 złotych
z przywózką 3.700 złotych

Poleca ze składu na dogodnych warunkach:
Zastępstwo: AUTO, Katowice, Konopnickiej 5

Ilustrowany katalog za nadesłaniem 60 gr.

!!*Żądajcie ofert!!*

Wszelkie akcesoria i pneumatyki samochodowe i motocyklowe

!!*Żądajcie ofert!!*

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY PRZEDEWSZYSTKIEM

TECHNICE SAMOCHODOWEJ

REDAGOWANY PRZY WSPÓŁPRACY NAJWYBITNIEJSZYCH FACHOWCÓW

Redakcja i Administracja:

WARSZAWA

HOŻA 37 m. 27, TEL. 245-08

PRENUMERATA 18 ZŁ. ROCZNIE — WPLATY PRZYJMUJĄ WSZYSTKIE
URZĘDY POCZTOWE

POJEDYNCZE EGZEMPLARZE DO NABYCIA W KIOSKACH I KSIĘGARNIACH
NA PROWINCJĘ EGZEMPLARZE OKAZOWE WYSYLANE SĄ BEZPŁATNIE

KAROSERJE

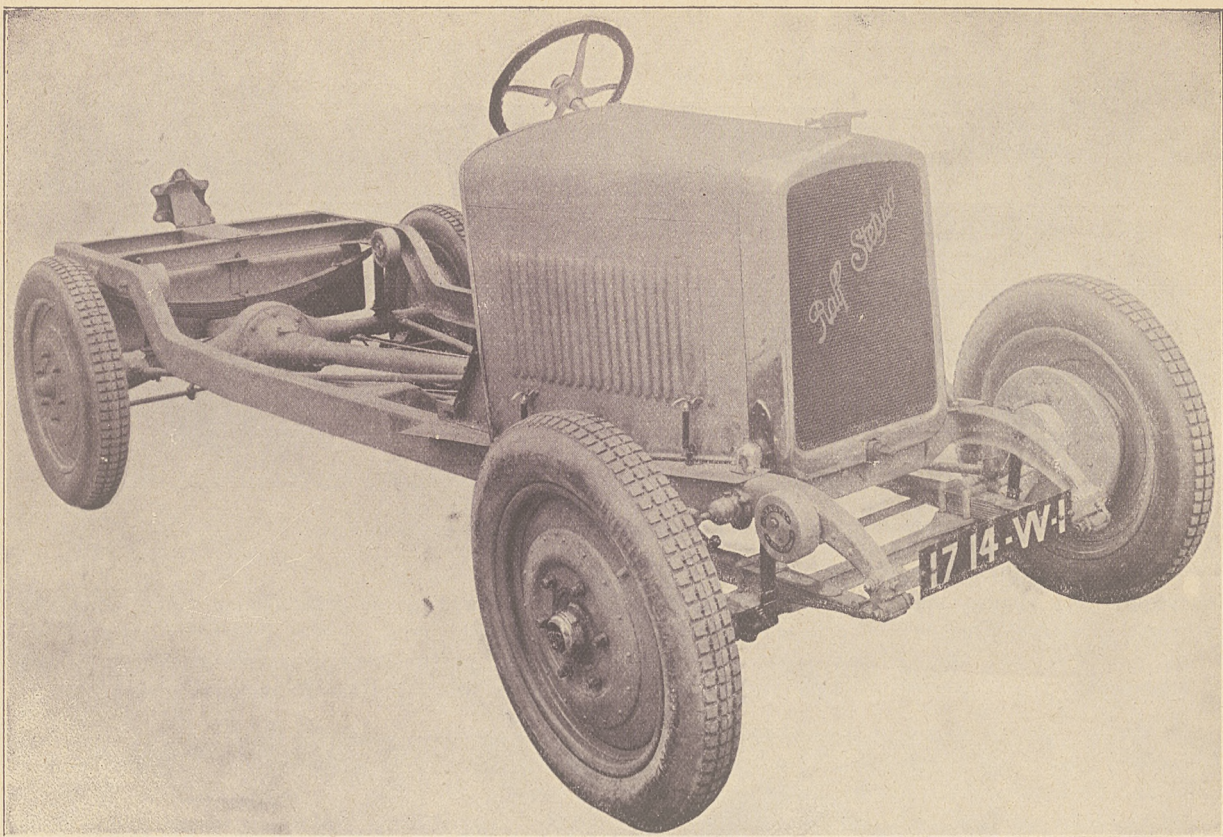
F. BERCHOLC

Warszawa, Wspólna 46 (róg Marszałkowskiej), Tel. 211-13

OSOBOWE, CIĘŻAROWE, FURGONY
----- REKLAMOWE i AUTOBUSY -----

WYKONYWA

NA PODWOZIACH DO WSZYSTKICH TYPÓW
----- SAMOCHODÓW -----



Podwozie Ralf Stetysz Six z widocznym charakterystycznym swym resorem i wieszakami z przodu resorów przednich.

Samochody Ralf Stetysz na rok 1928

W OSTATNIM Salonie paryskim polski przemysł samochodowy był ponownie reprezentowany przez fabrykę Ralf Stetysz. Marka ta jest już dziś bardzo popularną, zarówno w Polsce, jak i we Francji, to też dwa nowe modele Stetyszów, skonstruowane na rok 1928, wzbudziły w obu krajach łatwo zrozumiałe zainteresowanie.

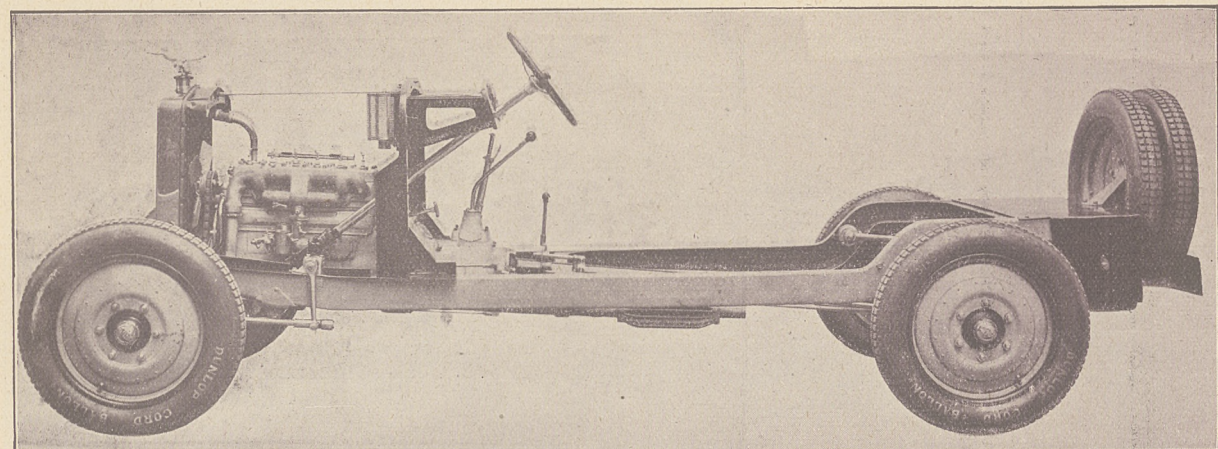
Nowe samochody Ralf Stetysz łączą w sobie wszystkie zdobycze francuskiej techniki samochodowej, z doświadczeniem, które uzyskał konstruktor ich, hrabia Tyszkiewicz, podróżując często po Polsce i biorąc udział w krajowych zawodach automobilowych. Dlatego daremnie szukać drugiego samochodu, któryby pod względem prostoty konstrukcji, wytrzymałości, ekonomji, a nadewszystko odporności na złe drogi, mógł się równać z małym czy dużym Stetyszem.

Oba te typy posiadają jednakowe rozwiązanie konstrukcyjne, a różnią się tylko wymiarami i ilością cylindrów. Większy Ralf Stetysz typ T. C. nosi przydomek „Six“, gdyż jest sześciocylindrowką o wymiarach cylindrów 70×120 mm. i o litrażu 2760 cm.³. Typ mniejszy, oznaczony literami T. A., posiada cztery cylindry o wymiarach 69×100 mm., co daje litraż 1500 cm.³.

Silnik każdego z powyższych typów posiada odejmowaną głowicę oraz zawory, umieszczone z boku. Jest to konstrukcja bardzo racjonalna i stosowana obecnie w większości silników samochodowych. Zapalanie magnetem wysokiego napięcia. Chłodzenie w silniku czterocylindrowym uskuteczniło przy pomocy termosyfonu, natomiast w sześciocylindrowce za pomocą pompy. Każdy silnik wyekwipowany jest w trzy filtry: do benzyny, oliwy i powietrza, co ma kolosalny wpływ na niezawodność działania i długotrwałość silnika. Ażeby usunąć groźbę zbraknięcia benzyny, co się w naszych warunkach bardzo często zdarza, podwozie jest zaopatrzone w dodatkowe zbiorniki na benzynę i oliwę. Silnik, na razie marki „Continental“, jest wolnoobrotowy, gdyż robi tylko 2600 obrotów na minutę; pociąga to za sobą dużą elastyczność i brak wszelkich wibracyj.

Sprzęgło typu jednodyskowego pracuje na sucho. Skrzynka biegów, zblokowana, naturalnie, z silnikiem, posiada cztery biegi naprzód i jeden w tył.

Most tylny typu banjo mieści w sobie dyferencjał o użebieniu Gleasona. Dyferencjał ten posiada pewną, rzadko spotykaną właściwość, a mianowicie może być

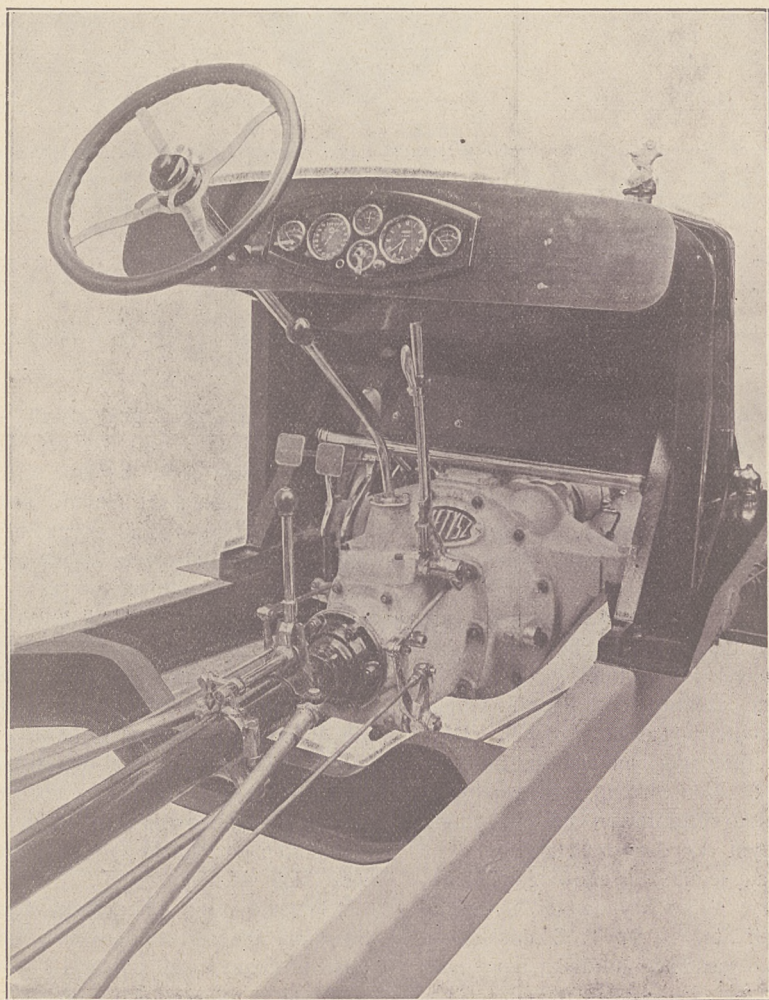


Podwozie Ralf Stetysz odznacza się wybitnie zwięzłą i solidną budową.

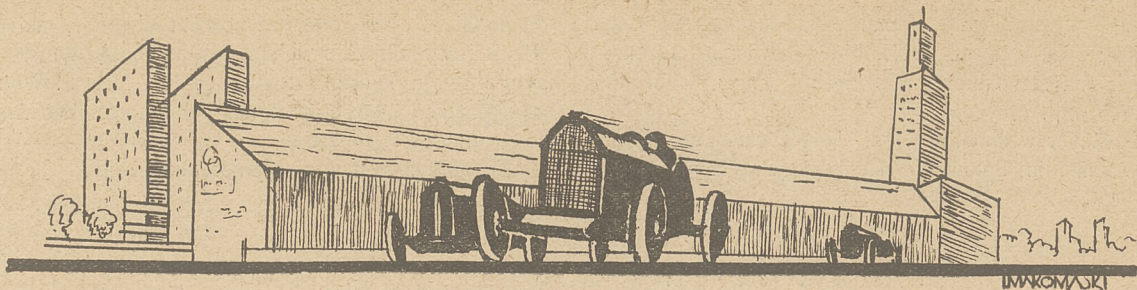
blokowany przy pomocy małego lewarka, umieszczonego tuż za skrzynką biegów na rurze wału kardano-
wego.

Blokowanie dyferencjału zastosowane zostało spe-

cialnie ze względu na nasze fatalne warunki drogowe. Automobilista polski jeździ bowiem przeważnie po wybojach, po straszliwych „kocich łbach“, a nieradko przez piasek lub po grubym pokładzie błota czy



Skrzynka chyżości samochodu Ralf-Stetysz z widoczną dźwignią unieruchomienia dyferencjału.



Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy w Warszawie

8–10 grudnia 1927 r.

Protokół z posiedzenia w dniu 8 grudnia 1927 r.

O B E C N I :

Prezydjum:

Pp. Karol hr. Raczyński, vice-prezes Automobilklubu Polski; Janusz Regulski, prezes Komisji Sportowej A. P.; Stefan Fuchs, gen. sekretarz A. P.

Asesorowie:

Pp. Wawreczka Wiktor, vice-prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego; Leonhardt Franciszek, vice-prezes Łódzkiego Automobil-Klubu; Teodorowicz Mieczysław, vice-prezes Małopolskiego Klubu Automobil.; Bukowski Jan, sekretarz gen. Śląskiego Klubu Aut.; Głowiński Stefan, vice-prezes Automobilklubu Wielkopolskiego.

Delegaci Klubów Afiljowanych:

Krakowskiego Klubu Aut.: pp. Bukowiecki Tadeusz, Ripper Wilhelm, Wawreczka Wiktor.

Łódzkiego Automobil-klubu: pp. Kauczyński Karol, Leonhardt Franciszek, Tesche Edmund.

Małopolskiego Klubu Aut.: pp. Dębicki Karol, Gawel Marjan, Teodorowicz Mieczysław.

Śląskiego Klubu Aut.: pp. Bukowski Jan, Gawrych Józef, Szydelski Stanisław.

Automobilklubu Wielkopolskiego: pp. Głowiński Stefan, Linke Henryk, Suszyński płk.

Członkowie Automobilklubu Polski i Komisji Sportowej A. P.

Przedstawiciele władz państwowych i samorządowych:

Pp. minister Składkowski—Ministerstwo Spraw Wewnętrznych; dyr. dep. Nestorowicz—Minist. Robót Publ.; płk. Orlik-Rückeman—Min. Spraw Wojskowych; inż. Słomiński, prezydent m. st. Warszawy; p. Jaroszewicz, komisarz rządu na m. st. Warszawę.

Przewodniczył p. Karol hr. Raczyński, vice-prezes Automobilklubu Polski.

P. Przewodniczący powitał przybyłych na Zjazd pp. Delegatów Klubów Afiljowanych oraz przedstawicieli władz państwowych i samorządowych, dziękując tym ostatnim za okazywaną pomoc i współpracę z Automobilklubem Polski i Klubami Afiljowanymi na polu rozwoju automobilizmu, a tem samem rozwoju życia gospodarczego Polski, i wyrażając nadzieję, że władze w dalszym ciągu popierać będą zamierzenia Automobilklubu Polski.

Następnie wygłosili referaty:

P. Janusz Regulski— „Sport automobilowy w Polsce w r. 1927 i zamierzenia na rok 1928“.

P. Roger hr. Morsztyn— „Sprawy drogowe“.

P. Jan Tomicki— „Sprawozdanie administracyjno-organizacyjne“.

P. Karol Kauczyński— „Bezpieczeństwo ulicy“.

Treść tych referatów podana jest niżej.

P. prezes Janusz Regulski w imieniu Komisji Sportowej A. P. zgłosił następujące wnioski:

a) „W uznaniu zdobytych przez inż. Henryka Liefeldt'a w ciągu szeregu ostatnich lat na największych zawodach automobilowych w Polsce największej ilości nagród, oraz osiągniętych przez niego najwyższych w Polsce szybkości, a równocześnie

b) w uznaniu wielkich zasług i wielkiej pracy, jakie inż. Henryk Liefeldt w tym czasie położył dla rozwoju sportu automobilowego w Polsce

na wniosek Komisji Sportowej A. P.

Pierwszy Ogólno-polski Zjazd Automobilowy nadaje inż. Henrykowi Liefeldt'owi tytuł *Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej*“.

Powyższy wniosek został przyjęty przez aklamację.

Dalsze wnioski przekazano Międzyklubowemu Wydziałowi Sportowemu do opracowania i przedstawienia na następnym Ogólnym Zebraniu w d. 10 grudnia.

P. Przewodniczący udzielił głosu p. inż. Nestorowiczowi, przedstawicielowi Ministerstwa Robót Publ.,

którego przemówienie podane jest również poniżej, poczem podziękował p. Nestorowiczowi za rzucenie światła na działalność Min. Robót Publ. i udzielił głosu p. mjr. Meyerowi.

P. Meyer w imieniu p. płk. Orlik-Rückemana, przedstawiciela Min. Spraw Wojsk., dziękuje za zaproszenie

go na Zjazd i zaznacza, że kontakt w pracy, jaki nawiązał Automobilklub Polski w Min. Spraw Wojsk. na polu rozwoju sportu automobilowego, Min. S. Wojsk. jaknajchętniej będzie kontynuowało i udzielało A. P. swej pomocy i poparcia.

Na powyższem posiedzeniu zakończono.

Protokół z posiedzenia Międzyklubowego Wydziału Sportowego

dnia 9 grudnia 1927 roku.

OBECNI:

Pp. Bukowiecki (K. K. A.), Bukowski (Ś. K. A.), Dębicki (M. K. A.), Głowiński (A. W.), Krasieński (A. P.), Kauczyński (Ł. A.), Linke (A. W.) Leonhardt (Ł. A.), Raczyński (A. P.), Ripper (K. K. A.), Regulski (A. P.), Rappe (A. P.), Seńkowski (A. P.), Szydelski (Ś. K. A.), Tomicki (A. P.), Teodorowicz (M. K. A.), Zakrzeński (K. K. A.).

Przewodniczył p. Janusz Regulski, prezes Komisji Sportowej A. P.

* * *

P. Przewodniczący, otwierając posiedzenie, zaznacza, że zadaniem Międzyklubowego Wydziału Sportowego będzie ustalenie kalendarza sportowego i omówienie poszczególnych imprez na rok 1928, oraz opracowanie wniosków, zgłoszonych w dniu otwarcia Zjazdu, poczem odczytuje projekt kalendarza sportowego, którego poszczególne imprezy podały Kluby Afiljowane przed Zjazdem.

Na wniosek p. Bukowieckiego, sekretarza K. K. A., kalendarz sportowy podzielono na:

1) ogólnopolski, w skład którego wchodzi imprezy organizowane przez A. P. i Kluby Afiljowane, zarejestrowane w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym, oraz zawody o znaczeniu ogólnokrajowym,

2) zawodów lokalnych.

Po dyskusji ustalono kalendarz sportowy na rok 1928 jak następuje:

Maj 6 Konkurs na zużycie paliwa — A. P.

„ 19 Raid Gwiazdzisty do Łodzi — Łódzki Automobil-Klub. (Raid powyższy odbędzie się według regulaminu, opracowanego przez Łódzki Automobil-Klub, a zatwierdzonego przez A. P. Rozegrana na nim będzie nagroda przechodnia, zaofiarowana na Zjazd 1927 r., znajdującą się w posiadaniu Krakowskiego Klubu Automobilowego).

Maj 20 Wyścig płaski — Łódzki Automobil-Klub.

Czerwiec 17—24 Raid (międzynarodowy) — A. P. (P. Przewodniczący komunikuje, że Raid powyższy składać się będzie:

1) z próby sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu na przestrzeni około 3.000 km.,

2) próby szybkości płaskiej z km. arreté i km. lancé,

3) próby szybkości górskiej,

4) sprawności konstrukcji maszyn na przestrzeni około 30 km.,

5) z badania stanu maszyny po ukończeniu konkursu, przyczem dla kierowców - właścicieli maszyn zarejestrowanych ustanowione będą: oddzielna klasyfikacja i nagrody, celem odróżnienia ich od zawodców).

Sierpień 19 Wyścig Tatrzański — Krak. Klub Automobilowy.

Wrzesień 8 Zjazd Gwiazdzisty do Lwowa — Małopolski Klub Automobilowy. (Celem powyższej imprezy będzie ściągnięcie największej ilości automobilistów dla podniesienia znaczenia Wyścigu Płaskiego oraz Rekordu Szybkości, mających się odbyć dnia następnego. Zjazd ten posiadać będzie charakter wyścigowy, w której mogą wziąć udział wszyscy członkowie klubów oraz goście przez nich wprowadzeni. Uczestnicy Zjazdu otrzymają pamiątkowe plakiety — jeton de présence).

Wrzesień 9 Rekord Polski (we Lwowie) — A. P.

„ 9 Wyścig Płaski — Małopolski Klub Automobilowy.

Wrzesień 8—10 Raid Pań — A. P.

Kalendarz sportowy zawodów lokalnych, organizowanych przez poszczególne Kluby, po zgłoszeniu ich przez te Kluby, podany będzie przez Komisję Sportową A. P. osobno, w związku z czem uchwalono, że w datach, zarezerwowanych w wyżej podanym kalendarzu sportowym, Kluby Afiljowane bezwarunkowo nie będą organizowały żadnych imprez, ani manifestacji sportowych.

Odczytano wnioski zgłoszone w dniu otwarcia Zjazdu i po opracowaniu stylistycznym — zaakceptowano je.

W związku z uchwałą, przyjętą w dniu otwarcia Zjazdu odnośnie mistrzostwa Polski w jeździe automobilowej, opracowano następujący projekt regulaminu:

§ 1. Mistrzem Polski w jeździe automobilowej ogłoszony będzie corocznie przez Ogólnopolski Zjazd Automobilowy na wniosek Międzyklubowego Wydziału Sportowego ten z kierowców, posiadający obywatelstwo polskie, który, biorąc udział w 3-ch głównych zawodach automobilowych, osiągnie w nich najlepszą klasyfikację bez względu na rodzaj maszyny.

§ 2. W zawodach, w których klasyfikacja ma miejsce oddzielnie w poszczególnych kategoriach, brane będą pod uwagę najlepsze czasy, bez względu na kategorię i rodzaj maszyny.

§ 3. Za najlepszą klasyfikację uważana będzie najmniejsza ilość punktów 3-ch imprez, licząc jak nastę-

puje: I-sze miejsce—1 punkt, II-gie miejsce—2 punkty, III-cie miejsce.—3 punkty i t. d.

§ 4. W razie równej ilości punktów, osiągniętych przez kilku zawodników, rozstrzyga rezultat Raidu Międzynarodowego.

§ 5. Doroczny Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy przeprowadzić może zmianę regulaminu Mistrzostwa Polski na rok następny.

§ 6. Międzyklubowy Wydział Sportowy wyznaczać będą imprezy, za udział w których w roku następnym przyznawane będą punkty, decydujące o tytule mistrza, oraz ogłaszać o tem w czasopiśmie „Auto“.

§ 7. Każdorazowy Mistrz otrzyma plakietę (na koszt wszystkich klubów) oraz dyplom.

§ 8. Do interpretowania niniejszego regulaminuwołany jest jedynie Międzyklub. Wydział Sportowy.

§ 9. W razie nieodbycia się którejkolwiek z imprez, wyznaczonych przez Międzyklubowy Wydział Sportowy, tenże Wydział ma prawo wyznaczenia innej imprezy na jej miejsce, ogłaszając o tem conajmniej na 4 tygodnie naprzód w czasopiśmie „Auto“, względnie nadania tytułu mistrza na dany rok, albo też przedstawienia Dorocznemu Zjazdowi specjalnych wniosków w tym względzie.

Na rok 1928, w myśl § 6 powyższego regulaminu, Międzyklubowy Wydział Sportowy wyznaczył jako zawody klasyfikacyjne do Mistrzostwa Polski:

- 1) „Raid Międzynarodowy“ — 17—24 czerwca.
- 2) „Wyścig Tatrzański“ — 19 sierpnia.
- 3) „Wyścig Płaski“ (we Lwowie) — 9 września.

* * *

W sprawie propozycji Krakowskiego Klubu Automobilowego:

1. ujednostajnienia opłaty dla członków nadzwyczajnych (korespondentów, uczestników), aby Kluby nie czyniły sobie wzajemnie konkurencji, i

2. ujednostajnienia nazwy członków korespondentów — po dyskusji uchwalono:

1) W sprawie wysokości opłat, pobieranych od członków-korespondentów (nadzwyczajnych, względnie uczestników) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Auto-

bilowy uważa za pożądane ujednostajnienie tych opłat, pozostawiając oznaczenie ich wysokości porozumieniu się zainteresowanych Klubów.

2) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy wyraża opinię, iż pożądaniem jest również ustalenie jednolitej nomenklatury różnych kategorii członków klubów automobilowych.

Projektowano, bez powzięcia w tej mierze ostatecznej uchwały, następującą nomenklaturę:

- członek honorowy (dożywotni),
- „ tytułarny (honorowy czasowo),
- „ zwyczajny,
- „ nadzwyczajny (firmy, osoby prawne),
- „ uczestnik (korespondent).

P. Bukowiecki podał do wiadomości zebranych, że w związku z organizowanym przez Krakowski Klub Automobilowy Wyścigiem Tatrzańskim, Krakowski Klub ma zapewnione zezwolenie miejscowych władz rządowych oraz Państwowej Rady Ochrony Przyrody. W myśl życzeń i warunków teje Rady, K. K. A. prosi o uchwalenie wniosku, iż droga Zakopane — Morskie Oko może być raz tylko używana dla celów konkurencji automobilowych i inne kluby, organizujące raidy, przy układaniu ich trasy, nie będą brały pod uwagę powyższej drogi.

Ponadto Krakowski Klub Automobilowy stawia wniosek, ażeby wszystkie kluby automobilowe, dla poparcia zamierzeń K. K. A. odnośnie Wyścigu Tatrzańskiego, zapisały się do Ligi Ochrony Przyrody.

Odnośnie I. części powyższego nie powzięto żadnej uchwały, natomiast II-gą część Międzyklubowy Wydział Sportowy przekazuje Komitetowi A. P. do rozpatrzenia i wydania odpowiednich zleceń dla wszystkich klubów, przyczem Krakowski Klub Automobilowy zobowiązał się przesłać A. P. wyczerpujące dane w tej sprawie.

Po ustaleniu, że następny Zjazd Międzyklubowego Wydziału Sportowego odbędzie się przed rozpoczęciem przyszłorocznego sezonu sportowego w Krakowskim Klubie Automobilowym, który zaproponuje datę tego Zjazdu, posiedzenie zakończono.

Walne Zebranie w dniu 10 grudnia 1927 r.

O B E C N I :

Delegaci Klubów Afiljowanych, Członkowie A. P. i Komisji Sportowej A. P.

Przewodniczył P. Karol hr. Raczyński, vice-prezes A. P.

Odczytano wnioski opracowane i uzgodnione przez Międzynarodowy Wydział Sportowy:

1) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy, mając na uwadze wielkie znaczenie rozwoju automobilizmu użytkowego w życiu gospodarczem narodu i w zwiększeniu jego sił obronnych oraz ogromnej roli propagandowej w tym kierunku sportu automobilowego:

a) wzywa wszystkie Kluby Automobilowe w Polsce do jaknajenergiczniejszego kontynuowania ich działalności sportowej,

b) zwraca się do ogółu automobilistów polskich, ażeby jaknajczynniej współdziałali z klubami w tym kierunku,

c) uznając wielkie znaczenie, jakie ma tor samochodowy dla rozwoju automobilizmu, jako miejsce prób i propagandy, zwraca uwagę odnośnych władz na konieczność wybudowania pod Warszawą odpowiedniej szosy samochodowej w formie zamkniętego obwodu, która byłaby miejscem zawodów automobilowych i niezbędnym terenem prób samochodów dla

powstających fabryk krajowych, jak również służyłaby dla zawodów kolarskich, motocyklowych i pieszych,

d) składając podziękowania władzom państwowym, a w szczególności Ministerstwu Robót Publicznych, Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Ministerstwu Spraw Wojskowych, władzom samorządowym oraz prasie za okazywaną pomoc i opiekę Organizacjom Automobilowym w ich pracy sportowej, wyraża nadzieję, że i na przyszłość władze te i prasa popierać będą jaknajenergiczniej działalność tych organizacji, mającą na celu przedewszystkiem rozwój automobilizmu w Polsce.

2) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy, stwierdzając fakty, że obecny stan zniszczenia, do którego zostały doprowadzone drogi polskie, osłabia siły obronne państwa, naraża gospodarstwo krajowe na olbrzymie straty i jest wyraźną przeszkodą dla rozwoju tak ważnego czynnika gospodarczego, jakim jest automobilizm, apeluje do powołanych władz, a zwłaszcza tych czynników, które przeznaczają kredyty na cele drogowe, aby wykazały jaknajwiększe zainteresowanie dla sprawy drogowej w Polsce i przedsięwzięły jaknajenergiczniejsze środki dla doprowadzenia dróg polskich do porządku.

Dla podkreślenia tego dzieła Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy uważa za konieczne jaknajprędzej stworzenie funduszu drogowego, opartego na podatku państwowym na wszystkie pojazdy mechaniczne jak i konne, korzystające z dróg bitych, przy czem wyraża życzenie, aby wysokość podatku w stosunku do samochodów nie zagrażała rozwojowi automobilizmu w Polsce.

Z tych względów Zjazd popiera stawki proponowane przez Automobilklub Polski.

3) Stwierdzając wielką niedogodność i niebezpieczeństwo dla ruchu samochodowego przejazdów kolejowych w poziomie, potwierdzonych przez wielką ilość wypadków śmiertelnych tak w Polsce jak i zagranicą, Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy wyraża życzenie, aby w punktach intensywnego ruchu kolejowego zwłaszcza w bliskości stacji kolejowych, obecne przejazdy w poziomie zostały przebudowane na wiadukty, względnie na tunele i aby zasada ta

stosowana była bezwzględnie w przyszłości przy budowie nowych linii kolejowych i nowych dróg.

4) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy uważa za pilną konieczność sprawę ujednostajnienia w całym państwie przepisów i ograniczeń ruchu kołowego, jak również i używanych w tym celu znaków, a w wypadkach odbiegających od norm ogólnych, wywołanych warunkami lokalnymi, obowiązek ogłoszenia tych ograniczeń na miejscach, do których się odnosią i to w formie napisów i znaków ostrzegawczych, umieszczonych na miejscach widocznych, jak również ogłoszenia w „Monitorze Polskim“ oraz w oficjalnym piśmie organizacji automobilowych „Auto“.

5) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy uważa za wskazane wydanie jednolitej w całym Państwie ustawy, któraby regulowała w sposób odpowiadający dzisiejszemu rozwojowi komunikacji, odpowiedzialność cywilno-prawną automobilisty.

6) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy wzywa kluby afiliowane do rozpoczęcia energicznej propagandy zapomocą kina, radja i prasy, celem pouczenia publiczności o niebezpieczeństwie nowoczesnego ruchu ulicznego, jednocześnie uchwała wystąpić do Ministerstwa Oświaty o zorganizowanie dla nauczycieli kursów o ruchu publicznym, celem wprowadzenia we wszystkich szkołach wyjaśnień i stałych pogadanek na ten temat.

7) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy zwraca się z prośbą do Ministerstwa Robót Publicznych o wzięcie pod szczególną uwagę przy zatwierdzaniu planów miast, miasteczek i wsi, przeprowadzania ulic i regulację placów, w sposób odpowiadający wymaganiom nowoczesnego ruchu publicznego.

Powyższe wnioski zostały przez zebranych jednomyślnie zaakceptowane.

P. przewodniczący podziękował zebranych za przybycie na Zjazd i pracę, której wyrazem są uchwalone rezolucje i życząc wszystkim klubom dalszej owocnej pracy, posiedzenie zakończył.

Prezes Komisji Sportowej A. P. i Prezes Międzyklubowego Wydziału Sportowego

(—) *J. Regulski.*

Sport automobilowy w Polsce w roku 1927 i zamierzenia na r. 1928.

Referat dyrektora Janusza Regulskiego, prezesa Komisji Sportowej Automobilklubu Polski wygłoszony na Pierwszym Ogólno-Polskim Zjeździe Automobilowym w Warszawie w dniu 8 grudnia 1927 r.

Przypadł mi w udziale obowiązek zreferowania Panom co się stało w dziedzinie sportu automobilowego w sezonie ubiegłym i jakie mamy zamiary w tym względzie na rok przyszły.

Nim jednakże do sprawozdania tego przystąpię, pozwolę sobie przedewszystkiem wypowiedzieć się w sprawie sportu automobilowego wogóle, a mianowicie o jego znaczeniu i celach, do jakich dąży.

Proszę mi wybaczyć jeśli ten temat może zbyt często w słowie czy w piśmie powtarzam, ale jestem zdania, że każdy z nas, który ze sprawą tą sympatyzuje i część czasu swego jej poświęca, powinien jak najczęściej i jaknajszerzej o niej mówić, ażeby wyrobić w społeczeństwie właściwą o niej opinię i zdobyć dla niej należyte zrozumienie, bo nie jest ona zabawką, ale sprawą ważną i mającą w skutkach swych wielkie znaczenie dla kraju.

Pokutująca u nas opinia, datująca się jeszcze z czasów kiedy samochód był symbolem wielkiego bogactwa i extra luksusu, opinia, że sport automobilowy jest zabawką ludzi, mających dużo czasu i pieniędzy, nie tylko nam szkodzi, ale i krzywdzi nas i z nią też musimy walczyć.

Musimy wpoić w społeczeństwo przekonanie, że sport ten kryje w sobie pierwiastki ideowości i to w stopniu znacznie większym niż wiele innych sportów, no a to, że jest on drogi, że pociąga on znaczne wydatki dla tych, którzy go uprawiają, to podnosi tylko zasługę tych, co koszty te chcą ponosić.

W czym się kryje ideowość sportu automobilowego?

Większość sportów jak na przykład lekka atletyka, czy też piłka nożna odgrywają wielką rolę w wychowaniu szerokich mas, gdyż budzą w nich dążenie do zwiększenia sprawności fizycznej narodu.

Prawda, tych rezultatów sport nasz nie daje, natomiast daje on społeczeństwu co innego, w skutkach swych jeszcze ważniejszego, a mianowicie, propaguje on w sposób znakomity samochód, jako zwykły środek lokomocji, uczy ludzi użytkować go, pokazuje naocznie wady i zalety poszczególnych typów samochodów.

Jednym słowem ideą naczelną sportu automobilowego jest przede wszystkim propaganda automobilizmu użytkowego i zadania te sport nasz jak najlepiej i jaknajskuteczniej spełnia.

Wszyscy którzyśmy prowadzili maszyny na wielkich raidach, czy wyścigach, widzieliśmy te masy ludności stojące wzdłuż ulic i dróg i przyglądające się naszym maszynom, badając jakie są to marki, interesując się jak idą po złych drogach czy też brukach, a jaką szybkość osiągają na płaszczyźnie czy też górach, widzieliśmy te masy chłopców często lepiej niż automobiliści po formie chłodnicy odgadujących, jaki to jest samochód. A te szerokie warstwy które w prasie czytają ciekawe, często emocjonujące opisy i rezultaty osiągnięte na wyścigach czy raidach.

W nich to szczepimy zamiłowanie do samochodu i rozdmuchujemy chęć posiadania go; w ten sposób zwiększa się popyt na samochód, a zatem już idzie powstawanie własnego krajowego przemysłu samochodowego, ulepszanie i powiększanie sieci dróg, rozwój turystyki najprzód wewnątrz, a potem i przychodzącej do nas z zewnątrz.

Mówiąc o turystyce samochodowej muszę z przykrością stwierdzić, że u nas ona jeszcze nie istnieje, że natomiast na zachodzie pomimo że jest ona kolosalnie rozwinięta, jest nadal przedmiotem stałej propagandy przez władze państwowe i samorządowe oraz różne organizacje sportowe, bo przynosi ona ogromne korzyści materialne, a nawet służy za podstawę bytu ludności całych dzielnic niektórych krajów.

Mamy przecież w Polsce tak piękne i malownicze dzielnice, jak Małopolska, Cieszyńskie, Kieleckie, Pomorze. Wieleżby one zyskały, jak podniosłby się dobrobyt ich mieszkańców, gdyby rozwinęła się u nas nalezycie turystyka.

Prawda, że zależną ona jest nie tylko od rozwoju automobilizmu ale między innymi i od stanu dróg.

Tej materii poruszać nie będę, bo jest ona tematem specjalnego referatu kolegi Morsztyna. Pozwalam jednak wyrazić przekonanie, że władze nasze, a w szczególności Min. Robót Publicznych w zrozumieniu całej doniosłości, jakie ma dla kraju posiadanie dobrych dróg, weźmie je w specjalną opiekę i dzisiejszy przykry stan zacznie przechodzić choć powoli, ale stale w stan przeszłości, a to ku pożytkowi całego naszego społeczeństwa.

Nie potrzebuje tutaj dowodzić Panom, jakie znaczenie ma rozwój automobilizmu w życiu gospodarczym każdego narodu i jaki wpływ ma on na zwiększenie jego sił obronnych.

To są motywy główne którymi powodujemy się, pracując nad rozwojem sportu automobilowego.

Przechodząc do części sprawozdawczej z sezonu ubiegłego muszę przede wszystkim podkreślić ten wielki ewenement w dziedzinie automobilizmu światowego, jakim było osiągnięcie bajecznej szybkości 326,678 kilometrów na godzinę przez majora Segrav'a na samochodzie Sounbeam, który tym samym ustanowił nowy wspaniały rekord światowej szybkości. Drugim wielkim wyczynem było osiągnięcie przeciętnej szybkości w jeździe 24 godzinnej w wysokości 182 klm./godz. na samochodzie Voisin.

Choć ta szybkość wydaje się nam dziś tak zawrotna i tak odbiegająca od praktycznych możliwości, to musimy sobie powiedzieć, że są one rezultatem olbrzymich postępów technicznych współczesności i muszą znaleźć odbicie swe w konstrukcji samochodów użytkowych. Szybkość jest dziś hasłem we wszystkich dziedzinach rozwoju ludzkości.

W rozwoju polskiego sportu automobilowego rok 1927 stanowi również widoczny i duży postęp. Nie dla tego, ażeby poszczególne imprezy, jakie miały miejsce, rażąco przerastały imprezy z lat poprzednich, ale dla tego, że ogólna liczba ich była większa i że wszystkie bez wyjątku udały się znakomicie, budząc wielkie zainteresowanie wśród szerokich warstw społeczeństwa, w przemyśle samochodowym i w sportowych kołach automobilowych.

Pozwolę sobie przypomnieć Panom w porządku chronologicznym wszystkie te imprezy, cytując jedynie główne ich wyniki.

I. Otwarcie sezonu był wyścig, zorganizowany przez Łódzki Klub Automobilowy pod protektoratem Automobilklubu Polskiego w dniu 15 maja 1927 r. Trasa 5 klm. teren lekko falisty, startujących maszyn 17 w tem 2 prowadzone przez panie, a mianowicie przez p. Marchlewską i p. Poznańską.

Moment ten specjalnie podkreślam, bo był to pierwszy wyścig w Polsce, w którym wzięły udział nasze kierowniczkę, konkurując na równych warunkach z pięć brzydką.

W klasie samochodów sportowych w kategorii 1100 I-sze miejsce zajęła p. Marchlewska na Fiacie, przeciętna szybkość 82,8 klm./godz. w kategorii 1500 pierwszy p. Regulski na Bugatti 91,2 klm./godz. w kategorii 2000 pierwszy p. Sułocki na sam. Om — 87,3 klm./godz. w kategorii 3000 pierwszy p. Zangl na sam. Steyer — 113,2 klm./godz.

W klasie wyścigowej p. Liefeldt — 126,6 na 3 litrowym Austro-Daimler.

Wyścig wzbudził olbrzymie zainteresowanie, a miarą tego był zjazd samochodów w liczbie przeszło 200 oraz ogromny napływ publiczności.

II. Dnia 26, 27 i 28 maja miał miejsce drugi raid śląski, organizowany przez Śląski Klub Automobilowy. Trasa ok. 2000 km. przeważnie w granicach wojew. Śląskiego i Krakowskiego. Udział wzięło 9 maszyn.

Pierwsze miejsce zajął p. Zangl na sam. Steyer,
drugie „ „ p. Kirszen na sam. Fiat,
trzecie „ „ p. Szydelski na sam. Dodge.

III. Międzynarodowy raid organizowany przez Automobilklub Polski odgrywający u nas rolę „polskiego grand prix“ odbył się w ciągu 6 dni od 7 do 12 czerwca. Szlak długości około 2500 klm. biegł od Warszawy do morza wzdłuż granic zachodnich Polski a potem przez Karpaty do Lwowa gdzie został zakończony. Ze startu ruszyło 24 maszyn, z których 21 ukończyło raid. Pierwsze miejsce zdobył p. Szwarcztajn na Austro-Daimlerze, drugie — p. Liefeldt na Austro-Daimlerze, trzecie — p. Ripper, senior, na Lancji.

Nie będę tu wliczał szeregu innych nagród, zdobytych za różne wyczyny, zaznaczę tylko, że nagrodę zespołu zdobyła marka Chrysler.

Nagrodę przechodnią Ministerstwa Spraw Wojskowych za bezwzględną regularność p. Richter na Tatrze, nagrodę Min. Rob. Publicznych (medal złoty dla samochodu, zbudowanego w Polsce) — „Centralne Warsztaty Samochodowe“ i nagrodę przechodnią Ministerstwa Rob. Publicznych dla kierowcy, który prowadząc osiągnął najlepsze rezultaty, przyczem brany był pod uwagę stan wozu, — pan Hahn na Chryslerze.

Cechą charakterystyczną tego raidu był udział w nim grupy 5 samochodów wojskowych, które choć były oddzielnie przez władze wojskowe klasyfikowane, to jednak brały udział na warunkach ogólnych. Władze wojskowe poddały w ten sposób próbie samochody różnych marek, zakupione dla celów wojskowych, dały możliwość nabrania rutyny swym kierowcom oraz przyczyniły się znacznie do rozszerzenia ram tej ogólnopolskiej imprezy.

IV. Następnego dnia po zakończonym raidzie odbył się pod Lwowem wyścig, zorganizowany przez Małopolski Klub Automobilowy. Składał się on z 2 prób. Jedna na przestrzeni 20 klm. z licznymi wirażami w terenie mocno falistym, druga na przestrzeni 5 klm. W pierwszej próbie wzięło udział 10 maszyn. Najlepszy czas osiągnęli:

p. Liefeldt na Austro-Daimler — 130,5 klm./godz.
p. Adam hr. Potocki „ „ — 107,5 „ „
p. Ripper junjor Lancia — 102,8 „ „

W drugiej próbie najlepszy czas osiągnęli:

p. Liefeldt na Austro-Daimler — 156,51 klm./godz.
p. Adam hr. Potocki „ „ — 129,5 „ „
p. Regulski na Bugatti — 110,2 „ „

V. Pierwszy raid górski, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy odbył się dnia 16 i 17 lipca. Dystans około 680 klm. Wzięło udział 17 maszyn.

Pierwsze miejsce zajął:

p. Ripper na sam. Lancia,

drugie miejsce zajął p. Wawreczka na sam. Lancia, trzecie „ „ p. Beres na sam. Fiat.

VI. Dnia 14 sierpnia na drodze do Morskiego Oka odbył się I wyścig górski, nazwany „Tatrzańskim“, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy. Trasa 7,5 klm. teren górski z serpentynami, przeciętne wzniesienie 4,2%. Startowało 22 maszyny, z tego 3 wyścigowe.

Najlepszy czas dnia i rekord miejscowy uzyskał p. Liefeldt w czasie 6 minut 48, 3/5 sek. na samochodzie wyścigowym Austro-Daimler.

W klasie samochodów sportowych najlepsze czasy uzyskali:

1) von Wentzel Mossau — (niemiecki klub automobilowy) na sam. Mercedes czas 7 m. 02 sek.

2) p. Szwarcztajn — Krakowski Klub Automobilowy 7 m. 40 sek.

3) p. Vetterli — Śląski Klub Automobilowy 7 m. 44 sek. na sam. Bugatti.

Miarą powodzenia tego wyścigu była nie tylko duża ilość startujących ale i liczba 370 samochodów oraz 200 dorożek konnych, którymi przybyli goście. Widzów było przeszło 3.000.

VII. Dnia 27 sierpnia miał miejsce I zjazd gwiazdzisty w Katowicach, zorganizowany przez Śląski Klub Automobilowy.

Impreza ta skromnie nazwana zjazdem miała wybitne cechy sportowe, a warunki jej były tak trudne, że mogła ona śmiało rywalizować z najtrudniejszym raidem. Ponieważ o zwycięstwie decydowała największa ilość kilometrów przebytych w ciągu doby, zwycięzcą mógł być też tylko najwytrwalszy i najwybitniejszy sportsmen, a więc p. Ripper, senior, z Krakowskiego Klubu Automobilowego, który przejechał 817 klm. prowadząc bez przerwy swą Lancję w ciągu prawie 17 godzin.

Drugie miejsce zajął p. Lund na Fiacie — przejechał on 740 klm.

Trzecie miejsce zajął p. Szwarcztajn — 647 klm.

Pan Zakrzeński, kierując na zmianę z p. Żychoniem przebyli niesamowitą ilość kilometrów, bo aż 1000 klm.

Nagrodę dla klubu, którego największa ilość członków weźmie udział w zjeździe, zdobył naturalnie Krakowski Klub.

Ogółem wzięło udział 22 maszyny co świadczy o celowości tego rodzaju imprez.

VIII. Ostatnią większą imprezą był raid damski zorganizowany przez Automobilklub Polski w dniu 10 i 11 września.

Ponieważ wszystko jest dobre, co się dobrze kończy, a więc możemy powinszować tego zbiegu okoliczności, który sprawił, że paniom naszym przypadło w udziale zakończenie pięknego sezonu sportowego.

Że nasze dzielne sportsmenki dobrze wywiązały się z zadania o tem niewątpiliśmy, natomiast rezultaty przez nie osiągnięte przeszły wszelkie nasze oczekiwania. Stańę na starcie 15 pań z tego 13 dała nam Warszawa i 2 Kraków.

Trasa Warszawa — Poznań — Warszawa około 700 klm. w ciągu 2 dni z punktami karnymi za wszelkie reperacje, za nieregularną jazdę, kontrolowaną na lotnych punktach oraz za nieuruchomienie motoru i nie

wyjechanie w ciągu 3 minut i pomimo tak trudnych warunków; 8 pań osiągnęło maksymalną ilość punktów dodatnich, 4 otrzymały punkty karne za przekroczenie na lotnych punktach kontrolnych przepisanych szybkości, zaś 3 panie na skutek nieszczęśliwych defektów w maszynach; 8 pań, które przyjechały w równych warunkach jury musiało rozklasyfikować według pojemności motorów, dając pierwszeństwo słabszym maszynom.

W ten sposób I nagrodę otrzymała p. Marchlewska na Fiacie; II — p. Turnaiowa na Citroën; III — p. Jabłońska na Citroën; IV — p. dr. Sadowska na Steyer; V — p. Regulska na Metallurgique; VI — p. Byszewska na Chryslerze; VII — p. Nebłowa na Chryslerze; VIII — p. Podhorodeńska na Pontiac.

Nagrodę przechodnią „Złego losu“ przeznaczoną dla tej zawodniczki, którą pech najmocniej dosięgnie, zdobyła p. Rychterowa, która pomimo pęknięcia w samochodzie tylnej osi, zdobyła się na taką energję, że przeprowadziła reperację na szosie i późno w nocy dogoniła raid.

Ażeby być dokładnym muszę dodać jeszcze, że Automobilklub Polski urządził dwa razy „rally paper“, czyli pogoń za samochodem znaczącym ślad papierkami, oraz konkurs piękności samochodów i te imprezy znakomicie się udały.

Jeśli ubrać w cyfry tegoroczną naszą działalność sportową, to przedstawia się ona jak następuje:

Poza konkursem piękności samochodów urządzono w Polsce 10 imprez sportowych, nie licząc wycieczek i drobnych.

Z tego Automobilklub Polski — 4.

Krakowski Klub Automobilowy — 2.

Śląski Klub Automobilowy — 2.

Małopolski Klub Automobilowy — 1.

Łódzki Klub Automobilowy — 1.

Brało udział w nich 171 konkurentów w tem 21 pań.

Na jednym z pierwszych 3 miejsc klasyfikacyjnych znaleźli się:

p. Liefeldt — 5 razy;

p. Ripper, senjor — 3 razy;

p. Marchlewska — 3 razy;

p. Szwarcsztajn — 3 razy;

p. Regulski — 3 razy;

p. A. hr. Potocki — 2 razy;

p. Szydelski — 2 razy;

p. Zangl — 2 razy;

p. Ripper — 2 razy.

Nie wyliczam tutaj tych licznych sportsmenów, którzy zdobyli jedno miejsce.

Największe zarejestrowane szybkości osiągnięte w Polsce w roku bieżącym ponad 110 klm. są następujące:

1. p. Liefeldt 156,5 klm. A. D. 3 litr.

2. p. hr. Potocki 129,5 klm. A. D. 3 litr.

3. p. Wentzel v. Mossau 123,3 klm. Mercedes 3 litr.

4. p. Szwarcsztajn 121,6 klm. A. D. 3 litr.

5. p. Zangl 113,2 klm. Steyer.

6. p. Regulski 110,3 klm. Bugatti 1,5 litr.

Posiadaczami oficjalnych rekordów szybkości na 1 klm., zorganizowanych w 1926 r. stosownie do

przepisów międzynarodowych, a więc mierzonych aparatem automatycznym przy jeździe w dwu kierunkach są.

Na samochodzie wyścigowym Austro-Daimler 3 litrowym p. Liefeldt — 152,996 klm./godz.

Na samochodzie sportowym Bugatti 1,5 litrowym p. Regulski — 109,522 klm./godz.

Na samochodzie sportowym „Fiat“ 1,1 litrowym p. Rannenfeld — 99,751 klm./godz.

Przyczem w jednym kierunku osiągnęli:

p. Liefeldt 163,636

p. Regulski 124,395

p. Rannenfeld 112,925

Notuję te ostatnie cyfry jedynie dlatego, że są to najwyższe z kiedykolwiek osiągniętych i zarejestrowanych szybkości w odnośnych kategoriach na ziemiach polskich.

Proszę Panów nie mamy dotychczas regulaminu mistrzostwa polski. Jeśli jednak spojrzeć na rezultaty przytoczone powyżej, to widać z nich, że bezapelacyjnym mistrzem polskim w jeździe automobilowej jest nasz sympatyczny i niez mordowany sportsmen inż. Henryk Liefeldt.

Rezultaty przez niego osiągnięte przynoszą zaszczyt i chlubę automobilizmowi polskiemu nawet w porównaniu z rezultatami, osiągniętymi w innych krajach.

Dlatego też w imieniu Kom. Sp. A. P. stawiam wniosek, ażeby Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilklubów w uznaniu wielkiej pracy i wielkich zasług, jakie inż. Liefeldt położył dla rozwoju sportu automobilowego, w uznaniu rezultatów w Polsce bezapelacyjnie najlepszych przez niego osiągniętych nadał mu tytuł „Pierwszego mistrza polski w jeździe automobilowej“.

Równocześnie komunikuję Panom, że Kom. Sp. A. P. opracowała regulamin Mistrzostwa Polski, oparty na najlepszej klasyfikacji, w paru głównych imprezach dorocznych, i po omówieniu go na posiedzeniu Międzkl. Wyzd. Sp. przedstawi go Panom w sobotę.

Rzucając okiem wstecz na ubiegły sezon sportowy muszę zaznaczyć, że w sezonie tym powstała nowa placówka sportowa, a mianowicie: Łódzki Klub Automobilowy, obejmujący swemi wpływami niezwykle uprzemysłowiony i bogaty okręg łódzki. Pierwszym krokiem tego młodego klubu było zorganizowanie znakomicie udanego pod każdym względem wyścigu w Łodzi.

Jesteśmy przekonani, że łodzianie nadal rozwijać będą działalność w tym kierunku, przyczyniając się do rozwoju w tym bogatym okręgu zamiłowania do sportu automobilowego, a przezeń i do rozwoju automobilizmu użytkowego.

Również po raz pierwszy w roku bieżącym wystąpił na arenę sportową Krakowski Klub Automobilowy. Wystąpił, z taką pełnią energii z takim zapalem sportowym ogółu swych członków, że od razu wzniosł się na czoło wszystkich klubów automobilowych w Polsce nie tylko przez zorganizowanie pierwszego górskiego wyścigu, któremu na rok przyszyły nadany został oficjalnie charakter międzynarodowy, ale przez zdobycie na wszystkich innych imprezach największej ilości nagród.

Następnie godnym zaznaczenia faktem jest powstanie w roku bieżącym międzyklubowego wydziału sportowego, którego zadaniem jest skoordynowanie prac sportowych wszystkich klubów polskich pod kierownictwem Automobilklubu Polski, jako instytucji pełniącej tę rolę z ramienia Międzynarodowego Stowarzyszenia Uznanych Klubów Automobilowych.

Międzyklubowy Wydział Sportowy zebrał się po raz pierwszy w Poznaniu, jako w siedzibie najstarszego polskiego klubu afiliowanego w dn. 6 marca i opracował całokształt spraw, sportowych na rok bieżący. Drugie posiedzenie odbyło się w dniu 12 czerwca we Lwowie, trzecie będzie miało miejsce jutro na zakończenie sezonu.

Prace międzyklubowego Wydziału Sportowego wykazały już rezultaty doskonałe, bo przedewszystkiem, usunęły wszelkie dotychczasowe nieporozumienia i stworzyły zgodną kooperację wszystkich klubów w kierunku rozwoju polskiego sportu automobilowego.

Przechodząc do zamierzeń naszych na przyszłość chcę przedewszystkiem zaznaczyć, iż w ustalaniu programu sportowego na rok przyszły kierować się będziemy przedewszystkiem zasadą, iż kluby nie powinny rozstrzeliwać sił swych na urządzenie szeregu podobnych do siebie zawodów, ale każdy klub urządzi jedną zasadniczą dużą imprezę, a wszystkie inne kluby obowiązane będą pomóc mu w tej pracy w szczególności przez delegowanie swych członków jako konkurentów.

Temi zasadniczymi imprezami będą:

Automobilklub Polski — międzynarodowy raid 17 i 24 czerwca.

Krakowski Klub — międzynarodowy wyścig tatrzański 19 sierpnia.

Małopolski Klub — wyścig 20 klm. 9.

Łódzki Klub — wyścig 7,5 klm. 20 maja.

Klub Wielkopolski prawdopodobnie wznowi wyścig na trójkącie poznańskim.

Klub Śląski będzie współdziałał z innymi klubami w urządzeniu ich imprez.

Naturalnie nie wyklucza to zorganizowania przez poszczególne kluby małych zawodów lokalnych o charakterze przygotowawczym klasy jeźdźców.

Jest to zadanie bardzo ważne i w tym względzie chcieliśmy specjalnie zwrócić uwagę innych klubów na Rally Paper, jako zabawę sportową łatwą do zorganizowania nietrudną samą z siebie, a bardzo emocjonującą i dlatego doskonale spełniającą rolę tworzenia nowych zastępów sportsmenów automobilowych.

Również rzeczą ważną jest ażeby zawody nasze ściągały jaknajwiększą ilość automobilistów w charakterze widzów. W tym celu proponujemy organizowanie w związku z poszczególnymi zawodami zjazdów gwiazdzystych, bez żadnych trudnych regulaminów. Każdy automobilista, który przejedzie pewną ilość klm. otrzyma plaketę pamiątkową.

Międzyklubowy Wydział Sportowy na jutrzejszym posiedzeniu ustali ostateczny kalendarz sportowy na rok przyszły i będzie mógł przedstawić go Panom na posiedzeniu w sobotę.

Z tego com powiedział widać, że służymy sprawie dobrej i w skutkach swej bardzo ważnej. Na to jed-

nakże, abyśmy mogli zadanie nasze należycie spełnić zastęp nasz tak w kategorii kierowców, jak i organizatorów musi się stale zwiększać, musi być zasilany nowymi młodymi siłami. I w tym też kierunku, w kierunku przyciągania do zrzeszeń naszych jaknajwiększej ilości członków a w szczególności sportsmenów musimy rozwinąć wszyscy jaknajenergiczniejszą działalność. Każdy z członków powinien postawić sobie za zadanie przyciągnięcia do sprawy naszej nowych sił.

Na zakończenie chciałbym w imieniu polskiego sportu automobilowego złożyć podziękowanie Władzom Państwowym, a w szczególności Min. Rob. Publ., Min. Spraw Wojskowych i Min. Spraw Wewn. oraz władzom samorządowym i prasie za okazywaną nam dotąd pomoc oraz prosić, ażeby i na przyszłość Władze te i Prasa zechciały jaknajenergiczniej popierać prace nasze, mające na celu rozwój automobilizmu.

Mówiąc o warunkach, w jakich winien rozwijać się automobilizm, nie mogę pominąć sprawy toru samochodowego.

Polska nie posiadająca tego toru stanowi dziś jęk wśród większych państw Europy.

Poruszając ten temat nie chciałbym być posądzonym o megalomanję i dlatego też chcę od razu powiedzieć co rozumiem pod słowem „tor samochodowy“, w pierwszym jego stadium istnienia w Polsce.

Winna to być zwykła szosa, w pojęciu naturalnie europejskim, o mocnej nawierzchni, szerokości conajmniej 10 mtr., w formie zamkniętego obwodu, długości około 8 klm., posiadająca prostą około 3 klm. dla prób szybkości.

Pozatem trasa musi posiadać szereg przeróżnych skrętów.

Tor ten musiałby być w pobliżu Warszawy, połączony z nią dobrą komunikacją podmiejską oraz naturalnie szosą, czy aleją.

Mógłby on być używany w czasie wolnym od wyścigów i za pewną opłatą, jako miejsce spacerów i przejażdżek samochodowych, tembardziej, że terenu takiego Warszawa do dziś dnia nie posiada.

Powstałyby tam zaraz dobre kawiarnie i restauracje i stałyby się on od razu miejscem ulubionych wycieczek Warszawian.

W ten sposób załatwilibyśmy od razu dwie sprawy.

Pod kątem rozwoju automobilizmu posiadanie toru jest koniecznością dla nas, specjalnie dziś, kiedy pierwsze fabryki samochodów w Polsce rozpoczęły swą działalność.

Tor jest przedewszystkiem miejscem prób samochodowych i ich przydatności, a następnie jest miejscem wielkiej propagandy automobilizmu.

Sprawą tą A. P. zajmuje się już od dłuższego czasu i obecny p. Prezydent m. Warszawy, do którego zgłaszaliśmy się już przed rokiem w tej sprawie, przyrzekł nam swą pomoc.

Jednakże zrealizowanie tego projektu na razie odwlekło się, wskutek tego, że upatrzony przez nas idealnie nadający się na ten cel lasek białeński, w którym chcieliśmy widzieć coś w rodzaju paryskiego

„Bois de Boulogne“, rozplanowany ma być w taki sposób, że na drogę samochodową nie ma w nim miejsca.

Jednakże musimy stwierdzić, że powstanie toru samochodowego jest koniecznością i niewątpliwie władze miejskie potrafią go zrealizować.

* * *

W związku z moim referatem zgłaszam następujące wnioski:

I. Ogólnopolski Zjazd Automobilklubów,

a) w uznaniu wielkich zasług i wielkiej pracy, jakie inż. Henryk Liefeldt w ciągu szeregu lat położył dla rozwoju sportu automobilowego w Polsce,

b) w uznaniu zdobytych przez niego, na największych zawodach automobilowych w Polsce: największej ilości nagród, oraz osiągniętych przez niego najwyższych w Polsce szybkości, na wniosek Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, nadaje inż. Henrykowi Liefeldtowi tytuł: „Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej“.

II. Uchwalił przekazać Międzyklubowemu Wydziałowi Sportowemu do opracowania następujące wnioski:

— Mając na uwadze wielkie znaczenie rozwoju automobilizmu użytkowego w życiu gospodarczym narodu, dla zwiększenia jego sił obronnych, oraz ogrom-

nej roli propagandowej w tym kierunku sportu automobilowego:

a) wzywa wszystkie Kluby automobilowe w Polsce do jaknajenergiczniejszego kontynuowania ich działalności sportowej,

b) zwraca się do ogółu automobilistów polskich, ażeby jaknajczynniej współdziałali z Klubami w tym kierunku,

c) składając podziękowanie władzom państwowym, a w szczególności Ministerstwu Robót Publicznych, Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Ministerstwu Spraw Wojskowych, Władzom Samorządowym oraz Prasie za okazaną pomoc i opiekę organizacjom automobilowym w ich pracy sportowej, wyraża nadzieję, że i na przyszłość władze te i prasa zechcą popierać jaknajenergiczniej działalność tych organizacji, mającą na celu przede wszystkim rozwój automobilizmu polskiego,

d) uznając wielkie znaczenie, jakie ma tor samochodowy dla rozwoju automobilizmu jako miejsce prób i propagandy, zwraca się do odnośnych władz o wybudowanie pod Warszawą odpowiedniej szosy samochodowej w formie zamkniętego obwodu, która byłaby miejscem zawodów automobilowych i niezbędnym terenem prób samochodów dla powstających fabryk krajowych, jak również służyłaby dla zawodów kolarskich, motocyklowych i pieszych.

Referat wygłoszony przez p. Jana Tomickiego

sekretarza A. P. na pierwszym Ogólnopolskim Zjeździe Automobilowym w Warszawie

w dn. 8 grudnia 1927 r.

W referacie moim mam zamiar poruszyć 2 sprawy, a mianowicie:

1) sprawę tryptyków,

2) sprawę zorganizowania w klubach działów turystyczno-informacyjnych, omawiając jednocześnie szczególności wydawnictwa map.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że w chwili obecnej umowy tryptykowe, jakie Automobilklub Polski podpisał, obejmują już prawie wszystkie państwa europejskie i bałkańskie za wyjątkiem Turcji, która klubu automobilowego nie posiada, — Litwy, gdzie na przeszkodzie do zawarcia podobnej umowy stoi utrzymywany stale przez to państwo stan wojenny z Polską.

W ostatnich czasach Związek Republik Sowieckich zwrócił się do nas, jako też do innych klubów zagranicznych z propozycją zawarcia z nim konwencji tryptykowej; kwestja ta zasadniczo ma być rozstrzygnięta przez Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus w Paryżu, który w następstwie da odnośne dyrektywy klubom zainteresowanym.

Pozwolą Panowie sobie zakomunikować nieco statystycznych danych, dotyczących obrotu tryptykowego w roku ubiegłym i bieżącym:

	Rok 1926.
Tryptyki:	
Automobilklub Polski	130 egz.
Polski Touring Club	40 „
Śląski Klub Automobilowy	384 „
Automobilklub Wielkopolski	80 „
Krakowski Klub Automobilowy	42 „
Małopolski Klub Automobilowy	11 „
Razem	687 egz.
Carnets de Passages en Douane:	
Automobilklub Polski	4 egz.
Polski Touring Club	4 „
Krakowski Klub Automobilowy	2 „
Małopolski Klub Automobilowy	1 1
Razem	11 egz.
Tryptyków na Polskę wysłano klubom zagranicznym	3687 szt.
Międzynarodowych Swiadectw Drogowych wydano	142 „
Rok 1927 (do dnia 30 listopada 1927 r.)	
Tryptyki:	
Automobilklub Polski	62 egz.
Śląski Klub Automobilowy	355 „
Automobilklub Wielkopolski	78 „

Małopolski Klub Automobilowy	6 egz.
Krakowski Klub Automobilowy	20 „
Łódzki Automobil-Klub	2 „
Razem	523 egz.

Carnets de Passages en Douane:

Automobilklub Polski	61 egz.
Śląski Klub Automobilowy	12 „
Automobilklub Wielkopolski	20 „
Małopolski Klub Automobilowy	12 „
Krakowski Klub Automobilowy	23 „
Łódzki Automobil-Klub	6 „
Razem	134 egz.

Tryptyków na Polskę wysłano klubom zagranicznym	5.868 szt.
Międzynarodowych Świadectw Drogowych wydano	193 „

Jak widać z powyższego zestawienia obrót tryptykowy w r. b. znacznie się zwiększył, przyjmując pod uwagę ilość wydanych Carnets de Passages en Douane, które, jak to Panom wiadomo, zastępują tryptyki w podróżach obejmujących cały szereg krajów (minimum 3).

W r. 1926 wydano tryptyków	687 szt.
„ „ „ Carnets (11 × 3)	33 „
Razem	720 szt.

W r. 1927 wydano tryptyków	523 szt.
„ „ „ Carnets (134 × 3)	402 „
Razem	925 szt.

925
— 720
205

czyli o 205 więcej licząc Carnet za 3 tryptyki.

Pozwolę sobie w tem miejscu wyjaśnić w kilku słowach znaczenie Carnets de Passages en Douane, jak również dogodność posiadania takiego dokumentu dla turysty, który odbywa samochodem dalszą podróż po Europie. Gdy przy systemie tryptykowym turysta taki musiał się zaopatrzyć w cały szereg tryptyków i pilnować, by wszystkie były należycie załatwione, t. j. ostateczny wyjazd z każdego państwa odnotowany, co nie dawało mu już możliwości powrotu, — ponadto miał zawsze pewne trudności wraz z zmiany marszruty, w tym wypadku bowiem trzeba mu się było w drodze zaopatrywać w dodatkowe tryptyki — system Carnetu wszystkie te niedogodności i trudności kasuje, jest to bowiem rodzaj książeczki czekowej, w której oddzielne przepustki w miarę ich użytkowania zatrzymywane są przez graniczne urzędy celne każdego państwa, marszrutę można zmienić ad libitum (książeczka ważna jest na wszystkie kraje), podróżując w ciągu całego roku.

Carnet de Passages en Douane wydawany jest pod gwarancją wszystkich klubów automobilowych uznanych przez A. I. A. C. R. w Paryżu, gdzie każdy z powyższych klubów złożył odpowiednią gwarancję pieniężną.

Powracając do ilości wydanych w roku bieżącym polskich tryptyków, zaznaczam, że w ogólnej ilości 5.868 — wysłaliśmy 1.300 egzemplarzy do dyspozycji Automobilklub von Deutschland w Berlinie, — 3.700

egzemplarzy do Allgemeiner Deutscher Automobilklub w Monachjum.

Tak wielka ilość tryptyków polskich wydanych obywatelom niemieckim tłumaczy się ze względu na konieczność przejazdów tranzytowych, jak również na duży ruch graniczny między Niemcami a Polską.

Przypuszczalnie, w związku z projektowaniem w sferach rządowych, podpisaniem umowy handlowej z Niemcami, wiele samochodów zarejestrowanych obecnie w Niemczech i przebywających w Polsce za tryptykami, zostaną oclone i zarejestrowane na naszym terytorjum, co powinno podnieść akcję tryptykową na wszystkich Klubów afiliowanych.

W początku roku bieżącego zmieniliśmy warunki podpisanej w swoim czasie umowy z Towarzystwem Ubezpieczeniowem — Poznański Bank Ubezpieczeń, Oddział w Warszawie, wprowadzając stałe opłaty ubezpieczeniowe. Pragnęliśmy w ten sposób manipulację wydawania tryptyków ułatwić, gdyż obliczanie premji, na podstawie poprzedniej umowy, w stosunku procentowym od sumy przypadającej kaucji celnej, która znów obliczana była od wagi i wartości samochodu — okazało się skomplikowanym i uciążliwym. Ponadto poprzednia umowa nie gwarantowała dostatecznie Klubowi jego ryzyka, gdyż termin każdej polisy określony był na 15 miesięcy, t. j. o trzy miesiące dłużej niż termin wartości tryptyku. Obecnie każda polisa ubezpieczeniowa pokrywa ryzyko Klubu aż do czasu jej umorzenia, t. j. bezterminowo.

Kalkulację tych stawek wprowadziliśmy sami, na podstawie taryf celnych poszczególnych państw i biorąc pod uwagę statystyczne dane dotyczące samochodów, na które wydawane były tryptyki poprzednio.

Obliczenia nasze wykazują, że przy zwiększonym obrocie tegorocznym ogólna suma wpłaconej Bankowi Ubezpieczonemu premji jest mniejsza w roku bieżącym.

W r. 1926 wypłacono Bankowi zł. 23.234.56
W r. bieżącym „ „ „ 23.138.75

z czego widzimy, że opłaty asekuracyjne stosunkowo się zmniejszyły.

Przechodząc teraz do sprawy wydawania tryptyków na samochody zarobkujące (taksówki) — (Niemcy i Czechosłowacja dopuszczając wprowadzenie takich samochodów na swoje terytorjum na podstawie tryptyków) — kwestja ta rozpatrywana była przez Komitet A. P. w wyniku czego uchwalonem zostało, że właściciele taksówek, zawodowi szoferzy nie modą w żadnym wypadku, w jakiegokolwiek bądź kategorii, zostać członkami Klubu, — dla umożliwienia im jednak korzystania z tryptyków Komitet postanowił wydać następujące przepisy:

Właściciele samochodów zarobkujących (taksówek) mogą otrzymywać w Automobilklubie Polski tryptyki na państwa ościenne, które na te środki lokomocji tryptyki honorują, przyczem pobierana będzie przez Automobilklub Polski opłata w kwocie zł. 75 — w stosunku rocznym, tytułem rejestracji w klubie każdego poszczególnego samochodu, na który tryptyk będzie zapotrzebowany. Opłaty tryptykowe pobierane będą normalne.

Zobowiązania ubezpieczeniowe od kaucji celnej, poza podpisem właściciela taksówki winno być podpisane ponadto przez osobę finansowo odpowiedzialną, solidarnie odpowiadającą za mogące wyniknąć z tego tytułu ewent. straty.

Oprócz zobowiązania ubezpieczeniowego winna być deponowana w kasie Klubu kaucja w gotówce w kwocie zł. 200 — od każdego wydanego tryptyku. Pomieniona kaucja podlega zwrotowi po dostarczeniu Klubowi formalnie załatwionego tryptyku w terminie określonym w zobowiązaniu ubezpieczeniowym.

Zechcą więc Panowie rzecz tę przyjąć pod uwagę, otrzymując podania o tryptyki na tego rodzaju środki lokomocji, zastrzegając, że dozwolonym by to było jedynie na Niemcy i Czechosłowację. Radziłbym też wprowadzić w tym wypadku podobne przepisy dotyczące wydawania tryptyków, nie przyjmując na członków zawodowych szoferów, aby nie obniżyć w ten sposób poziomu Klubu.

Przechodząc teraz do sprawy wydawania tryptyków na zbiorowe wycieczki, organizowane przez Kluby Afiljowane, komunikuję, że w roku bieżącym Krakowski Klub Automobilowy, organizując dla swych członków wycieczkę do Czechosłowacji, (która nawiasem mówiąc nie doszła do skutku), zwrócił się do nas, prosząc o przyznanie ulgowych opłat tryptyków. Po porozumieniu się z Towarzystwem Ubezpieczeniowym uzyskaliśmy obniżenie premji ze zł. 69.70 do zł. 20. — Z przypadających na nasze dobro kosztów wystawienia bonifikowaliśmy ponadto zł. 20 — na każdym tryptyku, obniżając te opłaty do 5 zł. — za tryptyk, koszt więc wystawienia takiego tryptyku wynosił sumarycznie 25 zł. — pod warunkiem jednak, by wszystkie tryptyki uczestników wycieczki zwrócone zostały Klubowi naszemu nie później jak po upływie 2-ch tygodni od daty wystawienia.

Organizacja wycieczki odbywałaby się w ten sposób, że prowadzący wycieczkę (komandor) przechowuje u siebie wszystkie tryptyki i po załatwieniu formalności celnych przy wjeździe i wyjeździe — zwraca następnie dokumenty te swojemu klubowi, który obowiązany jest natychmiast je nam zwrócić.

Szczegóły te dotyczące wszystkich klubów afiljowanych podaję Panom do wiadomości, w razie zorganizowania zbiorowej wycieczki zagranicę, podkreślając zarazem jej znaczenie dla propagandy klubowej.

Bonifikaty te mogłyby być uzyskane każdorazowo i na inne państwa.

Powracając do sprawy zabezpieczenia kaucji celnej i zwrotu w terminie załatwionych już tryptyków, pozwolę sobie zwrócić uwagę Panów, że praktyka nasza, jak również i innych klubów zagranicznych wykazała, że złożenie podpisu przez właściciela samochodu na zobowiązaniu ubezpieczeniowym nie daje mu dostatecznego bodźca do zwrócenia Klubowi w terminie załatwionego tryptyku. Często bardzo jesteśmy zmuszeni kilkakrotnie go monitować o zwrot dokumentu, przewidziane zaś w zobowiązaniu kary za zwłokę są prawie niemożliwe do ściągnięcia (jak to Panowie sami w kilku podobnych wypadkach stwierdzić osobiście mogli). Z tych to powodów proponowałbym, na wzór kilku klubów zagranicznych, pobierać dodatkowo kaucję

w gotówce (zł. 200 — od każdego zobowiązania tryptykowego), która podlegałaby zwrotowi po załatwieniu formalności w przewidzianym terminie. W razie przekroczenia tego terminu potrącałyby się z niej przypadające kary za opóźnienie.

Kaucje takie A. P. pobierał już od członków Polskiego Touring Klubu, co dało bardzo dobre wyniki, gdyż każdy posiadacz tryptyku śpieszył do Klubu po odbiór złożonych pieniędzy.

Uzyskane tą drogą wpływy każdy Klub wpłacałby na specjalne, w tym celu otwarte konto w miejscowym banku, a odsetki z tego płynące szłyby na jego korzyść.

Propozycję tę zechcą Panowie szczegółowo rozważyć i po przedstawieniu jej swym Zarządom — zakomunikować nam swe odnośne uwagi, ponieważ wniosek ten chciałbym przedstawić Komitetowi A. P. jeszcze przed końcem r. b. wprowadzić go w życie z dniem 1 stycznia 1928 r.

Przeprowadzając w swoim czasie kalkulację opłat za Carnets de Passage en Douane pragnęliśmy cenę tego dokumentu możliwie obniżyć, celem spopularyzowania go wśród naszych członków. Obecnie zaś doszliśmy do przekonania, że koszt wystawienia książeczki z przepustkami należy podwyższyć do zł. 100, biorąc pod uwagę, że koszt wystawienia łącznie z opłatą ubezpieczeniową 3-ch, a nawet 2-ch tryptyków jest większy aniżeli książeczki, która zastępuje tryptyki na wszystkie państwa europejskie. Dla przykładu pozwolę sobie przytoczyć następujące cyfrowe dane:

Koszt wystawienia łącznie z opłatą ubezpieczeniową wynosi:

za 2 tryptyki (austriacki i czechosłowacki)	zł. 154.95
„ 3 „ (czechosł. austrj. i niemiecki)	„ 189.75
Carnet de Passages en Douanes	„ 144.70

Przypuszczając, że dane te dostatecznie uzasadniają projektowaną podwyżkę, zaznaczam, że tym klubom afiljowanym, które dokumenty te samodzielnie wystawiają, liczylibyśmy je po zł. 80, zamiast pobieranych dotychczas zł. 60. Pomienioną podwyżkę wprowadzimy od Nowego Roku.

Przy podróżach do ościennych krajów — Carnet'ów wystawiać nie należy.

* * *

Przechodząc do punktu 2-go mego referatu, dotyczącego sprawy organizacji działu informacyjno-turystycznego, wyjaśniam, że jednym z głównych zadań klubów automobilowych, poza wydawaniem tryptyków i organizacją sportu automobilowego — jest popieranie i ułatwianie turystyki przez stworzenie przy Sekretariatach Klubów oddzielnych działów informacyjno-turystycznych, dla udzielania wszelkich potrzebnych informacji turystom krajowym i zagranicznym.

Dział informacyjny winien obejmować wskazywanie marszrut podróży krajowych i zagranicznych i ich kilometrów, z uwzględnieniem stanu dróg, oraz informacji dotyczących polecanych hoteli, restauracji, garaży, stacji benzynowych i t. d.

Powyższą sprawą zajmowała się już A. I. A. C. R. i w ostatnich swych postanowieniach włożyła na klu-

by obowiązek, aby dział ten starannie był prowadzony podług szematów ustalonych dla wszystkich klubów,—szemat ten dotyczy przygotowywania marszrut.

W roku bieżącym, na skutek polecenia, A. I. A. C. R. wszystkie kluby zamieniły pomiędzy sobą wszelkie materiały, jako to: mapy, przewodniki, wykazy miejscowości z hotelami i t. p. Brak podobnych wydawnictw w Polsce postawił nas w dość trudnym położeniu, gdyż materiał, którym rozporządzaliśmy był bardzo ubogi, szczególnie w dziale przewodników wydanych w językach obcych. Ostatnio ukazał się w sprzedaży przewodnik po Polsce po europejsku wydany p. t. „Guide Illustré de Pologne“ w opracowaniu d-ra Mięczyńskiego, w języku francuskim.

W sprawie wydawania map samochodowych Polski, Automobilklub Polski wszedł w porozumienie dwa lata temu z Wojskowym Instytutem Geograficznym, który zaproponował wydanie mapy R. P. w kilkunastu arkuszach, w skali 1:300.000. Na wydanie pierwszego odcinka „Gdańsk-Gdynia“ zaawansowaliśmy zł. 5.000, co przy ówczesnym kursie dolara tworzyło pokazną sumę. Ponieważ wydanie następnego odcinka „Bydgoszcz“ znacznie się opóźniło, byliśmy w obawie, że tenże los spotka i następne arkusze, awansowaliśmy już tylko na nie zł. 2.000. Przewidywania nasze po części się sprawdziły, gdyż trzeci arkusz „Poznań“ teraz dopiero ma wyjść z druku.

Na rachunek awansowanych sum otrzymaliśmy od W. I. G. odpowiednią ilość map po cenie hurtowej, prawie całkowity ten nakład dotychczas nie został rozsprzedany, ponieważ brak dalszego ciągu, tworzącego pewną całość, zniechęca do ich nabywania. Arkusza „Poznań“ już nie zamawialiśmy i nabędziemy tylko taką ilość, jaką będziemy mogli rozsprzedać. Jesteśmy jednak w dalszym ciągu w bliskim kontakcie z W. I. G., który nadsyła nam mapy do korekty, zamieszczając na okładce, bezpłatnie, nasze ogłoszenia włączając w nie i Kluby afiliowane, co stanowi pewną reklamę.

W połowie roku bieżącego grupa oficerów, która wystąpiła z W. I. G. założyła spółkę wydawniczą p. f. „Gea“ i zwróciła się do nas z propozycją częściowego sfinansowania mapy całej Polski, w skali 1:800.000 w 4-ch arkuszach. Uważając wydawnictwo to więcej niż pożyteczne i mając zaufanie do jego wykonawców, jako fachowców, awansowaliśmy zł. 4.000—za co dostarczono nam pewną ilość map. Wykonanie map zawiadło nas jednak, jest ona bowiem niedokładna i dająca mylne wskazówki. Wkrótce do mapy tej ma być wydane uzupełnienie, jako korekta, za minimalną kilkunastogroszową opłatą.

Należy tu uwzględnić, że pomieniona mapa była ich pierwszym wydawnictwem, wykonanem w tempie nader pośpiesznym. W dalszym ciągu jesteśmy z firmą „Gea“ w bliskim kontakcie i popieramy tę młodą placówkę wydawniczą, która projektuje z początkiem przyszłego sezonu wydanie dalszych map, mając obecnie w ziemie więcej czasu do ich dokładnego opracowania. Poza mapami są w opracowaniu też i przewodniki.

Nasze wydawnictwa krajowe dotychczas palącej kwestji posiadania dobrej mapy samochodowej R. P. nie wyczerpują. Stosownie do prywatnych nieoficjalnych moich informacji, f. Gebethner i Wolff prowadzi

obecnie pertraktacje z znaną firmą wydawniczą w Wiedniu „Freitag“, co do wydania mapy drogowej Polski w odcinkach. F. Freitag posiada już bardzo dobre mapy Polski, należałoby więc jedynie wstawić nazwy miejscowości w oryginalnym brzmieniu.

Przechodząc teraz do obowiązku zorganizowania przez Kluby działu informacyjno-turystycznego, komunikuję, że na ostatnim tegorocznym Walnym Zgromadzeniu A. I. A. C. R. w Paryżu, w którym uczestniczyli z ramienia A. P.—Vice-Prezes naszego Klubu—Karol hr. Raczyński i Prezes Komisji Sportowej—Janusz Regulski, sprawa ta była zasadniczo omawiana, przy tem brane było pod uwagę nadzwyczaj sprawne zorganizowanie tych działów przez Touring-Kluby, które posiadają olbrzymie ilości członków uprawiających wszelkiego rodzaju turystykę. Kluby te rozwijają się w specjalnym kierunku organizowania turystyki i posiadają ogromne nader cenne materiały, przy co konkurują już poważnie z klubami automobilowymi.

W wyniku obrad postanowionem zostało, na wniosek i zaproszenie Automobile-Club de Suisse w Genewie, który posiada aparat informacyjno-turystyczny bardzo dobrze skonstruowany, utworzyć przy nim, jako ekspozyturę A. I. A. R. C., Międzynarodowe Biuro informacyjno-turystyczne, które zajmowałoby się opracowaniem materiałów dostarczonych mu przez wszystkie kluby automobilowe uznane i służyłoby klubom tym potrzebnymi wskazówkami i informacjami. Biuro to w pierwszym rzędzie zajęłoby się opracowaniem i wydaniem (najpóźniej w okresie wiosennym 1928 r.) ogólnej europejskiej mapy samochodowej w skali 1:2.000.000, uwzględniając na niej przedewszystkiem międzynarodowe szlaki samochodowe, stosownie do podawanych rokrocznie przez Kluby poszczególnych państw — projektów.

Mapa ta wydana będzie:

- 1) — w jednym arkuszu, jako mapa ścienna,
- 2) — w czterech arkuszach,
- 3) — w formie atlasu (książki) o 44-ch arkuszach.

Do mapy dołączone będą opisy i specyfikacje poszczególnych marszrut oraz wskazówki i informacje turystyczno-celne i inne, dotyczące poszczególnych krajów. Wydanie to tworzyć będzie pewną całość i zastąpić będzie mogło przy większych i mniejszych podróżach wszelkie inne mapy, przewodniki i t. p.

Cena sprzedażna całego kompletu wynosić będzie w handlu detalicznym Fr. szw. 20 — dla klubów cena będzie obniżona.

Na pokrycie kosztów wspomnianego wydawnictwa i zorganizowania Międzynarodowego Biura Turystycznego w Genewie, koszt których obliczono na rok bieżący na Fr. szw. 50.000 — kluby zadeklarowały swoje udziały. Automobilklub Polski wniósł Fr. szw. 2.000.

Celem przeprowadzenia korekty map poszczególnych państw, oraz ustalenia z klubami proponowanych międzynarodowych szlaków, delegaci biura odwiedzać będą kolejno wszystkie kluby, celem omówienia spraw tych na miejscu i zebrania potrzebnych danych do zamieszczenia w Przewodniku, który wydany będzie w 3-ch językach: angielskim, francuskim i niemieckim.

Niezależnie od zasięgania informacji, delegat wskazywać będzie, w jaki sposób każdy klub ma swój dział informacyjno-turystyczny zorganizować, ewent. uzupełnić.

Aby dać możność każdemu automobilście — członkowi klubu automobilowego — w podróży zagranicę, korzystania z rad i wskazówek miejscowych klubów narodowych lub też afiliowanych, ustalona została już w roku bieżącym Międzynarodowa Legitymacja Członkowska (Carte de présentation), na mocy której okazielowi jej wszystkie kluby uznane i afiliowane winne są służyć informacjami. Do każdej takiej Carte de présentation dołączone są spisy klubów wraz z ich adresami — narodowego i afiliowanych na każde poszczególne państwo.

Zamówiliśmy pewną ilość tych Cartes de Présentation i na żądanie służyć niemi będziemy członkom klubów afiliowanych, zamierzającym odbyć dłuższe podróże.

Na skutek porozumienia z A. I. A. C. R. zamieszczenie jakiegokolwiek bądź klubu w pomienionym spisie, daje gwarancję, że klub taki jest w stanie żądanych informacji udzielić, co uzasadnia również konieczność sprawnego funkcjonowania działów informacyjno-turystycznych.

W najbliższym czasie A. P. przystąpi do organizowania takiego działu przy swym Sekretarjacie, angażując w tym celu odpowiednie siły.

Odnośniami wskazówkami i radami, dotyczącymi organizacji tego działu najchętniej klubom afiliowanym służyć będziemy, żądając wzajemnie informacji o charakterze lokalnym.

Co do opracowania poszczególnych marszrut przesłamy Panom wzory, ponieważ pewna unifikacja podług przyjętych międzynarodowych szematów jest pożądana, a nawet konieczną.

Na zakończenie dodam, że czasopismo „Auto” wprowadziło u siebie ilustrowany dział krajoznawczy i zamierza go z początkiem przyszłego sezonu znacznie rozszerzyć, propagując w ten sposób podróże i wycieczki krajoznawcze.

Zwracamy się więc z gorącym apelem do P.P. przedstawicieli Klubów, by zechcieli czasopismo to

propagować i zjednywać mu prenumeratorów. Osiągnięcie znacznej ilości prenumeratorów, a co za tem idzie, większych wpływów z wydawnictwa, da nam możność dalszego jego ulepszenia, tak pod względem treści jak i formy, — nie mamy bowiem na celu ciągnięcia z tego zysków.

Przedstawiłem tu Panom w ogólnym zarysie, zakres działalności A. P. w ważniejszych jego przejawach. Porównyując ilość członków zapisanych na liście A. P. i Klubów Afiliowanych z lat ubiegłych i roku bieżącego, stwierdzamy pewien przyrost, niestety niewspółmierny z ilością osób posiadających samochody, a nadających się na członków tej, czy innej kategorii, które jednak do Klubu nie należą. Uważam za bardzo wskazane przeprowadzenie przez Kluby pewnej agitacji, mającej na celu zjednywanie członków; agitacja ta mogłaby być wprowadzona, zależnie od warunków miejscowych, w 4-ch kierunkach: 1) towarzyskim, t. j. klubowym, dając odpowiedni lokal, 2) turystycznym, przez udzielanie szybkie i ścisłe wszelkich informacji drogowych, co, jak z praktyki stwierdziłem, specjalnie automobilistów do klubu przyciąga, 3) przez odpowiednie zorganizowanie Sekretarjatów, aby mogły tryptyki na miejscu wydawać, który to dział znacznie się rozwinię, w przewidywaniu obniżenia opłat za paszporty zagraniczne, 4) sportowym, organizując wycieczki i inne imprezy sportowe.

Uważałbym agitację przeprowadzoną nawet za pomocą prasy codziennej w tym wypadku za dopuszczalną; uświadamiałaby ona ogół automobilistów o korzyściach, wypływających z należenia do klubu i podkreślałaby konieczność zrzeszenia się dla obrony swych interesów.

Grono nasze zapewne wkrótce się powiększy o nowo-powstający Klub Wileński, który działalność swą rozwijać będzie na terenie Wileńszczyzny. Klub ten ma zwrócić się do nas w sprawie afiliacji.

Mam nadzieję, że w wyniku naszej solidarnej i wzmożonej pracy, na Zjeździe Klubów w roku przyszłym, będę miał możność przedstawić Panom znacznie obszerniejsze sprawozdanie, stwierdzające stały i znaczny rozwój i owocną działalność wszystkich Klubów zrzeszonych.

Sprawa drogowa w Polsce.

Referat redaktora inż. hr. Morsztyna, wygłoszony na Pierwszym Ogólno-Polskim Zjeździe Automobilowym.

Proszę Panów — sprawa drogowa jest u nas bodaj, że jedną z najważniejszych, któremi zajmować się muszą Kluby Automobilowe, w każdym razie sprawa, w której, wskutek nieszczęsnego stanu dróg polskich, winny one rozwinąć jak najczynniejszą działalność zewnętrzną. Zbytecznym jest tutaj przedstawienie w gronie automobilistów dzisiejszy stan dróg polskich — wszyscy aż nadto dobrze poznaliśmy go na własnej skórze — jedno tylko należy z wielkim wsty-

dem i smutkiem podkreślić, iż wtedy, gdy w innych państwach rząd i organizacje społeczne czyniły i czynią olbrzymie wysiłki dla podniesienia zapuszczonych i zniszczonych podczas wojny dróg — i osiągnęły widoczne w tym zakresie rezultaty — to niestety wysiłek, ujawniony przez Polskę w tej dziedzinie jest minimalny i stan naszych dróg nie tylko, że się nie poprawił, ale, przeciwnie, uległ od wojny dalszemu i znacznemu pogorszeniu.

Ponieważ stan ten zbieg się jednocześnie z wielkim wzrostem u nas lokomocji samochodowej, przeto organizacje, powołane do propagandy i szerzenia automobilizmu, nie mogą dzisiaj patrzeć bezczynnie na postępujące zniszczenie dróg, co musiałoby w rezultacie poważnie zahamować rozwój automobilizmu. Środki, któremi rozporządzają kluby automobilowe, nie pozwalają na rozwinięcie innej działalności w tym zakresie, jak tylko propagandowej. Odpowiednie wystąpienia do władz, wykazujące kolosalne szkody, jakie ponosi gospodarstwo krajowe, wskutek fatalnego stanu dróg i niebezpieczeństwo tego stanu z punktu widzenia militarnego — pozatem oddziaływanie na prasę, z opinją której liczyć się muszą wszystkie władze, podsuwanie środków wyjścia z tej sytuacji, oto program działalności Klubów w tym kierunku. Działalność ta musi być ciągła, nieprzerwana i głośna. Głośno, coraz głośniej wołać powinniśmy, że stan dzisiejszy dróg w Polsce jest niedopuszczalny, że jeżeli ambicją naszą było postawić kolejnictwo na stopie, nie ustępującej zagranicy, to jednocześnie nie do pomyślenia jest kompletne zaniedbanie dróg kołowych, które wszędzie na świecie są dopełnieniem arterji kolejowych, że wreszcie Polska ciężko kiedyś odpotakuje za zaniedbanie tak ważnego czynnika gospodarczego, jakim są drogi.

Proszę Panów — jeżeli jednak krytykujemy tak ostro stan dróg polskich i w związku z tem i gospodarkę władz powołanych, to jednak zdać sobie musimy sprawę, że i trudności rozwiązania sprawy drogowej w Polsce są wprost ogromne. A. P. znane są dokładnie wysiłki, jakie czyni w zakresie poprawienia stanu dróg Ministerstwo Robót Publicznych. Niestety, pomimo dokładnie opracowanego programu i pomimo przygotowania robót wstępnych, Ministerstwo dotąd nie mogło przystąpić do celowej i programowej pracy naprawy istniejących dróg, nie mówiąc już o budowie nowych, z powodu braku funduszy. Na utrzymanie państwowych dróg bitych w Polsce potrzebaby corocznie conajmniej 60.000.000 zł., tymczasem do tej pory Ministerstwo otrzymywało na te cele zaledwie jedną trzecią tej kwoty. Na rok przyszły wyasygnowano większe kredyty, które jednak nie przekraczają jeszcze 28.000.000 zł., a więc nie stanowią i teraz jeszcze połowy niezbędnie koniecznej sumy. Wobec powyższego, oczywiście, nie było dotąd mowy o żadnej planowej pracy, którąby można było doprowadzić przy rozporządzalnych środkach do jednej trzeciej wykonania — pozostawało jedynie dorywcze łątanie tylko tych dróg, które w zupełności były już zniszczone. Cóż dziwnego, że wobec tego szybko postępuje dalsze zniszczenie dróg i, że dorywczo naprawiane odcinki nie wytrzymują przez krótki nawet czas wznagającego się z dnia na dzień ruchu kołowego. O ogromie prac wstępnych, wykonanych przez Ministerstwo R. P., niech da Panom wyobrażenie kilka graficznych zestawień, opracowanych przez to Ministerstwo. Są to mianowicie grafiki intensywności ruchu kołowego i samochodowego na wszystkich drogach państwowych, oraz grafiki grubości istniejącej nawierzchni i koniecznej dla istniejącego ruchu teoretycznej grubości — samo opracowanie tych dokumentów dla całej Polski wymagało olbrzymiej pracy wstępnej, gdyż należało po-

czynić po kilka wierceń próbnymi na każdym kilometrze dróg państwowych i to po 3 na szerokości szosy. Grafiki te dosadniej, niż wszelka argumentacja, pokazują przyczynę zepsucia się szybkiego dróg polskich, oraz ogrom czekającej nas pracy i potrzebnych materiałów dla doprowadzenia dróg do stanu dobrego, odpowiadającego obecnej gęstości ruchu. Poza zbadaaniem, dajagnostyką, zniszczonych dróg i obliczeniem potrzebnych do naprawy ilości materiałów, M. R. P. poczyniło dalsze przygotowania dla dostarczenia na zniszczone drogi potrzebnych materiałów. W tym celu nastąpiła rozbudowa istniejących kamieniołomów, szczególnie rozłożonych na trzech krańcach naszego kraju: w Poznańskim, Krakowskim i na Wołyniu. Jednak i pod tym względem jesteśmy w położeniu bardzo złym, gdyż cały środek i północ państwa nie posiadają ani kamieniołomów, ani dobrego materiału polnego. Dowożenie zaś kamienia z istniejących kopalni trafia na znaczne trudności wobec małej gęstości sieci dróg żelaznych i konieczności uzupełniania przewozu kolejowego już i tak nadmiernie kosztownego, bo wynoszącego dla centralnych Województw 130% wartości materiału, jeszcze kosztami przewozu kołowego na miejsce robót. Dlatego Ministerstwo, decydując się na budowę i naprawę dróg w okolicach zbyt oddalonych od kamieniołomów materiałem miejscowym, najczęściej lichym, przeprowadziło na szerszą skalę próby uszlachetnienia tego materiału przez stosowanie z jednej strony czynników chemicznych (szkła wodnego), co daje dobre rezultaty przy użyciu do budowy dróg wapieni, z drugiej zaś strony przez stosowanie sztucznych, zwłaszcza bitumicznych, wiązań. Jedną i drugą metodą, mając za sobą doskonałe wyniki, osiągnięte w krajach zachodniej Europy i w Ameryce, jest, niestety, bardzo kosztowną. Dla obniżenia więc kosztów tych chemikalji Ministerstwo zamierza organizować już własną wytwórnię szkła wodnego, prawdopodobnie w jednej z nieczynnych hut szklanych, oraz poddało badaniom bitumy krajowe, dla przekonania się, jakich wymagałyby one przeróbek, aby zastąpić mogły bitumy meksykańskie, lichwiarsko wprost kalkulowane przez firmy, importujące je do Europy.

Jak widzą więc Panowie, praca M. R. P. i podległych mu organów jest celowa i daleko już posunięta. Jest to jednak tylko praca przygotowawcza, gdyż na przystąpienie do programowej naprawy dróg brak zupełny środków. Obecnie sytuacja przedstawia się w ten sposób, że, chcąc w przeciągu 5 lat doprowadzić do stanu używalności zniszczone szosy państwowe, należałoby rozporządzać corocznie sumą 60 milionów zł. W roku przyszłym więc dopiero Ministerstwo rozpocząć będzie mogło poważniejsze prace, dzięki temu, że przyszłoroczne kredyty jednak będą już nieco większe. O budowie nowych dróg na razie niema mowy.

Program Ministerstwa obejmuje 4.000 km. nowych szos na kresach, które należałoby zbudować conajmniej w 10 lat, licząc á 100.000 zł. Klm. daje nam to 400.000.000 zł., czyli rocznie po 40 milionów. Tymczasem na ten cel M. otrzymało zaledwie 3,5 milionów zł., co jest sumką wprost śmieszna. Dlatego Kresy Wschodnie długie jeszcze lata pozbawione będą szos. Wobec niemożności uzyskania dla naprawy i budowy

dróg większych sum, powstał projekt opodatkowania samochodów. Projekt ten, opracowany przez M. R. P. i Ministerstwo Skarbu, obecnie rozważany przez inne zainteresowane Ministerstwa, przyjmował za podstawę wagę samochodu. Stawka podatkowa wynosić miała 40 zł. rocznie od każdego 100 kg. dla samochodów osobowych, do 1.000 kg. i 50 zł. od 100 kg. samochodów zarobkowych, powyżej 1.000 kg. 50 i 55 zł. i 35 zł. rocznie od 100 kg. dla samochodu ciężarowego, dla zarobkowych zaś ciężarowych 45 zł. Podatek ten miał zwalniać posiadaczy samochodów od wszelkich innych opłat z racji używania samochodu, a więc od rejestracyjnych, podatków komunalnych i kopytkowych, które mają być wreszcie skasowane itd. Sumy, które z podatku tego wpłynąć miały, obliczone przez zainteresowane Ministerstwa na 9 milionów zł. rocznie, zużyte być miały jedynie na konserwację i budowę dróg. Projekt ten, poddany łaskawie przez M. R. P. — A. P. do zaopiniowania, uznany został przez K. S., do której sprawa ta została odesłana, w zasadzie za słuszny, jednak pod względem wysokości stawek, jak i kategorii opodatkowanych pojazdów, spotkał się z pewną krytyką. Wysłunięto mianowicie obiekcję, że wysoki ten podatek, obciążający w tak silnej mierze samochody, iż zahamować to będzie mogło rozwój automobiliizmu (np. samochód 3 tonowy, płaćliby 1.800 zł. rocznie, zaś taksówka Renault 720 zł.) w sumie da M. R. P. kwotę zupełnie nikłą i nie będącą jeszcze w żadnym stosunku do jego potrzeb. Wysłunięto więc słuszny bardzo postulat konieczności opodatkowania, choćby minimalnego, wszystkich, korzystających z dróg, to znaczy, wszystkich, niszczących je, a więc i wszystkich wozów konnych, których oblicza się w Polsce na 2 miliony. Jednocześnie wyrażono życzenie zmniejszenia stawki podatkowej od samochodów do zł. 20 za 100 kg. samochodów osobowych i 70% tej stawki od samochodów ciężarowych na masowach, 50% na pneumatykach, 300% na żelaznych obręczach, natomiast zaprojektowano podatek pośredni od samochodów w formie 5 gr. podatku od litra benzyny, przeznaczonego, w odróżnieniu od istniejącej już akcyzy na benzynę, wyłącznie na cele drogowe. W ten sposób samochody, których w Polsce jest 20.000 wraz z użytą przez nie benzyną w ilości 50 milionów litrów rocznie, dadzą rocznie 7 milionów zł., co zbytnio nie odbiega od sumy, obliczonej przez M. R. P., natomiast wszystkie wozy przy opodatkowaniu tylko po 10 zł. od wozu rocznie, zaś frachty po 100 zł. dadzą około 12 milionów, co w sumie wyniesie 19 milionów rocznie i przedstawia już wcale poważną sumę. Łącznie z kredytami zwykłymi na konserwację dróg dałoby to M. R. P. dostateczne już fundusze na doprowadzenie do porządku zniszczonych dróg polskich. Stosowny memoriał został wystosowany przez A. P. do zainteresowanych Ministerstw i są wszelkie dane, iż dzięki życzliwemu stanowisku M. R. P., dezyderaty A. P. w zakresie sprawiedliwego opodatkowania samochodów będą uwzględnione. Sprawa ta jednak rozstrzygniętą będzie musiała być przez sejm. Chciałbym, iżby wszyscy członkowie Automobilkubów Afiljowanych zrozumieli z jednej strony słuszność opodatkowania samochodów jedynymi ryczałtowym

z góry wiadomym podatkiem, zamiast dotychczasowych fantazyjnych i arbitralnych przeróżnych opłat, z drugiej zaś strony własny interes automobilistów płacenia podatków na cele drogowe — wyrażający się w pewności otrzymania wreszcie dobrych dróg — a dzięki temu zmniejszenia kosztów eksploatacji samochodów.

Jeżeli projekt opodatkowania samochodów w formie projektowanej przez A. P., zostanie przyjęty, to nie wątpimy, że ogół automobilistów polskich przyjmie go przychylnie — a rolą Automobilkubów Afiljowanych będzie przekonanie malkontentów, którzy, gdy mowa o płaceniu, zawsze się znajdują, iż w tym razie podatek pójdzie na cele, istotnie im bliskie, i że ostateczną korzyść z tego osiągną właściwie automobiliści.

Co się tyczy dalszego urządzenia dróg polskich, to w pierwszym rzędzie powstaje sprawa znaków drogowych ostrzegawczych. Jak Szanownym Panom wiadomo, na zasadzie konwencji międzynarodowej z dn. 20 — 24 stycznia 1926 r., wszystkie znaki drogowie mają być zmienione na nowe międzynarodowe znaki trójkątne. W Polsce mamy bardzo dużo dróg jeszcze, pozbawionych znaków ostrzegawczych, na innych znaki te są ustawione fantazyjnie lub już zniszczone. Dla nas więc sprawa ta jest bardzo aktualną. Rząd nasz zgodził się ratyfikować wspomnianą konwencję — po dokonaniu więc tej formalności trzeba będzie przystąpić do obowiązujących już nas znaków drogowych. Chcąc, aby znaki te ustawione były w sposób, odpowiadający potrzebom ruchu samochodowego, a wychodząc z założenia, iż prowincjonalne władze drogowe nie zawsze znają warunki jazdy samochodowej, A. P. zaproponował M. P., iż przyjmie na siebie ten obowiązek, dając gwarancję, iż rzecz ta potraktowana będzie istotnie fachowo. Zaprojektowano więc odpowiednią umowę z M. R. P., obowiązującą na lat 15. Bardzo wysokie koszty, które pociągnie za sobą tego rodzaju przedsięwzięcie (gdyż znaków drogowych trzeba będzie ustawić około 8.000), A. P. będzie mógł w części pokryć ogłoszeniami firm, które w okoleniu znaków będzie miał on prawo umieścić. Umowa ta została już w zupełności między stronami uzgodnioną i podpisana zostanie z dniem ratyfikowania przez Polskę konwencji międzynarodowej. A. P. bierze na siebie w ten sposób znaczny ciężar tak finansowy, jak i moralny, gdyż nie ulega wątpliwości, iż rzecz ta wymagać będzie bardzo wyczerpanej pracy, w której, wierzymy, wszystkie Kluby Afiljowane zechcą łaskawie użyzyć w przyszłości swej pomocy.

Gdy mowa jeszcze o działalności M. R. P., to wspomnę tu już tylko mimochodem, gdyż bezpośrednio sprawa ta dróg się nie tyczy, iż M. opracowało nowe przepisy jazdy zamiast Rozporządzenia z dn. 6 lipca 1927 r., które to przepisy z jednej strony modernizują różne pojęcia stosownie do ostatnich postępów techniki samochodowej, z drugiej zaś strony usuwają zbytni biurokracizm przy udzielaniu pozwoleń na prawo jazdy i prawo prowadzenia samochodu. Wszystkie więc niejasności i anomalje, wszystkie przestarzałe przepisy dawnego Rozp. zostały usunięte, — zostały natomiast wprowadzone jedynie pewne nowe formalności, w związku z kontrolą wojskową taboru

samochodowego, których to ormalności żądało M. S. Wojskowych, w trosce o zapewnienie sobie w razie mobilizacji odpowiedniej ilości nowoczesnych środków lokomocji. W ten sposób otrzymamy już w najbliższym czasie, gdyż odpowiednie Rozp. znajduje się w podpisie Ministrów, zgodne z nowymi pojęciami i postęпами w budowie samochodów — przepisy jazdy. Jest to jeden jeszcze, jak Panowie widzą, dowód wytężonej pracy Dep. Drogowego M. R. P. i życzliwego jego w stosunku do automobilizmu stanowiska. Poza przepisami jednak ogólnymi, obowiązującymi w całym państwie, zarządy poszczególnych miast, względnie gmin, mają prawo wydawać specjalne przepisy i stwarzać ograniczenia na obrębie ich terenu. Znane nam są wszystkim absurdalne przepisy, ograniczające do cyfr wprost śmiesznych szybkość samochodów w poszczególnych miasteczkach. Istnieje szereg zakazów postojów, wywołanych lokalnymi warunkami, a niestety, nieznanymi automobilistom, przybyszającym z poza granic danej miejscowości, co w rezultacie wywołuje interwencję policyjną, szereg zatargów i przykrości. Mogę tu przytoczyć charakterystyczny przykład z oświetleniem samochodów. W Warszawie dozwolone jest używanie pod pewnymi warunkami światła reflektorów w obrębie miasta, o ile ulica jest zbyt słabo oświetlona. Przepis ten wysoce humanitarny i racjonalny nie wywołał w Warszawie żadnych nadużyć i uważać go można za odpowiadający w zupełności wymaganiom życiowym. Jednak w innych miastach, zwłaszcza w dawnych dzielnicach pruskich, automobilści warszawscy stale mają liczne zatargi o używanie reflektorów w miastach i na drogach o słabym publicznym oświetleniu, gdyż tam ulga ta nie istnieje. Otóż nasuwa się pilna potrzeba unormowania tych poszczególnych lokalnych przepisów. Ograniczenie szybkości np. w miejscowościach zamieszkałych musi być wszędzie to samo, o ile zachodzi rzeczywista konieczność ograniczenia jej poniżej norm, przewidzianych w rozporządzeniu ministerjalnym. To samo tyczy się użycia reflektorów na ulicach niedostatecznie oświetlonych. Wreszcie lokalne zarządzenia, o których istnieniu nie mogą być obowiązani wiedzieć automobilści, przybyszający z daleka, powinny być bezwarunkowo ogłoszone. Ogłoszenie to może być w dwóch formach: albo na specjalnych plakatach, umieszczonych przy wjeździe do danych miejscowości, lub w punktach, gdzie zakazy te obowiązują, albo w jakimś piśmie powszechnie czytane, np. w Monitorze Polskim. Dopiero wtedy zarządy miast i gmin byłyby w prawie stosowania represji do niestosujących się do ich przepisów automobilistów — dzisiaj ich interwencja ma, niestety, charakter złośliwej szkyany, zwróconej przeciwko obcym, przybyszającym na ich teren.

W związku z nowymi przepisami muszę poruszyć tu jeszcze jedną nadzwyczaj ważną i nierozstrzygniętą sprawę. Mianowicie sprawę skrzyżowania dróg i pierwszeństwa przejazdu. Jak Szanowni Panowie wiedzą, na podstawie konwencji Międzyn. przyjęto zasadę pierwszeństwa dla pojazdu nadjeżdżającego z prawej strony bez różnicy ważności arterji. O ile zasada ta jest słuszną dla miast i nie spotyka się dla nich z żadnym sprzeciwem, to natomiast w szeregu krajów spotkała

się ona w zastosowaniu do szos ze znacznymi zastrzeżeniami. We Francji prowadzi się obecnie kampanję za odrzuceniem uchwały konwencji Medjolańskiej i powroćciem bezwarunkowem do pierwszeństwa dla pojazdów jadących po drogach głównych. A. C. F. uchwalił nawet w tym roku postawienie na drogach drugorzędnych specjalnych znaków. Jako argumenty przytaczane są te: że jadący drogami głównymi są to turyści dalekodystansowi, dla których pośpiech jest rzeczą ważną, muszą więc mieć pierwszeństwo — po-za-tem, iż ruch na drogach głównych jest najczęściej znacznie większy, niż na drugorzędnych i wreszcie ten argument, iż jadący drogami drugorzędnymi z samej istoty tej drogi lokalnej, która jest mniej znaną, mają powolniejsze tempo jazdy. Nie sposób nie przyznać tym argumentom zupełnej słuszności, ale ponieważ nasze przepisy, stosując się w tem do konwencji Międzynarodowej, wyraźnie dają pierwszeństwo nadjeżdżającym z prawej strony, przeto K. S. A. P. wyraziła tylko po przedyskutowaniu tej sprawy życzenie, aby pomimo to na drogach drugorzędnych przed skrzyżowaniem z drogami głównymi umieszczony był jakiś odrębny znak ostrzegawczy, który zabezpieczy jadących od ewentualnego wypadku w razie niezastosowania się któregoś z nich do zasady pierwszeństwa prawej strony. K. S. wychodziła z założenia, iż niski stan umysłowy naszych furmanów i włościan nie gwarantuje absolutnie zrozumienia i stosowania się do tego dość trudnego przepisu, gdy natomiast znak dużo bardziej zrozumiały, nakaze im przed skrzyżowaniem większą ostrożność. Z odnośnym wnioskiem A. P. wystąpi przeto do znajdujących się na jego terenie władz wojewódzkich, a byłoby też wszechmiar pożądanem, aby i A. K. A. tak samo postąpiły i na swoich terenach. Ze sprawą tą wiąże się blisko sprawa nieszczęsnych skrzyżowań szos z torami kolejowymi. U nas tak, jak zresztą i prawie wszędzie zagranicą skrzyżowania te zbudowane są w większości wypadków w formie przejazdów w poziomie. Nie wywoływało to dawniej większych niedogodności, gdyż ruch kołowy-konny był względnie powolny, a ruch na liniach kolejowych nie był zbyt intensywnym. Zresztą corocznie pomimo to wypadki na przejazdach kolejowych liczyły się wszędzie na setki. Obecnie jednak z nie- zwykłym wzmoczeniem się z jednej strony szybkiego ruchu kołowego, z drugiej zaś strony gęstości ruchu kolejowego — niebezpieczeństwo przejazdów w poziomie niepomierne wzrosło, a niedogodności zamykania często na czas dłuższy ruchliwych arterji kołowych, każe zwrócić na sprawę tę wreszcie specjalną uwagę. W niektórych punktach w bliskości zwłaszcza większych stacji węzłowych, w okolicach większych miast (np. pod Warszawą, pod Łowiczem, pod Kutnem) ruch samochodowy doznaje bardzo poważnych przeszkód, przez zamykanie nieraz na $\frac{1}{2}$ i więcej godziny przejazdów dla manewrujących na stacjach pociągów. Ilość wypadków śmiertelnych na przejazdach w poziomie mnoży się w sposób zastraszający, a jak dowiodło doświadczenie zagranicy, żadne środki ostrzegawcze świetlne i t. d. skutku nie odnoszą. Pozostaje jedynie radykalne rozwiązanie — pobudowanie na naj-ruchliwszych skrzyżowaniach tuneli i wiaduktów dla

przejazdu w dwóch poziomach. Sprawa to jest wielkiej wagi, a u nas ma o tyle szanse urzeczywistnienia, że w programie Ministerstwa Kolei, leży przebudowanie prawie wszystkich większych węzłów kolejowych, które nieodpowiadają dzisiejszej intensywności ruchu, jednocześnie więc mógłby być uwzględniony postulat budowy przejazdów w dwóch poziomach. Automobilklubu winny bezwarunkowo domagać się, aby przy budowie nowych linii kolejowych i przy przebudowie węzłów kolejowych rzecz ta była stanowczo już uwzględniona.

Chciałbym tu poruszyć jeszcze jedną, bardzo żywo automobilistów obchodzącą sprawę. Poza zniszczeniem niesłychanem dróg w Polsce, zniszczeniem w niemożliwy sposób demolującym nasze samochody, drogi polskie usiane są wprost kolosalną ilością gwoździ i żelastwa, które w niebywałym stopniu wpływają na zniszczenie ogumienia. Wiadomo jakie są tego powody. Niechlujstwo woźniców i przydrożnej ludności, złośliwość wyrostków i niedbałe kucie koni.

Nasuwa się więc pilna konieczność oczyszczenia dróg polskich, zwłaszcza podmiejskich z tego zapaskudżającego je żelastwa. Zagranicą, a zwłaszcza w Ameryce, gdzie niema na drogach 10 tej części tej ilości gwoździ, używają do tego celu specjalnych samochodów ciężarowych z agregatami elektrycznymi, zaopatrzonych od spodu w wielki elektromagnes. Efekt takiego aparatu jest nadzwyczajny i jest on w stanie zebrać po kilka ton żelastwa dziennie. Kto wie, czy w naszych warunkach eksploatacja takich aparatów nie okazałaby się wcale dobrym interesem.

W każdym razie stwierdzam fakt, iż istnieją już dziś środki do walki z plagą gwoździ na szosach i że byłoby w najwyższym stopniu pożądanem, aby i u nas metody te zastosowano. Może Szanowni Panowie wypowiedzą się tutaj za chwilę, jakie widzieliby możliwości wprowadzenia oczyszczenia w Polsce szos z gwoździ, przynajmniej choćby w okolicach większych miast, gdzie plaga ta jest najdotkliwszą.

Proszę Panów, dałem tutaj pobieżny zaledwo obraz sprawy drogowej w Polsce — obraz ten jest bardzo nie wesoły, pomimo pocieszającego faktu zrozumienia niedopuszczalności takiego stanu u niektórych powołanych władz i wysiłków czynionych przez nie w kierunku znalezienia z niego wyjścia. Jak powiedziałem A. K. nie mogą być biernymi świadkami tej straszliwej naszej bolączki. I one muszą w zakresie swoich, statutowo przewidzianych czynności, występować i działać, jaknajenergiczniej działać w kierunku wyjścia z tego stanu, a to w interesie swych członków i ogółu automobilistów, w interesie istnienia samego automobilizmu. Jak słyszeliście Szanowni Panowie w referacie p. Tomickiego, nałożony został przez tegoroczny zjazd A. K. U. obowiązek stworzenia biura informacyjno-drogowego. Same tylko informacje, które to biuro będzie dawało, będą głośną skargą na straszny stan naszych dróg, na kalwarję automobilistów w Polsce. Aby biuro to posiadało pewien prawdziwy materiał, aby skargi jego były tem głośniejsze i dosadniejsze, koniecznym jest aby wszystkie Kluby Afiljowane zechciały współdziałać w jego czynnościach, przez nad-

syłanie możliwie licznych i wyczerpujących informacji ze swoich terenów. Z informacji tych korzystać wszak będą automobilści ze wszystkich dzielnic, ze wszystkich krajów. Już dziś na skutek dezyderatu wyrażonego przez A. P. na ostatnim zjeździe delegatów Polskich Towarzystw Turystycznych M. R. P. zarządziło nadsyłanie do redakcji „Auta“ dla opublikowania wszelkich informacji o budowach, naprawach i zamknięciu dróg. Informacje te znajdowali już Szanowni Panowie od szeregu miesięcy w „Aucie“, jednak dopiero wtedy będą one dokładnie Ich informować, gdy dopełnione zostaną odpowiednią szematyczną mapą dróg, która jest już w opracowaniu i która reprodukowana będzie periodycznie w „Aucie“, oraz wtedy, gdy będzie można na zasadzie informacji zebranych, przy pośrednictwie A. K. ustalić stan wszystkich dróg w Polsce. Jak mówię, znaczenie tego biura będzie ogromne i to nie tylko informacyjne, ale i jako kliszy, na której odbije się straszliwy stan zapuszczenia naszych szos. Nie wstydliwie milczeć o tej naszej hańbie, ale głośno krzyczeć, wołać, pisać po gazetach, oto nasz obowiązek, gdyż innej możliwości nie mamy przeciwdziałania powiększającemu się złu, jak tylko poruszenie sumień tych, którzy podjęli się roli budowniczych silnej Polski.

Dla poparcia powyższego proponuję Szan. Panom uchwalenie następującej rezolucji: Pierwszy Wszechpolski Zjazd K. A. stwierdzając fakt, że obecny stan zniszczenia, do którego zostały doprowadzone drogi w Polsce przesy wprost pojęciu państwa cywilizowanego, naraża gospodarstwo krajowe na wprost olbrzymie straty i jest wyraźną przeszkodą dla rozwoju tak ważnego czynnika gospodarczego, jakim jest automobilizm—apeluje do powołanych władz, zwłaszcza tych, od których zależna jest repartycja funduszy, aby wykazały większe zainteresowanie dla sprawy drogowej w Polsce i przedsięwzięły jaknajenergiczniejsze środki do doprowadzenia dróg polskich do porządku. Chcąc się przyczynić do tego dzieła Pierwszy Wszechpolski Zjazd K. A. popiera myśl stworzenia funduszu drogowego, opartego na wprowadzeniu podatku państwowego na wszystkie pojazdy, korzystające z dróg bitych, i wyraża życzenie, aby wysokość tego podatku w stosunku do samochodu nie zagrażała rozwojowi automobilizmu w Polsce. W tym celu Zjazd popiera stawki proponowane przez A. P., oraz

Pierwszy Wszechpolski Zjazd K. A. jest zdania, iż byłoby pożądanem, aby na szosach wojewódzkich przed skrzyżowaniami ich z szosami państwowymi zostały umieszczone specjalne znaki ostrzegawcze, nakazujące zdwojoną ostrożność.

I po 3-e: stwierdzając wielką niedogodność i niebezpieczeństwo dla ruchu samochodowego przejazdów kolejowych w poziomie—potwierdzone przez ogromną ilość śmiertelnych wypadków tak w Polsce jak i zagranicą — Pierwszy Wszechpolski Zjazd Klubów Automobilowych wyraża życzenie, aby w punktach intensywnego ruchu kołowego, zwłaszcza w bliskości większych stacyj węzłowych, obecne przejazdy w poziomie zostały przebudowane na wiadukty względnie tunele i aby zasada ta była w przyszłości bezwzględnie stosowana przy budowie nowych linii kolejowych.

Wreszcie ostatni postulat:

Pierwszy Wszepolski Zjazd Klubów Automobilowych uważa za pilną konieczność sprawę ujednostajnienia w całym państwie miejscowych przepisów i ograniczeń ruchu kołowego, jak również i używanych

w tym celu znaków, a w wypadkach odbiegających od normy, wywołanych lokalnymi warunkami — obowiązków ogłaszania tych ograniczeń przez stosujące je gminy w jednym centralnym piśmie np. w „Monitorze Polskim“.

Bezpieczeństwo ulicy.

Referat wygłoszony przez p. Karola Kauczyńskiego.

Stają rubryką w gazetach dzisiejszych jest kronika wypadków ulicznych, przejechań, potrażeń, zderzeń się tramwajów, samochodów i innych pojazdów. Kronika ta znajduje się we wszystkich zarówno polskich, jak obcych, stołecznych czy prowincjonalnych gazetach i z dnia na dzień staje się dłuższą i obszerniejszą.

Przyczyny wypadków są rozmaite, a więc: 1) Nieostrożność przechodnia, 2) Nieuwaga kierowcy, 3) Nieuporządkowanie regulacji ruchu, 4) Nieracjonalne prowadzenie robót publicznych, 5) Zła wola, 6) Ciasnota, wywołana nieproporcjonalnie szybkim wzrostem ruchu kołowego, 7) Złe bruki, 8) wreszcie vis maior w postaci uszkodzenia urządzeń kierowniczych lub hamulcowych. Jesteśmy tak przyzwyczajeni do tych objawów niebezpieczeństwa ulicy, że przeciętny obywatel, ani nie zwraca na nie uwagi, ani nie zastanawia się nad środkami zaradczymi. Do niedawna jeszcze wszelkie wypadki uliczne były podporządkowane pod rubryką „Harce samochodowe“ i nieodmiennie kończyły się bądź to uwagą, że szofer zbiegł, bądź też, że go aresztowano. Dopiero od niedawna czynniki miarodajne na podstawie danych statystycznych doszły do wniosku, że niekoniecznie winę ponosi kierowca, lecz że często przyczyny wypadków są od niego zupełnie niezależne.

Biorąc pod uwagę nagłość wzrostu ruchu samochodowego i nieuświadomienie naszej publiczności wzrost wypadków nie może nas bardzo dziwić. Przy dzisiejszym stanie rzeczy musimy się pogodzić z faktem wypadków ulicznych choć liczba ofiar tychże wypadków jest ogromna. Żadna najstraszniejsza zaraza nie porwa tylu ofiar co dzisiejszy ruch uliczny — więc walczyć o zmniejszenie liczby tych ofiar musimy.

Niebezpieczeństwo ulicy — to epidemja, o której na całym świecie się mówi i pisze, wszędzie setki ludzi pracuje nad tym aby tej epidemji przeciwdziałać — a przytem dotychczas walka ta nie wydała dużych rezultatów.

Według zestawień statystycznych z ostatnich lat było w Stanach Zjednoczonych około 30.000 wypadków w przeciągu roku, spowodowanych przez samochody i inne środki lokomocji. Wypadki te są usprawiedliwione ogromnym wzrostem ruchu samochodowego w Ameryce i w krajach Zachodniej Europy. Musimy się jednak zastanowić nad kwestją czy intensywność naszego ruchu kołowego usprawiedliwia tę ilość wypadków, jaka się zdarza u nas. Otóż możemy stwierdzić z całą stanowczością, że liczba wypadków niebezpieczliwych w kraju, a zwłaszcza w Warszawie, nie

jest usprawiedliwioną ani wielkiem zgęszczeniem ludności ani wielką liczbą pojazdów mechanicznych i konnych. Posiadamy zaledwie około 20.000 samochodów i tylko dziesięć miast, t. j. Warszawa, Toruń, Łódź, Bydgoszcz, Lwów, Katowice, Poznań, Tarnów, Kraków i Grudziądz, posiadają tramwaje elektryczne. Przez kilka zaś miast przechodzą kolejki parowe podjazdowe.

Nie mogą się więc nasze miasta porównywać co do ruchu nawet z prowincjonalnymi miastami zagranicy, a cóż dopiero z miastami jak Paryż, Londyn, Berlin lub nawet Wiedeń, gdzie ilość samochodów, znajdujących się na ulicy dochodzi do setek tysięcy — a w których poczucie bezpieczeństwa osobistego ulicy jest daleko większe niż u nas.

Możę Panów zapewnić z osobistych wrażeń, że czułem się przed tygodniem na ulicach Berlina, więc w bądź co bądź obcym mi mieście, daleko bezpieczniejszej, niż dajmy na to przy dworcu Wiedeńskim albo przy przejściu przez ulicę Królewską przy gmachu Przerzności,

Musi więc być jakiś minus, który czyni chodzenie po naszych miastach i jeżdżenie po naszych szosach przedsięwzięciem zarówno ryzykownem, jak niebezpiecznym. Jest to fakt tembardziej zastraszający, że przy poprawiającej się sytuacji gospodarczej w Polsce tylko ze zwiększeniem ruchu i wzrostem zaludnienia miast liczyć się należy.

Ta poprawa i wzrost będą miały dla ulicy wprost katastrofalne skutki. Na podstawie długich badań i dyskusji z czynnikami miarodajnymi doszedłem do wniosku, że pomódz może nam teraz i w przyszłości tylko bardzo energiczne i natychmiastowe zdecydowane określenie niebezpieczeństwa i walki z nim.

Zaznaczam, że w referacie moim a priori przyjmuję, że obowiązujące u nas przepisy ruchu kołowego są dobre i że wysiłki naszej policji oraz organów drogowych idą po linii postępu. Uważam, że w tak młodym organizmie jak nasze Państwo, ogromnie dużo w tym kierunku uczyniono. Narzekanie na szoferów, po części usprawiedliwione, znajduje tłumaczenie raczej w charakterze naszych zwyczajów, niż w faktycznych wykroczeniach przeciwko przepisom.

W Państwach, gdzie ludność jest łatwo poddająca się dyscyplinie, jest dużo łatwiej wiele rzeczy przeprowadzić. Podróże i inspekcje Pana Ministra Spraw Wewnętrznych wyjaśniły wiele ciemnych punktów w stosunku władz do ludności. Dlatego jeszcze raz zaznaczam, że podane poniżej przezemnie przykłady dotyczą tych najbardziej jaskrawych wypadków.

Przynajmniej jak: nieuwaga kierowców, nieuporządkowanie regulacji ruchu, zła wola oraz poczęści i nieostrożność przechodnia dadzą się usunąć: 1) przez energiczne i bezwzględne stosowanie istniejących przepisów o ruchu kołowym do wszystkich, czy to pojazdów, czy też pieszych, czy to osób prywatnych, czy też władz. Energicznym stosowaniem przepisów nie nazywam nałożenie nowych przepasek pewnej grupie posterunkowych lecz:

Pociągnięcie całej policji państwowej do stosowania się samej do tychże przepisów.

Charakterystycznym przykładem jest na szosach fura chłopska, na niej policjant a nawet przodownik, jadąca z całym spokojem lewą stroną i nieustępująca drogi żadnemu samochodowi.

Drugi przykład:

Jeszcze nie widziałem wypadku, aby policjant spijający w ruchu podmiejskim samochody wyjeżdżające i wjeżdżające z miast, czuł się w obowiązku zwrócić uwagę furom i wozom ciężarowym, jadącym nieprawidłowo lub też ściągnąć dla przykładu parę kar. Dzieje się to tak samo w Warszawie na wszystkich posterunkach podmiejskich, jak w Łodzi i wszędzie.

W Łodzi miałem wypadek, że o jakie dwieście kroków od posterunku na szosie brzezińskiej, stała parę dni nieoświetlona barjera przez całą szerokość szosy — tak blisko, a jednak za daleko, aby choć jeden z posterunkowych zwrócił uwagę na takie przekroczenie zasadniczych przepisów bezpieczeństwa przez Magistrat. Czy Panowie nie sądzą, że byłoby naprzykład obowiązkiem dzielnicowego przodownika zainteresować w wypadkach zastawienia drogi przez tramwaje, układające całe zastawy zwrotnic lub składające materiały budowlane w ten sposób, że pół ulicy jest zawalone.

O ile mamy za mało policji, gdyż była ze względów politycznych dotychczas redukowana, to miejmy odwagę postawić kwestję jasno, albo zwiększenie korpusu policyjnego, albo dalsze ofiary i kalectwa, — uważam jednak, że jeśli mamy posterunkowych, zajmujących się kwestowaniem, ściąganiem zaległości podatkowych, kar sądowych, towarzyszących urzędnikom urzędu miar i wag, to chyba dla najważniejszego celu policji dla bezpieczeństwa publicznego muszą się ludzie znaleźć.

Jaskrawym wykroczeniem jest również niestosowanie się i lekceważenie przepisów przez same władze, urzędy państwowe i t. d. Sam miałem raz, jako rzeczoznawca przy egzaminie zatarg z pewnym panem starostą, dlatego, że nie chciałem jego policjantowi, który wcale nie umiał jeździć wydać prawa jazdy. Mimo mego sprzeciwu policjant ten jechał w jakie dwa miesiące później na szosie samochodem bez numeru.

Zauważyli to chyba wszyscy, jaką szybkość rozwijają samochody rządowe, wojskowe w Warszawie, na prowincji samochody kierowników urzędów, wojewodów, starostów i t. d. Charakterystycznym jest np. nieoświetlanie wozów pocztowych konnych w nocy. Lampa jest, ale się nie palił Takich przykładów mamy setki.

Bardzo ważnym czynnikiem byłoby także ustalenie, że tramwaje nie są żadną władzą lecz przedsiębiorstwem publicznym obowiązaniem do takiego samego stosowania się do przepisów bezpieczeństwa, jak każdy z nas.

I że wieczna zmosfera rozkładu jazdy, jest czystą wewnętrzną rzeczą tego przedsiębiorstwa i nie upoważnia absolutnie do jakichkolwiek wykroczeń przeciwko przepisom ruchu kołowego. Zaznaczam z całym uznaniem, że Ministerstwo Robót Publicznych czyniło i czyni stale wysiłki, aby istniejące całkiem dobre przepisy o ruchu kołowym do życia dostosować i uzupełnić.

Drugim postulatem umożliwienia rozwinięcia się ruchu kołowego w miastach jest bardziej owocna i celowa współpraca władz rządowych z władzami komunalnymi.

Przykładem tej współpracy jest ul. Marszałkowska — Dworzec. Skrzyżowanie ulic, jakich jest w Paryżu i Londynie tysiące, w Berlinie setki, w miastach w których ruch jest stokroć większy, a mimo to nigdzie nie ma tego, co się na tem skrzyżowaniu dzieje.

Targowano się tam prawie rok o umieszczenie latarni sygnałowych, o wieżę sygnałową, o plantacyjkę z pawilonem i efekt — latarnie wiszą tak, że ich nikt nie widzi i przejście przez ulicę należy dalej do rzeczy niebezpiecznych.

Dopóki pseudoestetyka tego, i tak nie pięknego placyku, będzie stała na przeszkodzie rozwinięciu skrzyżowania w ruch okrążający, z poświęceniem szaletu oraz przesunięciem miejsc postojowych, po obcięciu kawałka ogrodu kolejowego z Aleją Jeruzolimską, dopóty skrzyżowanie to będzie ciągle Scyllą i Charybdą dla pojazdów i przechodni w Warszawie.

Postulatem do natychmiastowego wykonania jest umieszczenie latarni sygnałowych, na wzór amerykański i berliński, na całym ciągu ulicy Marszałkowskiej, Nowego Świata i Krakowskiego Przedmieścia.

Kwestja wysepek przy przystankach tramwajowych ma też już swoją historję: Przy wszystkich przystankach, o ile tramwaj idzie środkiem jezdni, musi być umieszczona wysepka — szerokość jej nie gra roli, wystarczy nawet 40 cm. wszelkie rozumowanie o przeszkodzie dla ruchu kołowego — nie znosi żadnej krytyki, o ile wysepka jest oznaczona jaskrawą barwą. W Berlinie np. biało-czerwone słupki.

Naturalnem jest, że specjalnie trudne miejsce jak Królewska, Przejazd, Leszno, żądają oddzielnego traktowania; ruch jednostronny nie rozwiązuje kwestji, — jedynem wyjściem będą z czasem tunele pod jezdnią.

Mamy nadzieję, że nowy prezydent miasta, jako inżynier i znany fachowiec w planowaniu miast, weźmie pod uwagę te spostrzeżenia i, że w magistracie znajdzie się niewielka suma, potrzebna dla dokonania tych drobnych ulepszeń. Pan Prezydent zawsze, przy planowaniu pierwszych wysepek w Warszawie, popierał nas i nam pomagał.

Tę samą kwestję co i w Warszawie należy porużyć i na prowincji. Stosunki na ulicach Łodzi, Lwowa i Krakowa są tak samo niebezpieczne, jak w Warszawie, choć nie ma tam wcale tak wielkiego ruchu. Mojem osobistem wrażeniem jest, że na prowincji

szkargi na szoferów są bardziej usprawiedliwione, niż w Warszawie. Czyżby to polegało na mniejszej energii policji w stosunku do szoferów? Czy może na gorszym jej wykształceniu?

Jak już wspominałem wielką winę w wypadkach ulicznych ponosi sama publiczność, lekceważąc przepisy i nie stosując się do nich. Rzecz naturalna, że ludzie przyzwyczajeni od wieków, że ulica do nich należy, dają się z trudem ograniczyć tylko do chodników i wysepki.

Dużo o tem pisano i mówiono — ja uważam, że koniecznym jest natychmiastowe rozpoczęcie bardzo wielkiej propagandy, celem uświadomienia ludności o niebezpieczeństwach, jakie jej grożą. Propaganda powinna objąć wszelkie środki, zwracające uwagę szerokiej publiczności, nie tylko prasy, ale także np. umieszczenie odpowiednich obrazków i napisów na wiehkułach służących do ruchu publicznego — a więc na tramwajach, autobusach, automobilach i t. d. Na przystankach tramwajowych uczyniono to już na oświetlonych słupkach w Warszawie — ale to wszystko za mało. Propaganda taka winna być prowadzona na jaknajszerszą skalę. Naturalnem jest, że musi ona być bardzo intensywną, aby się wszystkim wbić w pamięć i aby ostrożność na ulicy przeszła poprostu w nałóg.

Dysponujemy dzisiaj rozmaitemi środkami propagandy, należy więc wykorzystać bilety tramwajowe, afisze, kina i radio. Jestem przekonany, że kina za małą ceną zniżką w podatku chętnie wyświetlą choć jeden obrazek, w każdym programie, ilustrujący wypadki ulicy. Kluby automobilowe zbiorą odpowiedni materiał, stosowany na całym świecie i propaganda gotowa. Większa ilość stacji radiowych ułatwi wszystkim klubom urządzenia krótkich pogadanek na temat tak palący.

Wiemy na podstawie doświadczenia, że najwięcej ofiar ruchu ulicznego dają dzieci i niedorostki. Dzieci z powodu braku uświadomienia i lekkomyślności. Ameryka poznała już dawno przyczyny tych nieszczęśliwych wypadków i wprowadzono tam już oddawna naukę sposobu zachowywania się na ulicy i w tramwajach. Musimy więc tylko intensywnie naśladować to, co tam rozpoczęto, a dojdziemy do poważnych rezultatów. Miałem już kilkakrotnie zaszczyt omawiać kwestję tę na posiedzeniach K. S. A. P. lecz upadała ona zawsze z powodów niezależnych od K. S. Dziś, gdy kwestja bezpieczeństwa na ulicy stała się ogromnie paląca, gdy mamy tu reprezentantów całego polskiego Automobilizmu, myślę, że Panowie wezmą mój wniosek pod dyskusję i zechcą uchwalić konieczność uczenia ludzi od dziecka, w jaki sposób zachować się należy na ulicy, aby możliwość niebezpieczeństwa zmniejszyć do minimum.

Jak ważną kwestją jest usunięcie dzieci z ulicy i z szos o tem nie potrzebuję chyba dużo mówić. Mamy w przepisach nawet dokładnie podane, że dzieciom na ulicy bawić się nie wolno, a jednak...?

Jestem przekonany, że wszyscy staniemy do współpracy z kuratorjami szkolnymi i zaprowadzony zostanie we wszystkich szkołach miejskich i wiejskich krótki kurs o zachowywaniu się na drodze i ulicy. Zorganizowanie odpowiednich kursów dla nauczycieli

w miastach wojewódzkich należałoby do klubów miejscowych. Środki pieniężne na materiał propagandowy, obrazy, wykresy i druki znajdziemy. Samo nauczanie nie musi odbywać się w specjalnych godzinach — nauczyciel będący w ciągłej styczności ze swojimi wychowancami znajdzie dużo sposobności, aby zwrócić uwagę dzieciom; najważniejszym jest, aby on sam wiedział, jak się zachowywać na ulicy, aby nie paść ofiarą ruchu. Jest rzeczą naturalną, że o ile o takich rzeczach zaczną słuchać dzieci to już i ich rodzice zainteresują się tą sprawą i zaczną się tym publicznie zajmować.

Przechodzimy do omówienia bardzo ważnego czynnika w ruchu kołowym, — jest to sposób rozbudowania naszych miast, miasteczek i wsi.

Wiemy wszyscy, że sposób rozbudowania osiedli u nas przyczynia się w ogromnej mierze do zwiększenia niebezpieczeństwa i ofiar.

Ulice i place ciasne, nieproste, o zupełnie nieobliczalnych zakrętach i skrętach, przejazdach i wzniesieniach. W miasteczkach ulice również wąskie i pokręcone, z najgorszym brukiem. Prawie w co drugiej wsi trzeba objeżdżać z trzech stron jakąś oborę lub stodołę, nie wiedząc co się za rogiem dzieje. Wzniesienia krótkie, a za to strome, z rynsztokami uniemożliwiają jazdę nie tylko samochodem, ale i wozem konnym.

Nie czynimy wyrzutu nikomu, gdyż dotychczas nie mieliśmy dużego ruchu kołowego, ale za to teraz musimy problem rozbudowy i regulacji miast, miasteczek i wsi bardzo energicznie wziąć do opracowania. Mamy nadzieję, że w ciągu najbliższych lat znacznie się u nas wielki ruch budowlany i, że rozbudowa będzie prowadzona na wielką skalę.

Proszę Panów, nigdy nie była chwila stosowniejsza do skontrolowania planów regulacyjnych. Musimy poruszyć wszystkie sprężyny, aby naprawiać błędy stuleci i, aby tychże samych błędów dalej nie popełniano. Niestety, dotychczas tych rzeczy wcale nieuwzględniano; proszę się przejechać po wszystkich nowych dzielnicach, w całym Państwie, po różnych kolonjach i t. d. znowu te same zakamarki, ślepe i wąskie ulice. Żadnego planu na szeroką skalę. I znowu musimy apelować do M. R. P. i Prezydym Miasta Warszawy, aby zaopiekowały się planami nowych przedmieść.

Więc przedewszystkiem w nowych dzielnicach ulice szerokie, place nie zaciasne, zawsze okrągłe, szerokie chodniki, wszelkie linie tramwajowe na osobnym planum, możliwie małe różnice terenowe.

Zakręty przejrzyste, trakty, przecinające miasta proste, bez nagłych i niebezpiecznych zakrętów, o ile możliwe, trakty główne poza obrębem zabudowań zgęszczonych. Trakt główny, przechodzący przez najciaśniejsze ulice, krępuje nie tylko ludność, narażając ją na niebezpieczeństwo, ale równocześnie zmniejsza możliwość prędszej jazdy. Naturalnie skrzyżowania szos z kolejną powinny być stale przeprowadzone nie na jednej płaszczyźnie, lecz jako podjazdy lub przez mosty.

Drugą niemniej ważną kwestją jest regulacja istniejących miast, miasteczek i wsi.

Co do miast, to niestety brak pieniędzy na długie lata uniemożliwia wszelkie poważniejsze regulacje. Do czego dążyć musimy, to opisywać możnaby było długo, ale każdy z Panów zrozumie, jeżeli powiem, że żądamy nie wiele, ale tylko tyle aby nasze miasta stały się podobne do miast w Poznańskim i na Pomorzu.

Jak dalekim jest ten ideał o tem niech świadczy stan miasteczek jak: Chęciny, Nowe Miasto, Rawa, Bircza, Nadwórna i setki innych.

Przy regulacji dążyć musimy do dobrych bruków, do usunięcia tramwai z centrum miast i zastąpienia ich przez autobusy, przeprowadzenie magistrali z obejściem ciasnych i starych ulic. O przecięciu starych, niehygienicznie pobudowanych dzielnic, ulicami „avenue“ jak w Paryżu i innych wielkich miastach na razie marzyć nie możemy.

Mamy jednak niepłonną nadzieję, że parę jeszcze lat spokojnego rozwoju, a będziemy mieli możliwość wyprostowania naszych ulic, szos i rozwinięcie ruchu przy paru setkach tysięcy samochodów.

Reasumując, proszę Panów o podjęcie dyskusji i uchwalenie:

1) Rozpoczęcie bardzo energicznej propagandy także i zapomocą kina i radja, celem pouczenia publiczności o niebezpieczeństwach ruchu ulicznego; opracowaniem szczegółów i przeprowadzeniem zajmie się specjalnie eliminowana Komisja Centralna i Kluby afiliowane.

2) Wystąpienie do Ministerstwa Oświaty o urządzenie kursów dla nauczycieli o ruchu kołowym, oraz prośbę polecenia urzędzenia we wszystkich szkołach wyjaśnień i stałych pogadanek na ten temat. Jako instruktorów delegują poszczególne kluby swych członków; materiał ilustracyjny dla szkół będzie wydany przez A. P. po przygotowaniu.

3) Zwracać się z prośbą do M. R. P. o zwrócenie szczególnej uwagi przy zatwierdzaniu planów miast, miasteczek i wsi na przeprowadzenie ulic, regulację placów na rozwinięcie ruchu kołowego i polecenia uwzględnienia przy opracowaniach planów regulacyjnych starych dzielnic, wszystkich zasadniczych postulatów nowoczesnego ruchu kołowego, wzorując się na krajach Europy zachodniej.

Przemówienie p. Melchjora Nestorowicza

Dyrektora Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, na I-ym Ogólno-Polskim Zjeździe Automobilowym w Warszawie, w dniu 8-ym grudnia 1927 r.

Korzystam ze sposobności, aby kilka słów powiedzieć o stosunku Ministerstwa Robót Publicznych do Automobilklubu Polski, oraz o polityce drogowej Ministerstwa Robót Publicznych.

Ministerstwo Robót Publicznych, które z polecenia p. Ministra Robót Publicznych, mam zaszczyt na tym zjeździe reprezentować, od początku jest w ścisłym kontakcie z Automobilklubem Polski i pragnie ten kontakt nadal utrzymać i uczynić go ściślejszym. Ministerstwo docenia działalność A. P., gdyż widzi w niej nie tylko stronę sportową i turystyczną, ale i stronę propagandową, przyczyniającą się do rozwoju nowego środka lokomocji, jakim jest samochód, środka, którego rozpowszechnienie szczególnie ważne jest dla Polski, niemającej dostatecznie gęstej sieci kolei żelaznych, i niemającej możliwości, przynajmniej narazie, odpowiedniego do potrzeb powiększenia tej sieci. Wreszcie Ministerstwo R. P. widzi w działalności A. P. nadzwyczajnie ważną rzecz, a mianowicie badanie udoskonaleń techniki samochodowej i ruchu samochodowego, co w równej mierze interesuje też Ministerstwo.

Ze względów powyższych bliski kontakt dla Ministerstwa z A. P. jest cenny i potrzebny, a Zjazdy takie, jak obecny, przyczynią się niewątpliwie do jego utrwalenia.

Słyszeliśmy tu przed chwilą ciekawy referat p. Rektora, inż. R. Morsztyna o bolączkach drogowych w Polsce. Sądzę, że Panów zainteresuje ogólna linja

polityki drogowej Ministerstwa R. P., którą tu postaram się możliwie treściwie przedstawić.

Niestety, polityka drogowa M. R. P. z powodu trudności finansowych Państwa natrafiała na wielkie przeszkody i tylko w małym stopniu mogła być realizowana.

Należy jednak być optymistą i mieć przekonanie, że może już najbliższa przyszłość przyniesie zmiany na lepsze.

Wracając do ogólnej linii polityki drogowej M. R. P., wykorzystam „credo“, jakie M. R. P. złożyło na II-gim Zjeździe polskich techników we Lwowie we wrześniu r. b. Z polecenia p. Ministra R. P. opracowałem na ten Zjazd, zwołany pod hasłem „pracy gospodarczej w Polsce“ referat p. t. „Problem drogowy w Polsce i możliwości jego rozwiązania“.

Zjazd zwołany pod hasłem „Pracy gospodarczej w Polsce“, pod hasłem opracowania wytycznych w różnych dziedzinach życia gospodarczego dużo również czasu z natury rzeczy poświęcił sprawom komunikacyjnym.

Z przyjemnością mogę tu oświadczyć, że wnioski podane w moim referacie, będące wyrazem dążności M. R. P. w polityce drogowej, II-gi Ogólny Zjazd Techników polskich w całości podzielił i (jedynie z drobnymi zmianami charakteru redakcyjnego) uchwalił jako swoje.

Są rzeczy, które powinny być powtarzane jaknajczęściej, aby wbijać je w świadomość i pamięć jaknajszerszych sfer, dlatego też pozwalam sobie odczytać te wnioski w redakcji przyjętej przez II-gi Zjazd techników polskich.

Uchwały dotyczące komunikacji drogowej.

1. Potrzebne jest uświadomienie całego społeczeństwa o obecnym stanie sprawy drogowej i o potrzebie jaknajwiększego wyłączenia wszystkich sił, aby rychło nastąpił stanowczy zwrot ku poprawie istniejących stosunków.

2. Za najpilniejsze zadanie gospodarki drogowej w Polsce należy uważać:

a) Uporządkowanie istniejących sieci dróg z twardą nawierzchnią przez możliwie rychłe, w ciągu kilku lat: 1) odbudowanie zniszczonych odcinków, 2) przebudowanie nawierzchni odcinków dróg pod większymi miastami, a na których odbywa się intensywny ruch podmiejski na nawierzchni przystosowane do takiego ruchu, 3) przystosowanie nawierzchni dróg na odcinkach, na którym odbywa się ruch samochodowy, do wymagań takiego ruchu.

b) Rozszerzenie sieci dróg z twardą nawierzchnią, a przede wszystkim pobudowanie sieci państwowych dróg bitych we wschodnich częściach Rzeczypospolitej, co należy uważać za sprawę szczególnie ważną ze względów ekonomicznych, administracyjnych, ze względów na obronę państwa, oraz ze względów politycznych.

Program budowy dróg musi być uzgodniony z wymaganiami obrony Państwa. Jednocześnie z przystąpieniem do budowy dróg państwowych należy rozpocząć przebudowę tych dróg wojewódzkich i powiatowych, które nie mają jeszcze twardej nawierzchni.

c) Konieczne jest ulepszenie stanu dróg gruntowych przez zastosowanie racjonalnych metod ich utrzymywania; w szczególności należy zwrócić uwagę na wyzyskanie na drogach gruntowych szarwarku, który należy racjonalnie zorganizować. Szczególną uwagę należy zwrócić na potrzebę stałego, a systematycznego utrzymania tych dróg.

d) Przystąpienie do przebudowy mostów o charakterze prowizorycznym na mosty stałe według programu i kolejności z góry ustalonej.

e) Wprowadzenie nowoczesnych metod i systemu w budowie ulic i placów miejskich i pobudzenie działalności miast w kierunku systematycznego uporządkowania placów i ulic miejskich.

f) Uruchomienie kamieniołomów, produkujących wyborowe gatunki materiałów do budowy i utrzymania dróg.

Aby wykonanie powyższych, najpilniejszych zadań z zakresu gospodarki drogowej mogło być urzeczywistnione, potrzebne będzie przeznaczenie przez rząd i samorządy odpowiednich środków na cele drogowe a w szczególności:

a) Wprowadzenie opłat od pojazdów jest środkiem do stopniowego polepszenia gospodarki drogowej, gdyż da możliwość przystąpienia do wykonania inwestycji; ewentualnie w razie uzyskania pożyczki na cele dro-

gowe, mogą być te opłaty przeznaczone na spłatę rat rocznych.

b) Możliwe jest ściągnięcie kapitałów z zewnątrz a częściowo i z wewnątrz przez powierzanie wykonania pewnych inwestycji krajowych przedsiębiorstwom, które finansowałyby te inwestycje na spłaty 15—20-letnie. (Tyczą się to zarówno inwestycji państwowych jak samorządowych).

c) Częściowa możliwość przystąpienia do budowy stałych mostów istnieje, gdy budowa takich mostów na ożywionych szlakach lub w większych miastach oddana zostanie przedsiębiorstwom t. zw. „Toll-Bridge Co” t. j. towarzystwom, które finansują budowę mostów i budują je, a koszty amortyzują przez pobieranie myta na tych mostach w ciągu pewnego okresu, z góry ustalonego.

d) Samorządy mogą rozwinąć większą inwestycyjną działalność drogową w razie, jeżeli dana im będzie możliwość subiektywnego stosowania norm specjalnych opłat drogowych, przystosowanych do miejscowych warunków ekonomicznych i potrzeb drogowych; w tym celu zatwierdzanie opłat drogowych przy normach niezbyt wysokich (zwykłych) winno być przekazane w całości urzędowi wojewódzkim; przy wyższych normach zatwierdzenia opłat winny dokonywać władze centralne.

e) W celu nadania należytego tempa akcji inwestycyjno-drogowej i umożliwienia zużytkowania kredytów drogowych w okresie budowlanym, winna być podjęta w możliwie szerokim zakresie akcja kredytowa Banków Gospodarstwa Krajowego i Komunalnego. Akcja ta winna dostarczyć samorządom taniego długoterminowego kredytu na inwestycje drogowe; w razie otrzymania przez Rząd pożyczki inwestycyjnej, powinien być powiększony w należytych stopniu pożyczkowy fundusz drogowy, istniejący na zasadzie art. 22 Ustawy Drogowej.

3. Gospodarka drogowa samorządów zahamowana jest z powodu braku samorządu powiatowego i wojewódzkiego, zbudowanego na zasadach przewidzianych w Ustawie Konstytucyjnej. Jednym z warunków poprawy gospodarki drogowej należy uznać powołanie do życia szerokiego samorządu powiatowego i wojewódzkiego. W szczególności położyć trzeba nacisk na potrzebę rychłego powołania do życia — ze względu na specjalne potrzeby gospodarki drogowej — samorządu wojewódzkiego, bez którego działalność samorządów powiatowych nie osiągnie należytych skutków, nie wprowadzenie dotychczas w życie ogólnych ustaw samorządowych powoduje nieobliczalne straty gospodarcze wogóle, a w gospodarce drogowej w szczególności. Winna być przewidziana w budżecie państwowym znaczniejsza pomoc na budowę dróg samorządowych. W szczególności pomoc ta winna być przeznaczona na budowę dróg łączących poszczególne dzielnice.

4. Z powodu ogromu zadań w zakresie gospodarki drogowej pożądanym jest wyzyskanie inicjatywy prywatnej w zakresie budowy i utrzymania dróg przez tworzenie spółek drogowych dobrowolnych lub przymusowych, oraz ustawowe zapewnienie tym spółkom pomocy państwowej i samorządu wojewódzkiego.

5. W celu wyrobienia kadrow pracowników drogowych — inżynierów i techników — należy zwrócić odpowiednią uwagę zarówno w technicznych szkołach akademickich, jak w szkołach średnich drogowych na studia nad techniką drogową.

Wychowawców wydziału inżynierji lądowej szkół akademickich oraz szkół średnich drogowych należy przyjmować zarówno w czasie studjów, jak po ukończeniu na praktykę na roboty drogowe, w celu wyspecjalizowania personelu technicznego drogowego.

Aby personel techniczny drogowy mógł nadążyć za postępem, konieczne jest urządzenie co pewien czas kursów dokształcających, na których słuchacze zaznajamiani byłiby z postępami techniki drogowej. Odnosne władze i instytucje winny umożliwić korzystanie z wymienionych kursów.

Dla ułatwienia utrzymania personelu drogowego na wysokim poziomie technicznym, należy dążyć do stworzenia literatury drogowej fachowej, stojącej na wysokim poziomie naukowym oraz literatury drogowej popularnej, która by szerzyła wiedzę o technice drogowej w szerszych kołach.

6. Powinna być przedsięwzięta akcja, mająca na celu podniesienie poziomu techniki budowy i utrzymania dróg w Polsce. Jednocześnie przy wykonaniu robót drogowych powinno się zwrócić uwagę na zastosowanie naukowej, umiejętnej organizacji. Wreszcie tam, gdzie tylko warunki na to pozwolą, winny być zastosowane rozmaite współczesne maszyny drogowe, zamiast pracy ręcznej.

Budowa dróg musi się oprzeć na materiałach znajdujących się w kraju i na maszynach wyrabianych przez własny przemysł.

* * *

Powiedzą Panowie po wysłuchaniu tego programu: tak wygląda teoria, a przeczy temu rzeczywistość.

Rzeczywistość jest w istocie smutna i szara.

Ale też i nic dziwnego: wszak Polska przeszła wszystkie ciężki Wojny Europejskiej, a potem jeszcze do 1921 r. prowadziła wojnę ze wschodnimi sąsiadami — po drogach polskich przetaczały się wielokrotnie olbrzymie armje, niszcząc je; po ukończeniu wojny mieliśmy inflację, dzięki której do 1924 r. włącznie nic nie można było zdziałać w gospodarce drogowej.

Ale już są pierwsze jaśniejsze promyki poprawy.

Są one może jeszcze słabe, ale są, a wszystko przemawia za tem, że w gospodarce drogowej w najbliższej przyszłości nastąpi gruntowna zmiana na lepsze.

To promyki poprawy widzimy w następujących faktach:

Fundusze na utrzymanie dróg z roku na rok powiększają się i np. fundusze w przyszłym okresie budżetowym na utrzymanie dróg państwowych prawdopodobnie będą większe o 50% niż w obecnym; jest to jeszcze mało, ale jest postęp naprzód.

Samorządy na utrzymanie dróg wykorzystują coraz chętniej swoje uprawnienia, nakładając opłaty drogowe i spotykając w tym kierunku nawet hamulec w organach nadzorczych.

Budowa dróg samorządowych poszła bardzo naprzód. Są powiaty, które pobudowały już po 100 klm.

dróg bitych (Częstochowski). Ostatnio wielki rozmach w budowie dróg samorządowych widzimy w województwie lubelskiem. Podkreślam tu wielką zasługę obecnego wojewody lubelskiego p. A. Remiszewskiego.

Budowa dróg państwowych do roku 1926 szła bardzo ospale, dzięki niewielkim kredytom; budowano rocznie zaledwie 20 — 30 klm.

Obecnie tempo budowy powiększyło się kilkakrotnie. W roku 1925 na ten cel przeznaczono zaledwie 80.000 zł., w obecnym roku budżetowym już 3.500.000 zł.

Prowadzona jest forsownie budowa drogi bitej do Wilna, dotychczas niemającego połączenia drogą bitą z resztą Polski; budowa ta najdalej na wiosnę 1929 r. będzie już ukończona. W roku przyszłym M. R. P. przystąpi do budowy nowoczesnej klinikierni w województwie lubelskiem, która dostarczać będzie sporą ilość dobrego materiału do budowy dróg.

Również w roku przyszłym w celu zabezpieczenia dobrego materiału M. R. P. przystąpi do uruchomienia na większą skalę kilku kamieniołomów, produkujących dobry materiał drogowy.

Opracowany już przez M. R. P. *projekt ustawy o podatku od pojazdów mechanicznych* wniesiony będzie do przyszłego sejmku. Spodziewany wpływ z tego źródła (około 10.000.000 zł.) przeznaczony będzie wyłącznie na inwestycje drogowe, a przede wszystkim na budowę dróg nowych i przebudowę dróg pod wielkimi miastami.

Zamierzona jest *reorganizacja* obecnej fatalnej trzytorowej *administracji drogowej w województwach małopolskich* na jednotorową, daleko oszczędniejszą i sprawniejszą.

Ponieważ dobra i oszczędna gospodarka drogową zależy nie tylko od środków materialnych, jakie się na nią przeznaczają, ale i w równej mierze i od personelu technicznego, prowadzącego tę gospodarkę, przeto M. R. P. przykładą dużą wagę do tego, aby wyrobić i wyształcić specjalistów drogowych.

Obecne kadry personelu technicznego drogowego, skompletowanego w większości z ludzi starszych, którzy przedtem z techniką drogową nie mieli nic wspólnego, powoli rzadnie i wymaga uzupełnienia przez siły młode.

Otóż mogę tu skonstatować fakt pocieszający. Od dwóch lat rozpoczął się dopływ sił młodych — młodych inżynierów i techników wychowawców Politechnik i średnich szkół drogowych.

Ponieważ w ostatnich czasach technika drogową poszła w swym rozwoju naprzód i wymaga od ludzi poświęcających się jej wyspecjalizowania, Politechnika Warszawska poszła za wymaganiami życia i umożliwiała swoim wychowawcom, którzyby chcieli z techniką drogową się zapoznać bliżej, taką do pewnego stopnia specjalizację.

Ta specjalizacja umożliwiona została dzięki unji osobistej katedry budowy dróg Politechniki Warszawskiej i Departamentu drogowego M. R. P.; mianowicie wprowadzone zostały na Wydziale Inżynierji lądowej Politechniki Warszawskiej projekty dyplomowe z budowy dróg. Dotychczas projekty dyplomowe można było wykonywać z innych działów inżynierji.

Tematy dyskusyjne z budowy dróg polegają na opracowaniu projektu rzeczywistego odcinka drogi 15—20 klm. ze wszystkimi szczegółami, odcinka który ma się budować.

Dyplomant musi sam przeprowadzać szczegółowe pomiary na gruncie, przeprowadzać studia ekonomiczne i opracować kompletny projekt techniczny. Młódzież bardzo się zapala do takiej pracy, a przypatrując się zbliżką działalności inżyniera drogowego, nabiera zamiłowania do techniki drogowej.

Naturalnie, że nie można takiego dyplomanta uważać po odrobieniu pracy dyplomowej za specjalistę drogowego, w każdym jednak razie jest to „mąka” z której będzie „chleb”.

Bo nabierając wszyscy prawie bez wyjątku zamiłowania do gospodarki drogowej, będą pracować na drogach z zamiłowaniem. A wiadomo, jaką ważną rzeczą jest w życiu zamiłowanie do pracy.

Powoli więc kadry drogowe wypełniają się Młoda Polska, która, mam nadzieję, z zapałem i umiejętnością budować będzie polskie drogi i mosty.

Temi uwagami o jaśniejszych praktykach na firmamencie gospodarki drogowej chciałem się z Panam podzielić.

* * *

Kończąc przemówienie, korzystam z tego, że jestem przy głosie i pozwalam sobie Panom przypomnieć, że dnia 3, 4 i 5 stycznia odbędzie się w Warszawie w gmachu Politechniki *1-szy Polski Kongres Drogowy*, połączony ze skromną wystawą. Celem Kongresu jest zgromadzenie wszystkich czynników interesujących się sprawą drogową, a więc rządowych, samorządowych rolniczych, przemysłowych, sportowych, turystycznych i t. p., zapoznanie ich ze stanem sprawy drogowej, omówienie bolączek, dyskusowanie nad środkami poprawy.

We wszystkich krajach dbających o drogi, takie Kongresy się odbywają i są bardzo pożyteczne dla sprawy.

Mam nadzieję, że na 1-szym Polskim Kongresie Drogowym przedstawiciele z Klubów Automobilowych nie zabraknie.



Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

K O M U N I K A T Y.

W dniu 25 stycznia o godzinie 18 w pierwszym terminie i godzinie 19 w drugim terminie, odbędzie się doroczne Ogólne Zebranie Członków Automobilklubu Polski, z następującym porządkiem dziennym:

1. Wybór Przewodniczącego.
2. Sprawozdanie Komisji z działalności za 1927 rok.
3. Sprawozdanie rachunkowe za 1927 rok, Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i zatwierdzenie rachunków.
4. Uchwalenie zmian w Statucie Klubu.
5. Zatwierdzenie budżetu na 1928 rok.
6. Wybory do Komitetu.
7. Wybory do Komisji Balotującej.
8. Wybory do Komisji Rewizyjnej.

Nowi członkowie Automobilklubu Polski.

Jan Hołyński, Warszawa, Żórawia 4a.
Stanisław Sokołowski, Gniszewo, p. Tczew.
Ludwik ks. Czetwertyński, Warszawa, Mokotowska 42, m. 6; Żołudek, woj. Nowogródzkie.
Konstanty Rembieniński, Krośniewice, woj. Warszawskie.
Karol Radecki-Mikulicz, Warszawa, Aleja Ujazdowska 37.
Stanisław Fałat, Warszawa, Mokotowska 36, m. 1.
Piotr hr. Pruszyński, Równo (Wołyń), skrz. p. 237.
Ignacy Mieczkowski, Ciborz, p. Lidzbark.

Aleksander Maczewski, Łódź, Orla 25.

Członek korespondent Lewy Zygmunt, Warszawa, Chłódna 20.

Winnicki Tadeusz, Wilcza 13, m. 2, tel. 218-80.

Tryptyki na samochody zarobkujące.

Właściciele samochodów zarobkujących mogą otrzymać z Automobilklubu Polski tryptyki na państwa ościenne, które na te środki lokomocji tryptyki honorują, przyczem pobierana będzie przez Automobilklub Polski opłata 75 zł. w stosunku rocznym, tytułem rejestracji w Klubie każdego poszczególnego samochodu, na który tryptyk będzie zapotrzebowany.

Opłaty tryptykowe pobierane będą normalne.

Zobowiązanie ubezpieczeniowe od kaucji celnej, poza podpisem właściciela samochodu, winno być podpisane ponadto przez osobę finansowo odpowiedzialną, solidarnie odpowiadającą za mogące wyniknąć z tego tytułu ewentualne straty.

Oprócz zobowiązania ubezpieczeniowego winna być deponowana w kasie Klubu kaucja w gotówce, w kwocie zł. 200 od każdego wydanego tryptyku. Pomieniona kaucja podlega zwrotowi po dostarczeniu Klubowi formalnie załatwionego tryptyku w terminie, określonym w zobowiązaniu ubezpieczeniowym.

W chwili obecnej wystawia się tryptyki na Czechosłowację i Niemcy.

Znaki przynależności państwowej.

Według zestawienia, ustalonego ostatnio oficjalnie, znaki przynależności państwowej, które muszą być obowiązkowo umieszczane na samochodach wyjeżdżających zagranicę, są dla różnych krajów następujące:

Anglja	G. B.
Austrja	A.
Belgja	B.
Brazylja	B. R.
Bułgarja	B. G.
Chiny	R. C.
Columbja	C. O.
Czechosłowacja	C. S.
Danja	D. K.
Egipt.	E. T.
Estonja	E. W.
Finlandja	S. F.
Francja, Alger, Tunis, Indje franc.	F.
Gdańsk	D. A.
Gibraltar	G. B. Z.
Grecja	G. R.
Guernesey	G. B. G.
Guatemala	G.
Hiszpanja	E.
Holandja	N. L.
Indje ang.	B. I.
Indje holend.	I. N.

Irlandja	S. É.
Jersey	G. B. J.
Jugosławia	S. H. S.
Korpus dyplomat.	C. D.
Kuba	C.
Lichtenstein	F. L.
Litwa	L. T.
Luksemburg	L.
Łotwa	L. R.
Malta	G. B. Y.
Marokko	M. A.
Meksyk	M. E. X.
Monaco	M. C.
Montenegro	M. N.
Niemcy	D.
Norwegja	N.
Panama	P. A.
Peru	P. E.
Persja	P. R.
Polska	P. L.
Portugalja	P.
Rumunja	R. M.
Siam	S. M.
Stany Zjednocz. A. P.	U. S.
Szwecja	S.
Szwajcarja	C. H.
Turcja	T. R.
Węgry	H.
Włochy	I.
Wyspa d'Aurigny	G. B. A.
Zagłębie Saary	S. A. A. R.
Związek Republik Sowieckich	S. U.

SPIS LICENCJI SPORTOWYCH

wydanych przez Komisję Sportową Automobilklub Polski od 1/VII — 31/XII 1927 r.

Data wpłynięcia podania	S k ą d	Nazwisko petenta	Nº licencji dla kierowcy	Nº licencji dla zawodnika	Data załatwienia
7/VII 1927 r.	Małopolski Kl. Aut.	inż. Wł. Rubczyński — Lwów	61	43	7/VII 1927
9/VII "	Krakowski Kl. Aut.	T. Szymczykiewicz — Kraków	62	—	9/VII "
9/VII "	" "	A. Kwiatkowski — Kraków	—	44	9/VII "
9/VII "	" "	A. Dygat — Kraków	—	45	9/VII "
9/VII "	" "	A. Oborski — Husów	63	46	9/VII "
9/VII "	" "	St. Dydaś — Kraków	80	—	9/VII "
9/VII "	" "	W. Zakrzeński — Kraków	—	47	9/VII "
9/VII "	" "	J. Meyer — Kraków	81	42	9/VII "
12/VII "	" "	B. Załuski — Kraków	—	49	12/VII "
12/VII "	" "	St. Żychoń — Kraków	—	62	12/VII "
12/VII "	" "	P. Chudy — Kraków	82	—	12/VII "
14/VII "	" "	J. Dworek — Husów	84	—	14/VII "
14/VII "	" "	Wł. Kostrzewa — Kraków	83	—	14/VII "
14/VII "	" "	A. Łazarski — Witkowice	—	50	14/VII "
15/VII "	" "	Dr. M. Söhnel — Kraków	—	51	15/VII "
15/VII "	" "	O. Beres — Kraków	—	52	15/VII "
15/VII "	" "	J. Talaga — Kraków	97	—	15/VII "
15/VII "	" "	F. Karczmarczyk — Kraków	95	—	15/VII "
18/VII "	" "	A. Skączyk — Biskupice	98	—	18/VII "
18/VII "	" "	R. Biller — Warszawa	99	—	18/VII "
18/VII "	" "	I. Jabłońska — Warszawa	—	53	18/VII "
18/VII "	" "	J. Krieger — Kraków	—	54	18/VII "
18/VII "	" "	M. Walter — Biskupice	—	57	18/VII "
Załatwione przez Krakowski Kl. Aut.		P. hr. Rostworowski — Niegoszowice	—	63	—

Data wpłynięcia podania	S k a d	Nazwisko petenta	N ^o licencji dla kierowcy	N ^o licencji dla zawodnika	Data załatwienia
Załatwione przez	Krakowski Kl. Aut.	T. Bukowiecki — Kraków	—	64	— 1927 r.
" "	" "	J. Jurek — Kraków	70	—	—
" "	" "	M. Harkowy — Kraków	71	—	—
" "	" "	H. Jankowski — Kraków	72	—	—
19/VIII 1927 r.	Małopolski Kl. Aut.	J. K. Pfau — Lwów	110	91	19/VIII "
26/VIII "	A. P.	I. Paschalska — Warszawa	120	92	26/VIII "
26/VIII "	Krakowski Kl. Aut.	R. Herget — Kraków	111	—	26/VIII "
29/VIII "	" "	Adam hr. Potocki — Zator	112	93	29/VIII "
2/IX "	A. P.	J. Neblowa — Warszawa	113	95	2/IX "
2/IX "	" "	Dr. Z. Sadowska — Warszawa	114	94	2/IX "
3/IX "	" "	M. Byszewska — Warszawa	115	96	3/IX "
5/IX "	" "	Tow. „Esper“ — Warszawa	—	41	5/IX "
5/IX "	" "	M. de Lavaux — Warszawa	60	—	5/IX "
5/IX "	" "	B-cia Bergman — Warszawa	—	97	5/IX "
5/IX "	" "	A. Podhorodeńska — Warszawa	116	—	5/IX "
5/IX "	" "	H. Regulska — Warszawa	117	—	5/IX "
6/IX "	" "	Z. Maryńska — Warszawa	118	—	6/IX "
6/IX "	" "	J. Maryńska — Warszawa	—	99	6/IX "
6/IX "	" "	J. Tuszyńska — Warszawa	119	109	6/IX "
7/IX "	" "	F-a „Austro-Daimler — Warszawa	—	101	8/IX "
7/IX "	" "	M. Turnai — Warszawa	121	—	8/IX "
8/IX "	Krakowski Kl. Aut.	H. H. Schielowa — Zakopane	152	—	8/IX "
8/IX "	A. P.	K. Schiele — Zakopane	—	102	8/IX "
8/IX "	" "	H. Rychterowa — Warszawa	123	—	8/IX "
8/IX "	" "	I. Jabłońska — Warszawa	124	—	8/IX "
8/IX "	" "	H. Fromowa — Warszawa	125	104	8/IX "
Załatwione przez	Małopolski Kl. Aut.	A. Kapliński — Lwów	85	78	—
" "	" "	St. Romer — Lwów	86	79	—
" "	" "	Z. Lityński — Lwów	87	80	—
" "	" "	L. Cieński — Lwów	88	81	—
" "	Krakowski Kl. Aut.	Dr. S. Tomczyk — Rabka	—	55	—
Załatwione przez	Krakowski Kl. Aut.	Dr. K. Kaden — Rabka	—	56	—
" "	" "	W. Łaszczyński — Kraków	—	65	—
" "	" "	J. Pawlikowski — Zakopane	—	73	—
" "	" "	E. Urban — Warszawa	—	74	—
" "	" "	L. Matula — Rabka	73	—	—
15/XI 1927 r.	A. P.	B. J. Kachel — Warszawa	131	—	23/XI 1927 r.
Załatwione przez	Łódzki Kl. Aut.	K. Emde — Łódź	12	21	—
" "	" "	H. Poznańska — Łódź	13	13	—
" "	" "	A. Rysenberg — Łódź	14	14	—
" "	" "	J. Schreer — Łódź	16	16	—
" "	" "	T. Sułocki — Łódź	17	17	—
" "	" "	R. Richter — Łódź	20	20	—
" "	" "	K. Plihal — Łódź	21	12	—
" "	" "	H. Eisert — Łódź	93	83	—



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.

KOMUNIKATY.

KOMUNIKAT L. 12.

Z racji dopiero co ubiegłych Świąt Bożego Narodzenia i nadejścia Nowego Roku, Wydział Małopolskiego Klubu Automobilowego przesyła P. T. Członkom serdeczne życzenia.

1. Lokal M. K. A.

Po wielu trudach, uzyskał wreszcie Małopolski Klub Automobilowy swój własny lokal. Lokal jest duży

i pozwala na rozwinięcie się życia klubowego w niepomierne szybszem tempie i szerszym zakroju, niż dotychczas. Cała praca i wszystkie wysiłki Członków koncentrować się powinny w tym momencie nad doprowadzeniem nowego lokalu do takiej formy, by tworzył on magnes, skupiający wokoło siebie wszystkich chętnych i pozwalając na spędzenie czasu w sposób zarówno interesujący, jak też i przyjemny.

Po doprowadzeniu nowego lokalu do dobrego stanu i po zrobieniu inwestycji najkonieczniejszych, potrzebny jest dalszy wysiłek celem uzupełnienia umeblowaniem i urządzeniami, które przyczyniłyby się do wywołania odpowiedniego nastroju i służyły ku użyteczności i wygodzie.

Wysiłek powinien iść do uzyskania tego w dwóch kierunkach. Jeden — jako poparcie finansowe, które już w pierwszych chwilach powstania nowego lokalu w bardzo poważny sposób dało się odczuć i nie ulega wątpliwości, że każdy z członków M. K. A. będzie uważał sobie za obowiązek, w miarę możliwości, do tego celu się przyczynić. Moment ten jednakowoż nie jest jeszcze wystarczający, gdyż w równym stopniu potrzebne jest moralne poparcie, polegające na jaknajczęstszym odwiedzaniu lokalu, braniu jaknajczynniejszego udziału w pracach, imprezach i życiu klubowym, propagandzie i wprowadzaniu nowych członków. Wydział wytknął sobie za cel stworzenie środowiska, które byłoby przystanią dla grona ludzi, mających jednaki upodobania. Jeżeli członkowie M. K. A. usiłowania te w odpowiedni sposób poprą, stworzy się rzecz dużą, a promienie życia klubowego rozchodzić się będą daleko.

Duża część mebli klubowych została już zakupiona, lecz fotele znajdując się w robocie, i w niedługim czasie znaczną się roboty koło instalacji baru. Klub zamierza intensywnie popierać wszystko, co by mogło umilić pobyt w nowym lokalu, a więc bibliotekę, gry wszelkich rodzajów, nadto podwieczorki, które, zwłaszcza w niedziele, będą mogły być połączone z danciem.

Klub apeluje do wszystkich członków pozamiejscowych, by z okazji pobytu we Lwowie zechcieli odwiedzić nowy lokal klubowy, który z pewnością odtąd co wieczora się zapełni.

2. Danina na lokal.

Nadzwyczajne Walne Zebranie Małopolskiego Klubu Automobilowego w dniu 3 grudnia 1927 r. uchwaliło opodatkować wszystkich członków Klubu jednorazową kwotą w wysokości 180 zł. Sumy otrzymane z tej daniny przeznaczone na urządzenie lokalu. Prócz powyższej daniny zapoczątkowano listę dobrowolnych składek ponad uchwaloną obowiązującą sumę 180 zł.

Dotychczas zadeklarowali:

JWPan Gen. R. hr. Lamezan-Salins	50 dol.
„ Choiński-Dzieduszycki	15 „
„ Mieczysław Dropiowski	30 „
„ Karol Dębicki	15 „
„ ppł. Władysław Damski	15 „
„ dr. Adam Faliszewski	15 „
„ Marjan Gaweł	25 dol.
„ Franciszek Hulimka	30 „
„ Marjan Osmólski	25 „
„ inż. Władysław Rubczyński	25 „
„ Leopold hr. Starzeński	20 „
„ Stanisław hr. Siemieński	20 „
„ Alfred Somerstein	25 „
„ Stanisław hr. Skarbek	25 „

JWPan dr. Stefan Stenzel	25 dol.
„ dr. Stanisław hr. Tyszkiewicz	50 „
„ inż. Mieczysław Teodorowicz	25 „
„ inż. Kazimierz Weiss	20 „
„ dr. Bronisław Wysoczański	25 „
„ inż. Aleksander Juhre	25 „

Wydział M. K. A. zwraca się z apelem do P. T. Członków o możliwie rychłe wpłacenie uchwalonej daniny, gdyż lokal wymaga natychmiastowych dużych wkładów.

Wpłaty prosimy skutecznieć wprost do Sekretarjatu Klubu (od 6-tej do 8-mej wieczorem) lub za pośrednictwem P. K. O., na rachunek bieżący M. K. A. w Banku Związku Spółek Zarobkowych — konto P. K. O. L. 152.263.

3. Sąd Honorowy M. K. A.

Na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu M. K. A. w dniu 3 grudnia ub. roku dokonano wyborów do Sądu Honorowego Klubu. Zostali wybrani:

Na stałych członków S. H.:

JWPan Franciszek Horodyski,
„ Tomisław Jędrzejowicz,
„ Ludwik Myszowski,
„ Henryk Borek-Prek,
„ inż. Mieczysław Teodorowicz.

Na zastępców:

JWPan Mieczysław hr. Chodkiewicz,
„ Zbigniew Orzechowski,
„ Włodzimierz Strzelecki,
„ Stanisław hr. Skarbek,
„ dr. Bronisław Wysoczański.

4. Przejazd do Czechosłowacji i na Węgry.

Na skutek starań M. K. A. Dyrekcja Cef we Lwowie zezwoliła na przejazd samochodów i motocykli, zaopatrzonych w książeczki z przepustkami granicznymi (Carnet de passages en douanes) i tryptyki przez posterunek straży celnej w Klimcu, z tem zastrzeżeniem, że omawianymi samochodami nie wolno przewozić lub wywozić żadnych towarów, które podlegają celnym lub innym opłatom; jedynie przewozić można:

1) należne do danego samochodu części zapasowe i odpowiednią ilość benzyny;

2) rzeczy podrózne i to w takiej ilości, jaka każdorazowo w podróży, na zasadzie obowiązujących przepisów, wolna jest od opłat celnych i innych.

Co do otwarcia ruchu samochodowego w Worochcie, to sprawa ta jest w toku załatwienia.

5. Godziny urzędowe Sekretarjatu M. K. A.

Od dnia 15 grudnia ub. roku Sekretarjat M. K. A. urzęduje od godziny 6 do 8 wieczorem. Połączenie telefoniczne z Klubem otrzymać można za pośrednictwem Hotelu Europejskiego, Nr. tel. 6-71.

(—) *Lamezan Salins*
Prezes.

(—) *Karol Dębicki*
Sekretarz Generalny.

Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 124.

Godziny Sekretariatu: 10—2 i od 5—7.



Łódzki Automobil-klub

Łódź, ul. Piotrkowska 104. Tel. 63-03.

Sekretariat czynny od godz. 10 do 15.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.



URZĘDOWE

Okręgowa Dyrekcja robót publ. w Malechowie komunikuje, że zamknięty z końcem września ub. roku dla ruchu kołowego odcinek drogi państwowej № 8/3 na przestrzeni od Zboisk do Dublan (62,9 do 65,2 klm.)

został wobec ukończenia budowy mostu żelazno-betonowego na potoku Malechówka pod Malechowem oddany z powrotem dla komunikacji.

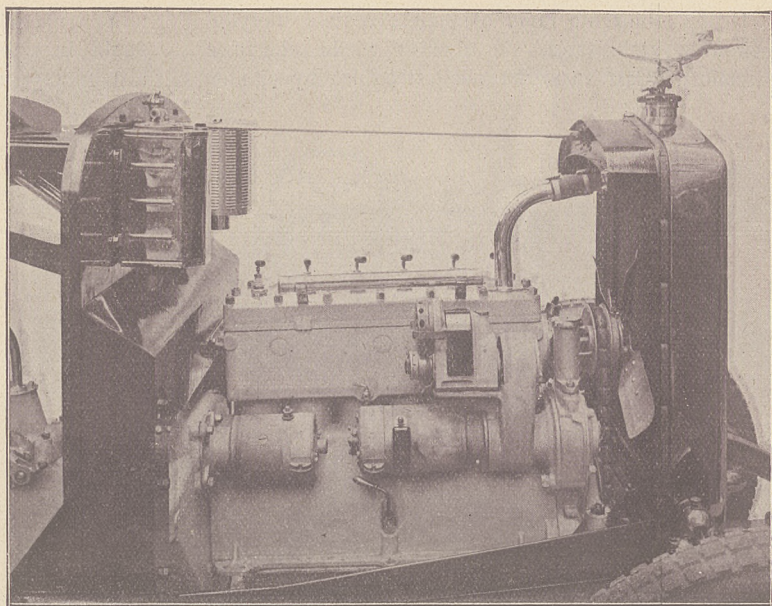
Spis samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu listopadzie 1927 roku.

Ford	24	Peugeot	3	Chrysler	1	Packard	1
Opel	7	Unic	5	Fiat	2	Morris	2
F N	1	Citroën	2	Marmon	1	Austro-Daimler	1
Chevrolet	19	Delaunay Belleville	1	Tatra	10	Minerva	1
Renault	10	La Salle	1	Buick	3	Berliet	1
		Donnet	1				

⊗ ⊗

*Silnik Ralf - Stetysza 6-o cylindrowy
„Continental” od strony magneta.*

⊗ ⊗



śniegu, których przez trzy pory roku: jesień, zimę i wiosnę nigdy nie brakuje na naszych drogach. Jeżeli przy jeździe w tych warunkach jedno z kół tylnych zacznie się ślizgać, wówczas, przez zblokowanie dyferencjału, łączymy je z drugim kołem, co pozwala na znacznie łatwiejsze pokonanie ciężkiego przejazdu.

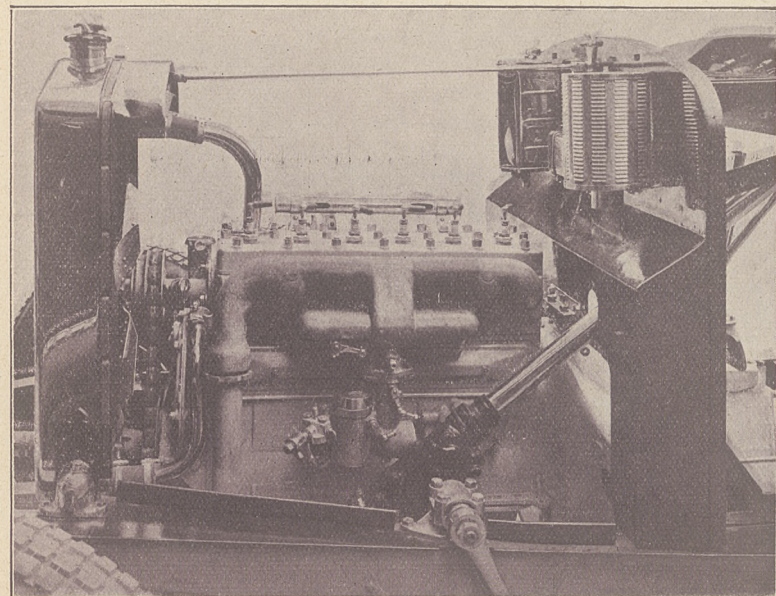
Hamulce, działające na wszystkie cztery koła, są systemu Perrot-Bendix. Kierownica może być umieszczona z lewej albo też z prawej strony wozu.

Nowe Stetysze są doskonale podwieszone. Dwa resory półeliptyczne z przodu z wieszakami umieszczonymi od frontu, co jest ostatnim postępem w tej dziedzinie, możliwym do zastosowania tylko przy jednoczesnym użyciu jaknajwyższych gatunków stali na resory, oraz dwa resory poprzeczne, ułożone w kształ-

cie X z tyłu, zapewniają miękkość zawieszenia oraz jaknajwiększą stabilizację.

Do dobrego wyważenia maszyny przyczynia się również specjalny kształt ramy. Podłużnice jej są obniżone pośrodku, natomiast wznoszą się z lekka z przodu, a z tyłu są silnie wygięte ponad osią. Tylne koło ramy tworzy kwadratową, horyzontalną platformę, na której opiera się tył karoserji oraz kufer. Na tylnej poprzecznicy ramy osadzony jest wieszak do koła zapasowego. Od dołu przyczepiony jest do ramy zbiornik na benzynę o wielkiej pojemności.

Oprócz trzech dźwigni: hamulcowej, do zmiany biegów i do blokowania dyferencjału, żadna część podwozia nie wystaje ponad poziom ramy, skutkiem czego ułatwioną jest budowa karoserji.



⊗ ⊗

*Silnik Ralf - Stetysza od strony
karburatora.*

⊗ ⊗

Dzięki obniżeniu ramy osiągnięta została nie tylko znakomita stabilizacja, ale również wielka elegancja i komfort. Cała maszyna nie jest jednak bynajmniej

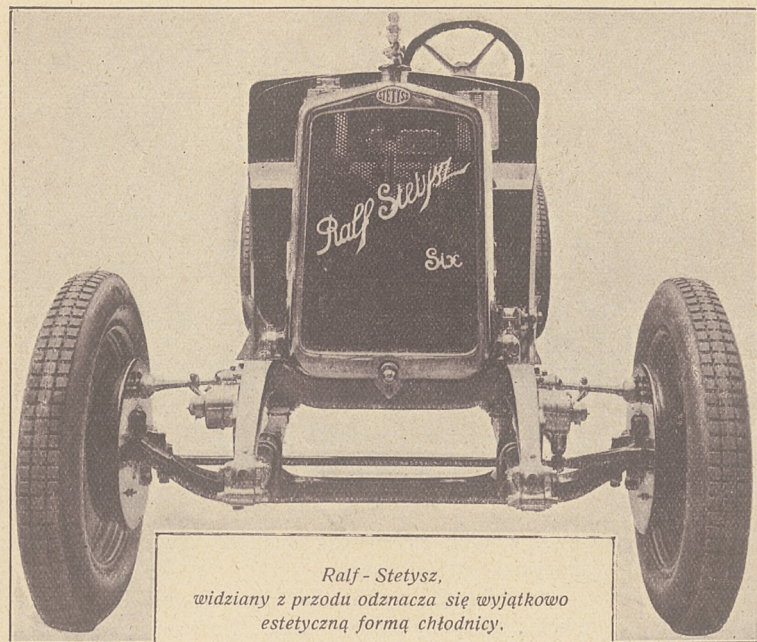
niską i nie wlecze po ziemi swego brzucha. Najniższy punkt karoserji leży o 50 centymetrów nad ziemią, a najniższy punkt podwozia o 30 centymetrów, co pozwala przejechać wszędzie bez obawy.

Zaznaczyć jeszcze należy, że hr. Tyszkiewicz zwrócił również uwagę na jaknajdalej posuniętą wymiennność wszystkich organów i części swych nowych samochodów, zapewniając tem samem wszystkim klientom swej fabryki łatwość reperacji i remontów.

Na estetykę zewnętrzną swych wozów położył konstruktor polski również wielki nacisk, to też wszystkie karoserje są równie dobrze opracowane i wykonane, jak i nowe podwozia Ralf-Stetysz.

Na zakończenie wreszcie zanotować musimy dobrą wiadomość, iż w najbliższym już czasie rozpocznie się w Warszawie seryjna fabrykacja samochodów Ralf-Stetysz w jednej z największych i najbardziej zasłużonych fabryk mechanicznych, która po porozumieniu z hr. St. Tyszkiewiczem organizuje u siebie dział samochodowy.

M. K.



*Ralf - Stetysz,
widziany z przodu odznacza się wyjątkowo
estetyczną formą chłodnicy.*

PIERWSZY POLSKI SILNIK LOTNICZY

(Do artykułu na str. 25).



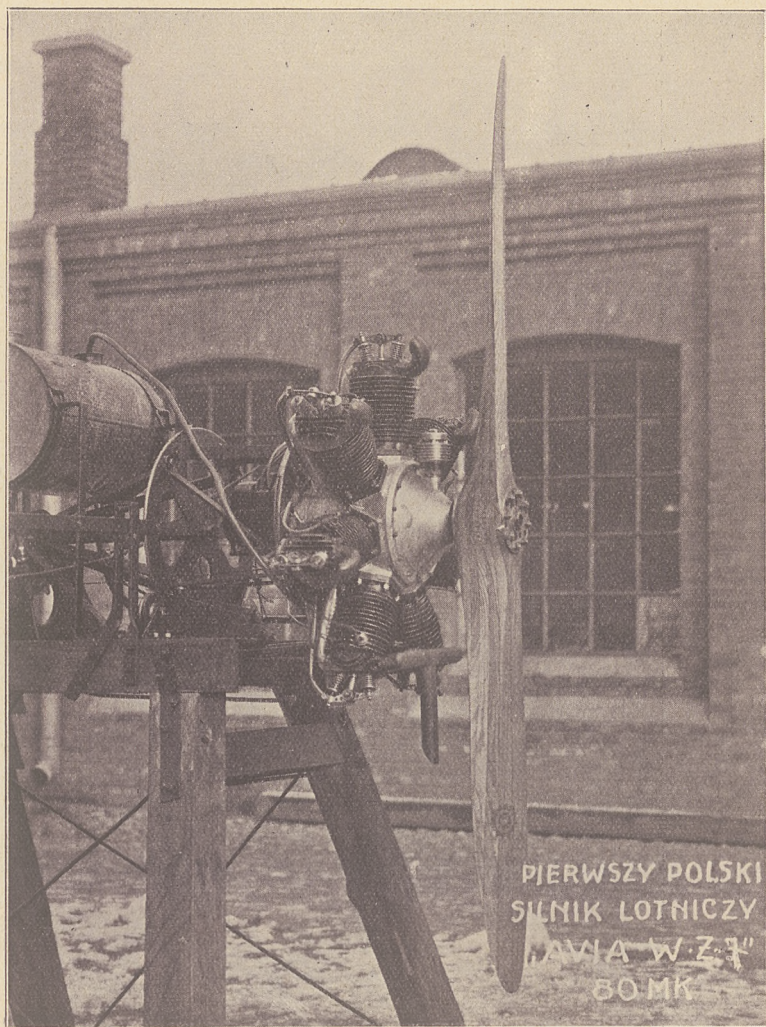
Silnik Zaleski - Avia w ruchu na standzie próbnym.

Pierwszy polski silnik lotniczy

NAJWIĘKSZĄ bolączką naszego lotnictwa stanowi dotychczas brak własnej wytwórni silników lotniczych, skutkiem czego wojskowość sprowadza je z zagranicy bądź w stanie gotowym, bądź też w częściach, które w kraju już się tylko montuje. I oto w dniu 17 listopada r. ub. mieliśmy możność przekonać się naocznie, iż ta tak dotkliwa luka została wreszcie zapełniona i że sukces ten przypada firmie wprawdzie młodej, ale za to ruchliwej, pełnej energii i zapału, a co najważniejsze — technicznie doskonale przygotowanej. Tem większy to właśnie sukces firmy, którą jest fabryka „Avia“ na Pradze. Ukończyła ona właśnie budowę silnika mocy 80 MK, 7-cylindrowego, o układzie gwiazdowym, chłodzonego powietrzem, silnika nazwanego „Avia W. Z. 7“, który ma już wszelkie dane, iż wyruguje odpowiednie typy zagraniczne. Dotychczasowe wyniki prób są świetne, a zamierzona w czasie najbliższym próba w locie niewątpliwie tylko potwierdzi te wyniki.

Należy tu podnieść, iż silnik „Avia W. Z. 7“ jest rzeczywiście pierwszym polskim silnikiem typu normalnego, gdyż skonstruował go znany chlubnie konstruktor inż. Zaleski (skonstruował on płatowiec „Zaleski X“, awionetkę wyróżnioną na ostatnim konkursie i t. d.), a wykonany został całkowicie przez wytwórnię „Avia“ z wyłącznie krajowego materiału, rękoma jedynie polskich robotników. A że „Avia“ posiada kapitały wyłącznie polskie, przeto ma pełne prawo być dumną ze swego dzieła, którego wartość właściwie czynniki napewno doceniają.

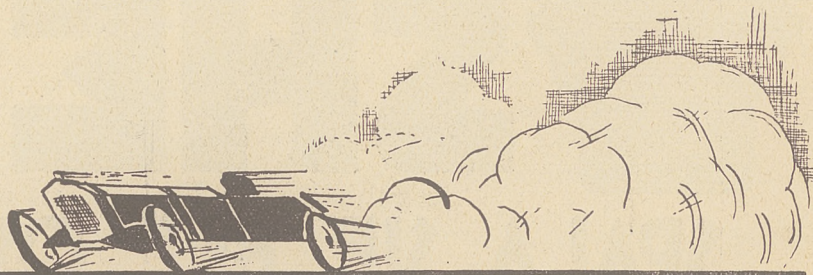
Podczas urządzonego w dn. 17/XI przez firmę specjalnie dla prasy pokaz silnika w biegu, mieliśmy możność stwierdzenia, iż fabryka „Avia“ stanowi placówkę bardzo wartościową i doskonale urządzoną i że ma za sobą także inne bardzo precyzyjnie wykonane roboty, np. maszyny amunicyjne, wyremontowane silniki francuskie „le Rhone“ i t. d.



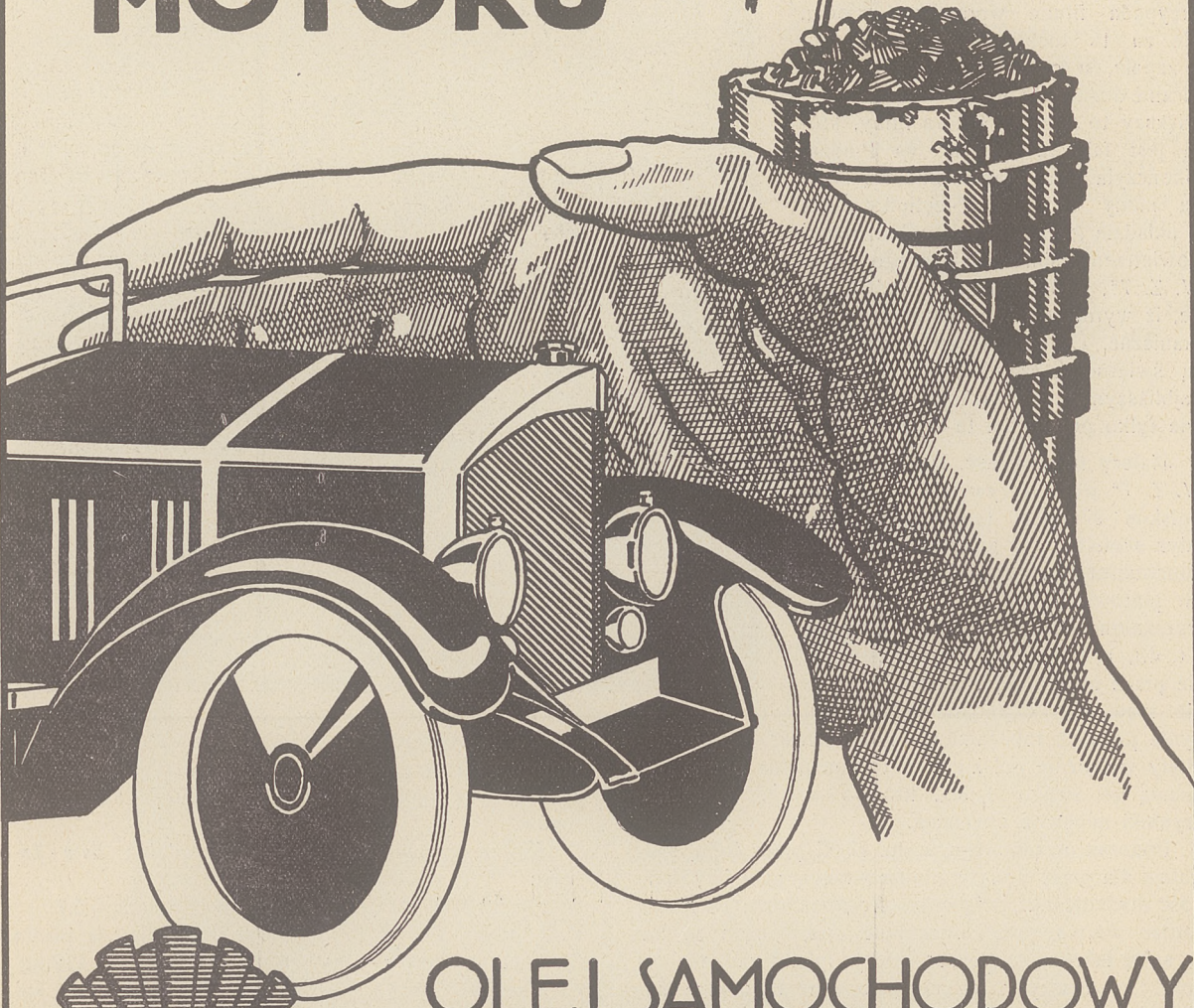
Z całą też radością witamy niezwykły sukces tej ambitnej i zasłużonej placówki, życząc jej, by jaknajrychlej przystąpiła do seryjnej produkcji swoich silników.

A oto charakterystyczne dane silnika Avia-Zaleski:

Moc — 80 KM.	Stopień sprężenia — 5,7.
Cylindrów — 7.	Ciężar kompletny (z piastą śmigła i oliwą) — 112 kg.
Średnica cylindrów — 90.	Ciężar na 1 KM. — 1,4 kg.
Skok — 120.	
Ilość obrotów 1700--1900.	

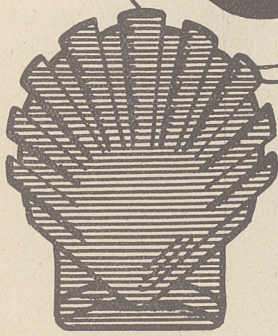


OSAD, OLEJÓW TO WRÓG ŚMIERTELNY MOTORU +++



OLEJ SAMOCHODOWY

SHELL



SPALA SIĘ BEZ OSADÓW



Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki zwiedzający Centralne Warsztaty Samochodowe dłuższy czas zatrzymał się przy serji silników C. W. S. 02-P.

Silnik polski,

który przebył próbę 1000 g. pracy dzień i noc bez przerwy

PAREŃ miesięcy temu duże wrażenie wywarły w świecie samochodowym próby nowego silnika inżyniera Tadeusza Tańskiego.

Postaraliśmy się dla czytelników *Auta* o garść szczegółów technicznych w tej sprawie.

Silnik o którym mowa, nazwany przez konstruktora „02-P” jest obecnie masowo produkowanym przez Centralne Warsztaty Samochodowe MSWojsk dla różnych zastosowań, w pierwszym jednak rzędzie dla radjostacji nadawczych wojskowych.

Posiada on dwa cylindry przeciwbieżne o średnicy 60 mm. i skoku 70 mm., chłodzone powietrzem przy pomocy własnego koła rozrządu.

Zawory według układu bocznego wprawiane są w ruch jednym garbem wydechowym i jednym garbem ssącym za pośrednictwem dźwigu i popychaczy umieszczonych w karterze rozrządu.

Zawory wkładane są do cylindrów według klasycznego rozwiązania korków nad gniazdami zaworowymi.

Regulację luzów zaworowych osiąga się przez dokręcanie końcówek popychaczy.

Tłoki są aluminiowe ze sworzniami obracającymi się w aluminium a unieruchomionemi w stopach korbodowych.

Korbowody stalowe, drażone.

Łby korbodowe dzielone o panewkach fosforobronzowych.

Wał typu krążkowego cementowany, służy jednocześnie jako obsada z jednej strony koła rozrządowego i właściwego napędu silnika, z drugiej zaś strony jako puszczanie w ruch silnika, obsada regulatora, oraz małego koła rozrządu.

Małe koło rozrządu zazębia się z kołem $\frac{1}{8}$ szybkości obsługującym wałek garbowy i magneto.

Dwa te koła zębate obsługują wszystkie pomocnicze funkcje silnika.

Oliwienie rozbryzgowie zapewnione jest przy po-

mocy pompy mimośrodowej działającej podobnie jak w klasycznym obiegu samochodowym.

Pompa wbudowana jest do karтеру silnika, którego część dolna służy za obszerny zbiornik oliwy zaopatrzonego we wskaźnik poziomu.

Ze zbiornika tego pompa tłoczy oliwę do kropłomierza, który z kolei doprowadza ją do górnej części karтеру, gdzie spływając na łyby korbowodowe smaruje przez rozbrzgiwanie wszystkie organy.

Mieszanka benzynowa dostarczana jest z karburatora własnej konstrukcji, o przepustnicy tłokowej, umieszczonego w największym punkcie silnika.

Karburator pozostaje stale pod wpływem regulatora odśrodkowego działającego bezpośrednio na przepustnicę.

Zapłon uskutecznia się przy pomocy dwucylindrowego magneta „Scintilla”.

Silnik posiada wszystkie cechy charakterystyczne konstrukcji inżyniera Tańskiego to jest: nadzwyczajną prostotę budowy wraz z dalekoidącym ujednostajnieniem części oraz harmonijny wygląd zewnętrzny.

Opisywany silnik miał zastąpić w wojsku już przyjęte silniki światowej sławy, angielskiej firmy „Douglas” i dla tego dla zdecydowania przyjęcia nowego typu została wyznaczona niebywale ciężka próba 1000 godzin działania pod normalnym obciążeniem dzień i noc bez przerwy.

Silnik inż. Tańskiego wyszedł zwycięsko z tej próby (blisko półtora miesiąca bez zatrzymywania).

Po upływie 1000 godzin silnik

został zatrzymany i opieczętowany. Po paru dniach i zwołaniu specjalnej komisji MSWojsk zostały w jej obecności zdjęte pieczęcie i silnik uruchomiony ruszając z ćwierć obrotu korbry. Po zatrzymaniu, ciągle w obecności komisji, silnik został rozebrany i ku zdumieniu obecnych nie zauważono prawie żadnych śladów zużycia na poszczególnych organach silnika.

W porównaniu do silnika angielskiego „Douglas”, silnik inż. Tańskiego jest lżejszy i mniejszy ma jednak zasadniczo organy większe i mocniejsze.

Jest on o wiele prostszy w budowie i montażu oraz ma o wiele mniej części składowych. Części te są poza tem o wiele bardziej ujednostajnione.

Ogólna ilość części silnika angielskiego wynosi — 295 części. W silniku polskim jest tylko 137 części. Wielka ilość śrub i gwintów zawartych w silniku angielskim redukuje się dla silnika polskiego do jednego tylko typu.

Charakterystyczne cechy budowy wspomnianych silników uwypuklają się na podanym szkicu porównawczym.

Zużycie benzyny widocznym jest na wykresie protokułu prób 1000 godz.

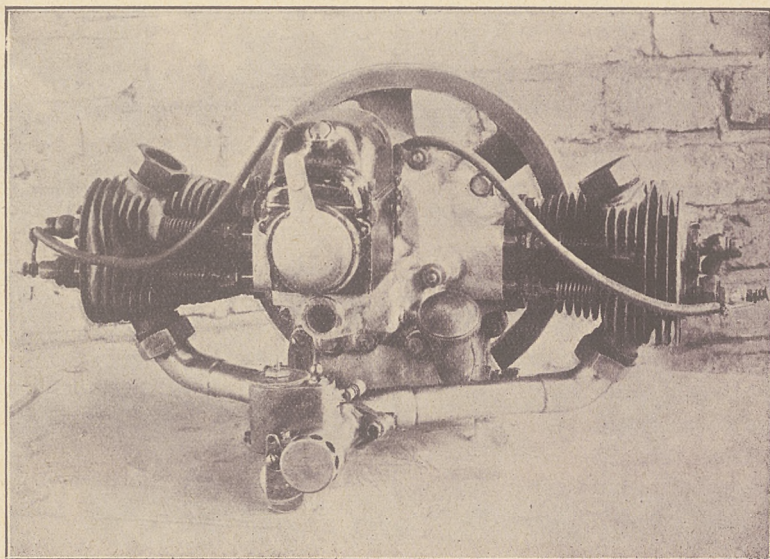
Maksymalna moc osiągnięta wynosiła 5,5 KM.

Maksymalna ilość obrotów 4200 obr./min.

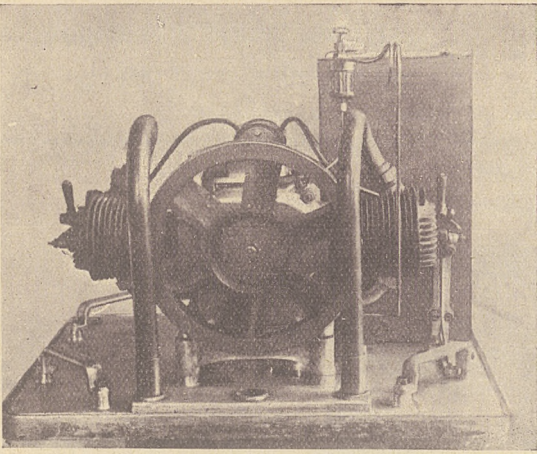
Dzięki swej elastyczności silnik może być eksploatowany w granicach od 1 do 4 koni i może mieć jaknajszersze zastosowanie jako agregat mocy i elektryczności, pompa silnikowa,



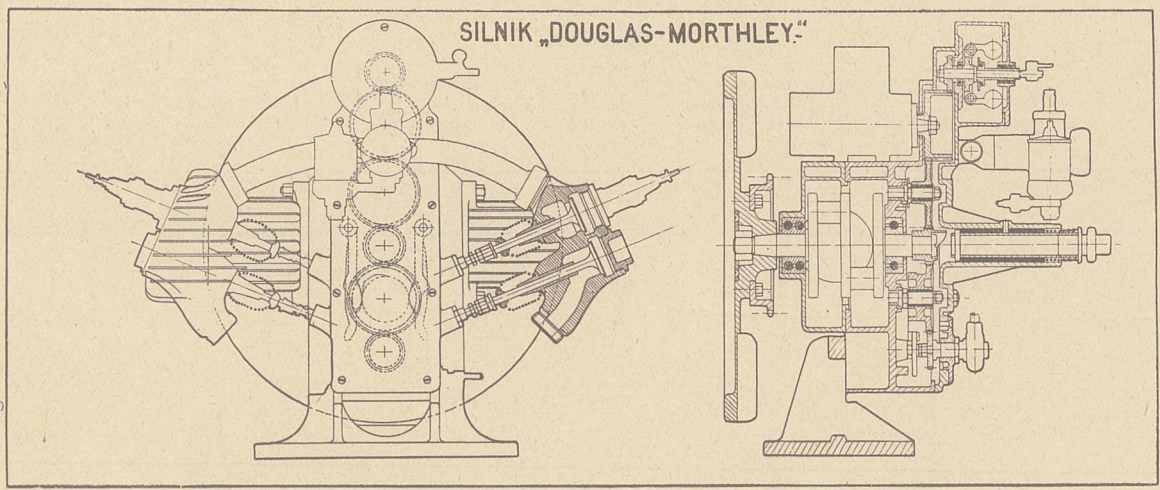
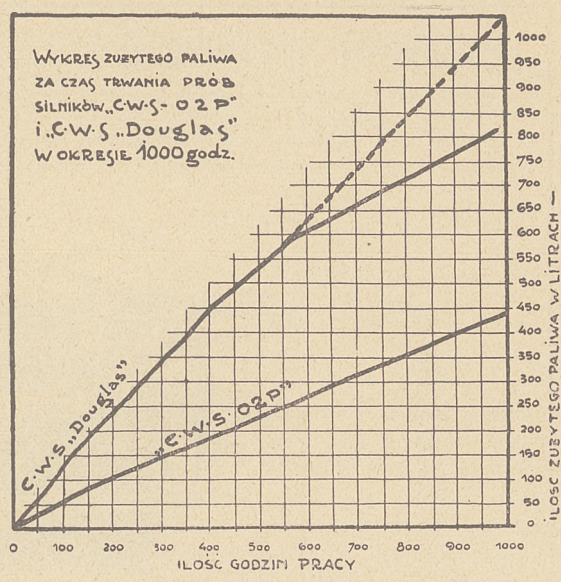
Twórca silnika 02-P, inż. Tański tuli do tona swe najmłodsze dziecko.



Widok silnika 02 P.



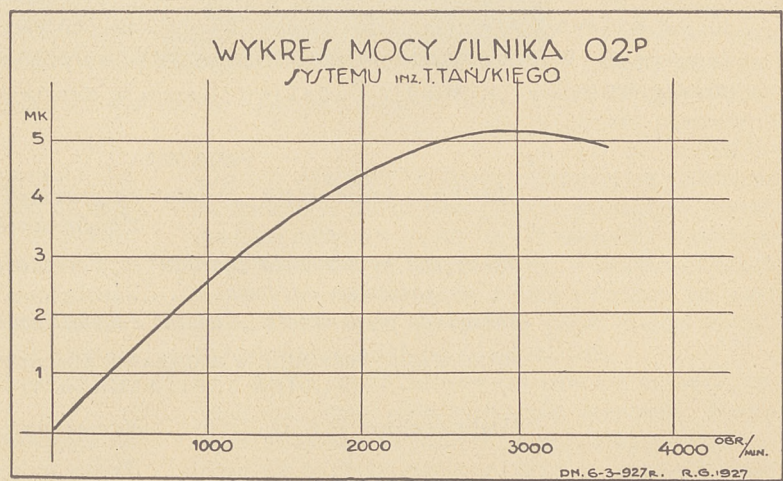
Silnik O2 P. zmontowany do próby.



wszelkiego rodzaju napęd drobnych maszyn rolniczych, rzemieślniczych, domowych i t. p.

Budowa silnika a zwłaszcza jego świetne zwycięstwo nad silnikiem angielskim są nowym sukcesem konstrukcyjnym inżyniera Tadeusza Tańskiego, który podobno przygotowuje nam nową ciekawą niespodziankę. Musi też być zapisana na chlubę nie-spożytej energii majora Meyera naczelnika Centralnych Warsztatów Samochodowych Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Ms.



„VARSOVIE AUTOMOBILE“

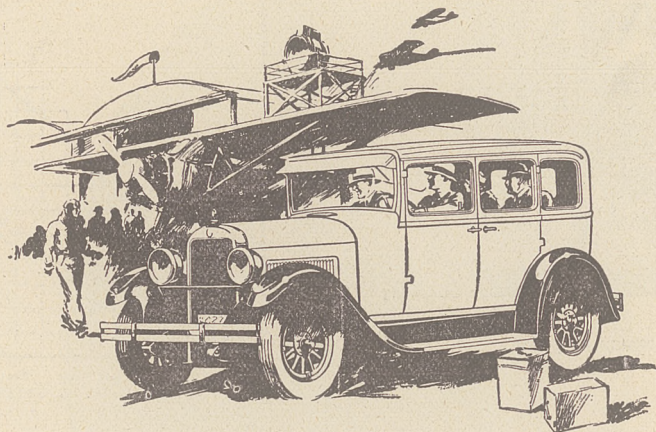
WARSZAWA, KOPERNIKA 4/6

tel. 237-22 i 236-64

„AUTOBEDARF“ S. ŻMIGROD

KATOWICE, MŁYŃSKA 1

tel. 3



MODELE 1928 r.

NOWY TYP — SEDAN 4 — 5 osob.

DODGE BROTHERS

„ŚWIAT“

najpopularniejsze w Polsce ilustrowane czasopismo tygodniowe

POD KIEROWNICTWEM NACZELNEM STEFANA KRZYWOSZEWSKIEGO

XXIII ROK ISTNIENIA

Współpracownictwo najwybitniejszych pisarzy polskich. Zdjęcia fotograficzne z całej kuli ziemskiej. Oryginalne rysunki najznakomitszych artystów polskich. *Reprodukcje włkłłodrukowe i barwne.* Stałe feljetyony z Krakowa, Lwowa, Poznania i Wilna. Właśni korespondenci we wszystkich większych stolicach europejskich. W dziale beletrystycznym fascynujące utwory powieściowe polskie i cudzoziemskie. *Premja:* 12 tomów „Komedji Ludzkiej“ Balzaca w niezrównanym przekładzie Boya-Zeleńskiego.

PRENUMERATA:

Miesięczna prenumerata „Świata“ na prowincji zł. 5.—

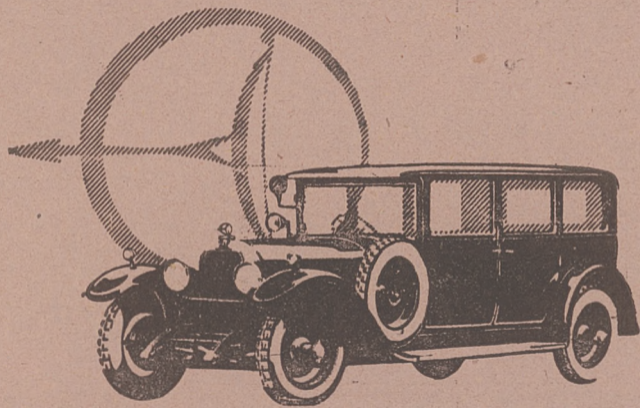
„ „ „ z dodatkiem książk. „ 7.50

*Miesięczna prenumerata „Świata“ w Warszawie z od-
noszeniem do domu* zł. 4.80

Miesięczna prenumerata „Świata“ z dodatkiem książk. „ 7.30

PRENUMERATĘ PRZYJMUJE w WARSZAWIE ADMINISTRACJA „ŚWIATA“,
ULICA SZPITALNA Nr. 12

Konto czekowe P.K.O. 3755 Numer pojedynczy 1.20 zł.



NOWOŚĆ
NA ROK

1928

Austro-Daimler

Typ ADR 12/70 HP

NOWOŚĆ
NA ROK

1928

najnowocześniejszy samochód świata umożliwia
przez swe konstrukcyjne zalety

Zupełne bezpieczeństwo jazdy

o r a z

największe przeciętne szybkości

Wytworne karoserje wyposażone we wszelkie akcesorja

Austro-Daimler, Warszawa, Wierzbowa 6, Tel. 9-86

POZNAŃ, Św. MARCIN № 48
KATOWICE, POPRZECZNA 8
ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA № 175



KRAKÓW, UL. WIŚLNA № 12
LWÓW, PASAŻ MIKOŁASCHA
BYDGOSZCZ, GDAŃSKA 158

ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą; samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. — Koncern „VESTA” jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w roku 1926 zebrał przeszło 9.700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych.

Oddziały: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 stycznia 10; Katowicach, 3 maja 26; Krakowie, Straszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu, „VESTA” Bank Ratajczaka 7; Warszawie, Mazowiecka 13; Wilnie, Biskupia 12; Gdańsku, Stadtgraben 18.

----- Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej -----

Szkoła kierowców, warsztaty i garaże Śląskiego Klubu Automobilowego w Katowicach

ŚLĄSKI Klub Automobilowy chcąc przyczynić się do rozwoju automobilizmu poszedł drogą zupełnie racjonalną a mianowicie stworzył własnym staraniem szkołę kierowców.

Powstała ona głównie za inicjatywą sekretarza generalnego klubu p. inż. Bukowskiego, który jako referent samochodowy w województwie śląkiem doskonale znał braki jakie w tym kierunku istnieją. Szkoła kierowców „Auto” Śląskiego Klubu Automobilowego nie jest instytucją obliczoną na zyski i tylko dzięki temu może naprawdę dać całokształt wykszolenia potrzebnego kierowcy na dalszą drogę zawodową. Oczywiście, żadna szkoła o kursach 3-miesięcznych nie może wykształcić doskonałego kierowcę z każdego kandydata, gdyż czas jest prosto za krótki, by dać uczniowi należyty z a s ó b praktyki na dalszą drogę, jednak daje to, co dać może, a mianowicie zasadnicze wiadomości i podstawy do logicznego reagowania na wszelkie objawy w samochodzie tak w mechanizmie, jak i pod względem drogowym. Jedno jest celem do osiągnięcia w czasie trzech miesięcy przez danie uczniowi możliwie wielu jazd i ćwiczeń praktycznych w warsztacie: to jest zautomatyzowanie ruchów potrzebnych przy obsłudze samochodu podczas jazdy, należyte ocenianie odległości i wymiarów samochodu oraz należyte manewrowanie samochodem we wszelkich warunkach drogowych i garażowych.

Szkoła posiada własne warsztaty przyjmujące do naprawy samochody prywatne. Samochody są jednak naprawiane tylko przez fachowych monterów, a uczniowie

mają tylko możliwość obserwacji napraw, uczenia się oceny stopnia zużycia poszczególnych mechanizmów i sposobów napraw. Do celów czysto szkolnych posiada szkoła podwozia szkolne, które służą tylko do rozbiórki i składania przez uczni szkoły pod kierunkiem instruktorów. Ćwiczenia takie odbywają się w brygadach po 10 uczni. Kursy w szkole zaczynają się 15 stycznia, 15 kwietnia, 15 lipca i 15 października i na kurs przyjmuje się tylko 40 uczni. Na każdych 10 uczni wypada jeden samochód szkolny. Samochody szkolne są specjalnie przygotowane do nauki prowadzenia, mają mianowicie podwójne pedały sprzęgłowe i hamulcowe. W przygotowaniu jest jeden samochód z podwójną kierownicą do ćwiczeń wstępnych w kierowaniu.

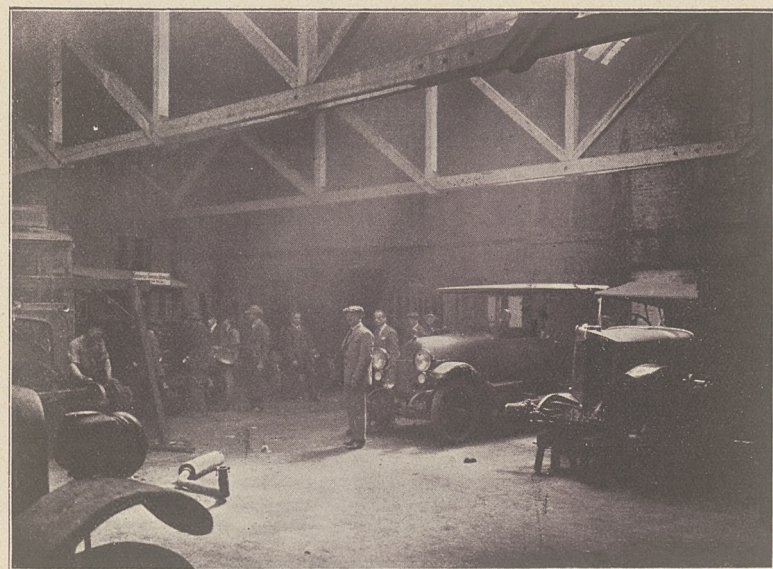
Muzeum szkolne posiada przekroje ruchome silnika czterocylindrowego, podwozie demonstracyjne, oraz cały szereg używanych i nowych części jak karburatory, części silnika magneta i t. p., służące do

ilustracji wykładów. Wykłady odbywają się codziennie od godziny 8 do 10 rano poczem w drugim i trzecim miesiącu odbywają się od 10—12 ćwiczenia praktyczne brygadami, albo w warsztacie albo w muzeum. Uczniowie którzy posiadają małą wiedzę techniczną lub wielki zapał do nauki przechodzą przed kursem jeszcze trzymiesięczną praktykę w warsztatach.

Nauka jazdy odbywa się rano i popołudniu zależnie od czasu jakim uczniowie dysponują. Każdy uczeń otrzymuje 24 jazdy z czego pierwszy okres odbywa się na torze szkolnym, drugi na szosie, a trzeci w mieście.



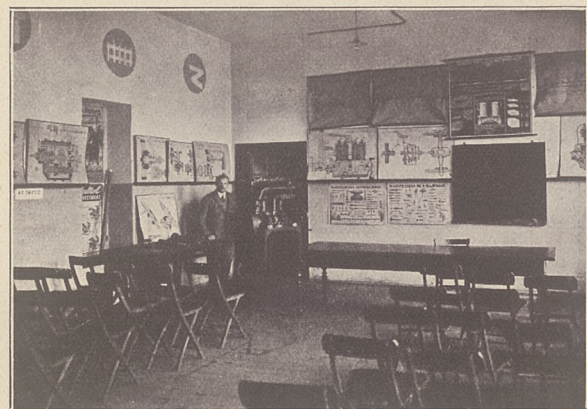
Rys. 1. Ogólny widok warsztatów i garażów Ś. K. A.



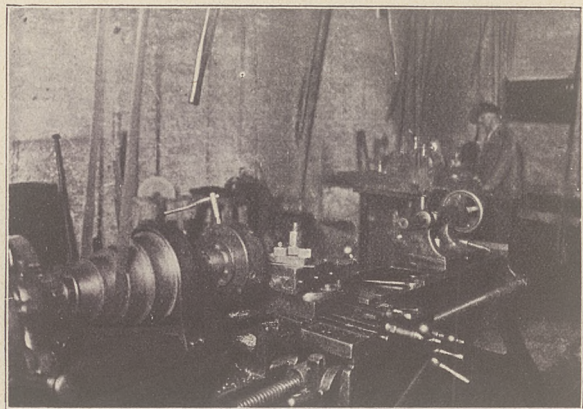
Rys. 2. Hala montażowa 450 mtr. kwadr. powierzchni.

Wykładów teoretycznych jest na każdym kursie około 120 godzin z czego przypada 40 na silnik i karburację, 30 na podwozie samochodowe, 30 na elektro-technikę, 10 na roboty garażowe, 10 na technologię

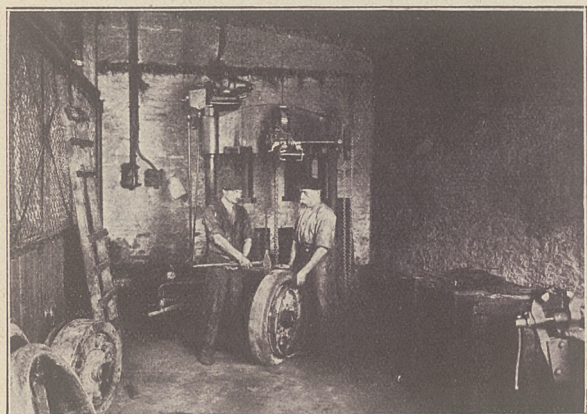
za tem warsztaty klubowe posiadają prasę do masywów, aparat do spawania autogenem, kuźnię mechaniczną i oddział elektrotechniczny tak, że pojętni i ciekawcy uczeń ma sposobność do zaznajomienia



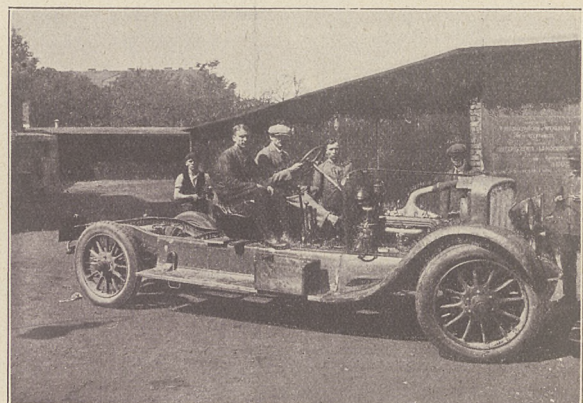
Rys. 3. Sala wykładowa szkoły kierowców.



Rys. 4. Oddział obrabiarek warsztatowych.



Rys. 5. Naprasowywanie masywów.



Rys. 6. Próbną jazdą po generalnej naprawie.

gum i smarów. Ilość godzin ćwiczeń praktycznych jest indywidualna, prowadzone one są grupami dobranej ilości według inteligencji i sprytu technicznego uczniów.

Oprócz kursów dla kierowców zawodowych prowadzi szkoła kursy dla amatorów, które trwają 6 tygodni i kursy dla motocyklistów. Od czasu do czasu zbierają się komplety tak zwane dokształcające dla byłych monterów samochodowych, kandydatów posiadających zagraniczne prawo prowadzenia i t. p.

Normalnie wykształca szkoła 160 kierowców zawodowych, 40 amatorów, 20 motocyklistów i 60 absolwentów kursów dokształcających.

Na terenie szkoły znajduje się 35 garaży prywatnych, dzięki czemu uczniowie szkoły mają sposobność oglądania najnowszych konstrukcji. Po

się z wszelkimi rodzajami napraw samochodów i motocykli.

Ważniejsze zabiegi zawodowe, jak naprawa magneto, ustawianie tegoż, ustawianie silnika, naprawa kszerek, regulacja hamulców i t. p. musi każdy uczeń przejść praktycznie i to zupełnie samodzielnie i wedle wyniku tych ćwiczeń stawiane są noty uwidaczniane później w świadectwie końcowem.

Najlepszym dowodem popularności szkoły jest to, że posiada uczni ze wszystkich prawie województw, a około 75% uczni ma już zapewnione posady przed ukończeniem kursu. Duży odsetek uczni stanowią uczniowie wysłani do szkoły na koszt kopalń, zakładów przemysłowych i przedsiębiorstw, które pragną mieć znanych sobie już dawniej ludzi jako szoferów.

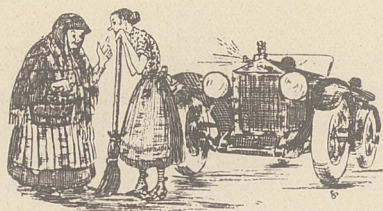
Poza warsztatami i szkołą posiada jeszcze Śląski Klub Automobilowy na tym samym terenie 36 garaży, wynajmowanych członkom klubu oraz osobom z poza klubu i stacją benzynową.

Jak widzimy, pod temi wszystkimi względami poszedł Śląski

Klub Automobilowy zupełnie samodzielną drogą, dając swym członkom pewne korzyści jakich inne kluby nie mają.

Całe przedsiębiorstwo nie jest traktowane jako dochodowe, celem jego jest tylko wygodzenie członkom klubu oraz umożliwienie racjonalnego wyszkolenia kierowców, gdyż szkoła kierowców nie posiadająca warsztatów naprawiających rozmaitego rodzaju i fabrykatu samochody i motocykle nie może dać należytego wyszkolenia kierowcy. Byłoby to podobne do nauki krawiectwa na jednym i tem samym ubraniu. Błąd ten popełnia większość kursów samochodowych w Polsce, gdyż nie posiadają one warsztatów i dzięki temu zmuszone są prowadzić ćwiczenia praktyczne na jednym względnie kilku samochodach szkolnych, które od ciągłego rozbierania i składania ztracając powoli charakter maszyn, które mogłyby kiedyś wogóle chodzić poza tem są to przeważnie maszyny starego systemu, nie dające należytego pojęcia o działaniu nowoczesnych mechanizmów.

St. Szydelski.



ŚWIECA „GROM“

JEDNĄ z najważniejszych części składowych silnika spalinowego jest bezsprzecznie świeca, służąca jak wiadomo do wywołania iskry elektrycznej.

Wadliwe funkcjonowanie świec uniemożliwia sprawne działanie silnika, niszczy go, ponieważ praca jego odbywa się równomiernie, skutkiem czego powstają szkodliwe natężenia wału korbowego.

Ostatnim wyrazem nowoczesnej techniki na polu budowy świec do silników spalinowych jest patentowana na całym kontynencie i w Ameryce świeca marki „Grom“, działanie której oparte jest na zupełnie nowej, nigdzie nie stosowanej dotychczas zasadzie.

Konstrukcja świecy „Grom“ tem różni się zasadniczo od konstrukcji innych świec, że w świecy „Grom“ jedna z elektrod jest ruchoma, co umożliwia samoczynne odczyszczanie się elektrod od oleju i sadzy, oraz, że regulowanie odległości pomiędzy elektrodami może być uskutecznione podczas pracy silnika i z dowolną dokładnością, oprócz tego ułatwiony jest rozruch silnika przez umożliwienie wpuszczania dowolnej ilości benzyny przez otwór w świecy wprost na elektrody, bez obawy „zalanía“ silnika i konieczności w następstwie „przedmuchiwania“ tegoż.

Przy budowie świecy „Grom“ zostały zastosowane najlepsze ze znanych gatunki stali i porcelany, co gwarantuje „długowieczność“ świecy, a tem samym uzasadnia jej stosunkowo wysoką cenę, która, po przyjęciu pod uwagę okresu amortyzacji, okazuje się w rezultacie stosunkowo niską.

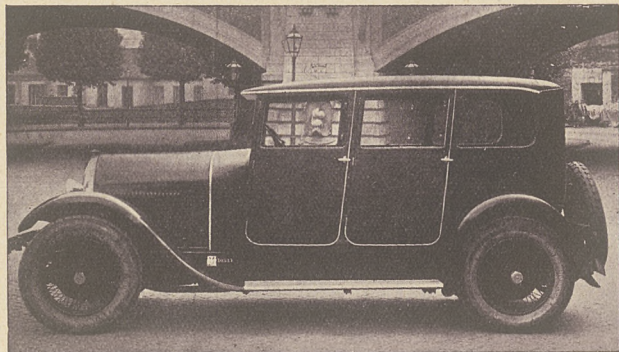
Konstrukcja świecy „Grom“.

Świeca „Grom“ składa się z następujących części: kadłuba, izolatora-porcelanki, stalowej membrany, stanowiącej całość z kadłubem, oraz dwóch elektrod: kulistej, złączonej z kadłubem i ruchomej w postaci tłoczka, poruszającego się w odpowiedniej rurce. Do utrzymania porcelanki w kadłubie służy ośmiokątny stalowy zacisk, wkręcany w kadłub świecy.

Kadłub wykonany jest ze stali miękkiej, do którego od dołu za pomocą samorodnego spawania jest przy mocowaną elektroda w kształcie kulki ze specjalnej stali szybkołnącej, niewrażliwej na działanie kwasów i wysokiej temperatury. Nad kulkową elektrodą znajduje się stalowa membrana, przedstawiająca jedną całość z kadłubem*). Otwór w membranie stożkowo rozszerza się ku dołowi.

Izolator-porcelanka najwyższego specjalnego gatunku jest bardzo odporna na działanie wysokiej temperatury. Porcelanka w kadłubie jest uszczelniona od dołu uszczelką miedziano-azbestową, a od góry miedzianą i jest zaciśnięta pierścieniową ośmiokątną nakrętką stalową. Wewnątrz porcelanki jest wkręcona i wklejona stalowa rurka, nagwintowana wewnątrz i zewnątrz. Gwint wewnętrzny ma skok 0,5 mm. W opisanej rurce jest wkręcona druga rurka z wysokowartościowej stali. Górny koniec rurki posiada odpowiednie wyżłobienia do wkrętaka (śrubokręta), a dolny rozszerza się w kształcie podwójnego stożka.

*) i zabezpieczającą porcelankę od wybuchu gazów.



E. PLAGE i T. LAŚKIEWICZ

ZAKŁADY MECHANICZNE W LUBLINIE

WYKONUJĄ:

NADWOZIA SAMOCHODOWE w wszelkich typów

BIURO WARSZAWSKIE

ul. Smolna 23. Tel. 325-11.

Druga elektroda ruchoma wykonana jest ze stali tej samej, co i elektroda kulista. Górna część elektrody ma przekrój trójkąta z zaokrąglonymi rogami, dolna zaś — okrągły; środkowy grzybek płaski od dołu, ma od góry półkuliste zatoczenie, którym przylega szczelnie do podstawy rurki. Górny trójkątny trzonek elektrody ruchomej wchodzi w rurkę, która służy dla niego prowadnicą.

Działanie świecy „Grom“.

Podczas suwu ssania, dzięki powstałej różnicy ciśnień, elektroda ruchoma gwałtownie opuszcza się na dół i uderza w elektrodę kulistą. Jednocześnie ponad elektrodą tworzy się szczelina, pomiędzy ściankami trójkątnego trzonka elektrody, a rurką i wchodzi pewna ilość powietrza (około 0,5 cm.³). Zawdzięczając uderzeniu górnej ruchomej elektrody o elektrodę kulistą, cząstki spalin i oleju, które mogły znaleźć się na elektrodach, zostaną strząśnięte, a prąd powietrza, wchodzącego przez rurkę, przedmucha i oczyści przestrzeń pomiędzy górną częścią grzybka ruchomej elektrody, a podstawą rurki, w której porusza się elektroda.

Wykonanie elektrod z nadzwyczajnie twardej stali, oraz stały ruch jednej uniemożliwia wytworzenie metalowej nitki pomiędzy elektrodami, jaka zazwyczaj powstaje w zwykłych świecach, w silnikach o wysokim sprężaniu, i dzięki temu gwarantuje równomierną pracę silnika. Podczas suwu i sprężania ruchoma elektroda pod ciśnieniem sprężanych gazów (mieszanki), podnosi się do góry, zamyka otwór rurki, a między dolnym jej końcem, a elektrodą kulistą powstaje odstęp, przez który w odpowiednim momencie przeskakuje iskra, zapalając mieszankę.

Odstęp ten, w zależności od systemu zapalania (Magneto lub akumulator przez aparat Delco), oraz jego sprawności, powinien być większy lub mniejszy. Dla przerwadów zapłonowych, sprawnie działających, są teoretyczne dane, określające odległość elektrod, lecz w praktyce zwykle się spotyka z aparatami zapłonowymi, działającymi słabiej, wobec czego i odstęp pomiędzy elektrodami powinien być mniejszy od teoretycznego.

We wszelkich, istniejących dotychczas systemach świec, regulowanie to uskutecznia się przez zginanie lub odginanie jednej z elektrod; nie daje to jednak możliwości dokładnego uregulowania, a przytem rezultatem tego rodzaju manipulacji najczęściej bywa ułamanie się elektrody; czyli uszkodzenie całej świecy.

Świeca marki „Grom“ posiada bardzo proste, a jednocześnie precyzyjne i niepsujące się urządzenie do regulowania. Rurka stalowa, dolny koniec której służy za oparcie dla ruchomej elektrody, posiada gwint zewnętrzny o skoku 0,5 mm.; pokręcając rurkę wkrętkiem (śrubokrętem) w prawą lub lewą stronę, odpowiednio przesuwamy w dół lub w górę osadzoną w rurce ruchomą elektrodę, dzięki czemu możemy zmniejszać lub zwiększać odległość pomiędzy elektrodami w momencie zapłonu. Regulowanie dotychczasowych świec wymagało każdorazowo wykręcania świecy z cylindra; przy świecach „Grom“ jest to zupełnie zbędnem.

Odstęp pomiędzy elektrodami możemy zbadać, patrząc przez specjalnie zrobiony w tym celu otwór w dolnej części stalowego kadłuba świecy.

Pierwotne ustawienie elektrod na teoretyczną odległość uskutecznia się w następujący sposób: Obróciwszy świecę elektrodami do góry, pokręcamy wspomnianą rurkę wraz z ruchomą elektrodą w prawą stronę, aż do chwili, gdy poczujemy, że ruchoma elektroda oparła się o kulistą. Następnie, pamiętając, że skok gwintu rurki jest = 0,5 mm., t. j., że każdy cały obrót rurki spowoduje odsunięcie się ruchomej elektrody od stałej o 0,5 mm., pokręcamy rurkę w lewą stronę; jeżeli chcemy mieć odstęp = np. 1 mm., robimy dwa pełne obroty, dla otrzymania 0,75 mm. — robimy 1,5 obrotu. Widzimy więc, że regulacja odległości pomiędzy elektrodami może być przeprowadzona nadzwyczaj dokładnie, a przyjawszy pod uwagę, że może być ona uskuteczniiona nawet podczas pracy silnika, przekonywujemy się niezbitnie o nadzwyczaj celowo przemyślanej konstrukcji tej świecy.

Celem przekonania się o zaletach świecy „Grom“, można przeprowadzić następujące próby:

a) podczas pracy silnika nalewać z olejarki (przystawionej do górnej części świecy) dowolną ilość oleju bezpośrednio, jak to wynika z konstrukcji, na elektrody — praca silnika nie ulegnie zmianie.

U w a g a: olejarka winna być owinięta w grubszą szmatę, aby zabezpieczyć przeprowadzającego próby od uderzeń prądu;

b) przelecić silnik do maksimum i próbować go uruchomić. O ile silnik nie ma niedomagań zapalania lub karburacji — zapali natychmiast i będzie dowolną ilość czasu pracował bez przerw. Nie może być wypadku zarzucenia świecy.

U w a g a: silnik stary, nie czyszczony od dłuższego czasu, posiadający znaczne ilości osadu, może w wyjątkowych wypadkach dać pewne przerwy w pracy, lecz muszą to być „wprost niedopuszczalne” ilości osadu spalin;

c) zakopcić umyślnie nad świecą stearynową elektrody — silnik będzie można uruchomić niezwłocznie;

d) zasmarować świecę „Grom” totottem wewnątrz i zewnątrz i wkręcić — po kilku obrotach korbą silnik zostanie uruchomiony.

Świeca „Grom” jest rozbieralna, podobnie jak i inne świece, jednakże ze względu na to, że składanie tej świecy winno być uskutecznione dokładnie, wskazanem jest rozbieranie świecy tylko w ostateczności.

Główną zasadą, jaka winna być przestrzegana przy składaniu świecy „Grom”, jest takie złożenie poszczególnych części, by izolator (porcelanka) i kadłub świecy miały wspólną oś, gdyż w przeciwnym razie ruchoma elektroda będzie uderzała pod kątem w elektrodę kulistą, może nastąpić „zacięcie” się elektrody ruchomej i spowodować przerwę w zapalaniu. Również przy nieprawidłowym skręceniu świecy porcelanka może być skośnie zaciśnięta pomiędzy uszczelkami, co może wywołać szkodliwe natężenia w porcelance i w rezultacie pęknięcie.

Aby świecę „Grom” można było centrycznie zmontować, należy zaopatrzyć się w dwie rurki z cienkiej blachy, mające podłużne rozcięcie. Średnica rurek winna być nieco mniejszą od średnicy górnej części izolatora. Przy składaniu świecy należy przedewszyst-

kiem nasunąć jedną z rurek na izolator od strony zacisku do kabla. Na rurkę należy założyć uszczelkę i przesunąć ją po rurce aż do oparcia się uszczelki na grubszej części izolatora. Założona rurka zabezpieczy od niecentrycznego założenia uszczelki, która ze względu na rozszerzanie się porcelanki ma średnicę nieco większą od średnicy górnej części porcelanki.

Następnie na wspomnianą rurkę nasuwamy drugą rurkę, która umożliwi nam dokładne zcentrowanie osmiokątnego zacisku, utrzymującego izolator (porcelankę) w kadłubie świecy, na tę drugą rurkę nasuwamy wspomniany zacisk i po nałożeniu na porcelankę uszczelki (porcelanka winna być trzymana zaciskiem kablowym na dół) i włożeniu ruchomej elektrody, nakładamy zgóry na tak skompletowany zespół kadłub świecy i skręcamy świecę.

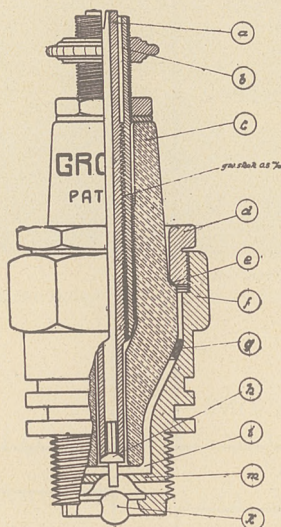
Po skręceniu ręcznym świecy należy wyjąć rurki i skręcić świecę ostatecznie przy pomocy kluczy nasadowych.

Świeca „Grom” jest wynalazkiem polskim. Pierwsze próby i opatentowanie miały miejsce jeszcze w 1921 roku, niestety, brak odpowiednich gatunków stali i porcelany na rynku, jak również brak odpowiedniego kapitału do rozpoczęcia produkcji na większą skalę uniemożliwił wynalazcom wprowadzenie tej świecy do handlu.

Obecnie po usunięciu szeregu trudności, jest rozpoczęta masowa produkcja „Gromów”. Chwilowo została wypuszczona na rynek pierwsza partja, przeznaczona wyłącznie dla silników o normalnym sprężaniu — wolnoobrotowych, następne partje świec będą przeznaczone dla nowoczesnych samochodów i motocykli; ostatni etap rozwoju świecy „Grom” da nam świece dla silników lotniczych. W ostatnim tym typie materiałem izolacyjnym będzie nie jak dotychczas, porcelana, a mika, odpowiednio spreparowana.

Stwierdzone wysokie zalety świecy „Grom” pozwalają jej wrożyć wielkie „wzięcie”, szczególnie tam, gdzie niezawodna, równomierna i możliwie najbardziej wydajna praca silnika jest decydującym czynnikiem, a więc w lotnictwie, wyścigach samochodowych i motocyklowych, no, i ma się rozumieć — w wojsku.

„E m o s”.



PIERWSZA KRAJOWA WYTWÓRNIA
SPRĘŻYN i WYROBÓW z DRUTU

„SPIRAL”

Warszawa, Żytnia 20, Telefon 36-39

POLECA WŁASNEGO WYROBU:

1. Sprężyny do wentyli, starterów i amortyzatorów;
2. Linki do taksometrów i szybkościomierzy;
3. Linki sprężynowe (pancerze);
4. Części do samochodów z drutu.

Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET“

ZYGMUNT POPŁAWSKI

Sp. z o. o.

Hoża 33 Warszawa Tel. 19-31

PRZEDSTAWICIELSTWO, SKŁAD i WARSZTATY

S.E.V. Soc.
Anonyme

Magneto, dynamo, startery i świece

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych:
Ford Motor Company

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodow.

„TUDOR“

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE

W. Cybulski i S^{-ka}

WARSZAWA

UL. TRĘBACKA Nr. 9, TELEFON 60-29

WIELKI WYBÓR
RĘKAWICZEK
SAMOCHODOWYCH
SPECJALNE GĄBY
ANGIELSKIE
I KUFRY
SAMOCHODOWE

Automobiliści!!

Opony i Dętki

wszystkich marek najtaniej i na warunkach
najdogodniejszych

Idealny tani odkurzacz „Elektroilka“
do samochodów i wszelkiego sprzętu zł. 235.—

Elektrotechnika

oraz dział elektrycznych naczyń do gotowania
i żelazek do prasowania po cenach najniższych

Froterki elektryczne

ułatwiające i przyspieszające pracę dziesięciokrotnie

„AUTO-RADJO“

Warszawa, Nowosenałtorska 12 (Plac Teatralny), Tel. 226-05

Niemiecka Specjalna Fabryka Uszczeltek Miedzianb-Azbestowych, jak
również Nakładek Hamulcowych i Sprzętowych w doskonałym wykoń-
czeniu, te ostatnie dostarczane ukształtowane lub wycięte ze sztuki,

poszukuje

POWAŻNEGO PRZEDSTAWICIELA

mogącego udowodnić, iż ma szerokie stosunki w branży samochodowej,
motocyklowej, z warsztatami reparacyjnymi, jak i w odnośnych kołach
zbytu i może zapewnić odpowiednie wyniki. Przy odpowiedniej wy-
dajności pracy możliwość bardzo dobrego zarobku.

Może być urządzony skład. Zgłoszenia i referencje pod E. 766
do Ala-Haassenstein & Vogler, Drezno.

Packard

MOTOR-CAR C^o
Detroit, Michigan, U.S.A.

Skład części wymiennych.

„ROTAX“
TELEFON: 154-87

Warszawa, Niecała 1.

Samochody PACKARD czterotonowe, czterobiegowe
Do sprzedania po cenach niskich

DOSTAWA ŚPIESZNA



Widok ogólny XXI-go belgijskiego Salonu automobilowego w Palais de Cinquantenaire w Brukseli.

STANISŁAW MAKOWIECKI

XXI Salon Automobilowy w Brukseli

KORRESPONDENCJA WŁASNA „AUTA“

SALON Brukselski, odbywający się co rok w Palais de Cinquantenaire, jest po londyńskiej Olympia Show i paryskiej Grand Palais — największą wystawą przemysłu automobilowego. Ma on za sobą ćwierćwiekową przeszłość tradycję, a rozwijał się razem z automobilizmem.

Pierwszy Salon Belgijski został zorganizowany w roku 1892 przez Union Véloce Club de Bruxelles, i, chociaż znajdowały się w nim tylko same rowery — można go nazwać pierwszym salonem automobilowym, gdyż z biegiem czasu przeistoczył się w Salon de l'Automobile et du Cycle. W roku 1895 — w którym powstał przemysł samochodowy belgijski, widziemy pierwsze auta, na tej dotychczas tylko rowerowej wystawie, która od tej chwili zaczęła szybko się rozwijać, gromadząc w roku 1904-ym 101 wystawców, w 1920 — 200, a w 1927 około 800.

Jedną z głównych cech Salonu tegorocznego, jest wielka mnogość aparatów oczyszczających, jak filtrów do benzyny, oliwy i powietrza. To zamiłowanie do „czyszczenia“ przyszło do nas ze Stanów Zjednoczonych i spotkało się z ogromnym powodzeniem. Bez kwestji — oczyszczanie jest problemem ważnym, ale nie jest chyba godne tak szalonego zainteresowania, jakie wzbudziło.

Z filtrów do powietrza najdokładniej oczyszcza oczywiście filtr filcowy. Filc taki musi mieć dużą bardzo powierzchnię, co staje się powodem znacznych

rozmiarów aparatu. Dlatego praktyczniejszym jest oczyszczacz odśrodkowy, chociaż w zasadzie gorzej swoją funkcję spełnia. W przyrządzie tym powietrze zostaje wprowadzone w ruch wirowy, przez odpowiednio nachylone skrzydełka, a siła odśrodkowa, tym ruchem wywołana, oddziela od powietrza ciała stałe.

Filtry irchowe do benzyny, oczyszczające bardzo precyzyjnie, zostały zarzucone; właśnie ta dokładność w oczyszczaniu, była ich złą stroną, gdyż zabijały się nader często, powodując przerwę w dopływie benzyny. Ta sama sprawa z filtrami do oliwy; zrezygnowano z intensywnego filtrowania, byle tylko usunąć możliwość zatkania się filtru i przerwania obiegu oliwy, co było dla motoru bardzo groźną rzeczą.

Filtry — do których używa się bardzo drobnej tkanki drucianej — montuje się przeważnie w odgałęzieniu, równoległe do obiegu oliwy. Warto tu wspomnieć o innym rodzaju oczyszczenia oliwy, który polega na przewietrzaniu karteru. Benzyna przedostaje się z cylindrów, miesza się z oliwą, obniżając dość znacznie stopień jej smarności. Amerykanie wpadli na pomysł puszczania prądu powietrza do wnętrza karteru, które, ulatniając w oliwie zawartą benzynę, działa również chłodząco. Bugatti w celu chłodzenia oliwy, przepuszcza powietrze przez cienkie rurki, na dnie karteru w niej zanurzone. Niektóre firmy przeznaczają do chłodzenia oliwy specjalne małe radiatorki, bądź pod chłodnicą, bądź za nią umieszczone. Skoro mówimy już

o oliwieniu, trzeba dodać, że ogromne postępy uczyniło smarowanie centralne chassis. Konstruktorzy starając się usunąć niewygodę smarowania każdego organu z osobna, co jest dla publiczności bardzo niewygodne i nieprzyjemne, a poza tem wymaga akuratałości w przestrzeganiu dat smarowania, rozwiązali kwestję, oddając do użytku swych klientów dwa systemy smarowania centralnego: pod ciśnieniem (przez pompę) i Alcyl — wykorzystujący włoskowatość. Smarowanie przez pompę (pomysł amerykański) jest mniej dogodnym, gdyż w razie przerwania rurki — oliwa wycieka, powodując straty. Wiadomo, że każdy organ potrzebuje innej ilości smaru; jest rzeczą bardzo trudną, każdemu odpowiednią porcję dostawić, co także zresztą zwraca się przeciw smarowaniu pod ciśnieniem. Doskonałe pod każdym względem jest smarowanie Alcyl, pomysłu francuskiego. W smarowaniu tem, oliwa rozprzestrzenia się zapomocą rurek wypełnionych pewnego rodzaju knotem i bez żadnego ciśnienia dociera do miejsca przeznaczenia. W tym wypadku przerwanie rurki żadnym nie grozi niebezpieczeństwem, a ilość dostarczonej oliwy zależy tylko od jej zużycia, czyli zawsze tyle ile potrzeba.

W dziedzinie sterowania wentyli widzimy znaczne zmiany. Parę lat temu sterowanie z góry przeważało i zdawało się, że zwycięży. Jednakże prace angielskiego inżyniera Ricardo wykazały, że chociaż forma hemisferyczna komory wybuchowej daje duże korzyści pod względem termicznym, to jednakże takie jej ukształtowanie, aby wpływała, tworząc wiry, na lepsze zmieszanie gazów, powoduje znacznie lepszą wydajność. W tym roku zatem, grupa zwolenników sterowania wentyli z dołu bardzo się powiększyła. Nowością jest zawieszenie motoru Citroën 1928 w czterech punktach; dotychczas zawieszano motor w trzech punktach, aby zostawić chassis możność lekkich deformacji. Walka magneta z zapalaniem przez cewkę i akumulator trwa dalej. Z początku cewka zaczęła zyskiwać przewagę, zwłaszcza, że motory 6 cylindrowe, które wymagają od magneta $1\frac{1}{2}$ szybszych obrotów, rozpowszechniły się bardzo. Teraz jednakże szanse zdają się odwracać, konstrukcja bowiem magnet uczyniła wielkie postępy. Słabą stroną magneta było to, że będąc zmuszone do bardzo wielkiej ilości obrotów, posiadało dużo części delikatnych.

W najnowszych aparatach, takich jak S. E. V., Phi, lub R. B., wszystkie te części skomplikowane nie poruszają się, a wirują takie, którym nawet największe szybkości nic zaszkodzić nie mogą. Np. Voltex (R. B.) dający 2 lub 4 iskry, 10 mm.-owe na jeden obrót — używa kręcącego się w polu stałych magnesów cylindra aluminiowego z wtopionymi weń częściami stalowymi, w którego wnętrzu znajduje się również stały induktor Skrzynka biegów nie podlega żadnym zmianom.

Berliet na swoim nowym modelu 6 cyl. 11 HP stosuje specjalny demultiplikator, którego wyłącznik znajduje się na kierownicy. Przyrząd ten składa się z trybu czołowego atakującego od wnętrza zaopatrzoną w zęby koronę; włącza się go, lub wyłącza zależnie od terenu.

Voisin, używając również demultiplikatora, umieszcza go w obudowie dyferencjału wraz z wyłącznikiem.

Skoro już ten dział omawiamy, przypomnę czytelnikom automatyczną zmianę biegów Constantinesco i Sensaud de Lavaud, chociaż niestety nie mogliśmy jej w tegorocznym Salonie oglądać.

Jak wiadomo zmienianie biegów należy do rzeczy najtrudniejszej w prowadzeniu auta; z drugiej strony — skrzynka szybkości nie daje zadowalającego technicznie roz-

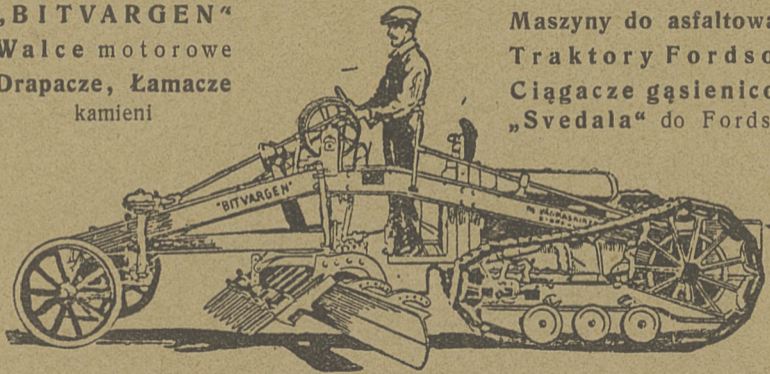


Widok zewnętrzny Palais de Cinquantenaire w Brukseli podczas wystawy samochodów.

wiązania kwestji, gdyż rozporządza tylko 3 lub 4 kombinacjami trybów. Aby te niedogodności usunąć, należałoby zatem zbudować przyrząd równoważący stale wysiłek motoru z oporem, jaki przedstawia samochód posuwając się naprzód, a przytem — rzecz najważniejsza — pracujący całkiem automatycznie. Z tych założeń wychodząc, obaj wyżej wymienieni konstruktorzy doszli do dwóch — od siebie wprawdzie różniących się rozwiązań — dających jednakże takie same rezultaty. Działanie tych aparatów jest bardzo ciekawe, niestety w opis dokładny zapuszczać się nie mogę, nadmienię tylko, że prowadzenie auta zaopatrzonego w automatyczną zmianę szybkości, jest ogromnie łatwe, gdyż cała trudność ogranicza się do kierowania.

Na standzie Nagant Frères de Liège, widzieliśmy bardzo ciekawy motor dwutaktowy konstrukcji prof. uniwersytetu w Liège p. Charles Hanocq i inż. Albert Dewandre, twórcy „Servo-Frein-Dewandre” — również z Liège. Obaj konstruktorzy postawili sobie za zadanie

Równacze motorowe
„BITVARGEN“
Walce motorowe
Drapacze, Łamacze
kamieni



Pługi śniegowe
Maszyny do asfaltowania
Traktory Fordsona
Ciągacze gąsienicowe
„Svedala“ do Fordsona

NILS BARRÉN

Sp. z Ogr. Odp.

Szwedzko-Polskie Towarzystwo

ZARZĄD:

WARSZAWA, UL. KOPERNIKA № 13

TEL. 52-05

Wszelkie maszyny drogowe.

Nagrodzone złotym medalem na Targach
Wschodnich we Lwowie w roku 1926

nie stworzenia silnika dwutaktowego, wielocylindrowego, mogącego pod każdym względem rywalizować ze świetnym już dzisiaj silnikiem czterocylindrowym. Doszli do wyników bardzo dobrych, wróżących przyszłość motorom dwutaktowym, nie używanym dotychczas w przemyśle automobilowym z najrozmaitszych względów. Motor Hanocq-Dewandre liczy 8 cyl. na 1000 cm.³ pojemności i daje przy 2.200 obrotach — 37 HP., a przy 2.600—42 HP., czyli więcej niż 16 HP. na 1000 cm.³ i na 1000 obrotów w minutę. Rezultaty te okazały się doskonałe, skoro porównamy je z wynikami 12 cyl. Fiat'a np., o pojemności 1.500 cm.³ Otóż Fiat ten daje przy 8.000 obrotów na minutę — 175 HP., co wynosi mniej niż 15 HP. na litr i na 1000 obrotów. Nawiasem nadmienię, że dwucylindrowy 493 cm.³ Constantinesco i 750 cm.³ Deguingand są również silnikami dwutaktowymi.

Z radością należy powitać fakt, że coraz więcej konstruktorów wzmacnia blok zwolenników kół niezależnych. Jest ich już sporo i do tego bardzo poważnych. Buccioli, Claveau, Cottin Desgouttes, Harris Léon Laisne, Messier, Sensaud de Lavaud, Sizaire, Tracta — to wszystko twórcy nowych myśli, nowych kierunków, to rewolucjoniści świata automobilowego.

Karoserie nic specjalnie nowego nam nie przyniosą. Wprawdzie tacy władcy kolorów, linii i komfortu, jak Van den Plas, D'Ieterien Frères, Frans Dewolf, Hofkens i t. d., zasypali nas cudami kształtów i tonów, to jednakże da się zauważyć fakt, że doszliśmy już do pewnego stylu, który nam najlepiej odpowiada. Znać też w tej dziedzinie wielkie ujednostajnienie. Są jednakże tacy, co już wybiegają naprzód i uprzedzają ewolucję estetyki, szukając nowych form. 1.500 cm.³ Chenard & Walcker, model „Sport“, jest ubrana arcynowocześnie, a Auto-bloc Claveau jeszcze bardziej.



Zatem w kilku słowach: XXI-szy Salon brukselski przyniósł nam wielkie rozpowszechnienie wszelakiego rodzaju filtrów, rozmnożenie się hamulców automatycznych, poszukiwanie komfortu i cichości nawet na wozach tanich, pewną amerykańską karoserji, no i przede wszystkim zwycięstwo silnika 6-cylindrowego. Według teraźniejszej reguły, 4 cylindry dla samochodu najtańszego (50% wozów wystawionych w Sallonie), 6 cylindrów dla aut dla największej ilości ludzi przeznaczonych (40%), 8 cyl. dla Grand Luxe (10%). Ale Rolls-Royce? Pierwszy w kategorii Grand Luxe, a przecież ma tylko 6 cylindrów! Otóż to właśnie — rzecz jeszcze nie jest całkiem rozstrzygnięta. Tyle dodam, że Rolls-Royce wypróbował wszystkie możliwe kombinacje: 2 cyl., 4, 6, 8 w linii, 8 w V i 12 w V, a jednak przy 6 cylindrach pozostał. A pokażcie mi, proszę, drugi motor o takich zaletach, jakie posiada Rolls-Royce!

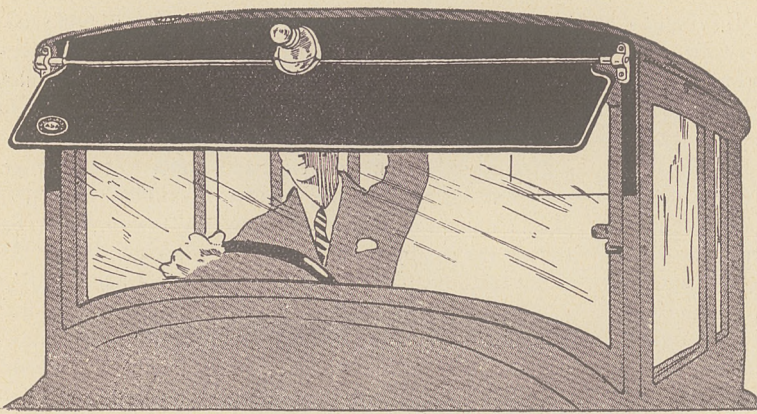
W dziedzinie zawieszenia przeważa, jak dawniej, typ klasyczny, z pewnymi oczywiście zmianami i nowościami, z których najważniejszą jest przeniesienie punktu stałego zaczepienia przedniego resoru — z przodu na tył. Znano to już przed wojną, ale z powodu tego, że ten sposób montowania naraża resor nie na ciągnięcie, lecz na kompresję — co przy ówczesnych stalach powodowało częste łamanie — porzucono go prędko. Teraz konstruktorzy powrócili do dawnego sposobu, tak bardzo dla steru korzystnego, gdyż rozporządzają świetnymi stalami resorowymi. Widzieliśmy tę innowację u Delage, De Dion Bouton, Delaunay Belleville, Packard, Peugeot, Stutz i Rolls-Royce. System kół niezależnych stawia kwestję zawieszenia na całkiem nowej płaszczyźnie. Typ klasyczny ma za sobą tylko prostotę konstrukcji — zatem niższy koszt, poza tem z punktu widzenia technicznego nie wytrzymuje krytyki.

WITOLD RYCHTER

D r o b n o s t k i

ISTNIEJE pewien specjalny typ kierowców-amatorów, którzy — w zbożnym przekonaniu, że szanujący się i afiszujący swą zamożność obywatel musi przynajmniej w niedziele i święta pokazywać się za sterem samochodu — kupują za gotówkę najdroższą i najwymyślniejszą maszynę, jakiegoś Talbot'a lub sportowego Sunbeam'a (ale musi to być samochód koniecznie droższy od innych — pospółstwa), zakładają nań mnóstwo latarni dodatkowych, super- i ultra-sygnatów dźwiękowych (mogą być nieładne, ale muszą być drogie) i wtedy uważają, że mogą takim samochodem wyjechać na spacerowe ulice miasta. Chętnie-

by przyczepili do maszyny wielką tablicę z napisem: „Auto, które kosztuje 10.000 dolarów, idzie 200 klm./g. i którym sam, własnoręcznie, osobiście kieruję!“, ale, niestety, ludziom z „wyższej sfery“, a nie z „nuworiszów“ taka „autoreklama“ nie przystoi. Jedynym więc, co można uczynić, jest wyjazd samemu (szofer, naturalnie, na tylnym siedzeniu), olśnić „plebs“ maszyną, zachwycić swą postacią, oraz zdumieć idealnie szewską techniką jazdy... po Alejach Ujazdowskich. Auto nigdy nie ma, niestety, zaszczytu gościć takiego „J. W. P. Właściciela“ czas dłuższy: po kwadransie jazdy zmęczenie zwraca maszynę w progi garażu,



Rys. 1. Ostrona, zabezpieczająca od oślepienia podczas jazdy pod słońce.

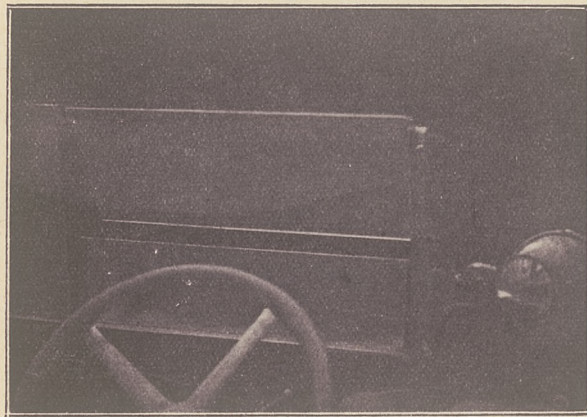
ich rycerzami „Zakonu świętego Rippera“. Ludzie ci wiedzą, jak ważną rzeczą jest dostosowanie samochodu do siebie i uprzyjemnienie sobie jazdy i dlatego pozwolę sobie rzucić kilka uwag, przeważnie z własnego, uboższego zresztą doświadczenia, które może ktoś zechce zużytkować na swej maszynie. Mam nadzieję, że doświadczeni ode mnie dodadzą od siebie również kilka spostrzeżeń, mogących uprzyjemnić dłuższą jazdę i uczynić ją bardziej wygodną.

Wiemy, jak bardzo męczy słońce, znajdujące się naprzeciwko nas, świecące wprost w oczy, powodując senność i oślepiając nas w przykry spo-

gdzie zresztą szofer Władysław wprowadzi maszynę przez bramę i ustawi ją do wyjazdu (wszak brama jest taka nielitościwie wąska!...).

Takich typów jest coraz więcej, ale również nie

sób. Zaradzić złu możemy, stosując, wzorem maszyn amerykańskich, daszek nieprzezroczysty, umocowany na ramie szyby u góry, lub zamiast daszka — szybę ciemnozieloną, o regularnym nachyleniu. Daszek taki,



Rys. 2. Niezamiatowane brzozy szyby odbijają światło w sposób rażący.

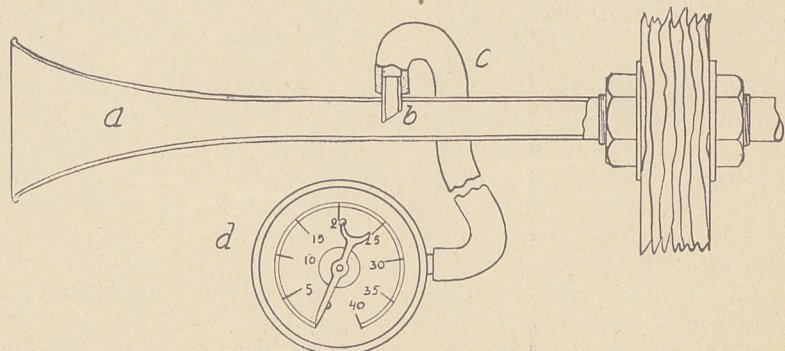


Rys. 3. Brzozy szyby zamiatowane pozostają zawsze ciemnymi.

brak prawdziwych sportowców-automobilistów, którym szofer tylko przyniesie benzynę, umyje wóz po jeździe, oczyści karburator, zmieni oliwę; ale wyregulowanie silnika i kierowanie wozem w trudnych momentach należy do właściciela! I ci sportowcy wiedzą, co to jest siedzieć za kierownicą dziesięć godzin bez przerwy, co to znaczy jechać po piaskach i błotach; nie obcą im jest ciemność nocy, obcy są oni z urwaniem się zaworu, wytopieniem panewki, i wogóle umieją znosić mężnie „zły los“, stawiając odważnie czoło „pechowi“. Są to ludzie, którzy nierzadko gorzkimi łzami okupywali smutne, ale niezbędne doświadczenie i po latach całych praktyki, po przeżyciu wielu wypadków, po wypróbowaniu na własnej skórze i kieszeni wszelkich możliwych defektów — uzyskali zaszczytne miano „wygi samochodowego“, które uczyniło

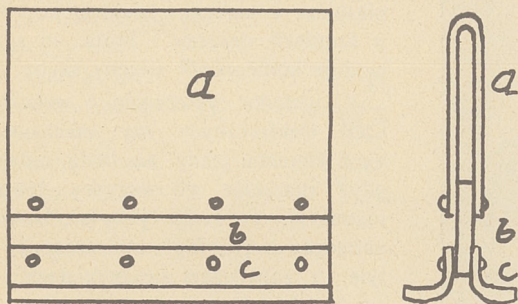
lub szyba ma jeszcze tę dobrą stronę, iż osłania najczęściej szyby przedniej od zalania wodą podczas deszczu (rys. 1).

Gdy mamy szybę przednią, składającą się z dwóch połówek, odchylaną, dobrze jest zamiatować ostrym



Rys. 4. Urządzenie do mierzenia siły wiatru. a — trąbka sygnałowa; b — wlotowa w trąbkę rurka; c — rurka gumowa, łącząca trąbę z manometrem d.

pilnikiem lub karborundem (na mokro) brzegi przecięcia szyby, by promienie słońca nie mogły się w nich odbijać i żeby nie tworzyły ostro błyszczących punktów, które, utrudniając orientację, męczą oczy kierowcy (rys. 2 i 3).



Rys. 5. Wskaźnik wiatru bocznego. a — blaszka, b — zawiasy z gumy.

Gdy jedziemy podczas silnego wiatru, zdarza się (szczególniej w karecie), że samochód nagle zwalnia, silnik słabiej ciągnie i robi wrażenie zacierania się. Tymczasem jest to tylko gwałtowne uderzenie wiatru

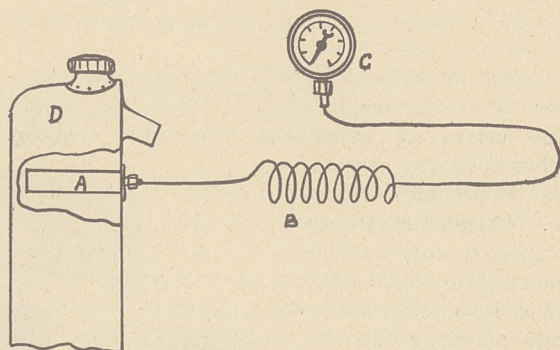


Rys. 6. Chorągiewka również może służyć za wskaźnik wiatru.

o nasz samochód w kierunku przeciwnym do naszej jazdy. Daje się to w znacznym stopniu odczuwać na maszynach słabosilnikowych. By móc orjentować się zawsze w szybkości wiatru względem samochodu i by mieć pewność, że zwalnianie samochodu jest skutkiem tego oporu powietrza, a nie defektu silnika, można zastosować prosty przyrząd, wskazany na rys. 4. Mianowicie wlotujemy w rurę, wystawioną nazewnątrz trąbki ręcznej, czy tuby sygnału elektrycznego, kawałek rurki miedzianej tak, by do wnętrza nie wpadały krople deszczu, oraz łączymy tę rurkę przewodem gumowym, czy metalowym z czułym manometrem (np. od wskaźnika poziomu benzyny „Nivex“). Następnie siadamy za kierownik i jedziemy podczas ciszy w powietrzu z szybkością np. 20 klm./godz. Stawiamy kreskę

na tarczy manometru według wskazówki; powtarzamy to samo przy szybkości 40, 60 i 80 klm./godz. Możemy już łatwo wyskalować tarczę i zorientujemy się zawsze podczas jazdy, czy przy danej szybkości wiatr jest za silny, czy za słaby, to znaczy, czy wieje od tyłu, czy z przodu.

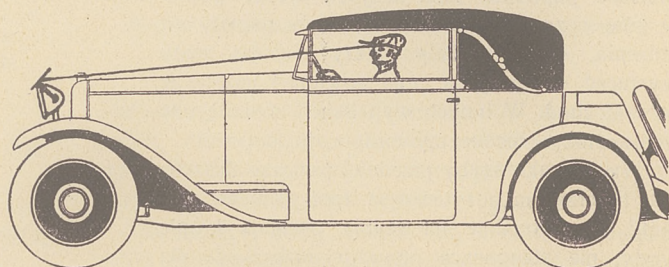
Wiatr boczny, jak powszechnie wiadomo, powoduje ściąganie maszyny w bok i daje wrażenie defektu gumy przedniej. „Ciągnięcie“ to niknie z chwilą wjechania za jakąś zasłonę, np. dom, las i t. p.; po wyjechaniu z zasłony wzrasta gwałtownie. Łatwo założyć na masce lub skrzydle samochodu niewinny przyrządek w postaci pionowej blaszki, ustawionej w płaszczyźnie podłużnej wozu, posiadającej w dolnej części elastyczną zawiasę, np. z gumy (rys. 5). Kierunek i wielkość odchylenia blaszki wskaże nam kierunek i siłę wiatru bocznego, a tem samym zorientuje



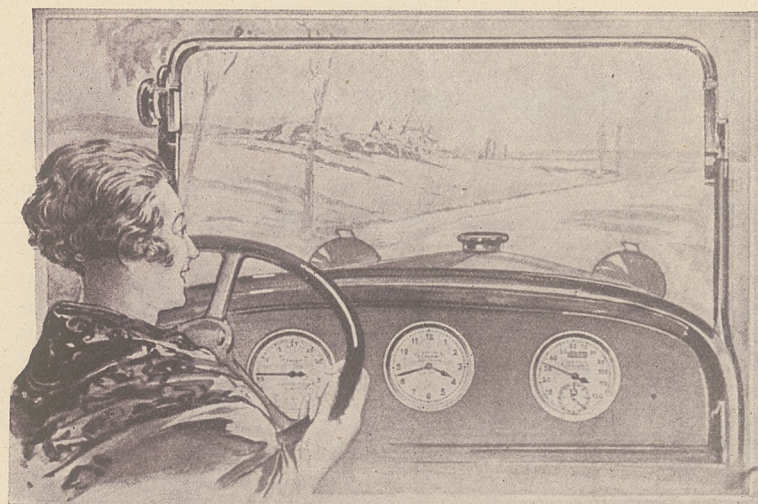
Rys. 7. Termometr gazowy. A — naczynko wlotowane w chłodnicę, B — cienka rurka, C — manometr, D — chłodnica.

nas w przyczynie „ciągnięcia“ maszyny. Trzeba dodać, iż zamiast wskaźnika siły wiatru, o którym wyżej wspominałem, można założyć chorągiewkę, której sposób trzepotania podczas jazdy zorientuje nas w „wiatrowej“ sytuacji (rys. 6).

Z temperaturą wody w chłodnicy mamy często kłopot, szczególnie w nocy, gdy nie widać termometru, wkręconego w korek chłodnicy. Dlatego też powinniśmy zbudować sobie termometr gazowy, a to w sposób następujący. Wlotujemy w górną część chłodnicy szczelne naczynko blaszane, które łączymy cienką rurką z manometrem, umieszczonym na desce rozdzielczej. Do naczynka, przed przykręceniu rurki, wpuszczamy kilka kropli alkoholu. Przed wlotowaniem



Rys. 8. Lusterko, odbijające światło latarni, ułatwiające kontrolę, czy się obie latarnie palą.



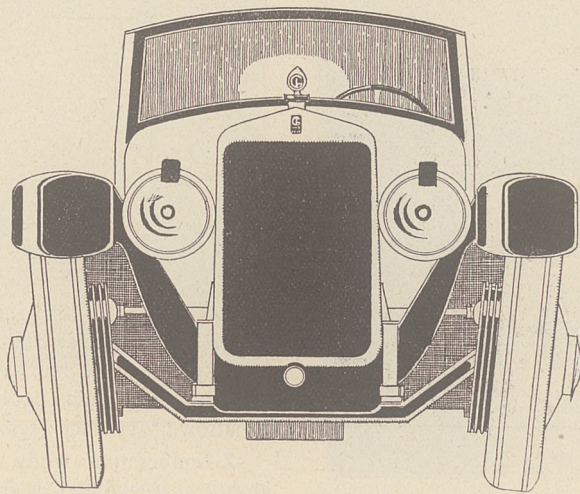
Rys. 9. Umieszczenie lusterek kontrolujących przy przednich latarniach.

naczyńka do chłodnicy, po przykręceniu rurki, zanurzamy je do mieszaniny wody z lodem i w miejscu, gdzie ustawi się wskazówka manometru, rysujemy czerwoną kreskę, oznaczającą temperaturę „0“ stopni. Następnie zanurzamy naczynko w wodzie o temperaturze 40, 60, 80 i 100 stopni i na tarczy manometru stawiamy odpowiednie kreski, przyczem kreskę 100° rysujemy czerwonym kolorem, co oznacza temperaturę krytyczną. Podzieliwszy tarczę na odpowiednią ilość równych działek, otrzymamy podział na stopnie. Termometr powyższy jest bardzo prosty i niezmiernie dokładny, wykazując najdrobniejsze różnice temperatury wody w chłodnicy (rys. 7).

Chcąc strząsnąć dokładnie popiół z papierosa i nie obsypać nim oraz ogniem współtowarzyszy, najlepiej i najprościej jest wystawić koniec papierosa nad górny brzeg szyby, a wiatr dokładnie i bezpiecznie papierosa nam oczyści, niosąc popiół w górę i za samochód. Tak samo papiery od jedzenia, czy czekolady należy podczas jazdy wyrzucać do góry, a prąd powietrza uniesie je za samochód. W innych wypadkach zostaną one przeważnie wrzucone przed kołoserji.

Wycieraczka szyby przedniej podczas deszczu jest przyrządem pożytecznym, lecz pamiętać musimy, że normalnie na szybie osiadają krople wody, nie stanowiące poważnej przeszkody dla naszego wzroku. Jeżeli jednak przetrzemy szybę gałgankiem lub wycieraczką, to w miejscach

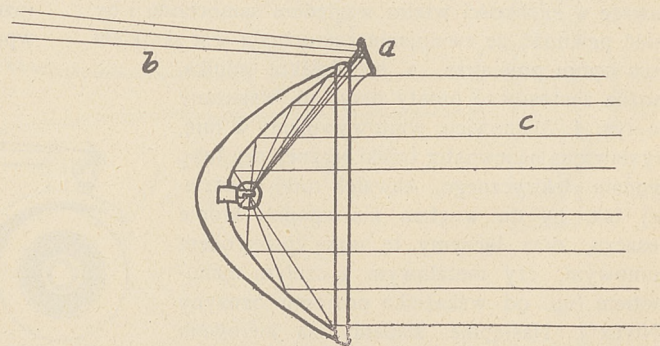
suficie karetki i szafka w desce przedniej dadzą możliwość posiadania pod ręką mapy, pożywienia, pistoletu i t. p. rzeczy.



Rys. 10. Umieszczenie kontrolujących lusterek przy latarniach.

Dużą trudność stanowi niepewność, czy obie lampy przednie są zapalone. Łatwo temu zaradzić, przymocowując na górnym brzegu lamp małe lustérka, w których odbite od latarni światło będzie widoczne z siedzenia kierowcy (rys. 8, 9, 10, 11). Latarnię z lusterkami pokazuje rys. 12. Można też przewiercić tylną część latarni i wstawić w otwór szlifowaną soczewkę, która, łamiąc światło, rzuci wiązkę promieni w oczy kierowcy.

Sprawność lampki tylnej można kontrolować przez założenie na desce rozdzielczej t. zw. lampki kontrolującej, połączonej z tylną lampką szeregowo, to znaczy w jednym obwodzie elektrycznym (rys. 13). Przy instalacji o napięciu 12 volt



Rys. 11. Konstrukcja lusterka kontrolującego. a—lusterko, b—promienie odbite w stronę kierowcy, c—promienie oświetlające.

przetartych woda będzie zalewała szybę warstwą i warstwa ta będzie krzywiła obraz drogi tak, iż szybę przecierać trzeba będzie bez przerwy. Taka ciągła praca przecieraczki spowoduje rychle porysowanie szyby piaskiem i kurzem, znajdującym się w kroplach deszczu i błota, co spowoduje konieczność zmiany szyby.

O lusterku wstecznym i wskaźnikach elektrycznych czy mechanicznych kierunku jazdy nie będę mówił, gdyż znaczenie ich wszyscy dobrze rozumieją. To samo tyczy się lampki ostrzegawczej „stop“, umieszczonej w tyle, a zapalającej się przy naciśnięciu pedału hamulca.

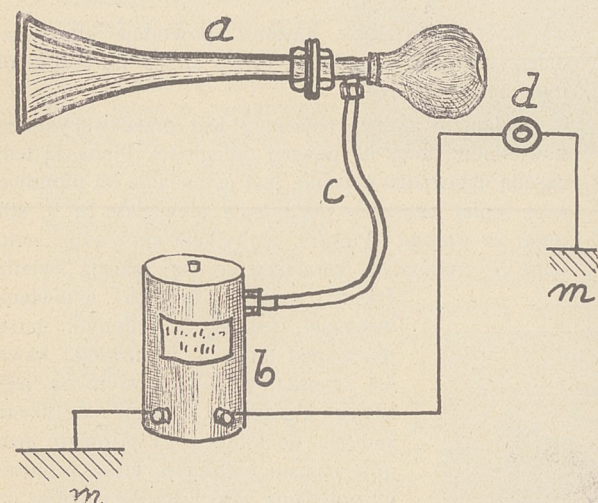
Podstawka pod nogę przy akceleratorze wpływa na spokojniejszą jazdę, zwłaszcza na złej szosie, a siatka na

stosujemy dwie żarówki 6-voltowe, przy instalacji 6-voltowej — dwie żarówki 4-voltowe; w ostatnim jednak wypadku musimy dać w „kontrolce“ żarówkę o nieco grubszym włóknie, a więc o nieco mniejszym oporze, by tylna lampka świeciła dostatecznie jasno. Gdy zgaśnie „kontrolka“, możemy być pewni, że i tylna lampka zgasła.

Boczny reflektor ręczny od daje nieocenione usługi przy oświetlaniu w nocy drogowych, a wyjęty ze swego uchwytu pozwala nam oświetlić pękniętą gumę lub inne miejsce, w którym wynikł jakiś defekt.

Elektryczna trąbka motorowa pozwala nam w miastach, gdzie nie możemy odrywać rąk od koła kierowniczego, sygnalizować zapomocą przyciśnięcia guzika, co jest bardzo wygodne (rys. 14).

Praktycznym jest zakładanie na siedzenia skórzane pokrowców płóciennych, które zabezpieczają ubranie idących od wycierania i wyświecania na plecach



Rys. 13. Kombinacja trąbki ręcznej z pompką elektryczną: a — trąbka ręczna, b — pompka elektryczna, c — rurka, d — przycisk do włączania.

podczas wstrząsnięć, powodowanych jazdą po wybojach.

Komfortu dopełni niewątpliwie zapalniczka elektryczna do papierosów, która okaże się niezbędną w samochodach otwartych.

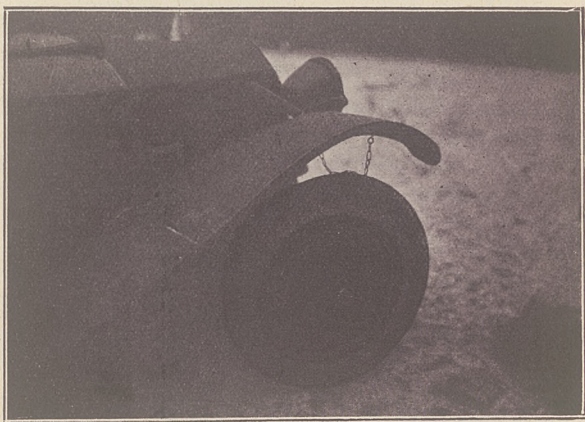
Pod maskę silnika powinna być zainstalowana lampka do ewentualnych robót w nocy, oraz uchwyt

na zapasowe świece. Prócz tego można koło silnika wstawić pod maskę zapasową bańkę z oliwą i mieć stale do dyspozycji ciepłą, rzadką oliwę, którą łatwo wlać, jako uzupełnienie, do karтеру silnika, co jest wygodne, zwłaszcza w zimie.

Pod skrzydłami dobrze jest założyć zwisające i ślizgające się po oponach łańcuszki, które wyrwywają gwoździe z gumy, a które w każdym razie stukiem o błotniki sygnalizują nam gwoździe w oponie, zanim ten zdąży przebić kieszkę. Na kilkanaście gwoździ, które wyjmemy z opon na skutek sygnalizacji łańcuszków, za ledwie dwa do trzech zdąży przebić kieszkę.

Jest to sposób dobrze wypróbowany i godny polecenia, jednak powoduje lekki brzęk łańcuszków podczas jazdy (rys. 15).

Przy obecnym stanie techniki nie powinniśmy zadować sobie zbędnego trudu i dlatego winniśmy posiadać lewarek hydrauliczny, działający sprawnie i szybko, a wymagający minimalnego wysiłku. Tak samo mały kompresorek, założony do silnika, pozwoli nam na pompowanie gumy pracą silnika, lub też butelką



Rys. 14. Umocowanie łańcuszka do wyciągania gwoździ z opony.

stalowa ze sprężonym silnie (do 150 atm.) powietrzem, nie obciążając zbyt mocno samochodu, da nam możliwość szybkiego i dokładnego napompowania gumy przez zwykłe odkręcenie kranu.

Ewentualny pożar karburatora, a nawet i większej ilości benzyny można z łatwością opanować przy pomocy małego aparatu gaśniczego, z których krajowe „Delfiny“ pracują bez zarzutu.

W ziemie dobrze jest posiadać piecyk benzynowy syst. „Termix“, który, zużywając około litra benzyny na dobę, jest całkowicie bezpieczny, oraz daje możliwość ogrzania wnętrza zamkniętego samochodu nawet podczas trzaskającego na dworze mrozu.

Spodziewam się, że Czcigodni Czytelnicy znajdą może w kilku powyższych uwagach coś pożytecznego dla siebie i nie zapomną brać w drogę dwóch metrów

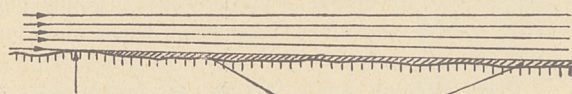
rukki gumowej, zapomocą której można na zasadzie syfona przelać łatwo benzynę z innego samochodu w razie, gdy „pech“ wyczerpie własną w najkrytyczniejszym bezludziu, oraz życzyć Szanownym Sportowcom, by, uzbroiwszy swą deskę rozdzielczą w wizerunek św. Krzysztofa, patrona automobilistów, mogli wygodnie i przyjemnie odbywać dalekie podróże.

BOLESŁAW J. KACHEL

Ustawianie najaśnic

JAK podawał New York Times z dn. 26/VI 1927 r. z górą 21.000 ludzi zostało w roku 1926 zabitych przez samochody. 35% tych wypadków miało miejsce w nocy. Statystyka kalifornijska wykazuje, iż 75% wypadków spowodowało niewystarczające oświetlenie samochodu, 25% zaś — oślepienie przez inny samochód. Głos w tej sprawie zabrali inżynierowie,

Kierunek promieni najaśnic.



Najwyższe wznie-sienie.

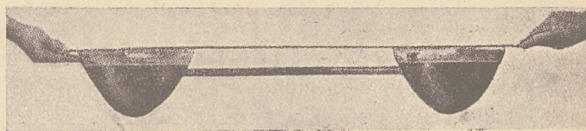
Przestrzeń zacieniona.

Rys. 1.

zjednoczeni w Society of Automotive Engineers, przedstawiając szereg projektów, jakie winny być zastosowane przez wielki amerykański przemysł samochodowy przy budowie i konstrukcjach aparatów oświetleniowych. Nie od rzeczy jest tedy zapoznać się z zasadami działania i ustawiania najaśnic, tembardziej wobec stale wzrastającego nocnego ruchu samochodowego.

Para dobrych reflektorów nie wystarcza jeszcze, by mieć dobrze oświetloną drogę. Reflektory te nie mogą być zmontowane zbyt nisko, a to dla uniknięcia wadliwego cieniowania drogi, uniemożliwiającego dostrzeżenie wnek (rys. 1), jak też promień światła nie powinien znajdować się na jednym poziomie z promieniem wzroku kierowcy, co spowoduje te same skutki ujemne. Stąd prosty wniosek, iż wysokość zmontowania reflektorów winna być gdzieś pośrednio, zależnie zresztą od wysokości i ogólnych rozmiarów samochodu. Małe samochody o niskich podwoziach będą wtedy miały reflektory montowane niżej od pojazdów wielkich o powoziach wysokich. Można na zasadzie danych empirycznych ustalić, iż wysokość zmontowania reflektora na samochodzie osobowym waha

się w granicach 0.80 — 1.00 mtr., ponieważ promień wzroku kierowcy na takich samochodach waha się w granicach 1.20—1.60 mtr. Inne reguły obowiązywać będą na samochodach ciężarowych. Wysokość podwozia i podwyższenie miejsca dla kierowcy zmieniają też i wysokość montażu reflektorów. Tu już jednak zauważyć należy z całym naciskiem, iż zbyt

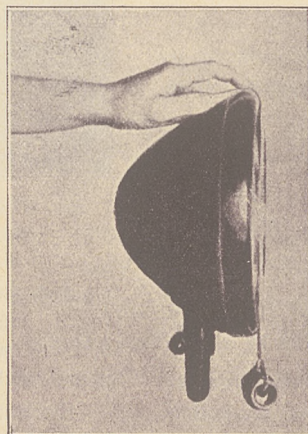


Rys. 2. Sposób sprawdzania równoległego ustawienia najaśnic.

wysokie montowanie najaśnic powoduje stanowcze oślepienie przy wymijaniu, czego strzec się w obopólnym należy interesie.

Zadaniem dobrej najaśnicy jest przedewszystkiem oświetlenie drogi na pewnej odległości. Pierwszą tedy zasadą ustawiania najaśnic jest ustawianie jej pionowo, a co lepiej jeszcze — odchylenie niewielkie (o $\frac{1}{4}$ stopnia) ku dołowi. Większe odchylenie spowoduje naturalne i zrozumiałe zmniejszenie się zasięgu światła.

Prosty sposób takiego ustawiania wskazuje rysunek 3; jedynym narzędziem jest pion, t. j. niewielki kawałek sznurka z zawieszonym na jego końcu ciężarkiem. Ścisłe dotykanie sznurka do dolnego i górnego brzegów najaśnicy oznacza ściśle pionowe jej położenie. Przy średnicy szyby najaśnicy około 200 mm. odchylenie sznurka od dolnego brzegu najaśnicy o 1 mm. oznaczać będzie odchylenie jej ku dołowi o pożądane właśnie $\frac{1}{4}$ stopnia, odchylenie o 2 mm. odpowiadać będzie $\frac{1}{2}^\circ$. Baczycy należy, by takie ustawianie odbywało się na samochodzie obciążonym, w przeciwnym bowiem wypadku późniejsze obciążenie resorów tylnych zmienia zasadniczo położenie najaśnic. Niemniej waż-



Rys. 3. Sposób ustawienia z odchyleniem najaśnicy ku dołowi.

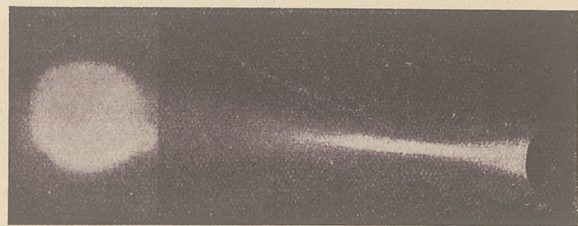
ną sprawą jest równoległe położenie najaśnic. Prosty sposób, ujawniony na rysunku 2, pozwala nam łatwo dokonać sprawdzenia. Nieco trudniej przedstawia się sprawa w razie szpiczastej konstrukcji chłodnicy, lecz i tu radzić sobie można przez zbliżenie samochodu do ściany, wyrysowanie na niej dla każdej najaśnicy oddzielnych znaków i sprawdzenia równoległego położenia w stosunku do tych znaków.

Do rzeczy może najważniejszych, lecz i najtrudniejszych należy właściwe umieszczenie żarówek we-

mieniom światła możliwości odbijania się o srebrzone wnętrze najaśnicy. Do precyzji doprowadziła budowę najaśnic fabryka Bosch'a, której konstrukcje cechuje takie ustawienie srebrzonej paraboli, iż nie daje ona możliwości oślepienia. Ta sama fabryka produkuje specjalne opornikowe urządzenie do tłumienia światła. Wreszcie na specjalną uwagę zasługują znane na rynku żarówki firmy Osram, zwane Bilux, a polegające na kombinacji lusterek wewnątrz żarówki, lusterek, które



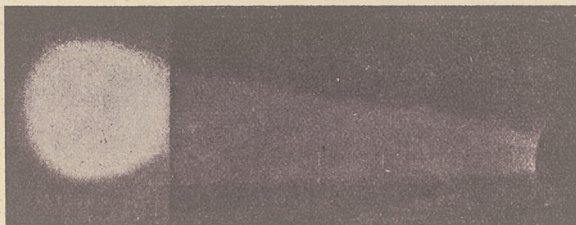
Rys. 4. Żarówka znajdująca się w ognisku.



Rys. 5. Żarówka znajduje się przed ogniskiem (bliżej szybki).

wnątrz najaśnic. Jest to już rzeczą inżynierów fabrycznych, którzy odpowiedni punkt, tak zw. ognisko (reflektory przeważnie mają kształt eliptyczny), ustalają na zasadzie badań i wykresów. Dla ustalenia, czy dana żarówka jest ustawiona istotnie w ognisku najaśnicy, należy padające z niej promienie rzucać na ekran (ścianę) z odległości

przynajmniej 10 mtr. Zamieszczone rysunki 4, 5 i 6 wskazują, w jakich warunkach ustalić możemy ewentualny błąd w umieszczeniu żarówki w najaśnicy. Błędy takie w najaśnicach nowych są rzadkością, fabryki bowiem dbają o należyte konstrukcje. Błędy powstają dopiero w czasie



Rys. 6. Żarówka znajduje się poza ogniskiem.

późniejszego stosowania żarówek innych, w szczególności w tych wypadkach, kiedy niedoświadczony kierowca pragnie koniecznie z danej najaśnicy otrzymać więcej światła przez stosowanie większych rozmiarów żarówek. Nie wolno zapominać o tem, iż każda najaśnica ma swoje przeznaczenie. Najaśnica małej Tatry, obliczonej na mniejsze szybkości, jest mniejsza i przez to daje wystarczający dla niej, lecz mniejszy promień światła od najaśnicy sportowego Daimlera, obliczonego na szybkości duże, a przez to samo wymagającego oświetlenia drogi na większej przestrzeni.

Wreszcie bardzo ważną rzeczą jest zastosowanie odpowiednich sposobów, uniemożliwiających oślepienie. Konstrukcji w tym kierunku jest wiele. Najprostsze z nich, stosowane np. na najaśnicach Zeiss'a, polegają na przystanianiu żarówki i uniedostępnianiu pro-

przy odpowiednim ich nastawieniu kierują pęk promieni ku dołowi, nie zmniejszając zbytnio zasięgu światła i eliminując zupełnie możliwość oślepienia.

W zakończeniu zauważyć należy, iż w państwach zachodnich istnieją odrębne zupełnie przepisy policyjne, dotyczące posiłkowania się światłem elektrycz-

nym na pojazdach mechanicznych. Uzależniają one siłę światła z jednej strony od siły żarówki (w Watt'ach), z drugiej zaś od odległości, w jakiej znajduje się punkt oślepiany od siecznej kąta, tworzonego przez promienie. Nie chcąc przeciążać uwagi czytelników podawaniem tu szczegółowych tablic, tytułem przykładu przy-

taczam, iż przy użyciu np. 20-wattowej żarówki musi ona być ściemniona zupełnie, gdy punkt oślepiany znajduje się w odległości do 30 metrów od punktu spotkania się siecznej kąta promieni z ziemią, zaś przy ściemniona do $\frac{1}{4}$ siły, gdy punkt oślepiany znajduje się w odległości od 30 do 70 mtr. od punktu spotkania się siecznej promieni z ziemią. Powyżej tego punktu nie obowiązują zasady ściemniania światła. Przekroczenie przepisów powoduje kary administracyjne. Pożądanem byłoby i u nas ściślejsze przestrzeganie zasad ściemniania światła na drogach publicznych, jeśli nie przy oślepieniu przechodniów, czy pojazdów konnych, to bodaj już stanowczo przy wzajemnym wymijaniu się pojazdów mechanicznych.

Ryciny do niniejszego artykułu zaczerpnąłem z miesięcznika „Motor“ № 2/27.



Na kolumnie 451 numeru 12-go „Auta” 1927 r. w spisie firm samochodowych w Poznaniu—pominęliśmy mimowolnie zaszczytnie znany na tamtejszym terenie oddział f-y „ELIBOR” ul. Gąsiorowskich 6, mającej dotychczas przedstawicielstwa sam. Buick i Ford—od Nowego zaś Roku Buick i Oldsmobile.

W № 12-ym „Auta” z 1927 r. na kolumnie 453 w tabeli charakterystycznych danych podwozi omyłkowo w rubryce „uwa-gi” umieszczono słowa *loco fabryka* przy marce Talbot typ DD gdy odnoszą się one do marki „Stutz” typ AA, co niniejszem prostujemy.

K R O N I K A

Nowe rekordy na torze Montlhery. Nie zważając na nieodpowiednią porę roku, na krótkość dni, silne mrozy, mgłę i śnieg, znana angielska para automobilistów, małżonkowie Bruce, podjęła w dniu 9 grudnia na torze autodromu Montlhery rekordową jazdę, z zamiarem pobicia światowego rekordu szybkości na prze-strzeni 15,000 mil angielskich.

Cel ten został całkowicie osiągnięty. Dzielni małżonkowie, zmieniając się co kilka godzin w prowadzeniu sześciocyndrowego dwulitrowego samochodu A. C., pobili nietylko zamierzony rekord światowy szybkości, ale „po drodze” przewyższyli jeszcze szereg innych rekordów. Jazda ich trwała bez przerwy (jeżeli nie liczyć przerw, niezbędnych dla zmiany kierowcy, nabrania benzyny etc.) przez dziesięć dni i nocy, przyczem w ciągu ostatnich trzech dni dopomagał małżonkom trzeci kierowca — Joyce.

Średnia szybkość jazdy, która wynosiła początkowo około 127 klm./godz., w szóstym dniu spadła poniżej 110, a to na skutek wypadku, jakiemu uległ samochód, wywracając się na śliskim zakręcie. Wypadek ten nie powstrzymał jednakże małżonków w ich zapale sportowym i nie spowodował zaprzestania rekordowej jazdy.

Małżonkowie Bruce pobili następujące rekordy:

4,000 klm. w 31 g. 21 m. 20,25 s. (127,568 klm./g.), rekord międzynarodowy w kategorii dwóch litrów.

3,000 mil ang. w 37 godzin 51 min. 18,11 sek. (127,500 klm./godz.) — rekord międzynarodowy w kategorii dwóch litrów.

5,000 klm. w 39 godz. 16 min. 39,96 s. (127,200 klm./g.) — rekord międzynarodowy w kategorii dwóch litrów.

4,000 mil ang. w 50 g. 44 m. 36,80 s. (126,861 klm./godz.) — rekord światowy.

5,000 mil ang. w 64 g. 00 m. 52,41 s. (125,701 klm./g.) — rekord światowy.

10,000 klm. w 80 g. 18 min. 31,78 sek. (124,519 klm./godz.) — rekord światowy.

15,000 klm. w 123 g. 05 m. 07,72 s. (121,846 klm./g.) — rekord światowy.

10,000 mil. ang. w 150 g. 31 m. 27,52 s. (166,930 klm./godz.) — rekord światowy.

20,000 klm. w 186 g. 09 m. 25,25 sek. (107,540 klm./godz.) — rekord światowy.

15,000 mil ang. w 220 g. 32 m. 54,38 s. (109,454 klm./godz.) — rekord światowy.

Małżonkowie Bruce, wzamian za swe trudy, ponie-sione podczas nieprzerwanej dziesięciodniowej jazdy przy bardzo niesprzyjających warunkach atmosferycz-

nych, zyskali sobie wszechświatową sławę rekordzistów.

Nie można tego samego powiedzieć o drugiej parze angielskiej, a mianowicie o małżonkach Deely, którzy na skutek zakładu podjęli na torze Montlhery w dniu 27 grudnia jazdę sześciodniową. Ponieważ jechali oni na maleńkim samochodzie Singer, o pojemności cylindrów 750 cm.³, przeto osiągnęli średnią szybkość poniżej 70 klm./godz. i nie pobili żadnego rekordu.

Kierowca Vinatier, na samochodzie Grazide 750 cm.³ pobił na torze Montlhery cztery rekordy międzynarodowe w swej kategorii. Przebył on:

5 klm. w 1 m. 55,59 s. (155,722 klm./g.); 10 klm. w 3 m. 51,56 s. (155,467 klm./g.); 5 mil ang. w 3 m. 06,39 s. (155,413 klm./g.); 10 mil ang. w 6 m. 14,14 s. (154,851 klm./godz.).

Kierowca de Rovin, na samochodzie własnej konstrukcji, pobił te same cztery rekordy międzynarodowe, ale w kategorii 500 cm.³, przebywając:

5 klm. w 2 m. 13,10 s. (135,145 klm./g.); 10 klm. w 4 m. 30,90 s. (133,287 klm./g.); 5 mil ang. w 3 m. 38,20 s. (132,759 klm./g.); 10 mil ang. w 7 m. 19,50 s. (131,823 klm./g.).

Nakoniec kierowca Tersen, na samochodzie Amilcar, pobił cztery rekordy międzynarodowe w kategorii 1100 cm.³, pokrywając:

500 klm. w 4 g. 13 m. 55,55 s. (118,700 klm./g.); 500 mil ang. w 7 g. 08 m. 15,51 s. (112,700 klm./g.); w trzy godziny — 356 klm. 216 m. (118,738 klm./g.); w sześć godzin — 670 klm. 544 m. (111,757 klm./g.).

Automobilizm w Belgji. Liczba samochodów, kursujących obecnie w Belgji wynosi 150.000. Odpowiada to stosunkowi 50 mieszkańców na jeden samochód.

Rozpowszechnienie karoseryj zamkniętych jest tak ogromne, że na sto samochodów sprzedają firmy co najwyżej trzy torpeda.

Amerykańskie fabryki samochodowe zużytkowują w ciągu roku: 64 miliony stóp kwadratowych szkła, 300.000 ton gumy, 39 milionów jardów sukna i 15 milionów gallonów farby. Zatrudnionych jest w przemyśle samochodowym blisko 4 miliony pracowników.

Lancia w Ameryce. Przed niedawnym czasem powstało towarzystwo z kapitałem miliona dolarów, mające na celu fabrykację samochodów Lancia w Ameryce.

N. A. G.—Presto. Niemiecka fabryka samochodów N. A. G., która niedawno przejęła dział wyrobu samochodów Protos od koncernu Siemens, połączyła się z fabryką Presto Werke A. G.

Nowa marka hiszpańska. Trzy fabryki hiszpańskie: Ricart, Espana i Elizalde, połączyły się w konsorcjum pod nazwą „Agrupacion Productora y Tecnica del Automobil“, celem produkcji lekkiego samochodu, pod marką „Apta“. Wóz ten posiadać będzie sześciocylindrowy silnik o wymiarach cylindrów 70×104 mm. i o litrażu 2400 cm.³.

Włoska produkcja samochodów. W roku 1926 fabryki włoskie wyprodukowały 64,760 samochodów, wobec 39,483 sfabrykowanych w roku 1925. Ogromna większość, bo 85% całej włoskiej produkcji przypada fabryce Fiat, która wypuściła 54.600 samochodów, czyli średnio po 180 dziennie.

Kauczuk syntetyczny. W Kansas City założona została fabryka pneumatyków samochodowych, która wyrabiać będzie opony ze sztucznego kauczuku, otrzymywanego syntetycznie.

Z Włoch. Na życzenie Mussoliniego, Królewski Automobilklub Włoch przeniósł na stałe swą siedzibę z Turynu do Rzymu.

Mistrzostwo automobilowe Włoch na rok 1927-my przyznane zostało kierowcy Materassi i marce Maserati.

Zawody o puchar Garda, polegające na tem, aby przebyć przestrzeń z Medjolanu do Gordone w czasie możliwie zbliżonym do zadeklarowanego przed startem, odbyły się w dniu 7 grudnia r. ub. Startowało 193 (!) współzawodników. Zwyciężył Ottolini na samochodzie Diatto, który wykazał czas, różniący się tylko o 2/5 sekundy od zadeklarowanego. W klasyfikacji firm samochodowych zwyciężyła marka Lancia.

Niezwykły wyścig. Na torze wyścigów konnych w Prato koło Florencji odbył się mecz pomiędzy znanym kierowcą Materassim na samochodzie Bugatti i lotnikiem Magrinim na samolocie Hanriot. Zwycię-

żył lotnik, który pokrył 30 okrążeń toru, czyli 23,5 km., z szybkością średnią 100,5 km./g., podczas gdy Materassi wykazał szybkość tylko 78 km./g.

W dorocznych wyścigach na wzniesieniu Gometz le Châtel, rozegranych w dniu 11 grudnia na przestrzeni jednego kilometra o starcie z miejsca, najlepszy czas dnia, 32,4 sek., osiągnęli: Naas na litrowym motocyklu własnej konstrukcji i Goutte na wyścigowym samochodzie Salmson 1100 cm.³

Rekordowa jazda. Trzy seryjne samochody Studebaker, dwa torpeda sportowe i jedna limuzyna, dokonały na torze w Atlantic City rekordowej jazdy, która trwała piętnaście dni i nocy bez przerwy. W ciągu tego czasu dwa z tych samochodów pokryły przestrzeń 25.000 mil ang. czyli 40.233 kilometrów, osiągając średnią szybkość 105 km./g. Trzeci samochód wywrócił się na zakręcie skutkiem ślizgawicy i stracił dwie godziny, wobec czego osiągnął średnią szybkość jazdy tylko 99 km./g.

Nowy autodrom ma zostać zbudowany koło Liege w Belgji. Miasto oddało na ten cel tereny zupełnie bezpłatnie, a trzy miliony franków na budowę toru są już zapewnione. Tor ma posiadać trzy kilometry długości i 18 metrów szerokości.

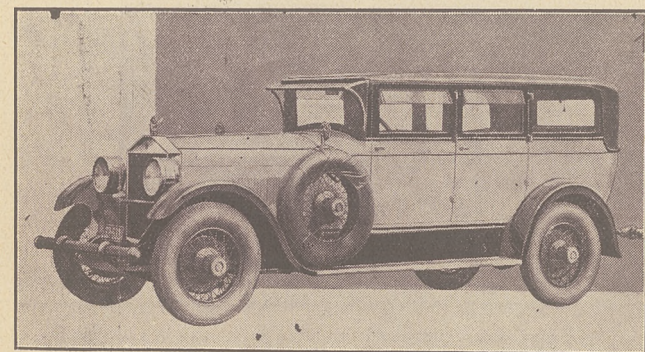
Najbliższy kongres transportu samochodowego odbędzie się w Rzymie we wrześniu r. b.

Z żałobnej karty. W Paryżu zmarł Piotr Peugeot, jeden z założycieli znanej fabryki samochodów Peugeot.

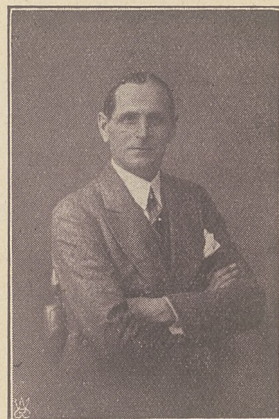
W dniu 5 grudnia zmarł w Wiedniu hr. Aleksander Kolowrat znany przemysłowiec i sportsman automobilowy.

Znakomita kierowczyni niemiecka, Ernesta Rogatta Merck, słynna ze swych zwycięstw w zawodach międzynarodowych, popełniła w Darmstadt samobójstwo.

Elcar Costum Sedan de Luxe



Tu widzimy ilustrację pierwszego wozu luksusowego produkcji Elcar Motor Company, z m. Elkhart, Indiano, U. S. A. Przedstawiony wyżej wóz pierwszym ukazał się na ulicach stolicy m. Warszawy i wy-



P. K. S. Rymowicz generalny
wschodnio-europejski
dystrybutor - prokurent fabryki
Elcar Motor Company U. S. A.
chwilowo bawiący w Warszawie.

wołał powszechnie zainteresowanie wśród naszego społeczeństwa swym niepospolitym wyglądem, jak pod względem estetycznym tak i technicznym. Przyjmując pod uwagę niezwykle zalety produkcji Elcar musimy tu dodać, iż niezawodnie wozy Elcar w Polsce będą się cieszyć wyjątkowym powodzeniem. Jak nam wiadomo w Polsce na terytorjum b. Kongresówki, generalnym reprezentantem jest p. Feliks Krzypkowski, ul. Koszykowa 5, w Warszawie. Natomiast są poszukiwani solidni reprezentanci na terytorja: Małopolska, Górny-Śląsk, Poznańskie, Pomorze i Gdańsk, przyczem osoby i firmy interesujące się objęciem generalnych reprezentacji na powyższe rejony mają zgłaszać się do generalnego dystrybutora-prokurenta fabryki Elcar, chwilowo bawiącego w Warszawie, pod adresem następującym: WPan K. S. Rymowicz, ulica Nowosenańska № 8. (Telefon № 511-11).

Przegląd piśmiennictwa obcego

Dinschert K. F.: Prüfungsfragen für Kraftfahrer. 18 verb. Aufl. (24 S.) 8^o. Rm. 1.

Fiebelkorn: Der Praktische Automobil - Mechaniker. Ein Handh. (VIII, 292 S.) gr. 8^o. Rm. 10.—, opr. 12.50.

Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt. V. Arbeiten zur Luftnavigierung Hrsg. von Navigierungsausschuss d. WGL. (V, 63 S.) gr. 8^o. opr. Rm. 6.50.

Nissen Adolf: Störungen am Kraftfahrzeug, Ihre Ursachen, Wirkungen und deren Behebungen. (48 S.) 8^o. Rm. 1.

Filius d. i. Adolf Schmal: Ohne Schaufleur. kl. 8^o. 12 gänzl. umgearb. u. erw. Aufl. (XVI, 568 S.). Rm. 8.

Automobiltechnisches Handbuch. Handb. d. Automobiltechn. Gesellschaft, E. V. Hrsg. von Richard Bussien. 13 gänzl. neubearb. Aufl. (XV, 1415 mehr. Taf 8^o. opr. Rm. 30.

Mitgliederverzeichnis, Frankfurter Automobil - Club. Nach d. Stande von 1. Okt. 1927 (48, 32 S.) 8^o. opr. Rm. 3.

Behncke Fritz: Lehrbuch für Wagen — und Karoserbau. Tl. 1. 4^o. 1. Das Fachzeichnen für Stellmacher. 2. Aufl. (98 S.) Rm. 6.

Milch Erhard: Deutscher Flugbetrieb. Eine Studie. (15 S.) 4^o. Rm. —30.

Griboff J.: Awtomobil i uprawlenije im (Der Kraftwagen und seine Handhabung.) (218 S. m. 134 Techn.) 8^o. Rbl. 2.25.

Flugzeug-Modellbogen, Klasings Nr. 1. Junkers Ganzmetall-Verkehrsflugzeug Bauart F. 13. (30 natürl. Grösse. 2 neubearb. Aufl. Taf. 86 × 58 cm. Rm. 1.

Möller W.: Der Flugmotor. Tl. 1. Grundlagen. (71 S.) 8^o. Rm. 2.50.

Taschenbuch der Luftflotten. Pockst Almanac of aeronautic. Almanach des flottes aeriennes. Gegr. 1914. Hrsg. von W. Langsdorf. Jg. 6.— (556 S. m. 824 Bilern.) kl. 8^o. opr. Rm. 12.

Arntzen H.: Flugzeugführer. Werden u. sein. (98 S.) 3 Bild-taf. 8^o. Rm. 2.

Blakemore Th. and W. W. Pagon: Pressure airships. Illustr. 8^o. Doll. 8.

Cogliolo P.: Codice aeronautico 8^o. L. 30.

Hirschauer L. et Ch. Dollfus: L'année aeronautique. 1926/27. Illustr. 8^o. Fr. 26.

Leroux E.: Cours d'aeronautique professé l'École d'application du genie maritime. Illustr. 8^o. Fr. 40.

Wohlbruck M.: Automobil-Lehrtafeln. 2. verb. Aufl. Taf. 1—12 (12 Taf.) Je 78 × 95 cm. Rm. 24, aufgez. auf Pappee 45, aufgez. auf Lw. 66.

Ursinus O.: Flug-Modellbau-Unterricht. Eine prakt. Anleitung. f. d. Modellbau u. Ein führung. on d. Modellsport. (IV, 50 S) u. 2 Taf. 4^o. Rm. 2.40.

Aeronautical Research. Report of Comitée for 1926/7. Sh. 2/.

Spaight J. M.: The Beginners of Organisee Air Power. A historical study 8vo. pp. 323. Sh. 17/6.

Smith S. Parker: The Electrical Equipment of Automobile. A book on principles for motor mechanics and motorist. Cr. 8vo. pp. 140. Sh. 5/.

Hoare Right Hon. Sir Samuel: India by Air. With an intro by lady Maud Hoare. D. B. E. With 35 illus. and map of the rute. 8vo. pp. 176. Sh. 6/6.

War Birds. Diary of an Unknown Aviator. Illus. by Clayton Knight. 8vo. pp. 277. Sh. 7/6.

Turner Major C. C.: The Old Flying Days. 8vo. pp. 382. Sh. 25/.

Warner E. P.: Airplane Desingn. Aerodynamics. 333 illus. pp. 600. Sh. 37/6.

Durand: Cours d'automobiles. II. Voitures automobiles. 248 p. Fr. 35.

Lienhard G.: Agenda Dunod. 1928. Automobiles. Coll. Agendas Dunod. XXIV — 480 p. Rel. pegamoid Fr. 17.

L'aéronautique. Fiches techniques d'avions. In-4. Fr. 10.

Powyższe książki są do nabycia w księgarni:
TRZASKA, EVERT & MICHALSKI, Warszawa, Hotel Europejski.



wykonywa
szytce, żetony, znaki klubowe, herby, monogramy i t. p.



Poleca
wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY
(typy normalne,
Bosch'a, Fiata,
Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświet-
lenia, starteru,
zapalania etc.

Pojemność
i trwałość
gwarantowana.



„Przemysł Polskiej Karoserji”
WARSZAWA, UL. KSIĄŻĘCA № 19

Jako specjaliści fachowcy z długoletnią praktyką za-
graniczną, wzięliśmy sobie za zadanie wyrabianie
dobrych i tanich karoserji, ku zadowoleniu na-
szej klienteli.

Wyrabiamy wszystkie systemy karoserji i nad-
budówki na każde podwozie.

Każdą luksusową karoserję, autobusy i platformy
wykonujemy według życzeń Szan. Klienteli lub
podług podanego nam rysunku podwozia.