



LIPIEC

1933

Nr. 7.

AUTO

Organ Automobilkлубu Polski oraz klubów afiliowanych.

Organe officiels de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

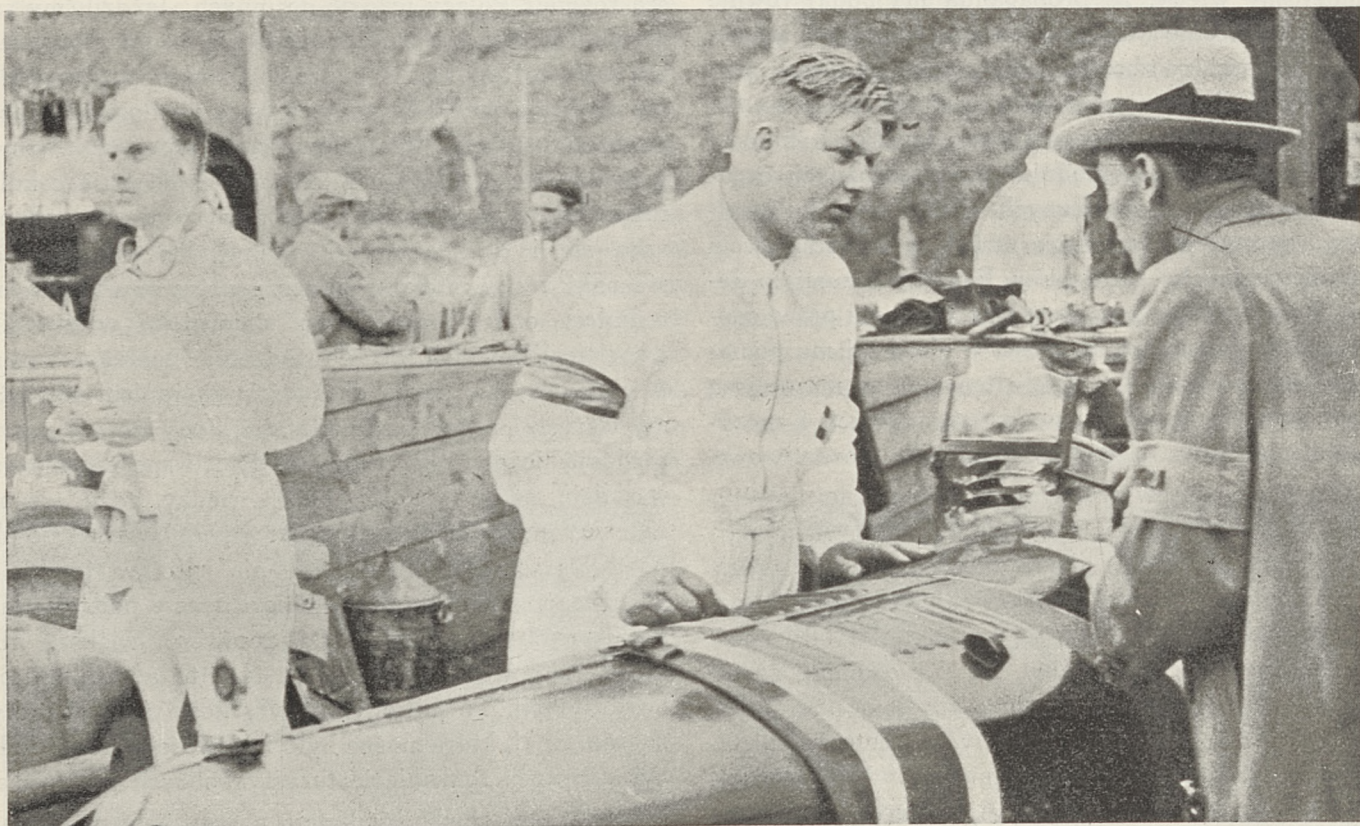
MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

TREŚĆ NUMERU: Za chińskim murem. — IV Grand Prix m. Lwowa, A. Wygard. — Wenecki most drogowy, Zofja Klaczyńska. — Grand Prix Automobilkлубu Francji. — Konkurs piękności samochodów. — S. O. S. na górskich drogach od Szwajcarii, J. E. — Z sali sądowej, Henryk Gołogórski. — Kronika Przemysłowo-Handlowa. — Samochodowe silniki wielocylindrowe, (dokończenie), Inż. A. Wiewiórowski. — Kronika Sportowa. — Z życia klubów.



(Fot. D. Nussbaum.)

IV Grand Prix m. Lwowa. Zwycięzca kat. powyżej 1,5 ltr. Björnstad (Norwegia) na Alfa-Romeo.

ZA CHIŃSKIM MUREM

W ostatnim numerze „Auta” wspomnieliśmy o tem, że jest rzeczą niesłychanej wagi, aby imię Polski figurowało zawsze i wszędzie we wszystkich imprezach i wystąpieniach międzynarodowych, abyśmy byli reprezentowani zawsze i wszędzie, gdzie tylko spotykają się ze sobą reprezentanci różnych narodowości, abyśmy na każdym kroku przypominali wszem i wobec, że Polska ma prawo do istnienia, gdyż na każdym polu dotrzymać Ona może kroku innym wielkim państwom, a na wielu polach nawet je wyprzedzać. Dalej — niesłychanie ważnem jest aby o istnieniu Polski dowiadywały się jaknajszersze masy innych narodowości, żeby nas poznawały i wyrabiały sobie o nas sąd właściwy, gdyż opinia mas niewidocznie, ale jednak decydująco oddziałuje na politykę rządów. Przez szereg lat po odzyskaniu niepodległości prawdy te uznawaliśmy i dokładaliśmy wszelkich starań, aby dać się poznać innym, aby na wszystkich polach wywalczyć sobie stanowisko równe innym, aby jednym słowem wejść z powrotem do koncertu państw i raz na zawsze utrwalić wśród nich mocno swoje stanowisko, co tembardziej było konieczne, że zmartwychwstanie nasze wielu przyjęło sceptycznie, albo niechętnie. Rozumieliśmy wtedy, że propaganda ma bodaj równie wielkie znaczenie dla utrwalenia i utrzymania naszej niepodległości, co zbrojenie się i traktaty. Jeżeli propaganda oficjalna niedomagała, wskutek braku na nią środków, to jednak prowadziliśmy szeroką i skuteczną propagandę za pośrednictwem przeróżnych organizacji i zrzeszeń społecznych, naukowych, kulturalnych i sportowych, wreszcie nawet za pośrednictwem osób prywatnych, — turystów. Państwo rozumiało dobrze i oceniało się pożyteczną na tem polu pracę społeczeństwa i w miarę możliwości w akcji tej mu pomagało, lub ją ułatwiało. Dzięki temu coraz mocniejszą nogą stawaliśmy w rzędzie państw żywych i zaczynaaliśmy już nawet sięgać po stanowisko mocarstwowe.

Wśród czynników propagandy zagranicznej turystyka była i jest jednym z najskuteczniejszych i najprzystępniejszych narzędzi. Zaniedbaliśmy wprowadzić przez szereg lat rozwój turystyki, ale ocknienie wreszcie przyszło i zabraliśmy się przed kilku laty energicznie do jej organizowania. Rząd zrozumiał, że turystyka może być jednocześnie źródłem poważnych dochodów dla kraju jak i nadzwyczaj skutecznym instrumentem propagandy zagranicznej. Na nieszczęście rozpoczęcie akcji za rozwojem turystyki w Polsce zbiegło się jednocześnie z kryzysem gospodarczym, skutkiem czego akcja ta nie wydała dotąd pożądaných owoców. Nie znaczy to jednak aby należało jej zaniechać. Przeciwnie — turystykę organizować i popie-

rać w dalszym ciągu należy, gdyż złe czasy przecież przemina, a straconych lat nic już nie powetuje. To też bynajmniej ani rząd ani społeczeństwo rozpoczętej akcji za rozwojem turystyki nie myślą zarzucać, lecz w miarę sił i możliwości do akcji tej w dalszym ciągu się przykładają. Rząd w ostatnich czasach wystąpił kilkakrotnie z pomysłową inicjatywą w dziedzinie turystyki, a społeczeństwo w dalszym ciągu rozwija swoje zrzeszenia i placówki turystyczne.

Jednak aby turystyka spełniła swoją podwójną rolę — gospodarczą, jako źródło dochodów dla kraju i polityczną, jako narzędzie propagandy międzynarodowej za Polską, nie może ona zamykać się jedynie w ciasnych granicach jednego państwa. Turystyka polska musi stanowić część turystyki międzynarodowej, Polska uczestniczyć musi w ruchu turystycznym całego świata. Do kraju swojego musimy ściągać cudzoziemców, bo to jest z jednej strony z korzyścią dla naszego bilansu handlowego, z drugiej zaś strony, bo dzięki temu społeczeństwa innych krajów poznają Polskę i nauczą się, miejmy nadzieję, właściwie Ją sądzić, oceniać i szanować.

Aby jednak ściągnąć do Polski cudzoziemców muszą również Polacy jeździć do innych. Jeździliśmy za granicę zawsze bardzo chętnie i w naszym rozumieniu było to dobrze. Z podróży naszych przywoziliśmy do kraju mnóstwo pożytecznych wiadomości, spostrzeżeń i nowych pomysłów, które wprowadzaliśmy w życie w kraju naszym i tem podnosiliśmy jego kulturę. Uczyliśmy się sami wielu nowych rzeczy podnosząc się i doskonaląc. Zawiazywaliśmy zagranicą stosunki z obywatelami innych państw, mówiliśmy im o Polsce, o Jej prawdziwym stanowisku w świecie i zachęcaliśmy ich do odwiedzenia naszego kraju. A nadewszystko swoją obecnością zagranicą mówiliśmy wszystkim, że Polska istnieje, kiedy Polacy przyjeżdżają do obcych krajów, kiedy ich spotkać można wszędzie, gdzie tryskają źródła wiedzy, gdzie wznoszą się pomniki kultury, gdzie pędzi wartki potok postępu i cywilizacji. Tak — nie było w tem nic zdrożnego — przeciwnie — aport nasz z podróży zagranicznych dla Polski był stanowczo większy niż strata, z powodu wywiezienia tyłu to a tyłu milionów złotych. Te miliony to były koszty propagandy zagranicznej, które można było z łatwością zresztą odzyskać przez rozwinięcie turystyki obcych po Polsce.

I oto w tej chwili zamknięto praktycznie przed nami granice. Zwykłemu obywatelowi Polski teraz nie wolno już wyjeżdżać za granicę, pomimo że wolność ta jest mu zagwarantowana konstytucją. Nic to, że z tą chwilą o Polskę zacznie być wszędzie głucho,

kiedy żadnemu Polakowi nie wolno odwiedzać obcych krajów, nie wolno mu reprezentować swojej Ojczyzny na wystęпах międzynarodowych, nie wolno mu bronić barw Jej w zawodach i konkursach. Nic to, że zgodnie z powszechnie stosowaną teorią wzajemności i retorsji, z tą chwilą przestaną również przyjeżdżać do Polski cudzoziemcy. Nic to, że na mapie Europy Polska stanie się jakby jakąś dziurą, jakby pustą pustynią, zgola nikogo nie interesującą i nikomu niepotrzebną, kiedy nic kraj ten nikomu nie daje, ani niczego od nikogo nie bierze. Nic to, że wszystko cośmy dotąd uczynili dla zadokumentowania na świecie naszego prawa do niepodległego bytu, że cała nasza propaganda, nasze wysiłki w celu zorganizowania turystyki, wszystko to zostaje przekreślone, gdyż kilka lat naszej ilozacji wystarczą dla puszczania w niepamięć wszystkiego tego cośmy zrobili dla cywilizacji. Wszystko to nie ma żadnego znaczenia w oczach Ministerstwa Skarbu wobec tego, że kilka milionów złotych pozostanie w kraju, że rozrzutni Polacy będą mu-

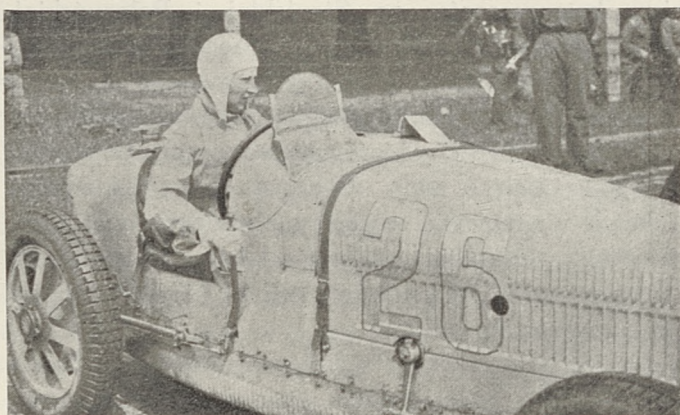
sieli wydać je w Polsce, zapłacić od nich tyle to a tyle procent podatku obrotowego, dochodowego i innych. Zgroza wprost ogarnia na widok tego rodzaju krótkowzroczności, kiedy dla zdobycia, a raczej dla utrzymania tylko w kraju kilku milionów złotych niszczy się pracę lat kilku, wcale poważny już dorobek i wszystkie widoki na przyszłość. Ostatnie zarządzenia Ministerstwa Skarbu i Min. Spr. Wewnętrznych, aby odmawiać wszystkim nawet normalnego paszportu zagranicznego za wyjątkiem jedynie wypadków, gdy osoba wybierająca się zagranicę udowodni nieodzowną konieczność wyjazdu, co znalazło już zastosowanie w stosunku do reprezentacyjnych polskich drużyn sportowych, wybierających się na międzynarodowe zawody (wyjechały one dopiero dzięki pomocy Ministerstwa Spraw Zagranicznych, lepiej rozumiejącego prawdziwy interes Polski) — podcina zupełnie byt szerszej, międzynarodowej turystyki w Polsce. Znaleźliśmy się za murem chińskim i stosunki w naszym kraju staną się teraz prawdziwie chińskie.

IV GRAND PRIX M. LWOWA

Już od wczesnego rana wlokłem się z zachodu Polski do Lwowa. Wóz trząsł, brzękał i pisał po tysiącach dziur i wybojów. Deszcz padał prawie bez przerwy, samochód „zarzucał” od czasu do czasu, podbity na większej dziurze lub koleinie, zmęczony niezmiernie wyrównywałem go raczej odruchowo i brnąłem dalej. Rozmyślając nad losem polskiego drogownictwa i śląc pobożne myśli naszym „miarodajnym czynnikiem” drogowym, zobaczyłem koło Krakowca następujący obrazek: jednym kołem w rowie stał samochód, który widocznie zarzucił. przed nim połączony z nim linami cabriolet. Mimo deszczu obydwaj kierowcy wyciągnięci nieruchomo leżeli na trawie obok drogi. Okazało się, że był to jeden z zawodników zmierzających do Lwowa ze swym mechanikiem, ciąg-

nący za wozem turystycznym wyścigową Alfa Romeo. Gdy przedstawiłem się, oświadczyli mi, że drugi już dzień jadą od granicy i że są tak fizycznie i psychicznie zmęczeni drogami polskimi, że dalej nie pojadą. Potrzeba było długich perswazji i zapewnień, że to już niedaleko, że droga koło Janowa będzie lepsza (oczywiste kłamstwo, bo im bliżej Lwowa, tem jest gorsza), aż wreszcie zdecydowali się jechać dalej.

Tego rodzaju obrazki można było w tygodniu przedwyścigowym spotkać na różnych szosach, prowadzących do Lwowa. Wszyscy zawodnicy telefonowali kilka razy dziennie z drogi do Małopolskiego Klubu Automobilowego, oświadczaając, że dalej nie pojadą, że proszą o przysłanie ciężarowych samochodów, któreby ich i ich samochody dowiozły do Lwowa. Znana



P-i Itier na Bugatti.



Pani Orsini przy swojej Maserati.

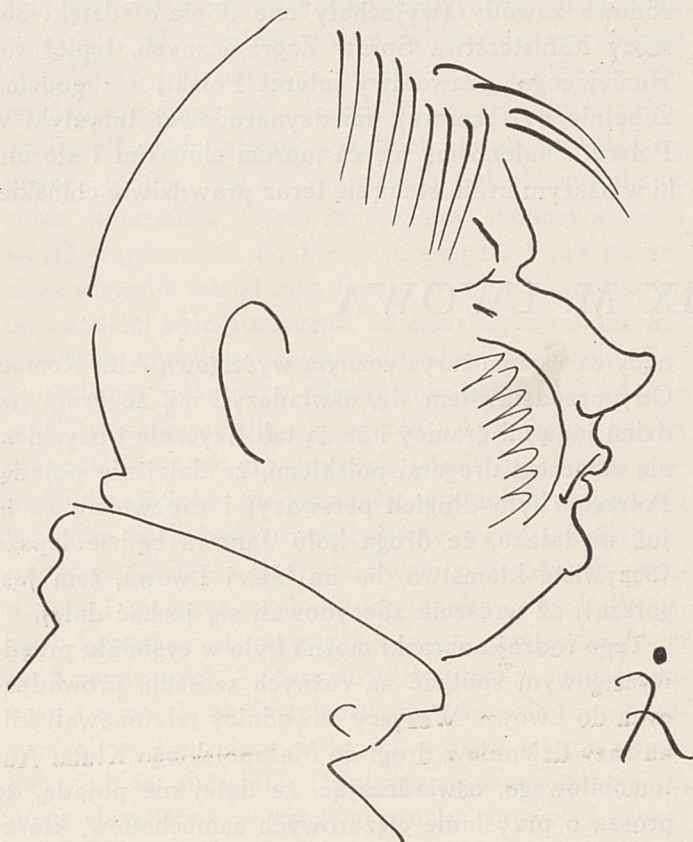
(Fot. D. Nussbaum).

zawodniczka francuska M-me Itier po przejechaniu granicy na Śląsku, już z pod Krakowa telefonowała, że zawraca i dopiero miła opieka krakowskich przyjaciół automobilizmu skłoniła ją do dalszej jazdy. Ponieważ szereg kierowców z powodu warunków drogowych nie mogło zdążyć na ostatni trening w sobotę, (regulamin wymagał najmniej 8 okrążeń treningowych) musieli w niedzielę wyścigową wykonać przepisane okrążenia przy niezamkniętej trasie.

Treningi rozpoczęły się 8. czerwca o godz. 5. rano i odbywały się 9. i 10. czerwca. Tysiące ludzi mimo wczesnej godziny i nieustannych deszczów zapełniały trybuny i otaczały całą trzykilometrową trasę. Czasy uzyskane przez poszczególnych kierowców były ofi-

M. K. A., zabłysnęli już na treningach świetną techniką jazdy.

Lwów, jak zwykle w okresie wyścigowym, zmienił w okamgnieniu swój wygląd. Ożywiony ruch samochodów i pieszych, przepełnione restauracje, kawiarnie i hotele. Setki ludzi przed siedzibą M. K. A., przed kioskami sprzedającymi bilety na wyścig i tablicami z wynikami treningów. Na dworcu głównym pociągi zwykle i specjalne wysypywały co chwila dalsze zastępy widzów. Lwów budzony codziennie wcześniej ry-



Björnstad.



Rysował J. Jarosz.

Nadu.

cialnie mierzone i przed południem każdego dnia wystawiano je do wiadomości publicznej. Czasy osiągnięte były w niektórych wypadkach bardzo dobre, szczególnie zawodników skandynawskich, jednak z powodu braku na treningach szeregu jeźdźców, horoskopy były niepewne. Pozatem tegoroczna lista zgłoszonych kierowców, (przeszło 20 nazwisk), obejmowała przeważnie zawodników poważnej klasy międzynarodowej, tak, że w przeciwieństwie do roku ubiegłego, w którym zwycięstwo Carracioli było jakby „murowane”, teraz większość kierowców zdawała się mieć poważne szanse. Szczególnie Szwed Widengreen, Norweg Björnstad i Finlandczyk Ebb, mało znani na kontynencie, a bardzo słusznie zaangażowani przez

kiem kompressorów na Stryjskiej i Pełczyńskiej, szedł późno spać, oczekując do północy wieści o przybyciu nowych zawodników i rozprawiając nad ich szansami. Niestety, deszcz ciągle ochładzał entuzjazm przyszłych widzów, a kierownictwo wyścigu miało coraz poważniejsze miny. Grożące straty materialne wskutek niedopisania części publiczności, odstraszonej ciągłym deszczem, nie pozwalały tym panom spokojnie przespać tych niewiele godzin, które im wogóle do snu pozostały.

Ale jakoś w niedzielę wyścigową Pan Bóg zlitował się. W kilka godzin przed wyścigiem deszcz ustał. Wprawdzie padał znowu podczas pierwszych okrążeń po rozpoczęciu wyścigu, ale potem trasa wyschła. Na

starcie stanęło: w kategorii powyżej 1.5 l. ośmiu zawodników, poniżej 1.5 l. dziesięciu zawodników. Byli to w kategorii silniejszej:

Kubiček — Czechosłowacja na Bugatti	2.3 l.
Björnstad — Norwegja na Alfa Romeo	2.4 „
Wustrow — Austria na Bugatti	2 „
Widengreen — Szwecja na Alfa Romeo	2.3 „
Ebb — Finlandja na Mercedes-Benz	7 „
Morand — Francja na Bugatti	2.3 „
Nadu — Rumunja na Bugatti	2.3 „
Balestrero — Włochy na Alfa Romeo	2.3 „
Rüsch — Szwajcaria na Bugatti	1.5 l. (8-cyl.)

W kategorii słabszej:

Ripper — Polska na Bugatti	1.5 „ (4-cyl.)
Itier — Francja na Bugatti	1.5 „ (8-cyl.)

trzeci zaś Finladczyk Ebb, którego Mercedes wyróżniał się odmiennym świstem kompresora wśród Alf i Bugattich oraz Maseratic. Niestety, kierowca ten, mający poważne szanse na zdobycie pierwszego lub drugiego miejsca odpadł już w pierwszej połowie wyścigu. Jego Mercedes uległ podobnemu defektowi silnika co w roku ubiegłym wóz Stucka, znowu kłęby



Burgaller.



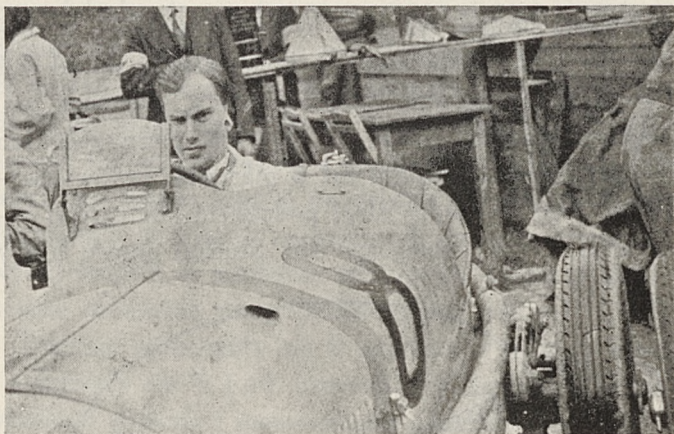
P-i Itier.

Landi — Italia na Maserati	1.1 „ (8-cyl.)
Simons — Niemcy na Bugatti	1.5 „ (4-cyl.)
Veyron — Francja na Bugatti	1.5 „ (8-cyl.)
Koźmianowa — Polska na Bugatti	1.5 „ (4-cyl.)
Orsinj — Italia na Maserati	1.5 „ (4-cyl.)
Hołuj — Polska na Bugatti	1.5 „ (4-cyl.)
Burgaller — Niemcy na Bugatti	1.5 „ (8-cyl.)

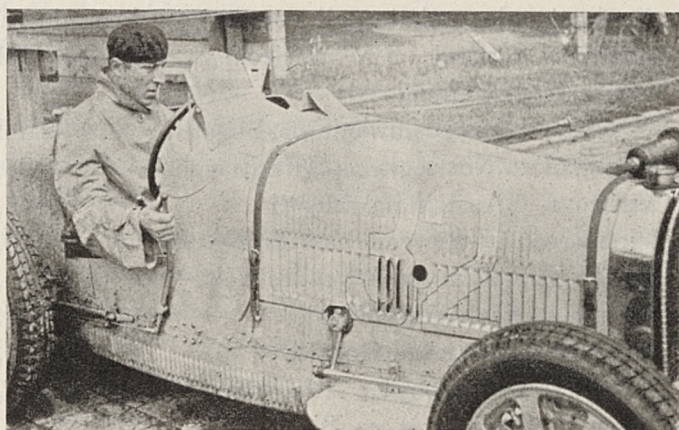
Start obu kategorii nastąpił z tradycyjną w tym wyścigu punktualnością o godz. 14.30, przyczem kategoria słabsza została przez startera wypuszczona w 30 sekund po silniejszej. Od samego początku wyścigu prowadzenie w kategorii powyżej 1.5 l. objęli Skandynawowie. Na pierwszych dwóch miejscach szli na zmianę Szwed Widengreen i Norweg Björnstad,

pary, wydobywającej się z chłodnicy, sygnalizowały przedwczesne zakończenie wyścigu przez zawodnika. Mercedesy mają zdaje się wogóle pecha do Lwowa i jedynie w r. 1931 Stuck zdobył tu pierwsze miejsce na Mercedesie.

Wymagania stawiane maszynom przez wyścig lwowski są co roku większe i są nader forsowną i trudną próbą wytrzymałości. Największy kunszt kierowców jest często bezowocny wobec absorbujących wszystkie części silnika i podwozia przeszło 300 klm. przy stale zmieniających się poziomach trasy i wirażach, czego dowodem jest konieczność zmiany biegów około półtora tysiąca razy w czasie wyścigu. Okazało się to już w pierwszych 50 okrążeniach, gdy wozy zawod-



Widengreen na Bugatti.



(Fot. D. Nussbaum)

Veyron zwycięzca w kat. poniżej 1½ ltr. na Bugatti.

ników w obu kategoriach jeden po drugim zaczęły przystawać przy swoich stacjach zaopatrzenia. Niektóre z nich już nie ruszały w dalszą drogę.

Pierwsza wycofała się już w 7-em okrążeniu Włoszka hr. Orsini, to jednak nie z powodu defektu swego samochodu, lecz — jak oświadczyła — z powodu fizycznego zmęczenia ciężkim dojazdem do Lwowa.

Kilkakrotnie stawały wozy Austrijaka Wustrowa i Rumuna Nadu, wreszcie wycofały się z biegu.

W kategorii poniżej 1.5 l. wyścig był równie ciekawy jak i w mocniejszej. Na pierwszych dwu miejscach jechali tu Francuz Veyron i Niemiec Burgaller, zażarci współzawodnicy z ostatnich wyścigów na Nürburgring i na Avus. Obydwaj na idealnie funkcjonujących ósemkach Bugatti, odbyli cały wyścig jakby przywiązani linką do siebie i z minimalną różnicą w czasie ukończyli wyścig. Za nimi jechał sympatyczny Włoch Landi, którego jednolitrowy Maserati-Monoposto ciągnął na Stryjskiej niegorzej od maszyn o większym litrażu, jednak nie mógł im dać rady głównie z powodu defektowania świec.

Ponieważ Szwajcar Rusch i Niemiec Simons po krótkim czasie zjechali z trasy, pozostali oprócz wymienionych 3 jeźdźców, utrzymujących się przez cały czas trwania wyścigu na pierwszych trzech miejscach, zawodnicy polscy i Francuska Itier. Po tej zawodniczej więcej się można było spodziewać ze względu na jej wielką rutynę i sukcesy często odnoszone.

We Lwowie pani Itier jechała z wielką regularnością i ani na sekundę nie przystała przy swym boksie, ale nie zdołała ukończyć wyścigu w przepisany czas, t. j. najpóźniej w 10 minut po ukończeniu wyścigu przez zwycięzcę.

Wielkie, rozumie się, zainteresowanie wzbudzali jeźdźcy polscy. Niestety, Hołuj, jadący bardzo regularnie na swym weteranie, miał defekt hamulców i musiał się wycofać. Pozostali więc „Jasio” Ripper i pani Koźmianowa. Należą im się słowa wielkiego uznania. Trzeba zważyć, że jechali na 4-cylindrowkach, które chociaż świetnie pracowały, to jednak nie mogły dać z siebie tego, co ósemki Burgallera, Veyrona lub Madame Itier, uchodzące za bardzo udany typ Bugattiego.

Następnie przypomnieć trzeba, że pani Koźmianowa, mimo swych sukcesów wyścigowych, choćby na tej samej trasie, jechała tym razem po raz pierwszy na wozie wyścigowym. I jechała wręcz świetnie. Miała też doskonałą ekipę w swoim boksie pod dowództwem p. Koźmiana. Zmiana koła trwała tam około 10 sekund! Gdy na drugi rok pani Koźmianowa będzie miała więcej treningu, to zdaje się miejsca i nagrody będzie pewna.

Ripper jechał w przeciwieństwie do ubiegłego roku z „głową”. Brał wiraże śmiało, a przytem spokojnie. Niestety, musiał kilkakrotnie przed bokсами stawać, ostatni raz z powodu złamania przekładni do skrzyn-



Pani Koźmianowa przed startem.



Hołuj opowiada.....



(Fot. D. Nussbaum)

Pan Veyron i Pani Itier.

ki biegów. Mimo to ukończył wyścig zmieniając biegi — cęgami i przyszedł na czwartym miejscu. Jest to w danych warunkach wielki sukces i nie wątpimy, że będzie początkiem szeregu zwycięstw tego sympatycznego, odważnego i... upartego kierowcy.

Gdy w ten sposób rozstrzygnęły się losy w kategorii słabszej i do końca wyścigu nie uległy już zmianie, w klasie silniejszej ostatnie okrążenia przyniosły emocjonującą niespodziankę. Rutynowany kierowca włoski Ballestrero, po wycofaniu się Ebba, następujący pozostałym Skandynawom konsekwentnie na piąty, rozpoczął z nimi walkę. Walka ta trwała już długi czas, jednak Widengreen i Björnstad nie ustępowali. Tymczasem zaszedł następujący wypadek: Balestrero zajeżdżał celem odnowienia zapasu paliwa do punktu zaopatrzenia. Mimo dwukrotnego wezwania kierownika punktu zaopatrzenia, nie wyłączył silnika, powodując poważne niebezpieczeństwo z powodu znacznych ilości paliwa, znajdującego się w poszczególnych stoiskach i rozlanego przed niemi wskutek błyskawicznego tankowania poszczególnych zawodników. Widengreen, który również zajeżdżał po paliwo, wezwany ze względów bezpieczeństwa do uruchomienia swego silnika nie na miejscu tankowania, a dopiero na jezdni, miał z tem dłuższe trudności. Udało mu się to wreszcie przy pomocy mechanika, stracił jednak tak dużo czasu, że spadł z pierwszego miejsca na trzecie, a Balestrero zajął drugie miejsce za Björnstadem. W ten sposób wyścig skończył się o godzinie 18.30.

Gremjum Komisarzy Sportowych pod przewodnictwem Prezesa Automobilklubu Polski hr. Raczyń-

skiego postanowiło jednak nie kwalifikować Balestrero za niezastosowanie się — mimo wezwania — do regulaminu i przyznało drugie miejsce Widengreenowi, nie uwzględniając protestu Włocha w sprawie zapuszczania silnika przez Widengreena na trasie. W ten sposób miejsce pierwsze w kategorii powyżej 1.5 l. zajął Björnstad, drugie Widengreen.

W kategorii poniżej 1.5 l. pierwszy Veyron, drugi Burgaller, trzeci Landi.

Czas Björnstada wynosił	3 godz. 40 min. 36 sek.
" Widengreena "	3 " 42 " 18 "
" Veyrona "	3 " 49 " 18 "
" Burgallera "	3 " 50 " 14 "
" Landiego "	3 " 51 " 48 "

Najszybsze okrążenie zrobił Björnstad w czasie 2 min. 6 sek. nie pobiwszy temsamem zeszłorocznego czasu Carracioli wynoszącego 2 min. 2 sek.

Wyścig lwowski był znowu ze wszech miar udaną imprezą Małopolskiego Klubu Automobilowego. Podziwiać należy wytrwałość, z jaką ta garstka ludzi od lat walczy o tę jedyną niestety obecnie wielką imprezę sportu samochodowego. Dzięki nim Polska zepchnięta wskutek swych dróg na szary koniec, przynajmniej raz do roku zajmuje jej należne miejsce w automobilizmie europejskim.

Na koniec jeszcze skromna prośba pod adresem Ministerstwa Komunikacji: czy nie możnaby przynajmniej głównych szlaków, łączących większe ośrodki, jak: Warszawa, Lwów, Kraków z Zachodem, doprowadzić do stanu używalności, tak, aby przyjazd każdego zagranicznego samochodu do Polski nie stawał się czynnikiem przeciw-propagandowym?

A. Wygard.

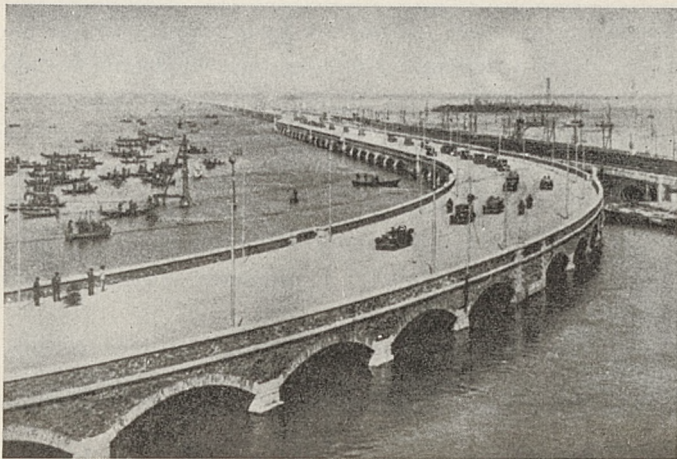


Zjazd automobilistów do Wenecji w dn. 30/IV 1933 r. — Defilada na moście.

WENECKI MOST DROGOWY

W dzień Św. Marka patrona Wenecji, w obecności księcia Piemontu reprezentującego króla, przedstawicieli rządu, parlamentu, władz Wenecji i olbrzymich tłumów publiczności, odbyła się uroczysta inauguracja nowozbudowanego mostu drogowego, łączącego

Wenecję z lądem stałym. Po dokonaniu przez patryarchę Wenecji aktu poświęcenia i wysłuchaniu podniosłych przemówień wśród głębokiego wzruszenia zebranych wielotysięcznych rzesz, nastąpił kulminacyjny punkt uroczystości — otwarcie ruchu na mo-



Inauguracja mostu — chwila otwarcia ruchu przez następcę tronu.
Miejsce w którym mosty rozdwiają się i most drogowy zwraca się
pięknym łukiem na prawo.

ście, dokonane przez następcę tronu, który na czele orszaku samochodów przejechał cały most od strony Mestre ku Wenecji.

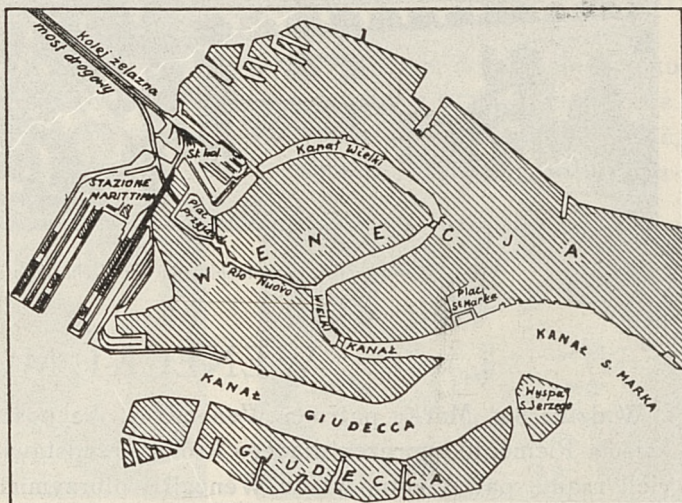
Piękna ta uroczystość o epokowej doniosłości dla Wenecji otwiera nową kartę w jej dziejach. Budowa tego mostu jest realizacją przeszło wiekowych zamierzeń; pierwsze bowiem projekty pojawiły się z początkiem dziewiętnastego wieku w okresie politycznego upadku Rzeczypospolitej Weneckiej. Sądono wówczas, że połączenie miasta z lądem stałym powstrzyma proces chylenia się jego ku upadkowi i utraty znaczenia gospodarczego i handlowego. Ale do wykonania zamierzeń nie doszło. W 1830 r. idea zostaje na nowo podjęta i projekt budowy przedstawiony władzom austriackim, które nie odrzucając go zasadniczo, w życie jednak nie wprowadzają.

Wkrótce potem sprawa mostu drogowego zostaje na długo w cień usunięta przez wybudowanie mostu kolejowego między Mestre a Wenecją, otwartego dla ruchu w 1846 r. Zaspakaja on całkowicie ówczesne potrzeby komunikacyjne i przynosi miastu doraźne korzyści ekonomiczne. Znaczny wydatek, jaki poniosła Wenecja łożąc z własnych wyłącznie funduszków na budowę tego imponującego obiektu, nie mającego wówczas równego sobie na świecie, opłacił się so-wicie. Rezultaty nie dały długo na siebie czekać. Po-łączona z najważniejszymi kolejowymi arterjami ko-munikacyjnymi, zaczyna się Wenecja szybko dźwigać z ekonomicznego upadku. Ożywia się znacznie han-del i przemysł i zaczynają licznie napływać turyści przynosząc ogromny dochód miastu.

Od czasu do czasu powraca na widownię kwestja mostu drogowego, ale natrafia na tak silną opozycję ze strony literatów i artystów, a także i pewnej części weneccjan, którzy obawiają się by przez ułatwienie dostępu miasto nie straciło swego odrębnego uroku

charakterystycznego, że spawa zostaje prawie zupełnie pogrzebana. Stan taki trwał aż do wojny. Z chwilą jej zakończenia, sytuacja ulega zasadniczej zmianie. Państwo włoskie przeżywa doniosłe przemiany we wewnętrznego ustroju politycznego, odradza się moralnie i ekonomicznie. Z tem wszystkiem łączy się jednocześnie przewrót w dziedzinie środków komunikacyjnych, dokonany szybkim rozwojem automobilizmu. Odgradzona swemi lagunami od ładu stałego, Wenecja znalazła się jakby poza nawiasem gwałtownego prądu rozwoju ekonomicznego, jaki objął całą Italię. Ze stanowiska drugiego co do wielkości portu włoskiego przed wojną o przeładunku 1.900.007 tonn, schodzi na trzecie miejsce, uprzedzają ją bowiem Genua i Trjest. Ażeby opierać się skutecznie silnej konkurencji trzeba znacznie rozszerzyć urządzenia portowe, lecz nie pozwalają na to ograniczone warunki terenowe na terytorjum Wenecji. Powstaje tedy projekt budowy nowego portu przemysłowego po przeciwnej stronie laguny w Marghera, w bezpośrednim sąsiedztwie Mestre. Zawiazuje się w tym celu specjalne towarzystwo akcyjne, przy współudziale finansowym Państwa i gminy Wenecji i podjęte zostają roboty.

Obecnie port Marghera jest już ukończony i oddany do użytku; obejmuje on oprócz właściwych urządzeń portowych, strefę przemysłową i dzielnicę mieszkaniową. Dzięki specjalnym koncesjom ze strony Państwa, gminy Wenecji i Towarzystwa Budowy Portu, oraz zastosowania polityki bardzo niskich cen sprzedażnych terenów, zdołano odrazu przyciągnąć wiele firm przemysłowych i handlowych, dla założenia tutaj swych warsztatów pracy. Sprzyjało temu również wyjątkowo korzystne położenie nowego portu, u zbiegu linii komunikacyjnych kolejowych, rzecznych i drogowych.



Połączenie mostu drogowego na terytorjum Wenecji.
Plac przyjazdowy. Kanał Rio Nuovo.

ukończeniu. Obliczony on jest na 2.000 samochodów t. j. maksymalną ilość jaka może być spodziewana obecnie i w najbliższej przyszłości. Narazie jednak jest wykańczany na przyjęcie 1.000 maszyn. Cały budynek wykonany zostanie z żelazobetonu i zawierać będzie 800 boksów o rozmiarze 5.50×2.75 m., 100 boksów $7.00 \text{ m.} \times 3.50 \text{ m.}$ i 1100 stoisk $4.50 \text{ m.} \times 2.20 \text{ m.}$ Wjazd maszyn na poszczególne piętra i zjazd z nich będzie się odbywać za pomocą dwóch oddzielnych jednokierunkowych ramp o szerokości 4 m. i 5% spadku, prowadzących aż na taras urządzony na dachu, gdzie można będzie dokonywać prób z samochodami.

Niezależnie od garażu przewidziana jest możliwość parkowania na terenie placu 1.000 samochodów.

Na odcinku kanału Rio Nuovo przylegającym do placu przyjazdowego urządzono przystań dla statków i motorówek, tak, że automobilista wysiadłszy z samochodu na placu, będzie mógł w ciągu niecałych dziesięciu minut dostać się drogą wodną do środka miasta t. j. placu Św. Marka.

Ażeby udostępnić w jak najszerszej mierze nowy most ludności i turystom, zorganizowano stałą komunikację między Wenecją i Mestre zapomocą trolleybusów elektrycznych. Linja ma długości około 10 km. i obsługiwana jest przez wozy konstrukcji Fiata.

Teraz kiedy most Littorio, taką bowiem otrzymał nazwę, jest już dziełem dokonaniem najzagorzalsi nawet jego przeciwnicy nie mogą zarzucić, że oszpecił on choćby w najmniejszej mierze krajobraz wenecki. Dołożono wszelkich starań ażeby tego uniknąć, w czym z pomocą przyszły w tak wielkim stopniu wrodzone narodowi włoskiemu wyjątkowe poczucie piękna i umiaru artystycznego. Zaś ogół automobilistów powitał z najwyższą radością, ułatwienie turystyce samochodowej dostępu do najczarowniejszego



miasta na świecie jakim jest Wenecja. W kilka dni po oficjalnej inauguracji mostu, odbyła się druga uroczystość będąca jakby aktem objęcia w stan swego posiadania mostu drogowego przez automobilistów. Z inicjatywy Weneckiego Oddziału Królewskiego Automobilklubu Italji urządzony został zjazd automobilistów z trzech prowincji weneckich i innych dzielnic Italji Północnej. Miejsce przybycia było wyznaczone u wjazdu na most, skąd potem kilkadziesiąt przybyłych samochodów, ustawivszy się trójkami ruszyły zwartym szeregiem przez cały most aż do placu przyjazdowego, który wolno okrążyły przy chóralnym akompanjamencie sygnałów, wśród powitań i okrzyków przyglądających się tej manifestacji tłumów, a następnie w tym samym porządku zawróciły na teren Stazione Marittima. Pozostawivszy tam maszyny automobilisci powrócili na plac przyjazdowy aby obejrzeć znajdujące się na nim urządzenia. Uroczystość zakończyła się wspólnym bankietem na Lido, podczas którego wygłoszono szereg przemówień podnoszących znaczenie i wyrażających radość z urzeczywistnienia tak wspaniałego dzieła jakim jest most Littorio.

Zofja Kłaczyńska.

ZABEZPIECZENIE SAMOCHODÓW OD KRADZIEŻY.

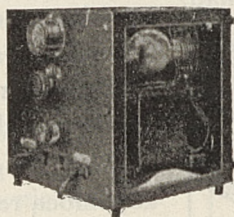
W Londynie przeprowadzono doświadczenia z nowym wynalazkiem, mającym na celu przeszkodzenie złoczyńcom kradzenia samochodów.

Chodzi tu o system kłódek, działający przy pomocy specjalnego nastawiania liter w słowa, których można ułożyć 40.000.

Kombinacja słów, wybrana przez właściciela samochodu i tylko jemu znana, przeszkadza dopływowi

paliwa, w ten sposób, że samochód, puszczony w ruch przez osobę ob-

cą, może przejechać tylko bardzo niewielką przestrzeń.



Wyrób francuski

ALS·THOM

PROSTOWNIKI „TUNGAR”
DO ŁADOWANIA
AKUMULATORÓW SAMOCHODOWYCH

KATOWICE,

DWORCOWA 16.

TEL. 22-29.

ŻĄDAJCIE KATALOGÓW G.

Tylko jeśli olej wytrzyma — wytrzyma maszyna!

Mobiloil
ZAREJ. MARKA OCHRONNA

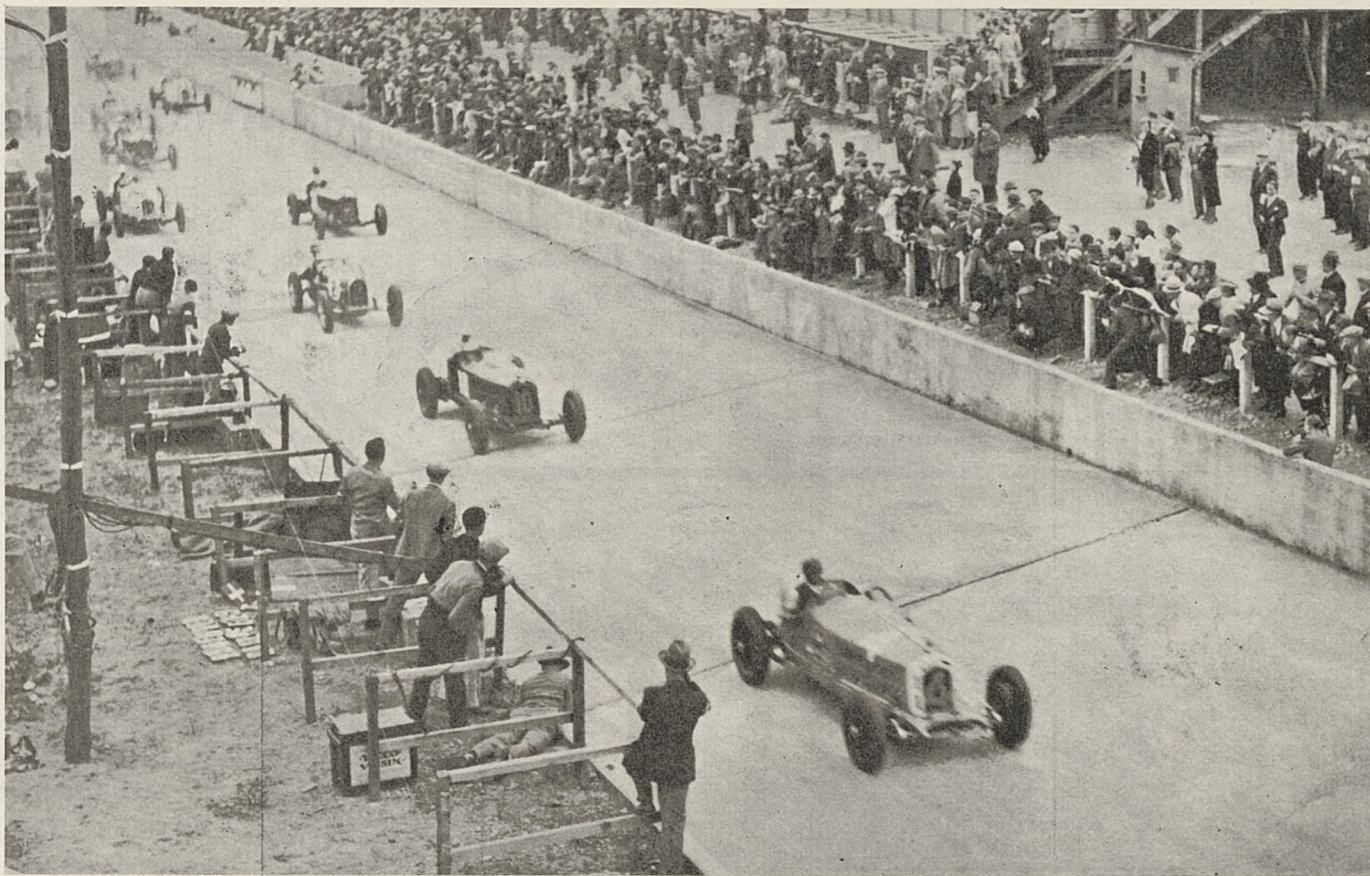
chroni!

WYSOKIE CIŚNIENIA
WYSOKIE TEMPERATURY
ZAMULENIE
OSADY WĘGLISTE
ROZCIENIENIE OLEJU

GARGOYLE MOBILOIL wytrzymuje!
Gwarancję daje sława światowej firmy
oraz kilkudziesięcioletnie doświadczenie.

Gargoyle Mobiloil
ZAREJ. MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE-WARSZAWA



Start w XIX Grand Prix Automobilkлубu Francji.

(Photo Associated-Press)

GRAND PRIX AUTOMOBILKLUBU FRANCJI

Grand Prix Automobilkлубu Francji uchodzi za jeden z najtrudniejszych zawodów świata, wskutek czego corocznie organizatorzy tego pięknego wyścigu mają kłopoty z zawodnikami. Był czas, gdy zdawało się, iż Grand Prix Automobilkлубu Francji wogóle się przeżył i gdy na starcie stawało już tylko kilku zawodników. Od lat kilku zresztą w Grand Prix Automobilkлубu Francji uczestniczy parę zawsze tych samych marek samochodów: Bugatti, Alfa-Romeo i Maserati, t. j. jedynie te marki, które posiadają najszybsze wozy wyścigowe. Inne marki nie mając najmniejszych szans w spółzawodnictwie z wymienionymi do Grand Prix Automobilkлубu Francji wogóle nie stają. Do tegorocznego XIX Grand Prix Automobilkлубu Francji zapisało się łącznie 20 zawodników, ale ani Alfa-Romeo, który jak wiadomo nie przyjmuje w tym roku zupełnie udziału w zawodach, ani Bugatti, który pomimo licznych tego roku sukcesów, cof-

nął w ostatniej chwili swoje zgłoszenie, oficjalnie udziału w Grand Prix A. C. F. nie przyjęli. Jedynie Maserati wystawił dwa nowe wozy z doskonałymi kierowcami: Campari'm i Zehender'em. Do udziału w Grand Prix A. C. F. nie wystarcza zwykłe zgłoszenie — należy być zaproszonym przez Automobilkлуб Francji tak, iż dzięki temu na starcie spotykają się jedynie najwybitniejsi mistrze steru. Wśród nich tego roku zabrakło Varzi'ego, który będąc fabrycznym jeźdźcem Bugatti i wobec wycofania się tej marki, nie mógł startować w dn. 11 czerwca.

Tegoroczny wyścig o Grand Prix A. C. F. rozegrany został na torze w Montlhery, na wielkim obwodzie, który pozwala na rozwijanie b. dużych szybkości. Wyścig obejmował 40 okrążeń toru t. zn. 500 klm., co na tego znaczenia wyścig wydaje się nieco za mało.

Wyścig o Grand Prix A. C. F. rozegrany został w niedzielę dn. 11 czerwca. Pogoda, jak najczęściej w

Grand Prix A. C. F. nie dopisała. Było zimno i pochmurno, — deszcz wisiał w powietrzu. Do startu stanęło 19 zawodników, ponieważ Borzaczini wycofał się z powodu uszkodzenia w czasie treningu kompresora swojej Alfy. Po starcie wysuwa się, jak zwykle, na czoło zawodników Nuvolari i utrzymuje się na tem miejscu w ciągu pierwszych 6 okrążeń. Jednak już od 4 okrążeń zaczyna mu następować na piąty Campari, którego nowa Maserati jest, jak staje się widocznym, najszybszym wozem w tym wyścigu. W 6-em okrążeniu Nuvolari zatrzymuje się dla zmiany kół i traci 2 m. 7 s. Zatrzymuje się również Chiron, który zajmował już 3-e miejsce, ale którego przegonił w 5 okrążeniu Etancelin. W siódmym okrążeniu prowadzi więc Campari, zanim idzie Etancelin, następnie Taruffi, Zehender, Moll, Czaykowski, Sommer, Eyston i t. d. Po siódmym okrążeniu prawie jednocześnie wycofują się obydwaj faworyci wyścigu: Nuvolari i Chiron,

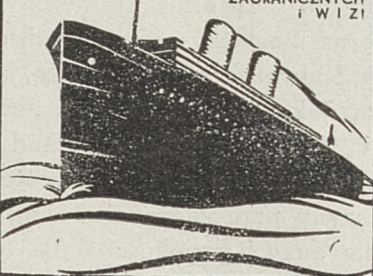
z powodu tego samego uszkodzenia swych wozów, mian. wskutek pęknięcia tylnego mostu. Już przed tem wycofali się wskutek uszkodzeń wozów Gaupillat po pierwszym okrążeniu, Lehoux po drugim, i Wimille w czwartym. W ósmym okrążeniu Taruffi wysuwa się przed Etancelin, czwartym jest Zehender. W 9-em okrążeniu odpada Bussienne, a wkrótce po tem Czaykowski. Porządek czołowych jeźdźców nie zmienia się do 12 okrążenia, ale w tym momencie Campari zatrzymuje się dla zmiany kół i wtedy rozpoczyna się home-ryczna walka między Taruffi i Etancelin o pierwsze miejsce. W 14 okrążeniu udaje się Etancelin'owi zająć pierwsze miejsce. Campari znajduje się w tym momencie na trzecim. W 16 okrążeniu Etancelin zatrzymuje się dla zmiany kół i wtedy Taruffi z powrotem zajmuje 1 miejsce. W 17 okrążeniu rezygnuje Pierre Felix. W 19 okrążeniu Campari na linii chronometrażu „bierze” Taruffi'ego, odzyskując z powrotem pierwsze miejsce. W tym momencie rezygnuje Earl Howe, którego kamień skaleczył w oko. W 20-em okrążeniu, t. j. na połowie wyścigu Campari zajmuje 1-e miejsce, Taruffi drugie, Sommer trzecie, Etancelin czwarte. Teraz wchodzi ponownie w szranki Nuvolari, który zmienia przy sterze Taruffi'ego. W 21 okrążeniu rezygnują Zanelli i Zehender. Etancelin przysuwa się na drugie miejsce i zażarcie teraz walczy z Campari'm o pierwsze. Nuvolari zdążył już zająć czwarte po Moll'u, ale po 25 okrążeniu, mając stanowczego pecha powtórnie rezygnuje. Pozostaje już teraz w szrankach tylko 6 za-

Już najwyższy czas zamawiać bilety na letnie wycieczki morskie
LINJI GDYNIA - AMERYKA
 3 lipca — Na Fjordy Norwegii
 21 lipca — Do Kopenhagi
 22 lipca — Do Anglii i Holandii
 29 lipca — Do Francji i Belgii
 4 sierp. — Wokół Wiel. Brytanii
 15 sierp. — Do Sztokholmu
 21 sierp. — Do Anglii i Belgii

Ceny od 100 złotych

INFORMACJE I SPRZEDAŻ BILETÓW w BIURACH
LINJI GDYNIA - AMERYKA:
 w WARSZAWIE, MARSZAŁKOWSKA 116
 w GDYNIA, ul. WARSZYŃSKA 1
 w LWOWIE, ul. NA BŁONIE 2
 w KRAKOWIE, ul. LUBICZ 3
 w RZESZOWIE, ul. GROTKERA 1004

BEZ PASZPORTÓW ZAGRANICZNYCH I WIZ



wodników z 19-u, którzy startowali. W 30 okrążeniu Campari zatrzymuje się powtórnie dla zmiany kół i wtedy Etancelin znów zajmuje 1 miejsce. Jednakże już w 32 okrążeniu Campari przysuwa się z powrotem do Etancelin'a, a na trzecim miejscu znajduje się Eyston. Do 36 okrążenia Campari walczy z Etancelin i stale zbliża się do niego. Widocznem się staje, że jednak zwycięstwo mu się nie wymknie, gdyż nowa jego Maserati okazuje się wozem niezwykłym. W tej chwili zaczyna jednak padać ulewny deszcz i przezorny, a doświadczony Campari zatrzymuje się na 20 sekund, aby zmienić swoje gładkie opony na rzeźbione. Do 39 okrążenia Campari teraz nie jest już w stanie odzyskać na Etancelin straconego czasu, ale w ostatnim okrążeniu wóz Etancelin'a zaczyna nieco zwalniać — jak się okazało

wskutek uszkodzenia sprzęgła — i teraz Campari w ostatnim wysiłku przed samą metą przegania go, wygrywając wyścig. Klasyfikacja nie-licznych zawodników, którzy do- brnęli do końca jest następująca:

1-y Campari na Maserati w 3 g. 48 m. 45 s. $\frac{2}{5}$ (przeciętna 131 km. 143).

2-i Philippe Etancelin na Alfa-Romeo w 3 g. 49 m. 37 s. $\frac{2}{5}$ (przeciętna 130 km. 648).

3-i G. E. T. Eyston na Alfa-Romeo 39 okrążeń w 3 g. 49 m. 24 s.

4-y Raymond Sommer na Alfa-Romeo 39 okrążeń w 3 g. 54 m. 54 s.

5-y Guy Moll na Alfa-Romeo 38 okrążeń w 3 g. 54 m. 53 s.

6-y Villars na Alfa-Romeo 34 o-krążenia w 3 g. 49 m. 26 s.

Dziewiętnasty wyścig o Grand-Prix A. C. F. wygrał niespodziewanie nieco stary ale jak się okazuje zawsze jeszcze jary Campari. Nikt właściwie nie liczył na jego zwycięstwo, do którego przyczyniło się walcie to, że startował on na bezwzględnie doskonałym wozie, a po- wtóre, że korzystał on z opieki i pomocy wytwórni. Tu się okazała wyższość jaką posiada zawsze za- wodnik wytwórni nad zawodnikiem niezależnym, choćby tak przygoto- wany, jak była przygotowana „Stajnia Ferrari'ego”, z Nuvolari'm, Borzacchinim i Taruffi'm. Zmęczeniem też wozów, które wszystkie brały już kilkakrotnie udział w zawodach w tym sezonie, wytłomaczyć można tak niezwykle liczne ich uszkodzenia. Pod tym względem dwie Maserati prosto z igły stanowczo górowały nad wszystkimi współzawodniczącymi z niemj Alfami.

**NA PNEUMATYKACH
MARKI**

Englebert

**osiągnął w GRAND
PRIX LWOWA (II/6. 33)**

1^e miejsce BJÖRNSTAD na sam. Alfa-Romeo (średnia szybkość 82,75 km/godz.)
2^e „ WIDENGREEN „ „ „ „ „ 81,35 km/godz.)

KONKURS PIĘKNOŚCI SAMOCHODÓW

W dn. 28 maja odbył się w Parku Paderewskiego w Warszawie zorganizowany przez Automobilklub Polski konkurs piękności samochodów, połączony z pokazem samochodów podwozi, autobusów i motocykli. Konkurs odbył się przy pięknej pogodzie, zgromadził jednak, jak na półtoramiljonowe miasto względnie mało publiczności. To prawda, że samochód dla przeciętnego Polaka to niedościgłe marzenie, a widać, że stajemy się narodem trzeźwym i praktycznym, kiedy już marzenia nas nie pociągają.

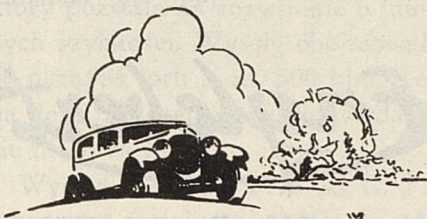
Do konkursu stanęło zaledwo 41 samochodów i 5 motocykli. Wy szczegól nienie samochodów nagrodzonych i wyróżnionych podaliśmy już w Nr. 6 Auta. Co do ogólnego wrażenia, to przyznać trzeba, że nie było ono... oszałamiającem. W porównaniu z temi cudami, które pomimo kryzysu tworzy obecnie przemysł samochodowy i karoseryjny, to co pokazano nam w dn. 28 maja było bardzo skromniutkie. Na rynku naszym pozostała już minimalna ilość firm i reprezentacji samochodów a i te, o ile chodzi o reprezentacje wytwórni zagranicznych, sprowadzać obecnie nie mogą do kraju, wobec ostatnich restrykcji wwozowych, nowych samochodów, to więc co mogły nam one pokazać, to modele dawniejsze, sprowadzone jeszcze za lepszych czasów. Zresztą nie do pomyślenia jest, wobec obecnej naszej nędzy sprowadzanie modeli bardziej luksusowych, gdyż w Polsce nie byłoby na nie nabywców. Jedyna nasza krajowa marka — „Polski Fiat” nie skrupowana trudnościami przywozowymi, wypuszcza na nasz rynek tylko modele użytkowe w skromnym wykończeniu, z karoserjami ściśle seryjnymi. I to jednak, przyznać należy, że spokojne linje małych i większych Fiatów robią bar-

dzo dodatnie wrażenie, właśnie przez brak jakiegokolwiek ekscentryczności, a za to przez dobry smak i umiar tak pożądane w samochodach użytkowych. Fiat nie popełnił dużego błędu, który powtarza się często w innych markach, mianowicie nie stosuje na małych podwoziach nadwozi o liniach aerodynamicznych, które wyglądają nieraz jak kwiatek przypięty do kożucha. Linja aerodynamiczna tłumaczy się na wydłużonem podwoziu z wielką maską, kryjącą, jak można się z tego domyślać, potężny silnik. Samochód taki z natury rzeczy robi wrażenie maszyny przeznaczonej do rozwijania dużych szybkości i dla tego karoserja aerodynamiczna, z punktu widzenia estetycznego podkreśla i uwydatnia jeszcze to wrażenie. Całość jest wtedy piękna i harmonijna, gdyż tłumaczy się sama przez się. Na małym natomiast podwoziu karoserja aerodynamiczna wygląda zawsze za ciężko, nie związana organicznie w jedną całość z podwoziem jest zgrzytem dla oka i ogólne wrażenie jest wtedy najczęściej przykre, pomimo pięknego wykończenia. Spokojną linią i estetyczną całością oznaczają się również, mające ambicje tylko użytkowości, — Citroëny. Spokojną elegancją wyróżniał się piękny „Renault” p. Ambasadora Francji. Natomiast mniej przypadł nam do gustu niespokojny w linji i źle

zharmonizowany w doborze kolorów, pewien wóz z nadwoziem krajowem. O nadwoziach krajowych, niestety, musimy to powiedzieć, że o ile pod względem technicznym stoją one na wysokości wyrobów zagranicznych, to niestety, pod względem linji, a zwłaszcza doboru kolorów pozostawiają one często do życzenia i za często wpadają w ekscentryczność, mającą być oryginalnością. Brak nam jeszcze artystów karoserji, rysowników takich, jakich posiadają lepsze wytwórnie zagraniczne. Nie wystarcza bowiem prawidłowo narysować szkielec nadwozia i przypiąć potem do niego co najbogatsze okucia i pokrycia — trzeba tu jeszcze gustu i instynktu piękna, takiego, jaki cechuje twórców strojów damskich.

Z innych marek wymienić tu jeszcze należy „Skodę”, której kreacje dają wrażenie solidności. Na ogół jednak pokazane zostały wyłącznie prawie samochody użytkowe, w których może najmniejszą rolę odgrywa piękność, i w których w każdym razie fabrykanci do tej strony przywiązywali względnie najmniejszą uwagę. W zagranicznych konkursach piękności bez wątpienia żaden z tych pokazanych nam w dn. 28 maja samochodów nie miałby żadnej szansy na wyróżnienie, gdyż na tego rodzaju samochody każdy może się tam natrzeć na ulicach miast tysiącami.

Co do motocykli, to piękność ich jesteśmy w dalszym ciągu w stanie ocenić jedynie według ilości przyrępnego do nich niklu, względnie chromu. Pod tym względem C. W. S. potrafił się utrzymać na poziomie najlepszych marek zagranicznych. Nie wątpimy, gdyż potwierdzają nam to z wielu stron, że i pod względem mechanicznym C. W. S. stoi równie wysoko.



Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność biegu

ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE, SP. AKC., WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

SKF

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, ulica Gwarna Nr. 20
w Katowicach, ulica Kościuszki 1a.
w Lwowie, ulica Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, ulica Długa Nr. 35,

S. O. S. NA GÓRSKICH DROGACH W SZWAJCARJI

Na zeszłorocznym Zjeździe Centralnej Rady Międzynarodowej Turystyki w Paryżu, Dr. Behagne, przewodniczący Komisji Doraźnej Pomocy Drogowej wystąpił (jak to podało „Auto” w zeszłorocznym lipcowym numerze) z referatem, dotyczącym, między innymi, organizacji pomocy drogowej.

Automobilklub Szwajcarski, w międzyczasie, rozwiązał tę sprawę praktycznie: w obecnej chwili większość przełęczy górskich w Szwajcarii, a m. Albula, Bernina, Brünig, Flüela, Forclaz, Furka, Grand St. Bernard, Grimsel, Julier, Klausen, Maloja, Oberalp, Ofen, Pillon, San Bernardino, St. Gotthard i Simplon posiada już taką pomoc, na nielicznych zaś pozostałych wprowadzona zostanie w 1934 r.

Na czym organizacja ta polega? Przedewszystkiem przy wjeździe na każdą z tych górskich dróg



(Photo Max Kettel Geneve)

Rys. 1. Automobilista używający pomocy.

umieszczona została tablica z tekstem w trzech urzędowych językach Szwajcarii: niemieckim, francuskim i włoskim: „A. C. S. (t. j. Automobil Club Suisse) — Pogotowie Telefoniczne — Telefon S. O. S.”, informująca, że dany odcinek drogowy zaopatrzony jest w szereg posterunków telefonicznych, dających możliwość wezwania, w każdej chwili, lekarza, ambulansu, mechanika i policji. Posterunki te rozmieszczone są co 2 do 3 kilometrów przy domach, położonych wzdłuż drogi (foto Nr. 3), lub też na specjalnych słupach (foto Nr. 1. i 2). O ile aparat telefoniczny założony jest nie przy samej drodze, specjalna tablica sygnalizuje miejsce, gdzie się znajduje. Posterunek składa się z normalnego aparatu telefonicznego, obok którego umieszczona jest tabliczka

z wykazem numerów, lekarza, szpitala, garażu, posterunku policyjnego i t. d.

Niezależnie od samych posterunków, na całej drodze ustawione są w mniej więcej kilometrowych odstępach, tablice, wskazujące położenie i odległość najbliższego posterunku (foto Nr. 4).

Rozmowy z tych telefonów są bezpłatne dla wszystkich, należy tylko, żądając połączenia, zapowiedzieć telefonistce: „Telefon S.O.S.”

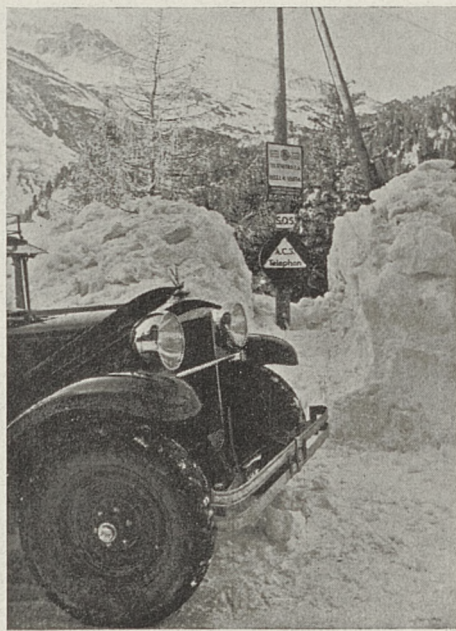
Pogotowie funkcjonuje wprowadzie od niedawna, oddało już jednak wiele usług nie tylko automobilistom, z inicjatywy których zostało zorganizowane, ale również motocyklistom, woźnikom i piechurom, głównie w czasie miesięcy zimowych, kiedy przebywanie górskich przełęczy jest bądź zupełnie niemożliwe, bądź bardzo utrudnione.

J. E.



(Photo A. Steiner St. Moritz)

Rys. 2. Posterunek telefoniczny na przełęczy Majola.



(Photo A. Steiner S. Moritz)

Rys. 3. Narciarze na przełęczy Bernina używają S. O. S.

STRONICA PRAWNIKA.
HENRYK GOŁOGORSKI.

Z SALI SĄDOWEJ

Przedmiotem rozprawy sądowej Wydziału Odwoławczego Sądu Okręgowego w Warszawie była ostatnio sprawa samochodowa, zdawałoby się, najzwyklejsza, bo na tle pierwszeństwa ruchu pojazdów mechanicznych na skrzyżowaniach ulic, a która jednak oblitowała w momenty zasadniczego, kasacyjnego, znaczenia.

Strona faktyczna sprawy przedstawiała się w ten sposób, że we wrześniu roku ubiegłego w godzinach popołudniowych szofer T. K., kierując półciężarowym samochodem „Ford”, jechał prawą stroną jezdni ulicy Targowej od dworca Wileńskiego w kierunku ul. Białostockiej. Na skrzyżowaniu ulic Targowej z Białostocką — K. skręcił samochód w kierunku ulicy Białostockiej. W tym samym czasie nadjeżdżały od strony prawej trzy motocykle pocztowe, jadące w odległości około 20 metrów jeden za drugim prawą stroną jezdni w kierunku dworca Wileńskiego. K. przepuścił pierwszy z motocykli, lecz w następ-

nym momencie, gdy skierował auto wpoprzek Targowej, chcąc wjechać w Białostocką, nastąpiło zderzenie z nadbiegającym drugim motocyklem, tuż u wylotu ul. Białostockiej w ul. Targową. Skutkiem zderzenia motocyklista G. doznał złamania lewego wyrostka łokciowego, co naruszyło normalną czynność lewej ręki na okres czasu około sześciu tygodni. Szofer K. po zderzeniu samochód zatrzymał i przyszedł z pomocą pokrzywdzonemu.

Na zasadzie powyższych danych szofer T. K. w dniu 1 lutego 1933 roku stanął przed Sądem Grodzkim do spraw samochodowych w Warszawie oskarżony z art. 236 § 2 Kod. Karn. o to, że w dniu 9 września 1932 r. w Warszawie na ul. Targowej przy zbiegu z ul. Białostocką nieostrożnie prowadząc samochód półciężarowy spowodował zderzenie z motocyklem pocztowym, wynikiem czego było ciężkie uszkodzenie ciała motocyklisty G.

Oskarżony K. do winy się nie

przyznał i wyjaśnił, iż zderzenie z drugim z pośród motocykli nastąpiło w momencie, gdy półciężarowy „Ford” znajdował się już na samem skrzyżowaniu ulic, że zatem motocyklista G. nie może powoływać się na pierwszeństwo drogi.

Wobec nieprzyznania się oskarżonego do winy Sąd zarządził postępowanie dowodowe.

Zbadany w charakterze świadka ksiądz B. zeznał:

— Jechałem tramwajem na tylnej platformie wagonu przyczepnego ulicą Targową od dworca Wschodniego, gdy zobaczyłem dwa pocztowe motocykle, jadące ul. Targową w stronę dworca Wileńskiego w odległości może jakich 10 metrów jeden za drugim. Pierwszy dawał sygnały, drugi jechał za nim i nie mogę stwierdzić, czy sygnały dawał. Gdy drugi już był na skrzyżowaniu z ul. Białostocką wpadło nań z prawie prostopadłego kierunku auto ciężarowe. Wypadek zdarzył się już poza szynami tramwajowymi ul. Targowej, bliżej chodnika u wylotu ulicy Białostockiej, bo motocyklista chciał skręcić w prawo dla uniknięcia wypadku, to i wpadł pod przedni prawy błotnik. Działo się to między 12 a 13 godziną. Samego momentu zderzenia nie widziałem, ale widziałem oba jadące motocykle i tuż za nimi wpadające auto bezpośrednio przed wypadkiem; natychmiast wyskoczyłem z wagonu i widziałem je zaraz po zderzeniu. Cały prawy błotnik był uszkodzony, zdaje się, że stopień też. Motocyklista zemdlął i uległ złamaniu ręki (część dalszą tego zeznania opuszczamy, jako nieistotną dla sprawy).

Następnie Sąd zbadał w charakterze świadka, pokrzywdzonego motocyklistę G., który zeznał:



(Photo Max Kettel Geneve)

Rys. 4. Tablica meldująca położenie i odległość najbliższego posterunku telefonicznego. (Do artykułu na str. 171.)

— W dniu wypadku jechałem od Centrali Warsztatów Samochodowych ul. Targową w kierunku Dworca Wileńskiego. Przedemną jechał inny motocykl w odległości około 20 metrów. Za mną jechał motocykl trzeci. Dojeżdżając do rogu Targowej i Białostockiej dałem sygnał. Wtem, z zadrzew skwerku wyjechał samochód półciężarowy, który przepuściwszy pierwszego motocyklistę, zajeżdżał mi drogę, mimo, że według przepisów, jako jadący z prawej strony miałem pierwszeństwo jazdy. Samochód jechał w ul. Białostocką. Nie chcąc wpaść na samochód, skręciłem kierownicą w prawo uderzając nią w bok samochodu, przytem doznałem uszkodzenia ręki w stawie łokciowym. W lewo skręcić nie mogłem. Wskutek uderzenia o samochód doznałem złamania lewego wyrostka łokciowego. Po wypadku leżałem dwa tygodnie w szpitalu. Pracować nie mogłem przez 6 tygodni (dalsza część zeznania — nieistotna).

Następnie biegły — lekarz dr. F. złożył opinię, zaliczając uszkodzenie wywołane u poszkodowanego — do kategorii ciężkich uszkodzeń cielesnych.

Po oświadczeniu biegłego — lekarza, Sąd w dalszym ciągu badał świadków wypadku.

Świadek B. zeznał:

— W dniu wypadku między 12 a 13 godziną byłem na Targowej po prawej stronie, idąc od Dworca Wileńskiego i zauważyłem auto półciężarowe, które, skręcając w ulicę Białostocką zagroziło drogę motocyklowi, jadącemu ul. Targową w kierunku Dworca Wileńskiego. Samego faktu najechania nie widziałem, gdyż samochód zasłonił mi widok. Dopiero, gdy przyszedłem na miejsce, stwierdziłem, że motocyklista był błąd, zaś stopień samochodu i kierownica motocyklu były uszkodzone. Motocykl skierowany był w prawą stronę, w

ul. Białostocką. Widziałem wszystkie trzy motocykle, jadące w odległości 20 metrów, jeden za drugim. Motocykle jechały bardzo szybko, podobnie i samochód.

Ważnym elementem sprawy było zeznanie naoczego świadka, L., który w krytycznej chwili jechał samochodem, prowadzonym przez oskarżonego. Świadek ten zeznał:

— Wypadek na ul. Targowej przy zbiegu z ul. Białostocką widziałem, gdyż jechałem samochodem, prowadzonym przez oskarżonego. Jechaliśmy ul. Targową w Białostocką. Za skwerkiem skręciliśmy w ul. Białostocką. W tym momencie ul. Targową w stronę Dworca Wileńskiego jechał motocykl, który, po zahamowaniu samochodu przepuściliśmy. Gdy minęliśmy już szyny tramwajowe na ul. Targowej nagle z prawej strony nadjechał drugi motocykl i wpadł na przód naszego samochodu, wskutek czego kierowca motocyklu doznał uszkodzeń lewej ręki.

Wreszcie ostatni ze świadków, A., zeznał:

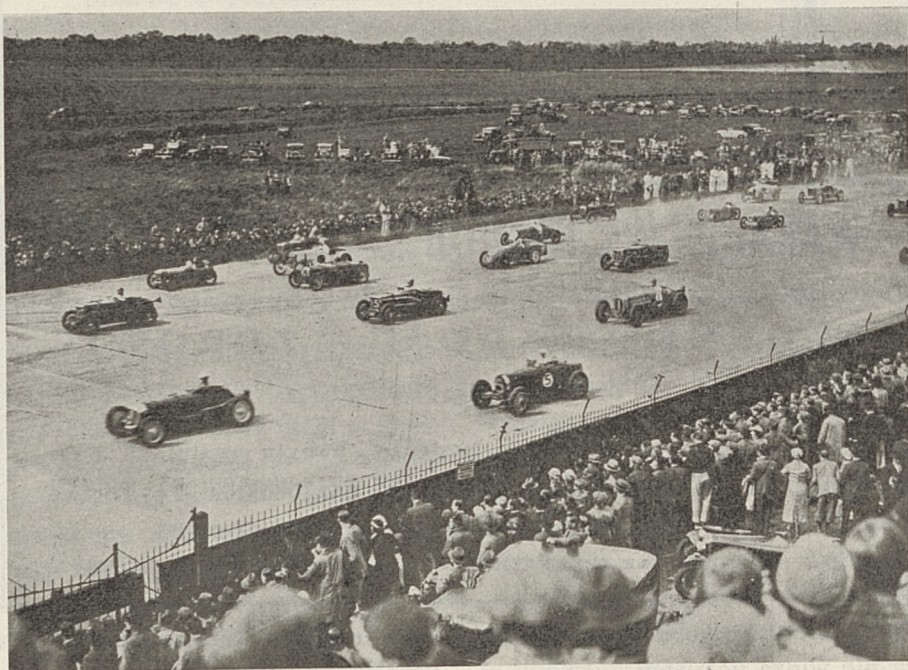
— Wypadek przypominam sobie.

Stałem na rogu ulic Targowej i Białostockiej koło cukierni, po stronie numerów parzystych. Z prawej strony ul. Targowej, w kierunku ul. Białostockiej wpoprzek jezdni jechało wolno auto ciężarowe. W tym czasie przeleciał jeden motocykl, a gdy auto miało już szyny i wolno wjeżdżało w ul. Białostocką nadjechał drugi motocykl, który skręcił również w Białostocką, uderzając przytem w bok samochodu; zarówno auto, jak i motocykl zatrzymały się. Samo zderzenie nastąpiło już w ul. Białostockiej poza linią domów ul. Targowej. Po zderzeniu się samochód i motocykl posunęły się jeszcze naprzód.

Po zeznaniach świadków Sąd wezwał biegłego, kapitana Ł. do złożenia opinii.

Biegły oświadczył:

— Odnoszę wrażenie, że motocykl jechał z nadmierną szybkością, co wynika także z oświadczenia pokrzywdzonego, że nie ryzykował skręcić w lewo, gdyż straciłby równowagę. Słusznie dając sygnały zrobił szofer, jadąc dalej. Zresztą motocyklista, gdyby jechał normalnie mógłby motocykl na czas za-



(Photo Associated Press)

Międzynarodowe wyścigi na torze w Brookland rozegrane zostały w dn. 6 maja r. b. Chwila startu.

PIRELLI

Telegram



Elt = Camperska warszawa =

Camperska
T-wo Handlowe, K. Camper i S-ka

№ 27

60

Przewód Nr.

Uwagi służbowe:

Przyjeżdż. dn. 1933
godz. 14/6
z 14/6
Podpis

6-9 do 21 Mazowiecka 9

TELEFONICZNY W WARSZAWIE UL. PRZEMYSŁOWA 8

Urząd

milano 136 18 1 19.20 = u. słów dn. godz. min

course vitesse auto circuit bordino premier nuvolari deuxième
trossi troisième brivio tous alfaromeo pirelli stelbiancaCamperska
T-wo Handlowe, K. Camper
i S-ka
6-9 do 21
Mazowiecka

Telegram



= elt = Camperska warszawa

Camperska
T-wo Handlowe, K. Camper i S-ka

№ 43

60

Przewód Nr.

Uwagi służbowe:

Przyjeżdż. dn. 1933
godz. 14/6
z 14/6
Podpis

6-9 do 19 Mazowiecka 9

z wyjątkiem tygodnia i świąt

TELEFONICZNY W WARSZAWIE UL. PRZEMYSŁOWA 8

Urząd

364 milano 19 13 1820 = devie dn. / godz. min

= grandprix frankreich montlenry elften juni campari auf

maserati pirelli stelbianca abstuter sieger schacht

jeden vorigen rekord .+.

WAKACJE WE FRANCJI

Pobyć na plażach Francji — idealny wypoczynek
SŁOŃCE — RADOŚĆ — ZDROWIE

ZNIŻKI KOLEJOWE

Informacji w sprawie podróży i pobytu udziela
OFICJALNE PRZEDSTAWICIELSTWO KOLEI FRANCUSKICH NA POLSKĘ
Warszawa, Ossolińskich 4, tel. 684-85
oraz wszystkie biura podróżytrzymać. W sposobie jazdy szofer
ra nie widzę uchybień.Po zamknięciu przewodu sądo-
wego sędzia udzielił głosu przed-stawicielowi oskarżenia publiczne-
go, który popierał oskarżenie,
wnosząc o skazanie oskarżonego
K. z art. 236 § 2 Kod. Karnego.

Obronca oskarżonego, adwokat R., prosił o uniewinnienie oskarżonego, opierając się na opinii biegłego oraz na ustaleniach faktycznych przewodu sądowego. Zdaniem obrońcy przepis o pierwszeństwie jazdy miał na myśli częsty wypadek, gdy dwa pojazdy *jednocześnie* znajdują się na skrzyżowaniu, nie zaś wypadek, gdy jeden z nich już się na skrzyżowaniu znalazł a drugi dopiero w to miejsce zdąży.

Jednakowoż Sąd wywodów tych nie podzielił i wyrokiem swym z dnia 1 lutego 1933 roku orzekł:

„...mieszkańca miasta Warszawy T. K., lat 39, uznać winnym za rzucanego mu przestępstwa, w miejscu, czasie i okolicznościach wskazanych w oskarżeniu, ustalając, iż spowodował on nieostrożnie ciężkie uszkodzenie ciała J. G., polegające na złamaniu lewego wyrostka łokciowego i skazać go za tak dokonane przestępstwo na mocy art. 236 § 2 K. K. na jeden tydzień aresztu i wykonanie orzeczonej kary zawiesić na okres dwuletni z mocy art. 61 § 1 i 2 K. K.”.

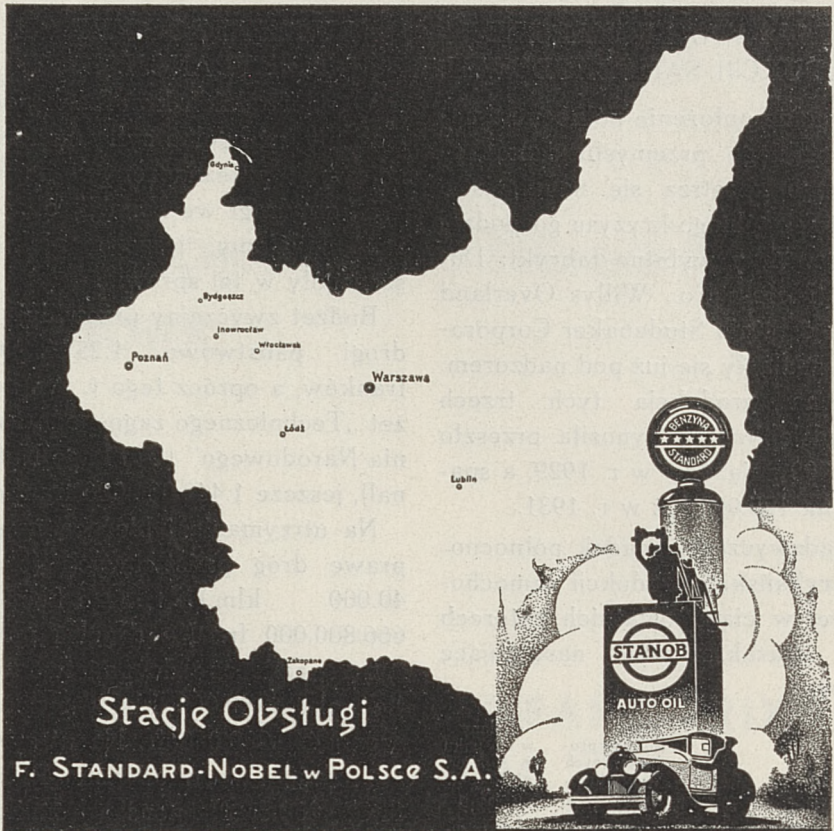
W uzasadnieniu powyższego wyroku Sąd oparł się na następujących przesłankach:

„Oskarżony K. kierując półciężarowym samochodem Ford,jechał prawą stroną jezdni ulicy Targowej od dworca Wileńskiego w kierunku ul. Białostockiej. Na skrzyżowaniu ulic Targowej z Białostocką, oskarżony skręcił samochód w kierunku ulicy Białostockiej. W czasie tym nadjeżdżały od strony prawej trzy motocykle, jadące w odległości około 20 metrów jeden za drugim (zeznali świadek G. i B.) prawą stroną jezdni w kierunku dworca Wileńskiego. Oskarżony, nie zatrzymując samochodu, przepuścił pierwszy motocykl (świadek B. i L.), jadąc jednakże dalej wpoprzek ulicy Targowej zagroził drogę drugiemu motocykliście, korzystając z prawa

pierwszeństwa przejazdu (świadek G. i B.). W następstwie tego, motocyklista skrzył motocykl w prawo w ulicę Białostocką, jednakże szybkość motocykla oraz niespodziewane zamknięcie drogi przejazdu przez samochód oskarżonego — doprowadziły do zderzenia motocykla z samochodem u wylotu ulicy Białostockiej (św. B.) skutkiem czego pokrzywdzony doznał złamania lewego wyrostka łokciowego (św. G. i biegły dr. F.). Oskarżony po zderzeniu samochód zatrzymał i przyszedł z pomocą pokrzywdzonemu.

„Sąd pominął zeznanie świadka A., że motocyklista skrzył motocykl w ulicę Białostocką i zderzenie nastąpiło już w ulicy Białostockiej, gdyż zeznanie to nie znajduje potwierdzenia w materiale dowodowym, a poza to świadek, wobec posunięcia się obydwóch pojazdów po zderzeniu w ulicę Białostocką mógł, zdaniem Sądu, nabrać przekonania, że zderzenie na tej ulicy nastąpiło.

„Ustaliwszy zatem, iż wypadek miał miejsce na skrzyżowaniu ulic Białostockiej i Targowej wówczas, kiedy kierowca samochodu starał się wyprzedzić motocykl, nadjeżdżający z prawej strony, wbrew odmiennej opinii biegłego kpt. Ł., Sąd dopatrzył się w sposobie jazdy oskarżonego przekroczenia przepisów o bezpieczeństwie ruchu ulicznego. Zgodnie bowiem z § 40 Rozp. Min. Rob. Publ. i Spraw Wewn. z dn. 27.I.1928 r. Dz. U. 48/28 oraz § 56 ust. 1 i 3 Rozp. Kom. Rządu m. Warszawy z dn. 15 maja 1925 o ruchu ulicznym pierwszeństwo przejazdu przysługiwało motocyklistom, albowiem: 1-o jechali oni ulicą główną, t. j. ulicą, po której biegnie linja tramwajowa, 2-o nadjeżdżali z prawej strony oskarżonego. Tymczasem oskarżony widząc nadjeżdżający drugi z rzędu motocykl, zamiast wstrzymać samochód do



Stacje Obsługi
F. STANDARD-NOBEL w Polsce S.A.

Planując wycieczki, pamiętaj:

- że benzyna „STANDARD” i oleje samochodowe „STANOB” wskutek swojej wysokiej jakości nigdy nie narażą Cię na przerwy w podróży,
- że **książeczki czekowe** benzynowe i olejowe upraszczają zaopatrywanie Twojej maszyny w materiały pędne,
- że sieć stacji benzynowych firmy STANDARD-NOBEL obejmuje wszystkie szlaki w Polsce,
- że unikniesz kłopotów i trudów, powierzając czyszczenie i smarowanie Twojej maszyny **stacjom obsługi** Firmy „Standard-Nobel”.

chwili przejazdu motocykla, lekko-myślnie jechał dalej i spowodował zderzenie. Oskarżony mógł i powinien był przewidzieć, że motocyklista korzystać będzie z przysługującego mu prawa pierwszeństwa drogi i wobec tego obowiązany był samochód zatrzymać. Szofer samochodu, wobec niezastosowania się do wyżej powołanych przepisów, sposobem swej jazdy doprowadził do zderzenia, zadając w ten sposób

pokrzywdzonemu uszkodzenia lewej ręki, które zgodnie z opinią biegłego lekarza Sąd, wobec naruszenia czynności lewej kończyny górnej na okres czasu dłuższy niż dni dwadzieścia — zakwalifikował jako ciężkie uszkodzenie ciała.

Sąd wobec powyższego uznał winę oskarżonego z art. 236 § 2 K. K. za udowodnioną.

(Dokończenie nastąpi).

KRONIKAPRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

KRYZYS AMERYKAŃSKIEJ
PRODUKCJI SAMOCHODOWEJ.

Trudne położenie północno amerykańskiego przemysłu samochodowego zaostrza się nadal, jako skutek ogólnego kryzysu gospodarczego. Trzy wybitne fabryki: Durant Motors Co., Willys Overland Co. i ostatnio Studebaker Corporation znalazły się już pod nadzorem. Roczna produkcja tych trzech przedsiębiorstw wynosiła przeszło 400.000 pojazdów w r. 1929, a spadła na 125.000 już w r. 1931.

Nadzwyczajny spadek północno-amerykańskiej produkcji samochodowej w ciągu ostatnich czterech lat charakteryzują następujące cyfry:

Rok	Ilość wyprodukowanych pojazdów	Zmiany w stosunku do poprzedniego roku
Rok 1929	5,36 milj.	+ 22,9%
" 1930	3,36 "	- 37,4%
" 1931	2,39 "	- 28,8%
" 1932	1,44 "	- 39,9%

W stosunku do r. 1929 produkcja r. 1932 wyniosła tylko 27%. Na skutek spadku produkcji i małej sprzedaży pojawiły się deficyty takie, że 11 amerykańskich fabryk samochodowych miało w r. 1932 strat 36 milionów dolarów, w tem Chrysler Co. 11,25 milj. Te same fabryki miały w r. 1931 jeszcze 93 milj. dolarów czystego dochodu, a w r. 1929 aż 325 milj. dolarów.

SPADEK LICZBY SAMOCHODÓW
W SZWAJCARJI.

W ciągu roku 1932 zarejestrowano w Szwajcarii wszelkich rodzajów nowych samochodów mniej niż w r. 1931, w którym przynajmniej zwiększyła się w stosunku do poprzedniego roku liczba samochodów ciężarowych i traktorów.

Ogółem wydano nowych kart rejestracyjnych: w r. 1930 — 18.741, w r. 1931 — 16.887, a w r. 1932 tylko 14.196.

BUDŻET DROGOWY WE
FRANCJI.

W poprzednich kronikach podaliśmy już ogólne cyfry sum budżetowych przeznaczonych na rok 1933 na drogi we Francji, obecnie zaś podajemy jeszcze niektóre szczegóły w tej sprawie.

Budżet zwyczajny przewiduje na drogi państwowe 1.257.220.000 franków, a oprócz tego t. zw. budżet „Technicznego zagospodarowania Narodowego” (Outillage National), jeszcze 1.440.000.000 franków.

Na utrzymanie i bieżącą naprawę dróg państwowych (około 40.000 klm.) przeznaczono 666.800.000 fr. Na drogi i mosty świeżo zaliczone do państwowych (też około 40.000 klm.), przeznaczono 400.000.000 fr. Na utrzymanie dróg w okolicach Paryża 11.820.000 fr. Na pensje dróżników i inne koszty osobowe 161.000.000 fr. Na premie dla właścicieli samochodów niektórych specjalnych typów 1.200.000 fr. i t. d. Z budżetu zagospodarowania narodowego przeznaczono m. in. 60.000.000 fr. na budowę mostów, i 45.000.000 fr. na znoszenie przejazdów kolejowych w poziomie drogi.

14.866 NAKAZÓW KARNYCH
W BERLINIE.

W r. 1932 policja berlińska sporządziła 14.866 nakazów karnych w ruchu ulicznym, a w 12.662 wypadkach udzieliła upomnień.

Za nieprzepisową jazdę sporządzono 2796 nakazów karnych i udzielono 2388 upomnień. Na drugim miejscu stoją przekroczenia przepisów o ruchu drożek samochodowych z 2316 nakazami karnymi i 1390 upomnień. Na trzecim miejscu stoją kary za nieprzestrzeganie zakazów pozostawiania pojazdów na postoju (parkowanie). Znacznie mniej przypada nakazów karnych za inne przekroczenia: zderzenia — 918, przeładowywania

ciężarowych samochodów — 800 nakazów i t. d. Stosunkowo mało nakazów karnych, zaledwie 217 przypada na jazdę w stanie nietrzeźwym, ale upomnienia udzielono tylko w jednym jedynym wypadku, wszystkie inne ukarano.

NOWY SYGNAŁ ŚWIETLNY
W HADZE.

Na jednym z ruchliwych punktów Hagi urządzono świetlną sygnalizację ruchu, odrębną od dotychczas stosowanych.

Sygnał świetlny posiada tylko dwa rodzaje świateł: czerwone i zielone, a zamiast dzwonka przy zmianie koloru światła zastosowano zupełnie nowe urządzenie.

Sygnał świetlny składa się z 8 koncentrycznych pierścieni rurek neonowych (cztery w górnej połowie kręgu i cztery w dolnej), z których cztery dają zielone światło, a cztery czerwone. Jeżeli naprzykład pali się czerwone światło, to świecą cztery górne półkręgi. Gdy ma nastąpić zmiana światła, gaśnie naprzód zewnętrzny półkrąg, po krótkiej pauzie następny i t. d. Gdy gaśnie ostatni czerwony zapala się wewnętrzny zielony półkrąg i stopniowo kolejno zapalają się następne. Urządzenie można wyregulować naprzykład tak, aby odstępy pomiędzy gaśnięciem jednych półkręgów i zapaleniem drugich stanowiły jedną sekundę, wtedy cały czas przejściowy od pełnego zatrzymania ruchu do swobodnej jazdy, wynosi 6 sekund. W ten sposób kierowca wie dokładnie jakim czasem rozporządza.

Czas zapalania sygnału w Hadze może być nastawiany automatycznie, lub regulowany ręcznie. Transformatory dla otrzymania prądu o dostatecznie wysokim napięciu dla neonowych rurek, znajdują się wewnątrz każdego sygnału.

Neonowe rurki dają światło bardzo widoczne, nawet przy pełnym słońcu i są w tym względzie lepsze niż dotąd używane szkła.

ZWYCIĘSCY

SAMOCHODOWEGO GRAND PRIX
LWOWA

ZWYCIĘSCY

MOTOCYKLOWEGO GRAND PRIX
POLSKI w KATOWICACH

używali do napędu
s w y c h m a s z y n

P O L S K I E J

MIESZANKI SPIRYTUSOWEJ

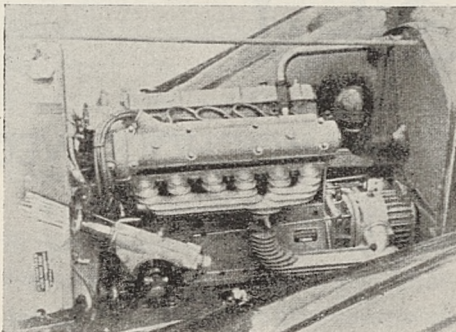
Inż. A. Wiewiórowski.

SAMOCODOWE SILNIKI WIELOCYLINDROWE. (dokończenie).

Drgania od skręcania. Dotąd widzieliśmy same zalety silnika wielocylindrowego. Byłoby dziwnem, gdyby nie miał on i swoich wad. Pierwsza z nich — to właśnie drgania od skręcania. Możemy uważać wał korbowy jako belkę zamocowaną od strony koła zamachowego, która otrzymuje na każdym wykorbieniu uderzenie od wybuchu w odpowiednim cylindrze. Każde takie uderzenie wywołuje skręcenie wału w kierunku obrotu. Gdy nacisk ustaje, wał stara się powrócić do pierwotnego położenia, ale wskutek elastyczności przechodzi poza nie i powraca do tego położenia dopiero po kilku wahnięciach. Wahnięcia te będą się pojawiać przy każdym wybuchu w każdym z cylindrów i tempo ich będzie zależało od ilości cylindrów i szybkości obrotowej wału.

Belka umocowana jednym końcem na stałe, której drugi koniec nie jest umocowany, podlega drganiom. Jeżeli rytm tych drgań wału korbowego zbiega się z rytmem nacisków pochodzących od wybuchów, otrzymamy zjawisko rezonansu i drgania mogą przybrać niebezpieczne rozmiary. Częstotliwość drgań własnych wału korbowego jest tem niższa, im wał jest cieńszy i dłuższy. To też dla wału silnika ośmiocylindrowego będzie ona niższa, niż dla wału silnika czterocylindrowego. Natomiast wybuchy w ośmiocylindrowym silniku są dwa razy częstsze, niż w czterocylindrowym. Wskutek tego łatwo może się zdarzyć, że w granicach szybkości obrotowej silnika ośmiocylin-

drowego w pewnej chwili częstotliwość wybuchów zbiega się z częstotliwością drgań własnych wału, albo z jedną z jej prostych podwielokrotnych. Będziemy



Rys. 2. 6-o cylindr. silnik Alfa-Romeo.

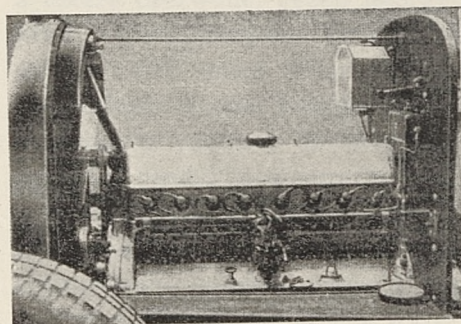
wtedy mieli bardzo silne drgania wału, działające szkodliwie na cały silnik i wywołujące silny hałas. Jest to zjawisko znane pod nazwą „trash”. Było ono przedmiotem szczegółowych badań znanego konstruktora angielskiego Lanchester'a, który wynalazł urządzenie wprowadzające nie usuwające trash, zjawisko naturalne, którego uniknąć niepodobna, ale zmniejszające w znacznym stopniu jego szkodliwe działanie. System Lanchester'a został przez niego nazwany gaśnicą drgań, po angielsku „Damper”.

Składa się ono z małego koła zamachowego, zmontowanego na przednim końcu wału korbowego, z którym jest połączone za pomocą sprzęgła. Sprzęgło to jest na tyle ściągnięte, że przy regularnych obrotach wału ten ostatni wraz z Damperem stanowi jedną całość; natomiast gdy wał korbowy zaczyna drgać, następuje poślizg sprzęgła. Silne tarcie,

wywiązujące się pomiędzy dwiema częściami przyrządu pochłania energię drgania i szybko je amortyzuje. Z początku Dampery uważano za osobliwość laboratoryjną. Stopniowo przy budowie silników o coraz większej ilości cylindrów i coraz szybszych obrotach przekonano się, że skutki trash'u mogą być katastrofalne. Okazało się to najdobitniej na silnikach wozów wyścigowych: pomimo wszelkiego rodzaju wzmocnień, jakie były możliwe do wykonania, wały korbowe po bardzo krótkim czasie pracy zaczęły często pękać. Zaopatrzone takie wały w Dampery i pękanie ustało.

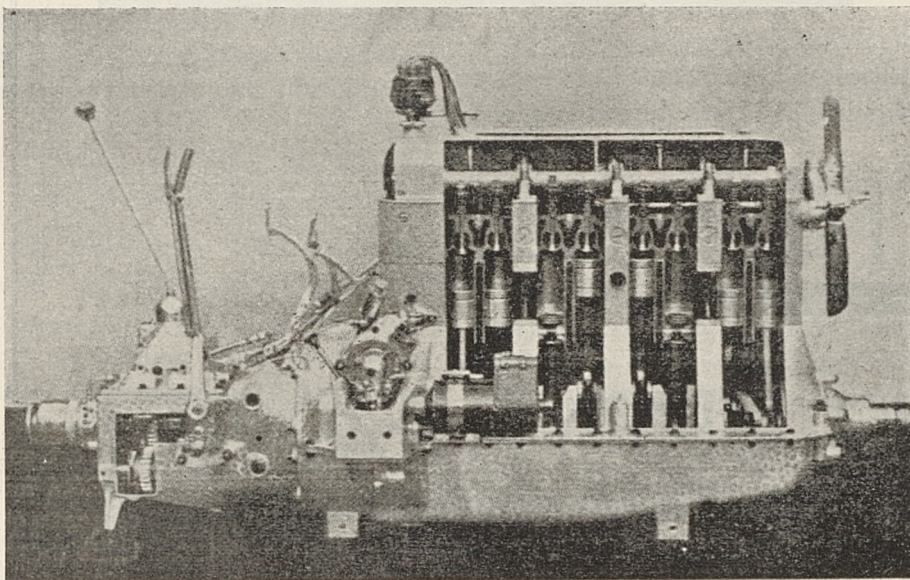
Obecnie wszystkie wielocylindrowe silniki z reguły są zaopatrzone w Dampery. Konstrukcja ich jest nieraz u poszczególnych konstruktorów odmienna, ale są one oparte zawsze na tej samej zasadzie.

Wykonanie. Z punktu widzenia konstrukcyjnego stosowanie małych cylindrów daje niektóre ułatwienia. W pierwszym rzędzie należy tutaj postawić zawile zagadnienie tłoku. Dla zmniejszenia sił inercji starają się konstruktorzy, jakeśmy



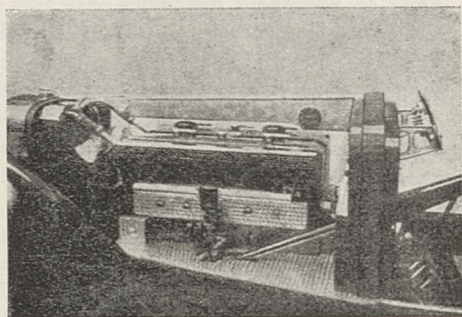
Rys. 4. 8-o cylindr. silnik Talbot.

to już mówili, zredukować masę tłoka do minimum. Obecnie tłoki wyrabia się przeważnie nie z żeliwa, a ze stopów lekkich, których głównym składnikiem jest glin albo magnez. Tłoki glinowe, t. j. wykonane ze stopu wyżej wspomnianego, poza swoją lekkością mają jeszcze jedną dużą zaletę, mianowicie są bardzo dobrymi przewodnikami ciepła. To też dobre chłodzenie takich tłoków jest znacznie łatwiej osiągnąć niż przy tłokach żeliwnych. Na nieszczęście glin i, ogólnie biorąc, wszystkie stopy lekkie, mają współczynnik rozszerzalności znacznie większy, niż żeliwo. Ponieważ w czasie pracy temperatura tłoka jest wyższa od temperatury cylindra, tłok w stanie zimnym silnika musi posiadać dużą grę w cylindrze. Z powodu tej gry, przy zapuszczeniu zimnego silnika, podczas wybuchu tłok uderza o ściankę cylindra, wywołując



Rys. 3. Przekrój 8-o cylindr. silnika Horch.

jąc charakterystyczne klekotanie. W nowym silniku, w miarę rozgrzewania się tegoż, klekotanie to zmniejsza się i w końcu ustaje, ale przy najmniejszym zużyciu tłoka (wystarczy kilka setnych milimetra) będzie się ono dawało stale słyszeć. Zastosowano cały szereg pomysłów w celu uniknięcia tego zjawiska: tłoki bimetalowe, których górna część jest z glinu, dolna z żeliwa; tłoki elastyczne (przecięte wzdłuż tworzącej cylindra); tłoki z wkładkami stalowymi lub ze stali niklowej t. zw. inwarowe, których rozszerzalność praktycznie równa się 0 i t. d. Otrzymano rezultaty bardzo interesujące, ale zagadnienie cichego chodu tłoka nie jest jeszcze ostatecznie rozwiązane. Oczywiście im większa jest średnica cylindra, tem większa musi być gra pomiędzy tłokiem i cylindrem, a tem samem łatwiej



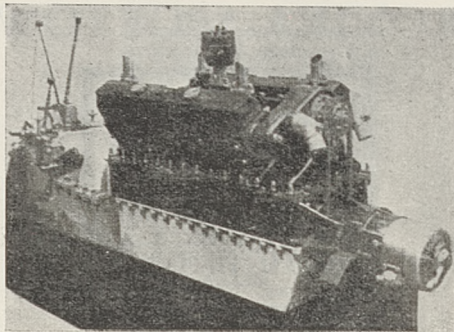
Rys. 6. 16-cylindr. silnik Bucciali.

jest uniknąć klekotania tłoka w wielocylindrowym silniku przy małej średnicy tłoków.

Szczelność tłoków w cylindrach zapewniają pierścienie tłokowe. Uzyskać ją w dużych cylindrach jest trudniej niż w małych.

Natomiast przy budowie wielocylindrowych silników napotykamy cały szereg trudności. Z tych bodaj najważniejszymi są karburacja i zapalanie. Szczególniej karburacja była przedmiotem długich badań, a jednak, nie będąc pesymistą, można powiedzieć, że jest jeszcze daleka od doskonałości.

Proces karburacji obejmuje dwa okresy: 1) przygotowanie w karburatorze mieszanki powietrza z rozpyloną benzyną, przyczem stosunek tych składników powinien być odpowiedni przy każdej ilości obrotów; 2) rozdzielanie tej mieszanki na poszczególne cylindry, przyczem do każdego z nich powinna się dostawać jednakowa ilość mieszanki. Otóż, o ile pierwsza część tego procesu w dzisiejszych karburatorach odbywa się mniej więcej prawidłowo, o tyle sprawa równomiernego zasilania cylindrów mieszanką stanowi jedno z najtrudniejszych zadań



Rys. 5. 12-o cylindr. silnik w kształcie v Voisin.

dla konstruktora silnika. Nawet dla czterocylindrowego silnika zagadnienie to nie jest jeszcze rozwiązane w sposób zupełnie zadowalniający, a cóż dopiero mówić o sześciu lub ośmiocylindrowych silnikach. Próbowano wyposażać silnik w 2 karburatory, ale i to nie dało rezultatów oczekiwanych. Nierównomierne zasilanie cylindrów posiada bardzo złe strony: nie mówiąc już o nadmiernym zużyciu benzyny, które w tych wypadkach ma miejsce, mamy tu do czynienia z nierównomierną siłą wybuchów w cylindrach, co często powoduje silne szarpnięcia i nierówny chód silnika, rzecz bardzo nieprzyjemną i szkodliwą.

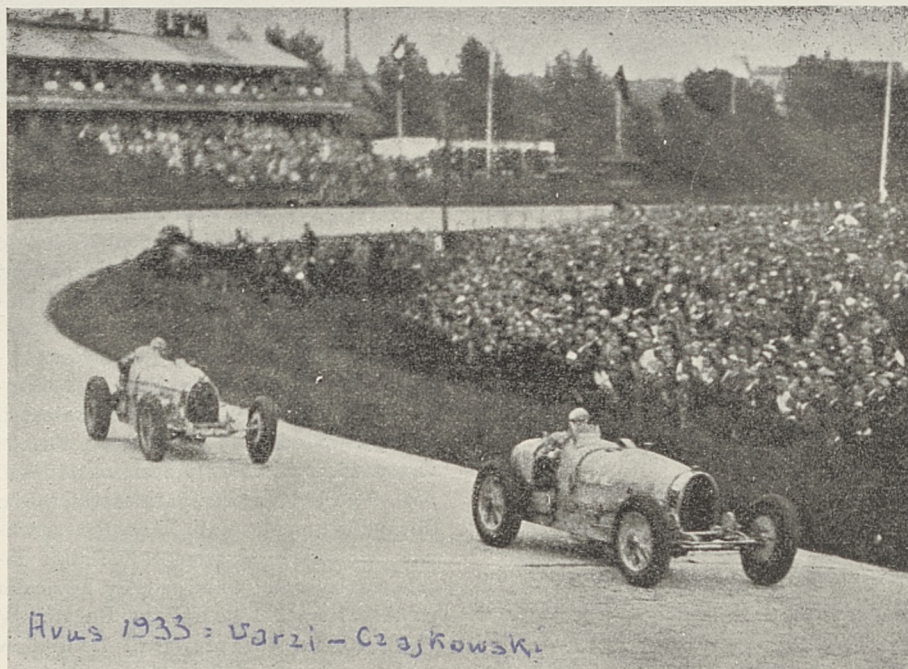
Od pewnego czasu zaczęto próbować stosowania nowego systemu karburatora t. zw. odwróconego, czyli **downdraft**. Otrzymano rezultaty ciekawe, ale do tej pory sprawa ta jest jeszcze w fazie prób i doświadczeń.

Z zapalaniem poszło łatwiej. Dawniejsze iskrownice dawały tylko dwie iskry na jeden obrót twornika, co już w sześciocylindrowym silniku przy dużych obrotach było powodem nieprawidłowego zapalania. Obecnie dzięki udoskonalonej konstrukcji magneta dają 4—6, a nawet 8 isker na obrót twornika. W samochodach są one mało używane, natomiast mają duże zastosowanie w silnikach lotniczych. W samochodach przy wielocylindrowych silnikach stosuje się obecnie zwykle zapalanie z akumulatorów za pomocą przyrządu Delco, przyczem często używa się rozdzielaczy z dwoma przerywaczami, a żeby prąd w pierwotnym uzwojeniu cewki miał czas osiągnąć dostateczne natężenie.

Zakończenie. Do jakichże tedy wniosków możemy dojść po rozpatrzeniu zalet i braków wielocylindrowych silników?

Widzimy z jednej strony, że odznaczają się one równiejszym i spokojniejszym chodem, większą elastycznością, a często i większą mocą, natomiast więcej skomplikowaną konstrukcją, co powoduje wzrost ich ceny. Stąd wniosek, że wozy droższe, a tem więcej luksusowe, powinny mieć silniki wielocylindrowe, natomiast dla wozów użytkowych, zwłaszcza małych, wskazany jest silnik czterocylindrowy, przynajmniej na razie.

Ilocylindrowy silnik ma największą przyszłość przed sobą? Kilka lat temu silnik sześciocylindrowy był panem wszechwładnym, obecnie zaczyna go po-



(Photo Associated-Press).

Międzynarodowy wyścig na torze Avus. Na przedzie zwycięzca Varzi, za nim hr. Czajkowski (patrz artykuł na str. 180).

KRONIKA SPORTOWA

Grand Prix toru Avus. Rozegrany w dn. 21 maja wyścig o Grand Prix toru Avus, stał się wielkim tryumfem wozów i jeźdźców francuskich. Wyścig podzielony został na 2 rozgrywki: wozów do 1500 cm³ i wozów powyżej 1500 cm³. Dla pierwszych obowiązywało 10 okrążeń toru, co stanowi 196 km. 280, dla drugich 15 okrążeń — 294 km. W kategorii 1-ej zwyciężył Veyron na Bugatti w 1 g. 4 m. 54 s. $\frac{4}{5}$, z przeciętną 181 km. 800. Drugim w tejże kategorii był E. Burgaller również na Bugatti w 1 g. 4 m. 55 s. $\frac{1}{5}$, trzecim Earl Howe na Delage w 1 g. 8 m. 24 s. $\frac{1}{5}$. W kategorii 2-ej zwyciężył Achilles Varzi na Bugatti 4900 cm³, w 1 g. 25 m. 24 s. $\frac{2}{5}$ z przeciętną szybko-



na Alfie, piątym von Brauchitsch na Mercedesie. Jak widzimy, bezapelacyjne zwycięstwo odnieśli kierowcy francuscy i raz jeszcze w tym sezonie Varzi pobił niezwyciężonego w zeszłym roku Nuvolari'ego. Wyścigowi przypatrywało się powyżej 80.000 widzów.



(Photo Associated-Press)

Międzynarodowy wyścig na torze Avus — Park samochodów prywatnych w pobliżu autodromu.

ścią 206 km. 900. Drugim był Hr. Czaykowski na takimże Bugatti w 1 g. 25 m. 24 s. $\frac{3}{5}$, trzecim ex aequo Tazio Nuvolari i Mario Borzacchini na Alfa-Romeo w 1 g. 30 m. 55 s. $\frac{4}{5}$. Czwartym był Jellen

(Dokończenie ze strony 181)

woli wypierać ośmiocylindrowy, nawet na wozach turystycznych. Niewiele co droższy od sześciocylindrowego, poniekąd łatwiejszy do budowy, ma równiejszy moment obrotowy i większą elastyczność. Co do 12-sto i 16-sto cylindrowych silników należałoby się odnosić do nich z dużą rezerwą. Konieczność rozmieszczenia ich cylindrów w kształcie litery V komplikuje bardzo ich budowę i czyni łatwość dostępu do poszczególnych części zupełnie iluzoryczną.

Wyścig o Grand Prix Pikardji, w którym jak już donieśliśmy, poniósł śmierć świetny kierowca, amator Guy de Bouriat rozegrany został w Peronne w dn. 21 maja na obwodzie szosowym 10 km. długości. Wyścig składał się z dwóch rozgrywek: wozów małych do 1500 cm³ i wozów większych. W pierwszej kategorii zwycięstwo odniosła p-i Itier na Bugatti w 1 g. 15 m. 56 s. $\frac{1}{5}$ (przeciętna 115 km. 534), 2-im był Vagniez na Maserati a 3-im Devaud też na Maserati. W rozgrywce wozów większych od samego początku doszło do zawziętej walki między Etancelin na Alfa-Romeo i Bouriat na Bugatti. W ciągu 10 okrążeń prowadził Bouriat w szalonym tempie 140 km./godz. W jedynastym okrążeniu Etancelin wyprzedził nieco Bouriat'a. Ten powiększył jeszcze

tempo i w chwili mijania Villars'a zahaczył lekko o piastę koła tego ostatniego. Wystarczyło to dla rzucenia wozu Bouriat'a w szereg szalonych zygzaków, które zakończyły się na przydrożnym drzewie. Bouriat został zabity na miejscu a wózek jego spłonął doszczętnie. W ten sposób Etancelin już bez groźnego współzawodnika skończył wyścig jako pierwszy w 1 g. 25 m. 36 s. $\frac{1}{5}$ (przeciętna 136 km. 887). Drugim był Sommer na Alfa-Romeo w 1 g. 28 m. 24 s., trzecim Lehoux na Bugatti. W kategorii 2 litrów pierwszy był Bussienne na Bugatti.

Grand Prix Indianapolis został tradycyjnie rozegrany w dniu amerykańskiego święta narodowego, t. j. 30 maja.

Wyścig odbył się na przestrzeni 800 klm., co wymagało dokonania 200 okrążeń toru. Tegoroczny wyścig o Grand Prix Indianapolis był 21-y z kolei, a drugim rozgrywanym według nowego regulaminu nie pozwalającego na używanie kompresorów, i wyznaczającego każdemu zawodnikowi ilość paliwa i smaru nie przekraczającą 66 litrów, oraz ograniczającego wagę samochodu do 880 kilogramów z tym zastrzeżeniem, że każdy samochód ważyć musi najmniej 200 gramów na centymetr kubiczny pojemności cylindrów. W ten sposób więc samochód nap. 5 litrowy ważyć musi co najmniej 1000 kg. Regulamin wyścigu o Grand Prix Indianapolis, przeto orjentując wyraźnie, konstrukcję amerykańską ku koncepcji europejskiej i tem też da się wytłumaczyć wyraźne przejście amerykańskiego przemysłu samochodowego na europejskie podwórkę, które od pewnego czasu obserwujemy nawet i w seryjnej produkcji amerykańskiej. Z tego względu wyścig o Grand Prix Indianapolis zasługuje obecnie na baczna naszą uwagę.

W wyścigu tegorocznym startowało aż 41 zawodników. Zwycięstwo odniósł L. Meyer w 4 g. 48 m. (przeciętna 167 l. 800). Drugim był Wilbur Shaw, trzecim Gardner. Nie obyło się naturalnie bez licznych wypadków i trupów, co jest zresztą w tradycji tego wyścigu i wchodzi w program wyścigów amerykańskich. Zabił się Marc Billman, poza tem zderzyli się Splanger z Foxem, przyczem został zabity mechanik Foxa. Poza tem największą atrakcją tego wyścigu dla 200.000-ej rzeszy widzów amerykańskich było zgubienie w pełnym biegu koła przez Crawforda; jednak ku rozczarowaniu publiczności Crawford wyszedł z tej opresji cało.

Grand Prix m. Nimes rozegrany został w dn. 4 czerwca. Wyścig obejmował 80 o-

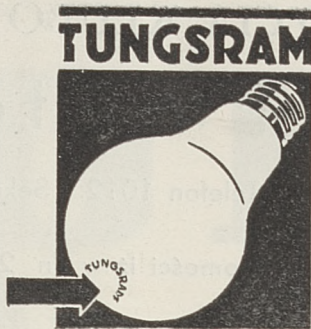
krążeń toru łącznej długości 208 km. 800. Złoty Puchar został wygrany przez Nuvolari'ego na Alfa-Romeo w 1 g. 52 m. 20 s. $\frac{2}{5}$ (przeciętna 111 km. 8,14). Drugim był Etancelin na Alfa-Romeo, trzecim Moll również na Alfie. W kategoriach poniżej 2 litrów zwycięstwa odnieśli: w kat. 2 litrów — Jacob na Bugatti w 1 g. 2 m. 56 s. $\frac{3}{5}$ (40 okrążeń toru); w kat. 1500 cm³, Vagniez na Maserati, w kat. 1100 cm³, Chanibost na Salmson.

24-e Targa Florio rozegrany został w dn. 28 maja na zeszłorocznym torze, długości 72 km. Obowiązywało tym razem 7 okrążeń, t. j. 504 km. Do wyścigu zgłosiło się 14 zawodników na dwóch markach samochodów: 12 Alfa-Romeo i 2 Bugatti. W ciągu trzech okrążeń prowadził Borzacchini na Alfa-Romeo, ale w czwartym wyskoczył on z toru na zakręcie koło Collesano i wskutek uszkodzenia wozu wycofał się z wyścigu. Na pierwsze miejsce wysunął się Brivio na Alfie i utrzymał to miejsce do końca. W ten sposób wygrał on wyścig w 6 g. 35 m. 65 s. z przeciętną 76 km. 536. Drugim był Ballestrero na Alfie — 6 g. 59 m. 52 s., trzecim Carraroli na Alfie w 7 g. 7 m. 45 s. Wyścig i w tym roku był stosunkowo mało interesującym i monotony, gdyż właściwie nie doszło znów do jakiegś ciekawszej walki i zawodnicy przeważnie od początku do końca utrzymywali tę samą kolejność. Przeciętna szybkość zeszłoroczna (79 km. 297) nie została osiągnięta, co przypisać należy nieobecności ekip fabrycznych.

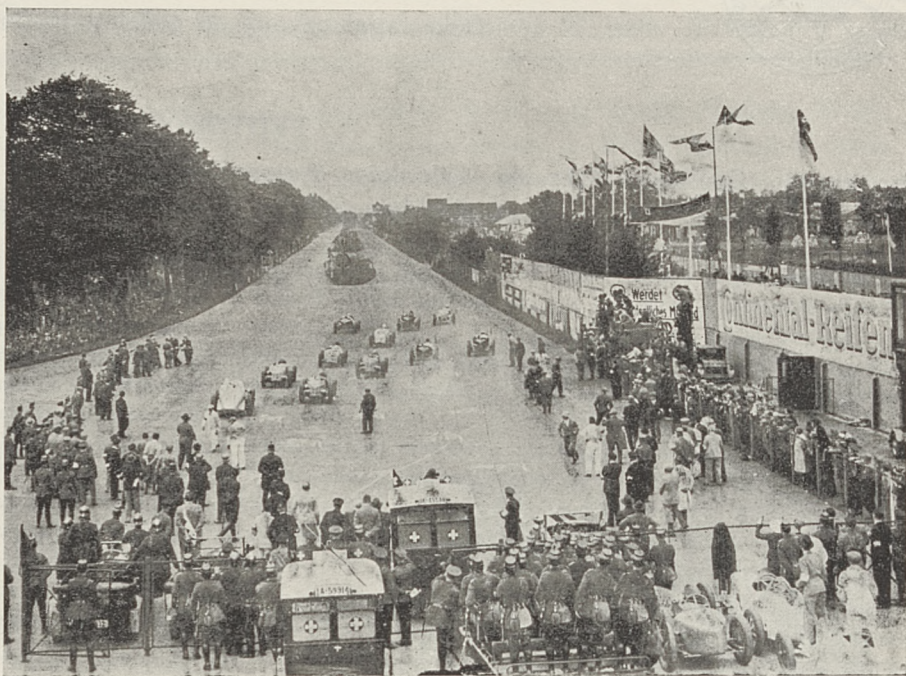
Nowe rekordy p-i Stewart. W pogoni za rekordami na torze Monthery niezmordowana p-i Stewart ma swojej Derby Special pobiła w dn. 28 maja rekord okrążenia toru Monthery. Rekord ten ustalony 16 kwietnia 1927 r. przez A. Divo na Sunbeam 4 litry, wynosił 232 km. 831. Pani Stewart osiągnęła czas 39 s. 6/100 co stanowi przeciętną 234 km. 861. Długość toru Monthery wynosi 2500 m.

Zakończenie raidu „Tour de France et de Belgique”. Raid okrężny po Francji i Belgii, rozpoczęty 12 maja zakończył się w dn. 28 maja. Na metę przybyło 66 zawodników z 77-u, którzy startowali w tej wielkiej imprezie. Raid ten, jak już nadmieniliśmy w Nr. 6 Auta miał charakter propagandowo-reklamowy, dla tego też było prawie tylu zwycięzców, co i przybyłych na metę zawodników. Z punktu widzenia sportowego taka klasyfikacja niczego nie dowodzi, natomiast robienie przyjemności wszystkim uczestnikom ma prawdopodobnie uzasadnienie handlowe.

Nuvolari na Duesenberg! „Stajnia Ferrari” wzbogaciła się o nowy samochód wyścigowy — Duesenberg 4 litry 500.



Jest to wóz jednomiejscowy, waży 750 kg. i osiąga podobno 260 km./gdz. Wóz ten ma być powierzony Nuvolari'emu, który po raz pierwszy startować ma nim w Grand Prix Marsylii w dn. 27 sierpnia.



(Photo Associated-Press)

Międzynarodowy wyścig na torze Avus. Start większych wozów.

24 godzinny wyścig „Bol d'or” rozegrany został w dn. 5 czerwca w lesie Saint-Germain pod Paryżem. Największą przestrzeń przejechał w ciągu 24 godzin De Gabardie na Amilcar, który startował w kategorii 1100 cm³ wyścigowej. Zrobił on 438 okrążeń toru, t. j. 1830 km. 840. Po nim największą ilość okrążeń zrobił Vermet na Salmson z kat. 1100 cm³ sportowej, gdyż 432 okrążenia.

W czasie wyścigu doszło w nocy do niebywałego karambolu; 4 samochody wpadły jeden na drugi wskutek odwrócenia się jednego z nich wpoprzek drogi. Na szczęście skończyło się tylko na ogólnym połamaniu wozów i na nieznacznych skaleczeniach zawodników.

Niestychany wyczyn wytrzymałości. 13

czerwca na torze w Monlhery, mały samochodzik m-ki Citroën 8 KM. osiągnął w nieprzerwanej jeździe 200.000 kilometr. Próba ta została zorganizowana przez towarzystwo olejów Yacco, Samochód Citroën, nazwany „Małą Rozalją” rozpoczął kręcenie się po torze w dn. 11 marca r. b. Próba odbywa się pod kontrolą Automobilklubu Francji. Wóz prowadzi na zmianę 5 kierowców. Do 13 czerwca pobił on 132 rekordy międzynarodowe (w swojej kategorii) oraz 50 rekordów światowych. Przeciętna szybkość na tej przestrzeni wyniosła 92 km. 607. „Mała Rozalja” spaliła już w tym czasie około 25.900 litrów benzyny t. zn. $2\frac{1}{4}$ cysterny. Wóz ten znajduje się w dalszym ciągu w ruchu i do dnia dzisiejszego (16

czerwca) przebył on już 204411 km. z przeciętną 92 km. 587. Przypomnijmy, że przestrzeń ta stanowi 5-o krotne okrążenie ziemi po równiku. Bliższe szczegóły tego niesłychanego wyczynu podamy po zatrzymaniu się wreszcie „Małej Rozalji”, co jednak, jak wskazuje doskonały jej dotąd stan, nastąpi jeszcze nie prędko.

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

P-u Jaroszyńskiemu Tabelę rekordów światowych podamy w Aucie po zakończeniu sezonu sportowego — gdy zostaną już homologowane ostatnie liczne rekordy. Rekordów międzynarodowych nie możemy podać wskutek zbyt wielkiej ich ilości.

Z ŻYCIA KLUBÓW.



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Pl. Wolności 1. Telefon 1012. Sekretariat czynny od 14-ej do 18-ej.

Pomorski Automobilklub podaje do wiadomości iż w dn. 29–30 lipca r. b. organizuje VII Wszechpolski Zjazd Gwiazdzysty nad Morze do Gdyni.



Automobilklub Polski

Warszawa, ul. Szucha 10 (dom własny)

Sekretariat czynny od godziny 10 do 4 pp.—Telefon 8-45-11.

PROTOKÓŁ

Dorocznego Ogólnego Zebrania Członków Automobilklubu Polski w Warszawie w siedzibie Klubu przy ul. Aleja Szucha 10 w dniu 24 maja 1933 r.

Posiedzenie zajął Prezes Karol hr. Raczyński, stwierdzając, że Ogólne Zebranie, wyznaczone w I terminie nie doszło do skutku z powodu braku przewidzianego w § 11 statutu quorum. W drugim terminie lista obecności wykazała 42 obecnych członków, reprezentujących łącznie 63 głosy na zasadzie nadesłanych upoważnień.

Na wniosek Prezesa uczczono przez powstanie pamięć zmarłych w 1932 i na początku 1933 roku członków rzeczywistych Klubu: ś. p. Stanisława ks. Lubomirskiego, Mieczysława Dunin Markiewicza, Tomasza Morawskiego, Kazimierza Olszowskiego, Konstantego Rembielińskiego i Stanisława Schiele.

Wybrany na Przewodniczącego Ogólnego Zebrania, w myśl propozycji Prezesa, — Vice-Prezes Klubu p. Janusz Regulski zaprosił na asesorów pp. Jerzego Żółkiewskiego i Karola Kowerskiego.

Prezes, hr. Karol Raczyński, zawiadomił obecnych o rezygnacji Vice-Prezesa Klubu, p. Franciszka Karpińskiego, proponując wybranie Go, w uznaniu Jego wielkich zasług, położonych dla Klubu, na Członka Honorowego Dożywnotnego A. P. Propozycję tę obecni przyjęli przez aklamację.

Przewodniczący odczytał porządek dzienny Ogólnego Zebrania.

Sekretarz Generalny p. Franciszek Sznarbachowski przedstawił obecnym sprawozdanie z działalności Komitetu za 1932 r. podkreślając niezmiernie ciężkie warunki gospodarki finansowej Klubu, który tylko dzięki jaknajdalej idącym oszczędnościom i wyleżonej pracy będzie mógł przetrwać okres przesilenia gospodarczego i ekonomicznego, w jakim się znajdujemy.

Jako poważny dorobek starań Komitetu uważać należy powierzenie Klubowi przez Ministerstwo Komunikacji czynności związanych z badaniem technicznym samochodów w związku z rejestracją i egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

Sprawozdania poszczególnych wydziałów wykazują nieznaczne, w stosunku do roku poprzedniego, zmniejszenie ich działalności, a co za tem idzie i obrotu. To samo daje się zauważyć w stosunku do wydawnictwa klubowego „AUTO”.

W dziale tryptykowym zastosowana została od 15 kwietnia 1933 r. obniżka opłat za wydawane dokumenty.

Na zakończenie, p. Sznarbachowski zwraca raz jeszcze uwagę obecnym na uzyskanie przez zredukowanie do minimum personelu biurowego i obniżenie uposażeń oszczędności, przypominając jednocześnie obecnym, że w roku bieżącym przypada 15-lecie pracy p. Dyrektora Jana Tomickiego w biurach Automobilklubu Polski.

Zabrał następnie głos Prezes Komisji Sportowej, p. Janusz Regulski, przedstawiając obecnym w krótkich zarysach działalność Komisji Sportowej w roku ubiegłym i wymieniając organizowane w tym okresie imprezy, mianowicie:

Wyciąg w Strudze.

Konkurs piękności i pokaz samochodów i motocykli Rally Paper.

Pozatem odbył się we Lwowie organizowany przez Małopolski Klub Automobilowy przy współudziale Automobilklubu Polski, Międzynarodowy wyciąg okrężny na ulicach Lwowa, jako jedyna większa impreza sportowa.

Niewielka ilość imprez jak również dające się zauważyć słabnące zainteresowanie sportem automobilowym tłumaczyć należy bardzo złym stanem dróg oraz przeciągającym się kryzysem ekonomicznym i gospodarczym.

Poza imprezami sportowymi p. Prezes Regulski zwrócił uwagę na przeprowadzoną staraniem Komisji Sportowej organizację przejazdu Rallye Monte Carlo przez Polskę, która uzyskała najwyższe uznanie automobilistów zagranicznych, wyrażone w szeregu bardzo pochlebnych artykułów w prasie zagranicznej.

W związku ze Zjazdem Międzyklubowym odbyła się konferencja w sprawie Ustawy o Funduszu Drogowym, na której obecni byli zarówno delegaci Klubów automobilowych, jak i sfery rządowej i przemysłowej oraz przedstawiciele zrzeszeń automobilowych.

Ponadto szereg konferencji oraz konferencja odbyta przy udziale delegatów A. P. i przedstawicieli Sejmu w sprawie no-