

...o narexie wiosna.

Tylko Tatr

Tatra-znakomile-auto

hej-w-da

...leju w drodze

Tylko Tatra-w-gory-lasy

...o-mr-221-p

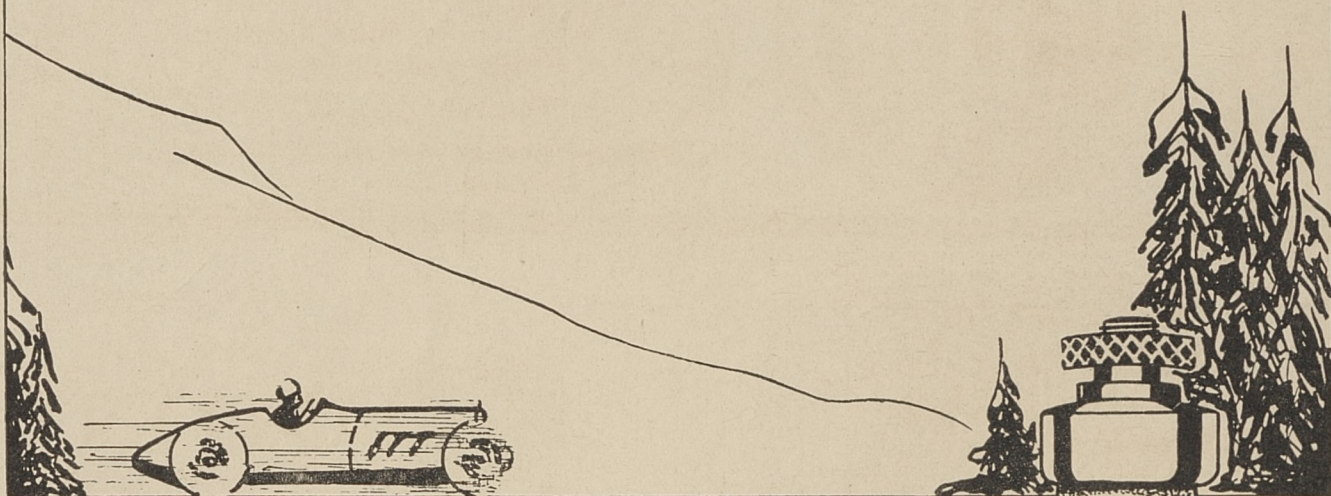
...ki i stoł



STOSUJĄC ŚWIECE **CHAMPION**

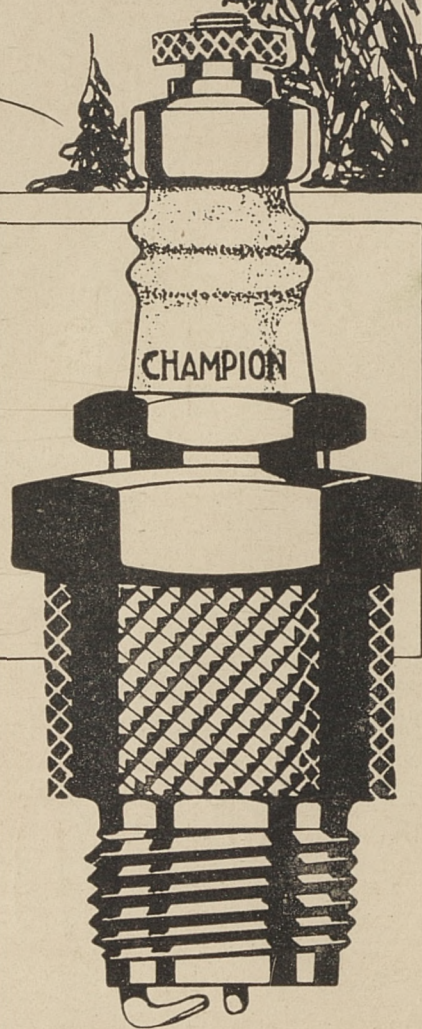
OTRZYMASZ MAKSIMUM

WYDAJNOŚCI SILNIKA.



## Ś W I E C E **CHAMPION**

są niezrównane pod względem wartości  
materiału i dokładności wykonania. Na  
całym świecie zdobyły sobie rekord po-  
pularności i uznania.



Wyłączne przedstawicielstwo

**MOTOR-STOCK**

**WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3.**

Telef. 259-14

**NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORYJ SAMOCHODOWYCH**





# KUFRY SAMOCHODOWE

DO WSZYSTKICH TYPÓW SAMOCHODÓW

ORAZ

WSZELKIE PRZYPORY PODRÓŻNE

I WYKWINTNĄ GALANTERJĘ SKÓRZANĄ

POLECA **STANISŁAW KRAUSE I S-KA**

FABRYKA I MAGAZYN PRZYP. PODRÓŻNYCH  
WARSZAWA, ULICA KRÓLEWSKA 1. TEL. 614-86



**POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE**

SP. AKC.

**BIELSKO, ŚLĄSK**

Telefon 2043  
Telegr.: PETEA

**AKUMULATORY**  
\*  
RADJOWE  
SAMOCHODOWE  
TELEFONICZNE

KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

Tel. 339-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.



## OPONY

## DĘTKI

# FISK

TIME TO  
RE-TIRE  
**GET A FISK!**



TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.



ABY PODRÓŻOWAĆ WYGODNIE I BEZPIECZNIE...

PNEUMATYKI MARKI

**Englebert**

ZAWDZIĘCZAJĄC SWEJ GIĘTKIEJ I ODPORNEJ GUMIE,  
SWEMU PRZECIWŚLIZGOWEMU PROTEKTOROWI  
I SOLIDNEJ BUDOWIE SZKIELETU PŁÓCIENNEGO...

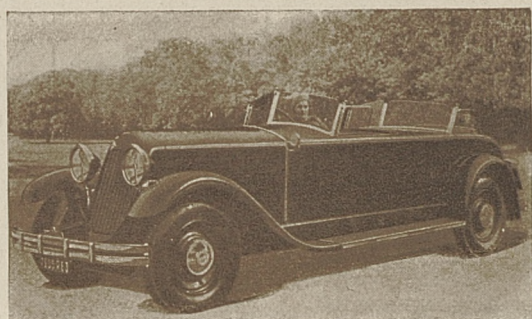
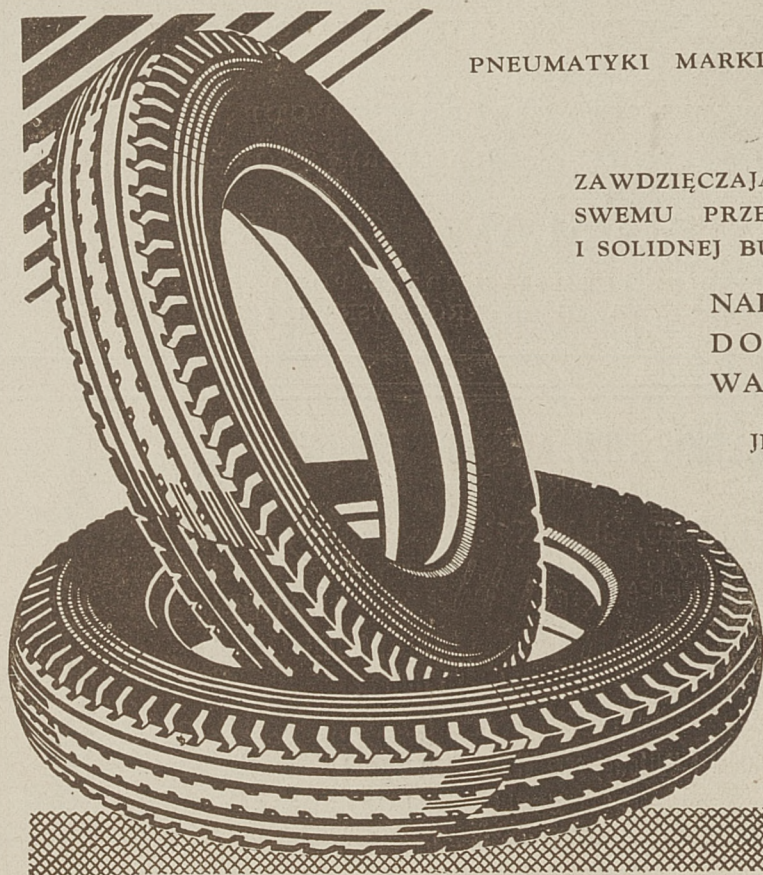
NADAJĄ SIĘ SPECJALNIE  
DO WYEKWIPOWANIA  
WASZEGO SAMOCHODU

JENER. REPREZ. NA POLSKĘ I GDAŃSK

**„ENGLEBERT“**

POLSKA SPÓŁKA AKCYJNA  
WYROBÓW GUMOWYCH  
WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 5.

TEL. 794-28 i 442-98.



CENY MODELI

1931 ROKU



ZNACZNIE ZNIŻONE

MONASIX 6 cyl. 25 KM.

MONASTELLA 6 cyl. 25 KM.

IOCV. 4 cyl. 45 KM.

VIVASIX 6 cyl. 60 KM.

VIVASTELLA 6 cyl. 60 KM.

NERVAHUIT 8 cyl. 80 KM.

NERVASTELLA 8 cyl. 80 KM.

REINASTELLA 8 cyl. 100 KM.

Kareta 4 drzwiowa . . . . . 1320 dol.

Kareta 4 drzwiowa, central. smarowanie, szyby  
nie rozpryskujące, specjalnie luksusowa 1600 dol.

Kareta 4 drzwiowa . . . . . 1765 dol.

Kareta 4 drzwiowa . . . . . 1935 dol.

Kareta 4 drzwiowa, centr. smarowanie, szyby  
nierozpryskujące, specjalnie luksusowa 2700 dol.

Kareta 4 drzwiowa zderzaki i kuferek . . . 2920 dol.

Podwozie kompletne . . . . . 1900 dol.

Podwozie kompletne . . . . . 4500 dol.

SAMOCCHODY CIĘŻAROWE od 400 kg. do 12.000 kg.  
nośności, jak również samochody pożarnicze i użyteczności publicznej

**„E S P E R“**

WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 153.

KATOWICE, UL. ZABRSKA 24.

KRAKÓW, UL. KARMEŁICKA 9,

TEL. 621-64

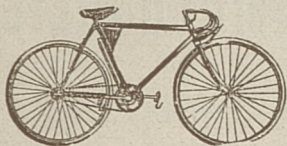
TEL. 585

TEL. 155-05



„AU<sup>PRENUMERUJĄCE</sup> MIESIĘCZNIK TO”

NIEDOŚCIIGNIONEJ JAKOŚCI  
**ROWERY**  
„ORMONDE”



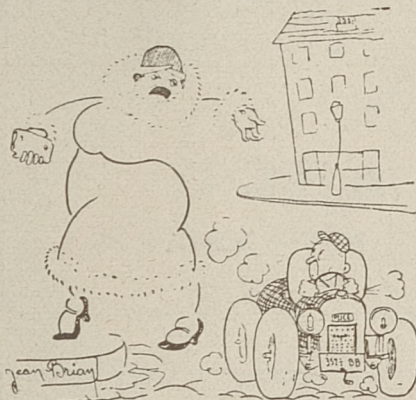
TURYSTYCZNE WYSCIGOWE  
DAMSKIE DZIFCINNE  
od zł. 170. — do 365.—  
Na spłaty do 10 rat

poleca Skład Fabryczny  
MAISON „ORMONDE”

**K. Lipiński**

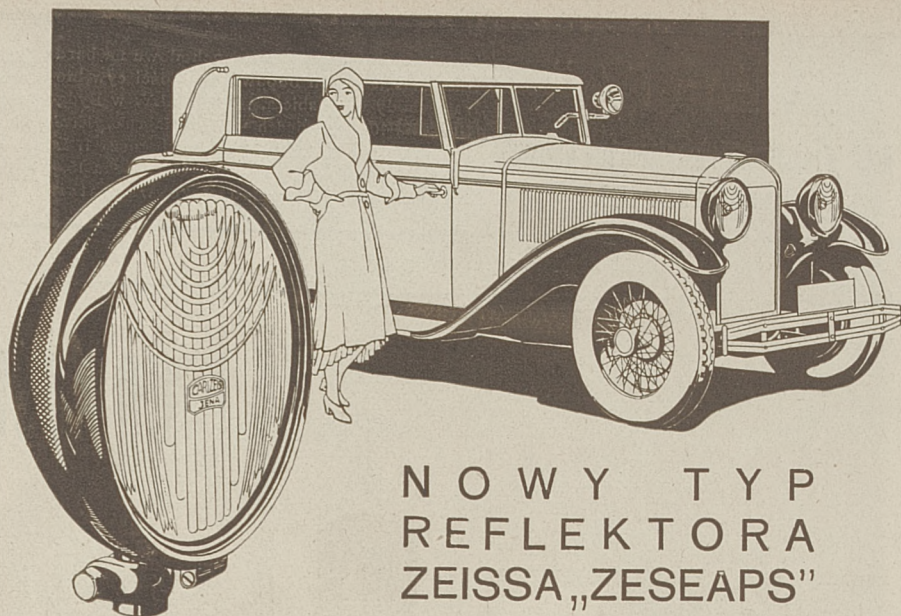
Warszawa, Jasna 5 gm. Filharmonii  
Katalogi bezpłatnie

HUMOR



—Zbrodniarz! O mały włos, a byłby  
mnie przejechał.

(L'Auto)



NOWY TYP  
REFLEKTORA  
ZEISSA „ZESEAPS”

Nowego rodzaju sposób przyciemniania. Wygodne elektromagnetyczne włączanie. Jasne żółte światło, jednocześnie jako światło na mgłę w czasie niepogody. Optyczne urządzenie do przyciemniania odchyła promienie ukośne na jezdnię, dając doskonały rozdział światła i boczne rozproszenie. Umożliwia to szybką jazdę nawet przy dużym przeciwnym ruchu samochodów, nie powodując oślepiania. Unika się zbyt mocnych przejść przy przełączaniu z pełnego światła na przyćmione.

Przytem znane silne światło Zeiss'a sięgające bardzo daleko, oświetlające jezdnię równomiernie bez smug i cieni.

**ZEISS**  
REFLEKTORY SAMOCHODOWE ZEISS'A

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ  
Dom Handlowy J. SEGALOWICZ

Warszawa, Szpitalna Nr. 3

Telef.: 657-54 i 657-55. Adres telegr. „Segwicz—Warszawa”

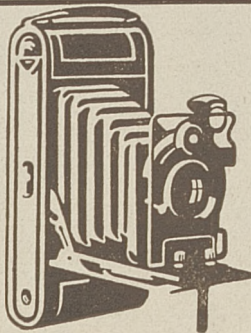
Prospekty i bliższe informacje na żądanie bezpłatnie.



Rutynowany i energiczny  
**inżynier mechanik**

specjalista w branży samochodowej z doświadczeniami organizacyjnymi i kupieckimi poszukiwany.

Zgłoszenia prosimy składać w okresie dwutygodniowym do „Par”, Poznań, Al. Marcinkowskiego pod Nr. 13,165



WSPOMNIENIA MINIONYCH  
WEEK-END'ÓW, UROCZYCH  
WYCIECZEK, WRAŻENIA  
WYŚCIGÓW I RAIDÓW

ZACHOWA NA ZAWSZE

**APARAT  
FOTOGRAFICZNY**

WIELKI WYBÓR W FIRMIE:

**J. MORGENSTERN**

ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA 40. TEL. 120-63.

WZOROWE LABORATORIUM NA MIEJSCU.



# „VESTA”

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu  
rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie — Krakowskie Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul. Piotrkowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku — ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

**CHRONIĆ WASZE SAMOCHODY  
OD POŻARU**

**NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA  
Z GAŚNIC**

**„KNOCK OUT” TYP DUŻY**

do autobusów i samo-  
chodów ciężarowych

**„KNOCK OUT” TYP BABY**

do samochodów osobowych



## POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

## NOWOŚĆ O SAMOCHODZIE

LUCJAN KAPITANIAK

**ZASADY DZIAŁANIA  
I OBSŁUGI SAMOCHODU**

SILNIK SPALINOWY, KARBURATO-  
RY, INSTALACJA ELEKTRYCZNA  
NA SAMOCHODZIE, MECHANIZM  
PRZENOŚNY, MECHANIZM KIEROW-  
NICZY, HAMULEC, ZAWIESZENIE,  
USZKODZENIA SAMOCHODU,  
WYKRYWANIE USZKODZEŃ,  
JAK PROWADZIĆ SAMOCHÓD?

Str. 320. Rys. 235.

CENA Zł. 8.80

### M. ARCT

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 35.



**HYDRAULICZNE DŹWIGI do SAMOCHODÓW**  
osobowych i ciężarowych, bezpieczne, zapomocą oliwy lub wody.

Koła do ciężarowych wozów „SYMPLEKS”

dostarcza:

**Tow. Akc. Zakładów Żelaznych i Stalowych**

dawniej

Georg Fischer, Fabryka Maszyn Rauschenbach Schaffhausen  
(Szwajcaria)

KORESPONDENCJA WE WSZYSTKICH JEZYKACH.

Przy zakupach prosimy powoływać się  
na ogłoszenia w „Auto”.









# AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI  
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB  
POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

Nr. 5                      M a j                      1931

## S P I S   R Z E C Z Y

	Str.
Państwowy Fundusz Drogowy — K. Wallmoden . . .	9
Zaranie nowej ery sprawy drogowej w Polsce — Z. Klaczyńska . . . . .	11
Światowa statystyka samochodowa . . . . .	13
Wrażenia z Ameryki — A. Minchejmer . . . . .	16
Samochód a Temida . . . . .	20
Sprawdzanie stanu samochodu — E. Porębski inż. . .	22
Techniczne wskazówki pielęgnacji samochodów . . .	23
Sport . . . . .	26
Wolna trybuna . . . . .	29
Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym . . . .	30
Nowa fabryka Forda w Anglii. . . . .	33

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN  
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:  
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

## WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie . . . . .	24 zł.	36 zł.
Półrocznie . . . . .	12 „	18 „
Kwartalnie . . . . .	6 „	9 „
Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.		

## PRZEWODNIK AUTOMOBILOWY PO POLSCE

w cenie tylko

**16.— złotych**

sprzedaje z dniem 1 maja r. b.

**BIURO TURYSTYCZNE  
AUTOMOBILKLUBU POLSKI**

oraz Biura Turystyczne Klubów Afiljowanych  
i wszystkie księgarnie.

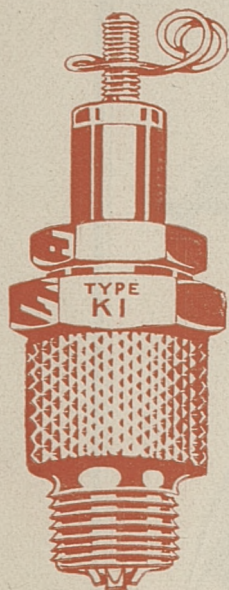
„Przewodnik Automobilowy po Polsce“

wydany przez Automobilklub  
Polski zawiera szczegółowy  
opis najpiękniejszych samocho-  
dowych szlaków turystycznych  
naszego kraju, zaopatrzony w  
odpowiednie mapy i ilustracje.  
Jest to wydawnictwo niezbęd-  
ne dla każdego turysty samo-  
chodowego.

**Biuro Turystyczne Automobilklubu Polski**

zwraca uwagę pp. Członków  
A. P. i Klubów Afiljowanych  
na znaczne korzyści płynące ze  
zniżek kolejowych, przyznawa-  
nych członkom Klubów auto-  
mobilowych. Zniżki te udzie-  
lane są za okazaniem legity-  
macyj, których dostarczają Biu-  
ra Turystyczne wszystkich Klu-  
bów Afiljowanych. Szczegóło-  
we dane dotyczące zniżek ko-  
lejowych, oraz wydawnictw,  
które nabyć można w Biurze  
Turystycznym A. P., zamie-  
szczone są w dziale oficjalnym  
niniejszego numeru.





# ŚWIECE K. L. G.

Światowy rekord 395 km. na godzinę został osiągnięty przy zastosowaniu świec marki „K.L.G.”

**SPECJALNA** świeca marki „K. L. G.” do każdego typu motoru

**SPECJALNA** świeca marki „K. L. G.” do motocykli

**SPECJALNA** niska cena.

SĄ ONE NAJZUPEŁNIEJ BEZPIECZNE I NIGDY NIE ZAWODZĄ.

ZAWSZE WIELKA ILOŚĆ NA SKŁADZIE.

## Frank, Patschke i Żajkowski

S. z o. o.

Warszawa, Nowy-Świat 34, tel. 788-34, 502-03, 611-19

Adr. Telegr. „Fiskopon-Warszawa”.

**Luksusowy** nowoczesny 2—3 osobowy kabriolet

**Lorraine-Dietrich,**

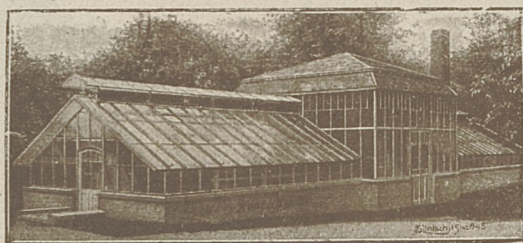
wartości ca. dol. 5.000.—, 13/50 KM, 6 cyl., 1450 kg., szybkość max. 120 km., oszczędny, komfortowy, czarny, bogato chromowany, w doskonałym stanie, z najnowszą instalacją świetlną, siatką ochronną, piecykiem, wentylacją, 6 nowymi oponami „Dunlop”, kompletem narzędzi, wielu cennymi częściami zapasowymi, ocłony, rejestrowany i ubezpieczony w Polsce, często bywa w Warszawie, do sprzedania amatorowi-znawcy.

Oferty sub. „tysiąc osiemset“

uprasza się  
przesyłać pod adresem:

Redakcji „Auta“

Warszawa, Al. Szucha 10.



**NAJWIĘKSZA OZDOBA  
KAŻDEGO OGRODU  
TO**

**CIEPLARNIE I  
OGRODY ZIMOWE**

**URZĄDZONE WEDŁUG  
NAJNOWSZEJ TECHNIKI**

SKRZYNIE I OKNA INSPEKTOWE—DESZCZOWNIKI

**HÖNTSCH i S-ka** S. Z  
O. O.

NAJWIĘKSZA SPECJALNA FABRYKA  
PRZEMYSŁU OGRODNICZEGO

**POZNAŃ—RATAJE 14**

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I STACJE OBSŁUGI

**DELCO REMY.—AC.—NORTH EAST.**

**S. E. V. — JOSEPH LUCAS. — Z. A. T.**

**„MAGNET“  
Z. POPLAWSKI**

WARSZAWA — HOŻA 33  
TEL. BIURA 419-31 WARSZATAI 619-31.





Koniecznym dla Was jest  
ten mocny chwyt drogi i to  
bezpieczeństwo, których  
użycza potężna opona  
GOODYEAR z jej znanym protektorem AWT, a to dla  
tychże przyczyn, dla których poprzez świat cały  
więcej ludzi jeździ na oponach GOODYEAR, aniżeli  
na oponach jakiegokolwiek innej marki.

GOODYEAR



## PAŃSTWOWY FUNDUSZ DROGOWY

### NIEUZASADNIONE ZARZUTY I ISTOTNE NIEDOMAGANIA.

Uchwalona w czasie ostatniej Sesji Sejmowej ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym nie przestaje być przedmiotem bardzo sprzecznych opinii.

\* Słyszysz się bardzo wiele zarzutów stawianych nowej ustawie. Niestety wiele z tych zarzutów jest nieuzasadnionych i nawet poważne dzienniki, zabierając głos w tej sprawie, dają dowody karygodnej niezajomości przedmiotu.

Chcemy naszą nową ustawę od wielu z tych zarzutów obronić, nie dlatego byśmy nie widzieli w niej wad i nie dlatego byśmy byli przeciwni krytyce ustaw w prasie. — Wręcz odwrotnie, widzimy niedomagania i wady i najzupełniej uznajemy prawo i pożyteczność krytyki, ale chcemy żeby nasza krytyka była przez odpowiednie czynniki wzięta poważnie pod uwagę i żeby odniosła skutek. Dlatego chcemy się odgrodzić od niepoważnych zarzutów i od zawodowych malkontentów.

Przedewszystkiem musimy podkreślić, że nasza ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym nie jest lekkomyślnym eksperymentem, lecz jest wzorowana na podobnych ustawach, które w innych krajach, a przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych A. P. przyniosą jaknajlepsze rezultaty.

Wydzielenie pewnych wpływów z ogólnego budżetu Państwa i przeznaczenie ich na pewien określony cel,

w danym wypadku na budowę dróg, uniezależnia gospodarkę drogową od ogólnej gospodarki państwowej i zapewnia jej pewne minimum wpływów, nie zamykając wcale możliwości czerpania środków z ogólnego budżetu Państwa w rozmiarach mniejszych lub większych, w zależności od ogólnego stanu finansów państwowych w danym roku. W tym roku dotacja Skarbu Państwa wyglądać będzie bardzo skromnie, mamy jednak owo minimum, to jest wpływy własne P. F. D., których bez tej ustawy nie mielibyśmy i już to samo wystarcza, by ustawę uznać za celową i pożyteczną.

A teraz co do wysokości obciążenia właścicieli samochodów na rzecz Funduszu. Jeżeli dla przykładu weźmiemy przeciętny użytkowy samochód osobowy, to opłata od niego wynosić będzie w myśl art 6 Ustawy około 500 — do 600 zł. — Wobec tego, że odpadają dotychczasowe opłaty za rejestrację i podatki komunalne, zniesione przez ustawę, zwiększenie obciążenia dla właściciela przeciętnego samochodu wynosić będzie około 300 do 350 zł. rocznie.

Ile wynosi to procentowo w stosunku do kosztów amortyzacji i eksploatacji samochodu? Koszty te zależą od ilości przejeżdżanych rocznie kilometrów. 12,000 km. rocznie jest chyba cyfrą przeciętną w Polsce (w Ameryce liczy się blisko dwa razy tyle). Przy tej ilości przejeżdżanych kilometrów koszt eksploatacji samochodu łącznie z amortyzacją określić należy na



minimum 5.000 zł. rocznie (ok. 42 gr. za kilometr), a z utrzymaniem szofera na 8.000 zł. rocznie (t.j. około 65 gr. za kilometr). Są to cyfry najzupełniej życiowe i raczej b. skromne, aniżeli wygórowane. — Inna rzecz, że wielu nie zdaje sobie z tego sprawy i dlatego mamy w Polsce dość dużo automobilistów, których nie stać na eksploatację posiadanych samochodów.

Ostatecznie więc widzimy, że w wypadku przytoczonym powyżej Ustawa o Funduszu Drogowym powiększa ogólny koszt eksploatacji samochodu o 4 do 5%.

Przy bardzo ograniczonych wyjazdach ogólna suma kosztów będzie oczywiście mniejsza, a podatek procentowo do tej sumy będzie większy, a więc i bardziej uciążliwy. Ale samochód, na którym się nie jeździ, nie jest przedmiotem codziennego użytku i zasługuje na miano przedmiotu zbytku, przeciwko czemu wszyscy bardzo słusznie protestujemy.

Dodajmy jeszcze, że kosztem tych 4 czy 5% od ogólnych kosztów posiadania samochodu pozbywamy się tak nieprzyjemnego zatrzymywania w drodze i oszczędzamy też co najmniej kilkadziesiąt złotych rocznie na opłatach kopytkowych, które zostały zniesione przez ustawę.

Wreszcie niechby tylko mały odsetek dróg, z których przy naszych rozjazdach korzystamy, był dzięki Funduszowi Drogowemu poprawiony, to i tak zyskamy coś na czasie, na całości resorów i na ogólnym zużyciu samochodu, co nam te 5-cio procentowe zwiększenie wydatków wynagrodzi.

\* \* \*

A teraz przechodząc do słabych stron ustawy musimy przede wszystkim stwierdzić, że aczkolwiek stanowi ona poważny krok naprzód do zdobycia środków na budowę dróg, to jednak sprawy tej bynajmniej nie rozwiązuje. — Dochody Funduszu Drogowego, przewidziane ustawą, są niewspółmiernie małe do kosztów utrzymania dróg, a tembardziej niewystarczające do rozbudowy sieci drogowej, jak by to było dla potrzeb życia gospodarczego nieodzowne.

Zrozumienie korzyści, jakie osiąga gospodarstwo narodowe z gęstej i dobrej sieci drogowej, nie są najwidoczniej jeszcze dostatecznie zrozumiałe. Sprawa dobrych dróg nie jest tylko sprawą posiadaczy samochodów. Bezpośrednio zainteresowaniem w rozbudowie dróg jest rolnictwo, które przy dzisiejszym stanie dróg ponosi w/g obliczeń M. Nestorowicza około 400 milionów złotych strat rocznie przy dostawie ziemiopłodów. Skoro żadna część podatków rolniczych nie została przekazana na Fundusz Drogowy, a idą one w dalszym ciągu w całości na dobro Skarbu, to słusznem jest by Skarb część tych wpływów oddawał jako dotację na Fundusz Drogowy. Budowa dróg jest najracjonalniejszą i najkorzystniejszą inwestycją dla ogólnego rozwoju gospodarczego Państwa i chcielibyśmy aby ta prawda była w całej swej doniosłości zrozumiana.

Oto najistotniejsza sprawa, którą jaknajmocniej chcielibyśmy podkreślić.

Przechodząc do szczegółów musimy zwrócić uwagę na pewną niekonsekwencję między art. 8 i 18.

Oprócz opłaty od pojazdów mechanicznych, liczonej od stu kilogramów wagi pojazdu, Ustawa przewiduje jeszcze:

opłatę od przewożonych towarów,

opłatę od przewożonych pasażerów.

Otóż opłata od przewożonych towarów ma być ściągana w rozmiarze 3 groszy od każdego tonno-kilometra niezależnie od tego czy towar przewożony jest pojazdem mechanicznym czy też pojazdem konnym (art. 8). Zdawałoby się, że tak samo powinna być traktowana opłata od pasażerów. Tymczasem art. 18 ustanawia opłatę w wysokości  $\frac{1}{3}$  ceny biletu, ale tylko od pasażerów przewożonych pojazdem mechanicznym. Przedsiębiorca wożący pasażerów pojazdem konnym wolny jest od tej opłaty. Jest to absolutnie niezrozumiałe przeoczenie — które, jak donosi Prasowa Agencja Komunikacyjna, zostało już wykorzystane i na niektórych szlakach wchodzi znowu w użycie staroświeckie budy konne.

Mija się to z ogólną ideją ustawy, która ma się przyczynić do zmotoryzowania komunikacji, a nie do zahamowania jej rozwoju. Sądzymy ze swej strony, że przewóz pojazdami konnymi winien być opodatkowany nie tylko na równi z przewozem samochodowym, ale że raczej samochód powinien być uprzywilejowany, jeżeli chcemy żeby komunikacja w Polsce była czynnikiem rozwoju a nie zastoju interesów materialnych i kulturalnych.

Wreszcie jeszcze jedno: Art. 7 przewiduje zniżkę 60% od opłat zasadniczych od wagi dla samochodów ustalonych przez Ministra Spraw Wojskowych. Daje to możliwość uprzywilejowania samochodów krajowych i stanowi poważny atut w walce z zalewem zagranicznym. Jednakowoż w opłacie za przewóz pasażerów autobusy krajowe nie dostały żadnej ulgi. Wobec tego, że zasadnicza opłata od wagi stanowić będzie dla autobusów tylko małą część opłat płaconych od biletu, to tem samem w zakresie autobusów ulga podatkowa nie będzie miała żadnego praktycznego znaczenia. Ze względu na to, że krajowe fabryki idą, na razie przynajmniej, właśnie w kierunku wyrobu autobusów — rozciągnięcie 60% zniżki na opłatę od biletów jest konieczne, jeżeli szumnie zapowiadane poparcie produkcji krajowej nie ma się okazać tylko fikcją.

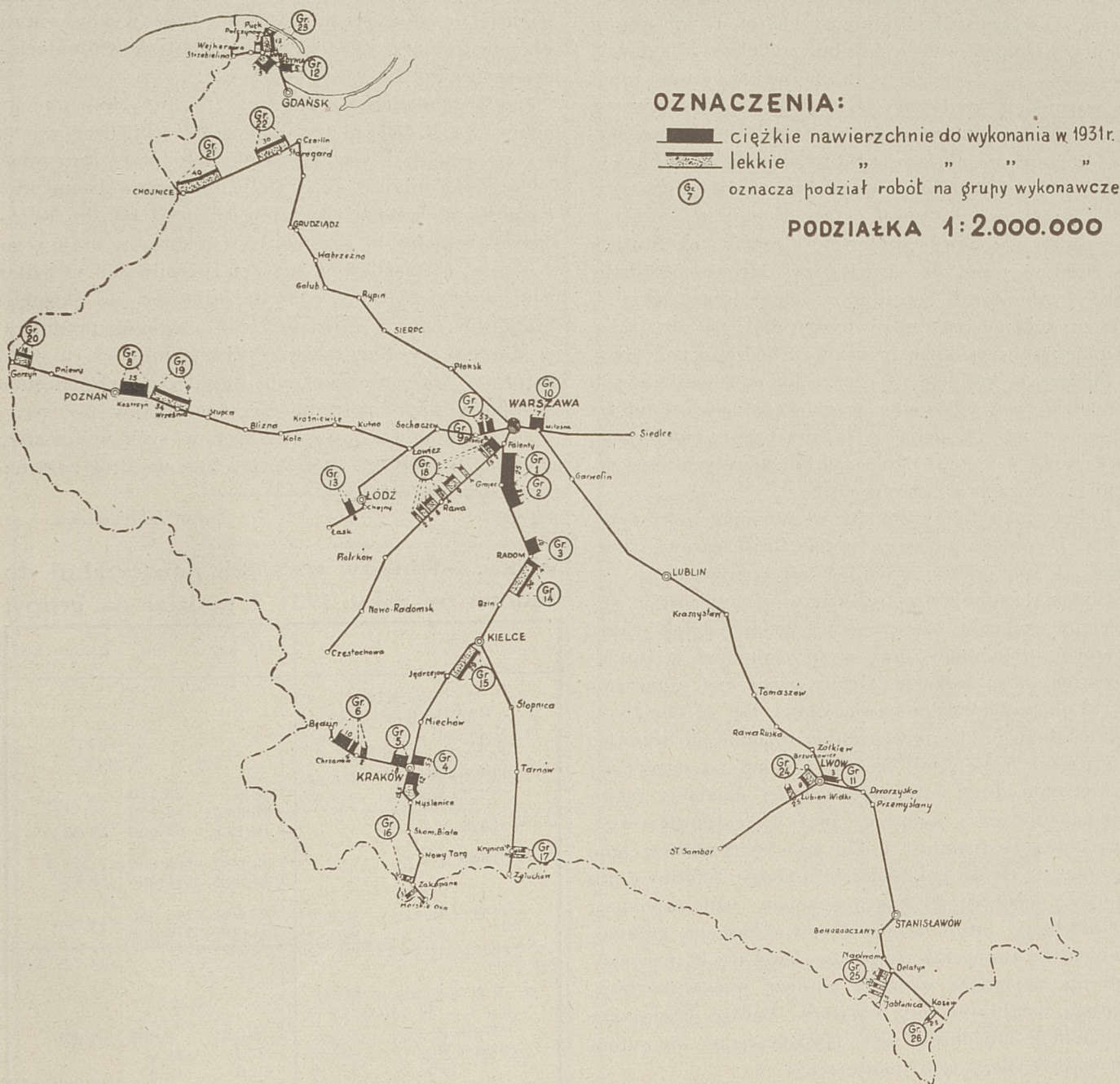
\* \* \*

Tak czy inaczej dzięki ustawie sprawa drogowa ruszyła z martwego punktu. Dużo jednak trzeba wysiłków, by nabrała rozmachu i skruszyła na swej drodze bierność i niezrozumienie, z jakim jeszcze ze wszystkich stron się spotyka.

Kazimierz Wallmoden



# Zaranie nowej ery sprawy drogowej w Polsce



Rozplanowanie robót drogowych, przewidzianych na rok bieżący.

Powołany do życia przez Izby Ustawodawcze w miesiącu lutym r. b., rozpoczął swą działalność Państwowy Fundusz Drogowy od nowego okresu budżetowego, t. j. od kwietnia r. b. Otwiera on sprawie drogowej w Polsce perspektywy niewątpliwych, niezaprzeczalnych i doniosłych korzyści. Przedewszystkiem uzdrowienia dotychczasowy system dorywczej gospodarki drogowej, wypływającej z oparcia jej na rocznych budżetach państwowych, zmiennych ciągle co do swej wysokości, nie dającej się nigdy przewidzieć i niweczącej zupełnie skutkiem tego planowość i wartość robót.

Mając szeroką autonomję finansową i do rozporządzenia swe własne źródła dochodów, uniezależnione zupełnie od fluktuacyj budżetowych, stawia obecnie Fundusz Drogowy gospodarkę drogową na racjonalnych podstawach, pozwalając na wykonywanie bez żadnych przeszkód i przerw całego zakreszonego sobie przez Centralne Władze drogowe programu przebudowy i budowy naszych dróg i mostów, a przewidziane w tym programie przeprowadzenie jednorazowych trwałych inwestycji, umożliwi nie tylko osiągnięcie wybitnego obniżenia stałych corocznych kosztów konserwacji, ale i rów-



niez znaczniejszych korzyści o charakterze tak ekonomicznym, jak i społecznym.

Celem uzyskania możliwości bezzwłocznego przystąpienia do wykonania najpilniejszych robót, wprowadza Fundusz Drogowy nową zupełnie w Polsce, a oddawna stosowaną na Zachodzie, zasadę wykonywania robót na warunkach kredytowych. Posiada to bardzo ważne znaczenie gospodarcze, gdyż sumy niezbędne na inwestycje drogowe nie obciążają jednorazowym wielkim wydatkiem Funduszu Drogowego, dając większą elastyczność kapitałowi obrotowemu tego Funduszu, co w następstwie umożliwi rozszerzenie rozmiaru rocznych programów robót. Z drugiej zaś strony rozłożenie spłaty zobowiązań na dłuższy okres czasu pozwoli odrazu dokonać znacznie więcej robót, nie obciążając nadmiernym wysiłkiem finansowym jednego pokolenia.

Pierwszym krokiem na drodze ku wykonaniu swych zamierzeń jest ogłoszenie przez Państwowy Fundusz Drogowy na 18 maja r. b. przetargu publicznego na budowę w r. 1931 około 450 km. trwałych nawierzchni na drogach państwowych.

Roboty mają być wykonane na warunkach kredytowych. Do przetargu mogą stanąć firmy zarówno krajowe jak zagraniczne, trudniące się budową dróg.

Wykonanie projektowanych nawierzchni zostało podzielone na grupy oznaczone na podanej obok mapie kolejnymi numerami, oraz wyszczególnione w zamieszczonym niżej wykazie. Grupy oznaczone numerami 1—13 obejmują ciężkie nawierzchnie, zaś od 14—26 — lekkie. Jako ciężką nawierzchnię rozumie się warstwę o grubości 5 cm., lub więcej, ułożoną na istniejącej nawierzchni drogi bitej, odporną na działanie ruchu samochodowego i konnego, wpływy atmosferyczne, bezpieczną dla ruchu i t. p. Zaś jako lekką nawierzchnię rozumie się cienki pokrowiec bitumiczny asfaltowy lub smołowy (grubości do 2 cm.) wykonany bądź zapomocą dwukrotnego bitumowania z równoczesnym grysikowaniem na zimno lub na gorąco, bądź też w inny sposób np. zapomocą ułożenia gotowej mieszanki bitumicznej asfaltowej lub smołowej. Bardzo liberalnym warunkiem przetargu jest pozostawienie oferentom swobody wyboru typu nawierzchni.

Wykonywanie budowy i utrzymanie nawierzchni będzie musiało się odbywać bez przerwy ruchu publicznego, t. j. w ten sposób, ażeby ruch mógł się odbywać po drodze na szerokości conajmniej 2,5 m., bezpiecznie i po nawierzchni twardej, lub ją wygodnie zastępującej przez przedsiębiorcę utrzymywanej oraz zabezpieczonej i obstawionej sygnałami, z należytą regulacją ruchu.

Przedsiębiorca będzie odpowiedzialny za wykonane przez siebie roboty i ich należyte utrzymanie w ciągu całego okresu gwarancyjnego, który dla nawierzchni ciężkich musi być dłuższy niż lat 10. W ciągu okresu gwarancyjnego przedsiębiorca sam utrzymuje nawierzchnię w dobrym stanie, przyczem, pierwsze 5 lat bez-

płatnie, od roku zaś szóstego za umówioną opłatą za 1 km. Dla nawierzchni typu lekkiego okres gwarancyjny wynosi lat 3 i w tym czasie utrzymanie jej wykonywa przedsiębiorca własnym kosztem. Przy wykonywaniu robót zastrzeżonem jest używanie robotników i materiałów krajowych.

Przetarg obejmuje, jakśmy to już wspomnieli, budowę w r. b. 450 km. trwałych nawierzchni drogowych, w razie jednak gdyby w rezultatach przetargu ceny jednostkowe robót okazały się niskie, przewidzianą jest możliwość zwiększenia programu robót od 100 do 200%. Przedstawiałoby to dla naszego przemysłu krajowego w dziale materiałów i maszyn drogowych nietylko perspektywę znacznego zbytu będących na składzie produktów, ale i zabezpieczenie ciągłości produkcji na dłuższy przeciąg czasu. Przyczyniłoby się to niewątpliwie także w znacznym stopniu do złagodzenia bezrobocia przez zatrudnienie robotników tak przy robotach drogowych, jak również w tych wszystkich gałęziach przemysłu, które przez budowę dróg zostaną pobudzone do życia.

*Zofja Klaczyńska.*

### Wykaz odcinków trwałych nawierzchni do budowy w roku 1931 i podział na grupy.

	Od km do km	Razem km
<b>I. CIĘŻKIE NAWIERZCHNIE</b>		
<b>1. Na szlaku Warszawa — Kraków — Zakopane</b>		
Grupa 1 . . . . .	22.0 — 33.449	23.742
	33.957 — 46.250	
Grupa 2 . . . . .	46.765 — 65.000	18.235
Grupa 3 . . . . .	93.000 — 103.000	14.000
	106.000 — 110.000	
Grupa 4 . . . . .	289.600 — 295.850	18.750
	304.000 — 316.500	
Razem . . . . .		74.727 km
<b>2. Na szlaku Kraków — Katowice</b>		
Grupa 5 . . . . .	0.000 — 8.000	8.000
Grupa 6 . . . . .	36.0 — 38.0	
	40.0 — 44.0	
	52.0 — 57.0	16.000
	58.0 — 63.0	
Razem . . . . .		24.000 km
<b>3. Na szlaku Warszawa — Poznań — granica</b>		
Grupa 7 . . . . .	12.600 — 12.900	
	14.890 — 17.000	5.410
	19.000 — 22.000	
Grupa 8 . . . . .	281.180 — 290.610	15.230
	291.550 — 297.350	
Razem . . . . .		20.640 km
<b>4. Na szlaku Częstochowskim.</b>		
Grupa 9 . . . . .	0.000 — 8.096	8.096
Razem . . . . .		8.096 km



	Od km do km	Razem km
5. Na szlaku War- szawa—Brześć. Grupa 10 . . . . .	9.418— 14.545 14.891— 17.000	7.236
Razem . . . . .		7.236 km
6. Na szlaku War- szawa—Lwów. Grupa 11 . . . . .	352.000—355.0	3.000
Razem . . . . .		3.000 km
7. Na szlaku Re- da—Gdynia— Gdańsk . . . . .	15. — 20. 25. — 30.	5.000 5.000
Razem . . . . .		10.000 km
8. Na szlaku Ło- wicz—Łódź—Ka- lisz . . . . .		
Grupa 13 . . . . .	64.900— 65.139 67.000— 67.065 67.449— 73.145	6.000
Razem . . . . .		6.000 km
Razem ciężkich na- wierzchni . . . . .		153.699 km
II. LEKKIE NAWIERZCHNIE		
1. Na szlaku War- szawa—Kraków— Zakopane . . . . .	110 —136 185 —218	26.000 33.000
Grupa 14 . . . . .	316.500—330.000	
Grupa 15 . . . . .	402.000—407.135	22.005
Grupa 16 . . . . .	408.630—412.000	
Razem . . . . .		81.005 km
2. Na drodze pań- stwow. pod Kry- nicą . . . . .	207.000—210.982 211.038—214.556	7.500
Razem . . . . .		7.500 km
3. Na szlaku Cze- stochowskim . . . . .	8.337— 10.000 11.000— 11.548 29.000— 32.965	32.833

	Od km do km	Razem km
Grupa 18 . . . . .	40.343— 49.000 57.000— 61.000 70.000— 71.000 72.000— 79.000 80.000— 84.000 85.000— 87.000	32.833
Razem . . . . .		32.833 km
4. Na szlaku War- szawa—Poznań— granica . . . . .	246.000—280.	34.000
Grupa 19 . . . . .	361.000—377.000	16.000
Grupa 20 . . . . .		
Razem . . . . .		50.000 km
5. Na szlaku Tczew—Chojni- ce—granica . . . . .	13.600— 43.600	30.000
Grupa 21 . . . . .	55.000— 95.5	40.500
Grupa 22 . . . . .		
Razem . . . . .		70.500 km
6. Na szlaku Gdy- nia—Reda—Wej- herowoi Reda— Puck . . . . .	30.000— 36.950 38.160— 45.000 1.000— 14.000	26.790
Grupa 23 . . . . .		
Razem . . . . .		26.790 km
7. Na drodze b. państw. Lwów— Brzechowice i państwowej Nr. 9/8 Lwów—Strzel- bice . . . . .	1.600— 10.750 28.000— 30.500	11.650
Grupa 24 . . . . .		
Razem . . . . .		11.650 km
8. Na drodze pań- stwow. Nr. 9 w uzdrowiskach . . . . .	557.400—565.600 570.900—573.200 581.300—582.800	12.000
Grupa 25 . . . . .		
Razem . . . . .		12.000 km
Na drodze b. pań- stwow. w. w. uzdro- wisku Kosów . . . . .	0. — 2.500	2.500 km
Grupa 26 . . . . .		
Razem lekkich nawierzchni . . . . .		294.778 km

## Światowa Statystyka Samochodowa

W poprzednim numerze poda-  
liśmy wykaz samochodów zare-  
jestrowanych w Polsce. Warto zo-  
baczyć jak się przedstawiają nasze  
cyfry na tle ogólnego rozwoju auto-  
mobilizmu w całym świecie.

Przedewszystkiem musimy sobie  
uświadomić, że Stany Zjednoczone  
Am. Płn. posiadają 75% ogólnej  
ilości samochodów, zarejestrowa-

nych na kuli ziemskiej. Natomiast  
procentowy przyrost ilości samocho-  
dów w ostatnim roku wynosi  
dla Stanów Zjednoczonych zaled-  
wie 0,46%, podczas gdy dla Euro-  
py 9,6%, a dla Polski, 9,16%. Stany  
Zjednoczone doszły więc już do za-  
powiadanego oddawna nasycen-  
ia rynku, nie znaczy to  
jednak, by to już było nasycenie

ostateczne. Rozbudowa dróg, a szcze-  
gólniej ułatwienia ruchu samocho-  
dów w miastach, przedsięwzięte  
obecnie w Stanach Zjednoczonych  
na wielką skalę, otworzą niewątpli-  
wie nowe dalsze możliwości zwięk-  
szania liczby samochodów.

Jeżeli chodzi o typ samochodu,  
to w Stanach Zjednoczonych  
ogromną przewagę mają samochody



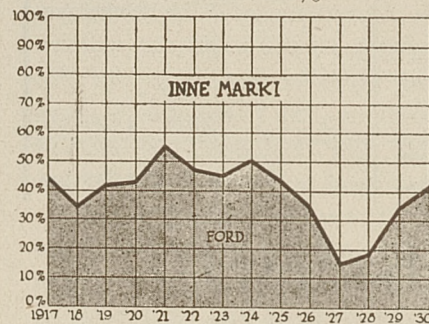
PAŃSTWO	Ogólna liczba pojazdów mech.	% sam. osobow.	% sam. ciężar.	% autobusów	% motocykli
Stany Zjednocz.	26.857.968	87,2	12,7	0,003	0,004
Anglja	2.260.910	49	15,3	4,7	31
Francja	2.000.387	55	20	—	25
Niemcy	1.389.923	35	11,2	0,8	53
Kanada	1.224.440	86,4	13,5	0,001	0,008

osobowe. W Europie zaś dość pokazywany procent stanowią samochody ciężarowe i autobusy. Jest to wyraźnie zależne od stanu zamożności mieszkańców: ludzie bardziej zamożni podróżują własnymi samochodami, podczas gdy mniej zamożni jeżdżą autobusami.

Nie mniej charakterystycznym, jest stosunek samochodów i motocykli. W Stanach Zjednoczonych motocykle stanowią zaledwie 0,004% ogólnej liczby pojazdów mechanicznych, natomiast w Austrii 55,5%, w Niemczech 53%, w Czechosłowacji 34%, w Anglii 31%, we Francji 25%, a w Polsce 16,8%.

Produkcja samochodów za rok 1930 wyniosła 4,090,169 sztuk. Głównym producentem (3/4 światowej produkcji) są Stany Zjednoczone, warto też bliżej zainteresować się prądami, istniejącymi tam w tej gałęzi wytwórczości.

Przedewszystkiem więc ilość samochodów zamkniętych ciągle wzrasta i stanowi obecnie 93%.

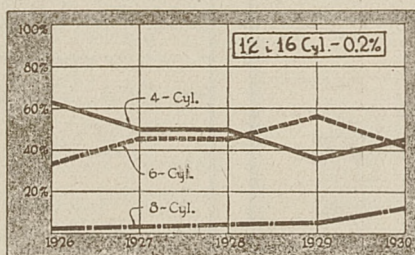


Porównanie produkcji Forda z produkcją innych marek amerykańskich.

Ford powraca do swego dawnego dominującego stanowiska w produkcji. W ubiegłym roku Fordy stanowiły przeszło 40% samochodów, wyprodukowanych w U.S.A.

Przechodząc do statystyki technicznej zauważamy w zakresie samochodów osobowych spadek- w

grupie samochodów sześciocyndrowych i wzrost w grupach czterocyndrowych i ośmiocyndrowych samochodów. Tak więc w roku 1930 produkowano w Stanach Zjednoczonych tylko trzy modele samochodów czterocyndrowych (Austin-Bantam, Ford i Plymouth) ale wozy te stanowiły około 43% całej produkcji. Wozy sześciocyndrowe były budowane w 30 modelach i stanowiły około 40% produkcji. Wreszcie przeszło 50 modeli ośmiocyndrowych stanowiło około 17% całej produkcji (patrz wykres).



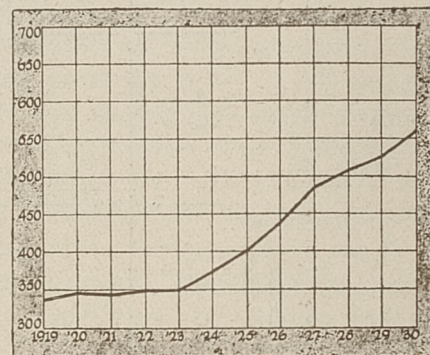
Wykres procentowej ilości samochodów o różnej liczbie cylindrów.

Wśród samochodów ciężarowych prawie nie spotyka się ośmiocyndrowych silników: na pierwsze miejsce wysuwają się natomiast wozy sześciocyndrowe.

Niejednokrotnie podkreślaliśmy fakt, że fabryki samochodów ciężarowych w Ameryce najczęściej nie budują własnych silników, a zakupują je w fabrykach, wyspecjalizowanych w tej produkcji. W ostatnim roku daje się zauważyć dążenie do budowania własnych silników, co wynikło prawdopodobnie na tle ogólnego zastoju, który spowodował, że fabryki, nie mając dość zatrudnienia w swej normalnej gałęzi, starały się objąć nowe działy produkcji.

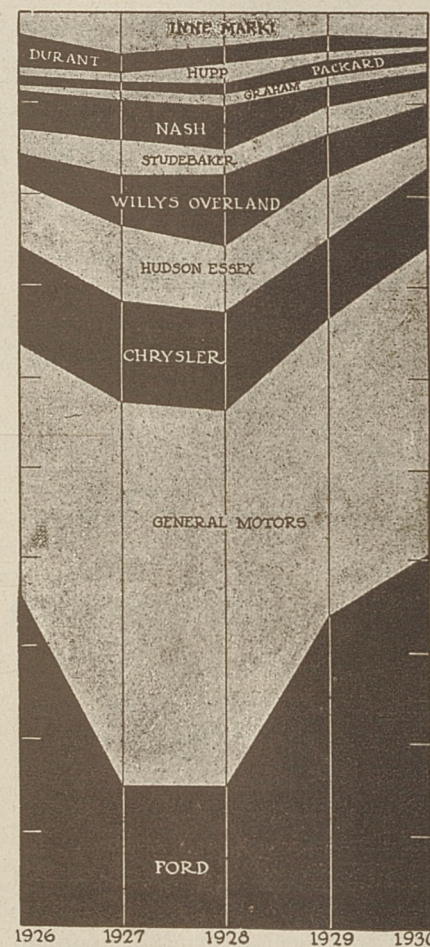
Godnym podkreślenia jest fakt, że moc silników do samochodów osobowych stale wzrasta. Obecnie

75% modeli samochodów zaopatrzonych jest w silniki o mocy ponad 70 KM. W pewnym związku z tem stoi również norma zużycia benzyny na jeden samochód rocznie. Norma ta stale wzrasta i w ostatnim roku doszła do 2540 litrów. Wzrost ten (uwiódcozniony na załączonym wykresie)



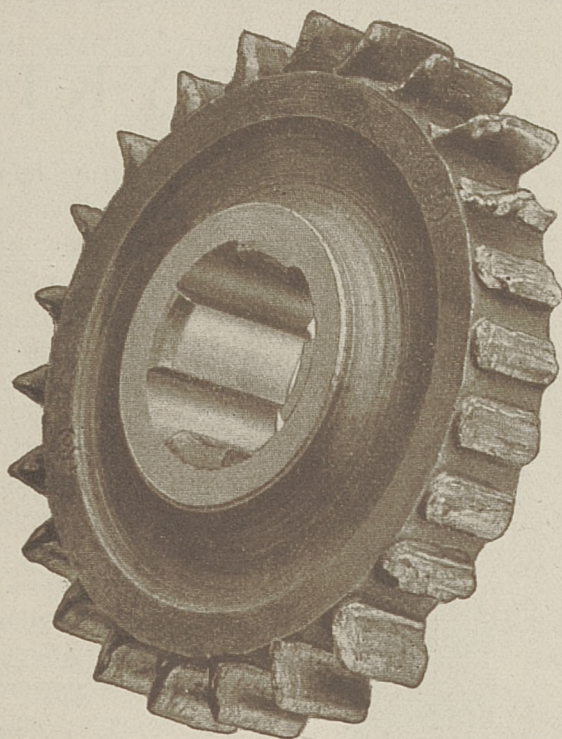
Wykres przeciętnego spożycia benzyny na jeden samochód (w gallonach).

nie da się wytłumaczyć wyłącznie stosowaniem silników o większej mocy, lecz świadczy on też bezwątpienia o coraz intensywniejszej eksploatacji samochodów.



Procentowe porównanie produkcji poszczególnych marek amerykańskich.

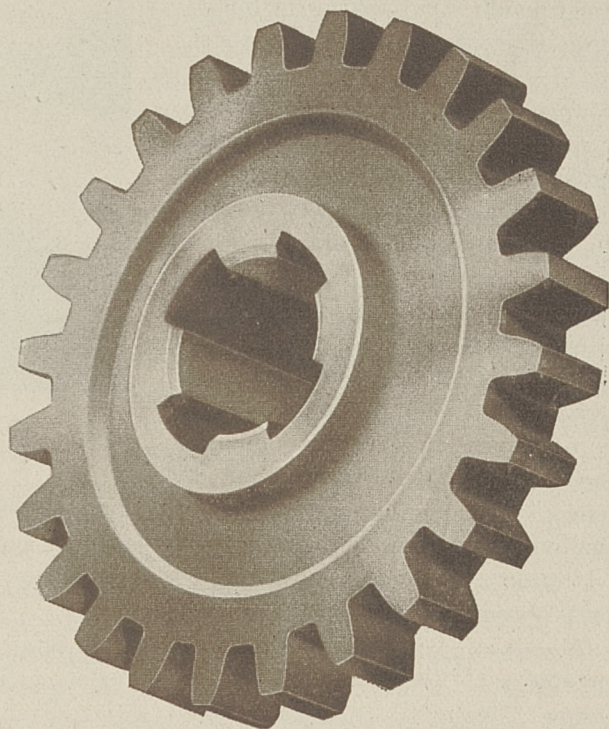




# Dlaczego?

Dlaczego tryby przekładniowe są zużyte?  
Dlaczego włączanie biegów jest trudne  
i skrzynka przekładniowa pracuje ha-  
łaśliwie? Dlaczego następuje spadek  
sprawności i bezpieczeństwa użycia  
pojazdu? Dlaczego tryby wymagają  
kosztownych reparacji, połączonych ze  
stratą czasu i pieniędzy?

Dlaczego?



Bowiem tryby, toczone z dokładnością  
do 1/1000 mm, mogą zapewnić należyte prze-  
noszenie siły tylko wówczas, gdy będą właści-  
wie smarowane. Niewłaściwe smarowanie po-  
woduje zużycie trybów w krótkim czasie  
o kilka dziesiątych mm. Czy wiecie, że pokry-  
wająca tryby powłoka olejowa jest niezmiernie  
cienka? Musi się jednak ona skutecznie opierać  
wysokim ciśnieniom, występującym pomiędzy  
trybami i w ten sposób zamieniać tarcie meta-  
liczne, niszczące materiał i zmniejszające przeno-  
szoną siłę, na minimalne wewnętrzne tarcie oleju.  
Takie zadanie spełnia powłoka oleju Gargoyle  
Mobiloil, i dlatego olej ten nosi zaszczytny  
tytuł: przodujący olej świata!

# Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

Każdy nasz odsprzedawca przyjmuje dwulitrowe  
blaszanki z napisem „Zwracamy zł. 1.65 za  
nieuszkodzoną blaszankę” i wypłaca tę sumę.



VACUUM OIL  
COMPANY S. A.  
CZECHOWICE - WARSZAWA



# WRAŻENIA z AMERYKI

## IV.

*Podstawy przepisów ruchu.  
Planowanie miast. Drogi.*

Rzeczą charakterystyczną dla metod, sposobów i środków regulowania ruchu w Ameryce, jest, wbrew temu, czego po Stanach spodziewać by się należało, uderzający brak ujednolajnienia i dezorganizacja. Złożyły się na to różne okoliczności. Przede wszystkim, od dawna już datujący się, znaczny wzrost ruchu samochodowego stworzył konieczność specjalnego jego uregulowania, a Amerykanie, z wrodzoną im inicjatywą i przedsiębiorczością, zabrali się do wynajdywania i konstruowania rozmaitych sygnałów, latarni i urządzeń regulacyjnych. Dzięki ogólnemu nastawieniu amerykańskiego życia, które dąży zawsze do zastosowywania coraz to nowszych urządzeń i udogodnień, sprytni fabrykanci znajdowali łatwo odbiorców na swoje wyroby i najbardziej nawet chybione pomysły były wykonywane. W miarę dalszego rozwoju ruchu oraz zrozumienia jego potrzeb, powstawały coraz to lepsze i racjonalniejsze urządzenia, trudno jednak już było, zainstalowane nieraz dużym kosztem sygnały i latarnie zamieniać na nowe, stąd więc pochodzi panująca obecnie pstrokaczna i różnorodność.

A gdzie kontrola władz, gdzie ujednolajnienie przepisów? — zapyta z pewnością nie jeden z czytelników. Trzeba tu zniszczyć od razu jedno ze złudzeń co do Stanów Zjednoczonych, które w pojęciu Europejczyka, a zwłaszcza Polaka, mają być pod każdym względem wielkiem, potężnym i jednolitem państwem. Nie błędniejszego nad takie wyobrażenie. Stany Zjednoczone to naprawdę tylko zjednoczenie 48 zupełnie prawie niezależnych państw-stanów, posiadających swe własne parlamenty, władzę wykonawczą, sądy, policję, ba nawet własne wojsko. Ingerencja władz centralnych, czyli tak zwanych federalnych, do wewnętrznych spraw poszczególnych stanów jest bardzo nieznaczna, a jeżeli jeszcze weźmiemy pod uwagę daleko posuniętą autonomję miejskich władz samorządowych, zrozumiemy bez trudności, skąd bierze się różnorodność i karykaturalna nieraz sprzeczność przepisów.

Jeżeli pewne dziedziny życia, zwłaszcza gospodarczego, są uporządkowane, uregulowane i ujednolajnione na terenie całej federacji, to zawdzięczać to należy



„Super Highway“ pod Milwaukee.

jedynie prywatnej inicjatywie zainteresowanych sfer, dzięki której ujednolajniono np. całe ustawodawstwo handlowe i stworzono cały szereg instytucyj federalnych. „Chamber of Commerce of the United States of America”, Izba Handlowa St. Z., reprezentująca interesy sfer gospodarczych, jest jedną z najpotężniejszych instytucyj w Stanach i w dziedzinie ekonomicznej odgrywa rolę poważniejszą od samego Kongresu, i oto ta właśnie Izba Handlowa podjęła inicjatywę uporządkowania zagadnień ruchu, a w pracach prowadzonych na szeregu kongresach i konferencjach brał czynny i kierowniczy udział obecny prezydent Hoover.

To, że inicjatywę tę podjęły sfery gospodarcze, a nie wybitnie samochodowe, skupione w klubach i zrzeszeniach samochodowych, jest bardzo charakterystyczne dla Stanów i odbiło oczywiście wybitne piętno na samym sposobie trakto-

wania tego zagadnienia.

Na podstawie najnowszych badań i doświadczeń opracowano „Uniform vehicle cods” — Jednolite prawo o pojazdach, w skład którego weszły: Jednolity akt o rejestracji pojazdów, Jednolity akt o pozwoleniach na prowadzenie pojazdów, Jednolity akt o uporządkowaniu ruchu na drogach, oraz tak zwaną „The Model Municipal Traffic Ordinance” — wzorowe przepisy o regulacji ruchu w miastach, a poszczególne, lokalne Izby Handlowe podjęły się starań, by obowiązujące dotychczas na ich terenie przepisy zostały zreformowane w myśl podanych wyżej wzorów.

Jeżeli chodzi o ruch w miastach, nie ograniczono się tylko na stworzeniu wzorowych przepisów i ponieważ całości ruchu w mieście nie można wtłaczać w ciasne teoretycznie tylko pomyślane normy, nie biorąc pod uwagę lokalnych warunków, opracowano także ogólne wytyczne „polityki ruchu”, które są dlatego specjalnie ciekawe, bo nie ograniczają się do analizy samych elementów ruchu samochodowego, ale idą dalej i tworzą jednolitą koncepcję miasta, jako jakieś wielkiej, doskonale skonstruowanej maszyny do pracy i mieszkania.

Miasto w zasadzie składa się z szeregu elementów: szeroko rozrzuconych dzielnic mieszkalnych, dzielnic



wytwórczych, gdzie znajdują się fabryki, dzielnie reprezentacyjno-rozrywkowych i spacerowych jak parki, dzielnice muzeów, uniwersytetów, oraz tak zwanego „Down Town” — możliwie małej i skupionej dzielnicy handlowej, gdzie koncentrują się wszystkie banki, biura, składy i wielkie sklepy. Down Town to serce i od jego żywotności zależy cały gospodarczy rozwój miasta, na ruch więc w tej dzielnicy musi być zwrócona specjalnie troskliwa uwaga.

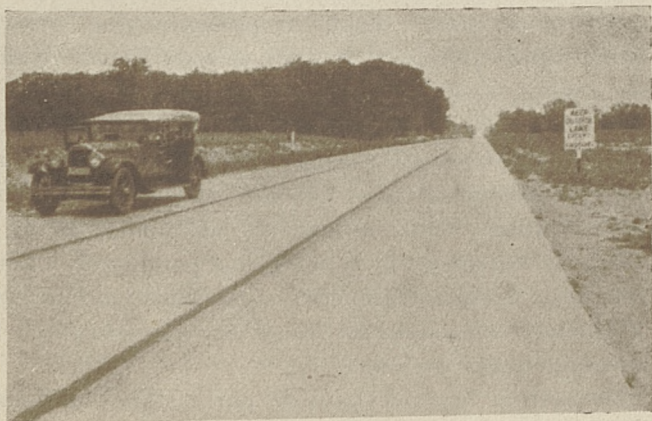
Przedewszystkiem trzeba udostępnić jak najszybszy i najłatwiejszy dojazd ze wszystkich stron do Down Town, zaprzestano więc bezkrytycznego stosowania regularnego szachownicowego rozplanowywania ulic i położono duży nacisk na budowę wielkich, promieniście do Down Town zbiegających się, szerokich arteryj komunikacyjnych, a w niektórych miastach, jak np. Philadelphji, Bostonie, Pittsburgu przystąpiono na wzór Paryża do przebijania szerokich bulwarów, przecinających na ukos dawne prostokątne bloki.

Następnie należy zbudować dostateczną ilość garaży, by wszyscy przybywający do pracy mogli pozostawić w nich swe maszyny, a ulice należy w jak największym stopniu udostępnić dla klientów, przybywających za interesami do Down Town. W dzielnicy tej nie powinno być zakazu pozostawiania samochodu na ulicy, bo jeżeli ktoś wie, że w razie wyprawy za jakimś businesssem, będzie miał kłopoty z pozostawieniem swej maszyny, będzie musiał chodzić ze sklepu do sklepu i z banku do banku piechotą, lub wogóle będzie musiał zrezygnować z samochodu, który dla amerykanina jest wprost koniecznością życiową, i jechać do Down Town ciasnym i niewygodnym tramwajem lub duszną koleją podziemną, to z pewnością będzie starał ograniczyć swe wyprawy do minimum. Jeżeli natomiast wyprawa swym własnym samochodem nie będzie nastroczała żadnych kłopotów, każdy chętnie za najdrobniejszym nawet sprawunkiem zajedzie do Down Town — i o to chodzi [przezornym] kupcom i bankierom.

Pierwszym warunkiem dla udostępnienia klientom korzystania z ulicy, jest wyeliminowanie samochodów „bezprodukcyjnych” — nie przyczyniających się swą obecnością do obrotów handlowych, nie można więc pozwalać, by pracownicy pozostawiali swe samochody na ulicy, przy chodniku, bo miejsce to przeznaczone musi być dla maszyny klienta, której postojowi odpowiada załatwienie pewnych tranzakcyj. Trudno liczyć na sumienność pracowników, można więc w stosunku do nich zastosować bardzo prosty sposób: oto ponieważ praca rozpoczyna się o 9 rano i trwa do 5 po południu, wydaje się całkowity zakaz postoju maszyn od 8<sup>30</sup> do 9<sup>30</sup> rano i od 4<sup>30</sup> do 5<sup>30</sup> pp. Ponieważ nikt, dla możliwości pozostawiania samochodu na ulicy i nieplacenia za „parcing place” lub garaż, nie będzie ryzykował 1/2 godziny spóźnienia ani wyjścia z biura na 1/2 godziny przed skończeniem pracy, miejsca przy chodnikach pozostają całkowicie dla rozporządzenia klienteli.

Zwrócić następnie należy uwagę na wyzyskanie jezdni, niema więc mowy, by po Down Town krążyły tramwaje, a całość arteryj komunikacyjnych miasta musi być tak rozplanowana, by jadący z jednej krańcowej dzielnicy do przeciwległej nie potrzebowali przejeżdżać przez dzielnicę handlową, na której ulicach powinny znajdować się samochody tylko tych osób, które tam przyjechały z określonym interesem. Szybkość jazdy nie potrzebuje tu być duża, sam natomiast ruch musi być możliwie gęsty i zwrotny, tak by wszędzie można było dojechać i zatrzymać się.

Takie rozwiązanie zagadnień komunikacyjnych śródmieścia jest oczywiście tylko ideałem, który nie zawsze da się zrealizować wobec istniejących warunków rozwoju miasta. Naprzykład w Chicago, wbrew podanym wyżej zasadom, w tak zwanej tam Loop Area, panuje całkowity zakaz postojów, z drugiej zaś strony, w szeregu miast wobec przeladowania ruchem ulic Down Town, zaczynają się tworzyć drugorzędne centra handlowo-bankowe.

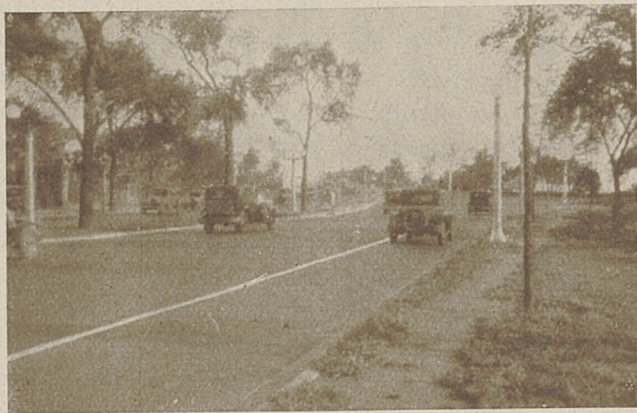


Typowa amerykańska szosa o betonowej nawierzchni. Jedzie się po niej normalnie środkiem, a bocznych szlaków używa się tylko do wymijania.



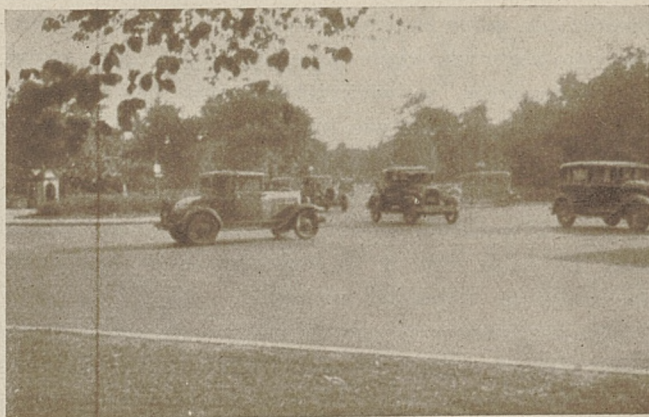
Cleveland. Podzielona na pasma jezdni, której 3/4 przeznaczone są rano dla jadących do miasta do pracy, a popołudniu dla powracających do domu.





Chicago.

Bulwary.



Chicago.

Jackson Park.

W ciągu ostatnich kilku lat zagadnieniami komunikacyjnymi śródmieścia zainteresowały się także i towarzystwa kolejowe, które zaopiekowały się specjalnie interesantami, przybywającymi z poza miasta. Wszędzie więc na stacjach stworzono możliwie daleko idące udogodnienia, by podróżny, przybywający z domu własnym samochodem, mógł go pozostawić pod opieką nawet na kilka dni i udać się w dalszą drogę pociągiem. W wielkich miastach, gdzie dawniej każde towarzystwo kolejowe miało swój własny dworzec, buduje się w samem Down Town wielkie, wspólne centralne dworce, tak zwane „Union Terminals”. Dzięki temu podróżny, nie potrzebując korzystać z samochodu i nie narażając się na wielkie chodzenie, może w promieniu kilkuset metrów od dworca znaleźć hotel, załatwić interesy i zażyć rozkoszy wielkiego miasta. W Cleveland nawet nie będzie właściwie potrzebował wychodzić z dworca, bo tamtejszy „Union Terminal” to 52 piętrowy drapacz, który oprócz właściwej, z przepychem urządzonej stacji kolejowej zawiera hotele, banki, biura, sklepy, kina, restauracje, czytelnice, redakcje pism, jednym słowem stanowi całe miasteczko. Olbrzymie tego rodzaju dworce widziałem już w Chicago i Buffalo, a w Philadelphji burzy się teraz całe dzielnice, by wzniesić nowy kolosalny Terminal.

Ciekawe są nowoczesne dzielnice mieszkalne, porożrucane, wobec braku trudności komunikacyjnych, na olbrzymich przestrzeniach naokoło miasta, pełne zieleni, drzew i małych, kolorowych, parterowych lub najwyżej 1-no piętrowych domków. Blok, czy prostokąt utworzony przez 4 przecinające się ulice, które tu zawsze prawie są wyasfaltowane lub wybetonowane, stanowi przeważnie jednolity, po angielsku utrzymany trawnik, w głębi którego stoją domki. Żadnych ogrodzeń ani parków. Może trochę za mało kwiatów, ale trudno, amerykańanie nie mają zbyt wielkiego zamiłowania do ogrodnictwa. Obok domków stoją małe garażyki, do których dojeżdża się od ulicy wyasfaltowaną dróżką, obecnie jednak coraz częściej stosuje się nieco inny sposób rozplanowywania: środkiem bloku poza domami

biegnie niewidoczna z zewnątrz uliczka, tak zwana „lane” i tam dopiero stoją skłcone z desek garaże. Tam też mleczarz i piekarz zostawiają rano swe produkty i tam odbywają się różne gospodarskie czynności, jak przywożenie węgla lub zabieranie śmieci. Środkiem dzielnicy biegnie szeroka arterja komunikacyjna, prowadząca do właściwego miasta. Ruch na niej jest okresowy — rano nieprzerwane sznury samochodów jadą do miasta, by po południu znów powrócić. W związku z takimi warunkami ruchu widziałem ciekawe urządzenie na jednej z takich dróg-ulic prowadzących do Cleveland: jezdnia podzielona jest tam linjami na cztery pasma i przy zwykłym ruchu  $\frac{1}{2}$  drogi przeznaczone jest dla samochodów jadących w jednym kierunku, a drugie  $\frac{1}{2}$  dla jadących w przeciwnym. Rano natomiast od 7<sup>30</sup> do 9<sup>30</sup> trzy czwarte jezdni przeznaczone są dla jadących do miasta, a po południu od 4<sup>30</sup> do 6<sup>30</sup> dla powracających z pracy.

Samochód w Stanach jest jednak nie tylko narzędziem pracy, ale ma służyć także dla rozrywki i przyjemności, amerykańanie włożyli więc już wiele pracy, by stworzyć w miastach i najbliższych okolicach piękne spacerowe drogi i całe zespoły i układy parków, połączonych ze sobą szerokimi bulwarami, według których wznoszą się pomniki, muzea, uniwersytety, wspaniałe stadiony i różne piękne reprezentacyjne gmachy. Nowy York posiada piękną River Side Drive, ciągnącą się wzdłuż Hudsonu, w którego wodach odbijają się wysokie, ciemne skały przeciwległego brzegu. W Chicago, wzdłuż jeziora Michigan ciągną się na przestrzeni 40 kilometrów słynne bulwary, którymi nie wolno jeździć wolniej niż z szybkością 55 kilometrów na godzinę, a Philadelphję zdobi pełna pomników i fontan Parkway, łącząca śródmieście z prześlicznym Fairmount Parkiem, rozłożonym na lesistych pagórkowatych wybrzeżach rzeki Delaware.

Wszystkie te amerykańskie parki stanowią ciekawy odrębny typ; nieogrodzone żadnymi parkanami ani sztachetami i kratami, bezpośrednio i harmonijnie łączą się z całością otaczającego je miasta, są jego



istotną, integralną częścią i ozdobą, nie mają zupełnie żadnej sztywnej, arystokratycznej wyłączności i widać, że są przeznaczone dla wszystkich. Pełno tam pięknych zarośli, stawów, co chwila otwierają się dalekie perspektywy ogromnych, ślicznie utrzymanych trawników. Drózek i ścieżek dla pieszych niema. Jeżeli już ktoś ostatecznie chce chodzić piechotą, to chodzi po trawnikach, ale w zasadzie park stworzony jest dla przejażdżek samochodem, cały więc jest poprzecinany licznymi asfaltowymi drogami, które popołudniu i wieczorem roją się od samochodów, prowadzonych przez spędzających „good time” i pragnących zaczerpnąć trochę świeżego powietrza amerykanki i Amerykanów.

Gdy komu zamało ciągnących się po kilkanaście kilometrów bulwarów, wyjeżdża za miasto na wspinał się szosy, pokrywające gęstą siecią całe Stany. Jest tam oczywiście także pełno różnych wertepów, bezdroży, o jakich często i my nie mamy pojęcia, wszystkie jednak ważniejsze drogi są w stanie fenomenalnej wprost doskonałości. Gładziutkie, asfaltowe lub betonowe nawierzchnie i podwyższone wiraże, stwarzają idealne wprost warunki jazdy, których Amerykanie nie wykorzystują nawet w całej pełni, bo jeżdżą raczej wolno, przeważnie jakieś 50—60 kilometrów na godzinę. Brak im poprostu temperamentu, ale wypuścić na taką drogę francuza lub Włocha, toby dopiero zaczęły się orgie i szaleństwa pędu!

Nie można jednak nie wytknąć pewnych usterek, dotyczących nie tyle samych amerykańskich dróg, ile organizacji ruchu na nich: niema tam znaków kilometrowych, nigdy nie można się więc zorientować co do przebytej lub pozostającej jeszcze przed nami drogi, drogowskazy są niżej krytyki, a z przejazdami kolejowymi, to już zupełnie rozpacz. Zapory widuje się tylko w obrębie zamieszkałych miejscowości, ale w terenie wszystkie prawie przejazdy są niestrzeżone, a znak ostrzegawczy stoi przeważnie dopiero na samym torze! Świéci tu tryumfy popularna amerykańska zasada: „help yourself” — uważaj sam, byś nie wpadł pod pociąg, a ponieważ w razie wypadku na niestrzeżonym przejeździe towarzystwo kolejowe nie ponosi żadnej odpowiedzialności, nie opłaca się im utrzymywać specjalnej służby i zapór.

Inne ostrzegawcze drogowe znaki są porożstawiane bardzo nieregularnie i są daleko gorzej widoczne i mniej zrozumiałe od używanych na terenie Europy. Jedno tylko urządzenie ostrzegawcze zasługuje na szczególną uwagę i uznanie: w miejscach gdzie się gwałtownie zmienia kierunek drogi, a więc na ostrych, mało widocznych skrętach, które następują po dłuższym prostym odcinku, lub gdzie łączą się dwie drogi, ustawiane są na przedłużeniu osi drogi wielkie tablice-parkany pomalowane w białoczarne, ukośne pasy. Znak taki jest doskonale widoczny z dużej nawet odległości i sprawia wrażenie, że droga jest czemś przegrodzona.

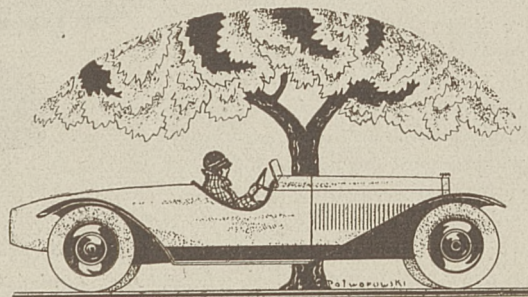


Na dobro amerykańskich dróg zapisać trzeba także ponumerowanie wszystkich szos. Numery te uwidocznione są zawsze na tabliczkach przymocowanych na słupach lub przydrożnych drzewach i nie znikają nawet w obrębie miast, przeprowadzając jak nie Arjadny poprzez zawile labirynty ulic, dzięki czemu, znając numer drogi, którą ma się jechać, ma się znacznie ułatwioną orientację i unika kołowań.

Amerykanie nie budują specjalnych dróg samochodowych — autostrad, uważając zupełnie słusznie, że każda droga powinna być przystosowana przede wszystkim dla ruchu samochodowego, w ciągu jednak ostatnich lat przystąpiono do budowy tak zwanych „super highway” bardzo szerokich arterij komunikacyjnych o szczególnie intensywnym ruchu. Jedną z takich „super highway” widziałem pod Detroit; odznaczała się ona bardzo ciekawą konstrukcją skrzyżowań w różnych poziomach z innymi drogami. Skrzyżowania takie stają się obecnie coraz bardziej „modne”, narzuciła je bowiem ogromna intensywność ruchu, i widziałem ich zastosowanie na wielkich bulwarach w Chicago i Nowym Yorku. Inna widziana przeze mnie „super highway” pod Milwaukee odznaczała się tem, że tymczasem na trzydziestokilometrowym pasmie terenu wybudowano dwie oddzielne jezdnie, każdą na 3 szeregi samochodów, a między nimi pozostawiono pustą przestrzeń, która będzie z czasem zabudowywana dalszymi pasami jezdni w miarę wzrostu ruchu.

W ten oto sposób Ameryka, która zdawałoby się stanęła już u szczytu możliwości zastosowania samochodu, przygotowuje się wciąż do dalszego, coraz to wspanialszego rozwoju automobilizmu.

Adam Minchejmer  
Stud. Pol. Warsz.





# SAMOCHÓD A TEMIDA.

Zapewne każdy z was, moi Szanowni Czytelnicy, po przeczytaniu tego nagłówka westchnie głęboko i pomyśli: „ach, cóż to za nowa pila”. Upewniam Was, że przynajmniej ja uczyniłbym tak, będąc czytelnikiem. Niestety, redakcja „Autu” jest odmiennego zdania i zobowiązała mnie najuroczyściej do umieszczania różnych „rozważań” prawnych w „Aucie”. Redaktor Wallmoden twierdzi, że życie współczesne jest takie skomplikowane, że ustawodawstwo nasze jest takie zawiłe i trudne, że znajomość pobieżna choćby najbardziej podstawowych zjawisk z tej dziedziny jest tak dla automobilistów niezbędna, że i t. d., że słowem „Auto” bez Temidy ani rusz.

Zacznę więc, jak to zwykle bywa, od kupna samochodu.

Czytelnicy moi z pewnością spostrzegli, że wystarczy zwierzyć się jednego wieczoru swemu najlepszemu przyjacielowi w najściślejszej dyskrekcji (bo to przecież Urząd Skarbowy!) z zamiaru nabycia samochodu, aby już następnego ranka odwiedzać nas zaczęli różni przedstawiciele i agenci wszystkich marek samochodowych. Zaiste, doskonałość i sprawność wywiadu firm samochodowych pod tym względem jest imponująca! Oczywiście, każdy z tych panów wychwala pod niebiosy zalety swoich samochodów, zaciągnie choćby przemocą do swego salonu wystawowego, demonstruje wozy w miejscu, w biegu, i t. d. Wreszcie reflektant się decyduje, cena już omówiona, warunki płatności również, sprzedawca promienieje (czasy są tak ciężkie!). Mniej lub więcej uszczęśliwiony nabywca wpłaca mniej lub więcej gotowizny, podpisuje mniej lub więcej weksli, a poza tem jakiś duży, szczerze zadrukowany blankiet, o którym zazwyczaj mniema, że to jest tylko taka sobie, bez specjalnego znaczenia, formalność, choć w nagłówku pisze: „umowa kupna-sprzedaży”. Radziłbym jednak każdemu nabywcy dobrze tę umowę przed podpisaniem przeczytać, gdyż ten dokument „bez znaczenia” zawiera zawsze szereg klauzul o doniosłym znaczeniu praktycznym. Sprzedawca wprawdzie zbiera już sprzedawną informację o nabywcy, jednak musi dostatecznie się zabezpieczyć, zanim odda wóz, kredytując grosz szacunku, gdyż weksle, nawet naj-

piękniejszym charakterem podpisane, nie stanowią w naszych czasach instrumentu płatniczego zbyt pewnego (o czem wiemy wszyscy z różnych gorzkich doświadczeń). To zabezpieczenie sprzedawcy stanowi właśnie owa umowa na piśmie.

Naczelną zasadą tranzakcji kredytowej jest: sprzedany samochód pozostaje własnością sprzedawcy do chwili całkowitego uiszczenia przez nabywcę zakredytowanej mu części szacunku. To zastrzeżenie w umowie powoduje w praktyce bardzo przykre konsekwencje dla nabywcy, gdyż umożliwia sprzedawcy każdej chwili odebranie sprzedanego samochodu, jeżeli nabywca czemkolwiek uchyli licznym swoim w stosunku do sprzedawcy zobowiązaniom. Instytucja ta, t. zw. sprzedaż z zastrzeżeniem prawa własności, znana przepisom prawnym, obowiązującym na terenie b. zaborów pruskiego i austriackiego, wytworzona została w b. Królestwie Kongresowem dopiero w ostatnich czasach drogą praktyki i znalazła mocne podstawy dopiero w orzecznictwie Sądu Najwyższego, który (orzecz. z 26.X.1928 r. Nr. I. 1657/28) uznał tego rodzaju umowę za dopuszczalną i zgodną z prawem.

Jakiego rodzaju zobowiązania nabywcy znajdujemy nadto w większości tych umów? Wypływają one naogół z tej naczelnej zasady, a więc: obowiązek terminowego uiszczenia rat, bowiem niezapłacenie w terminie dwóch kolejnych rat w myśl umowy uprawnia już sprzedawcę do odebrania wozu, poza tem obowiązek należytej konserwacji wozu, ubezpieczenia go od wszelkiego rodzaju wypadków z doręczeniem polis sprzedawcy, konieczność powiadamiania sprzedawcy o miejscu garażowania wozu i każdej egzekucji do niego skierowanej, bezwzględny zakaz zastawiania lub sprzedaży wozu i t. p. Oczywiście, wszystkie te obowiązki ustają z chwilą uiszczenia całkowitego szacunku.

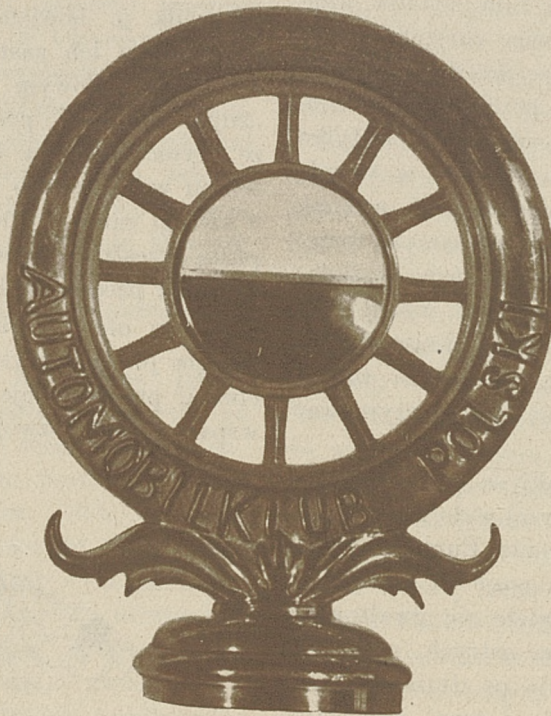
O ile miał miejsce fakt przekroczenia którego z tych zobowiązań i sprzedawca w drodze sądowej samochód odebrał, nabywca może jeszcze powrócić do swoich praw, płacąc niezwłocznie całą resztę szacunku. O ile tego nie uczyni, sprzedawcy przysługuje z mocy umowy prawo sprzedania samochodu i dochodzenia na nabywcę różnicy pomiędzy osiągniętą z tej sprzedaży ceną a resztą szacunku, należną od nabywcy, względnie

nie sprzedawca obowiązany jest zwrócić nabywcy osiągniętą tą drogą nadwyżkę. Ta ostatnia ewentualność jest obecnie raczej czystą teorią, wobec rozpiętości między cenami wozów nowych a używanych. W rezultacie taki niefortunny nabywca po wpłaceniu szeregu rat może zostać pozbawiony nabytego samochodu, a nadto będzie zmuszony jeszcze sprzedawcy do tego dopłacić. Ad maiorem gloriam poważnych firm samochodowych dodać trzeba, iż robią one użytek z tych swoich uprawnień jedynie w wypadkach koniecznych, nabywca jednak zawsze winien liczyć się z taką ewentualnością.

Tak tedy stara rzymska zasada „beatus qui possidet”, niestety, nie ma zastosowania w tym wypadku. „Szczęśliwy” posiadacz samochodu (co za ironja, co? a nowy podatek drogowy?) staje się jego właścicielem dopiero po uiszczeniu wszystkich zobowiązań, w tej tak niewinnie wyglądającej umowie przewidzianych.

Jaki stąd morał?—Nie kupuj samochodu, a raczej kupuj samochód, ale najpierw dokładnie poznaj wszystkie warunki jego nabycia!

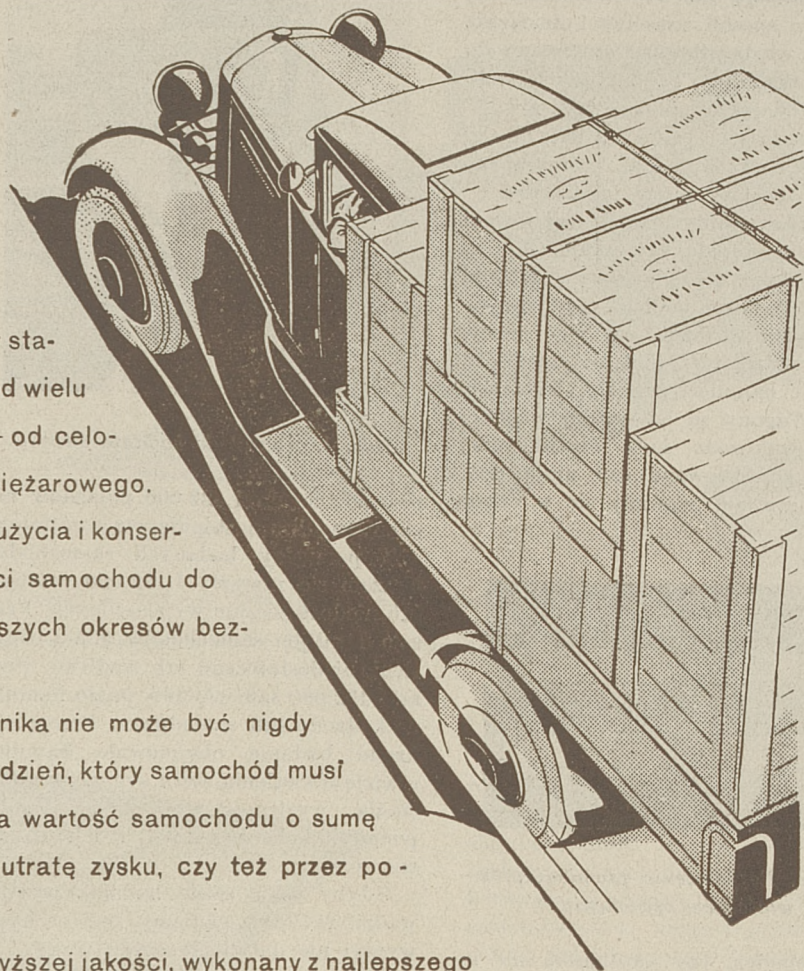
E.



Nowy znak klubowy na samochód dla członków nadzwyczajnych A. P., wykonany artystycznie przez firmę B-ci Łopieńskich. (Cena znaku 50.— zł.).



# Opłacalność przewozu towaru jest zależną od jakości ciężarówki.



**N**owoczesny przewóz towarów staje się opłacalnym w zależności od wielu czynników. Przedewszystkiem — od celowości konstrukcji samochodu ciężarowego. Po drugie — od niskich kosztów użycia i konserwacji. Po trzecie — od zdolności samochodu do pracy przez wiele lat bez dłuższych okresów bezczynności.

Doniosłość tego ostatniego czynnika nie może być nigdy zbyt mocno podkreślona. Każdy dzień, który samochód musi spędzić w warsztacie, zmniejsza wartość samochodu o sumę strat, powstałych czy to przez utratę zysku, czy też przez powiększenie ogólnych kosztów.

Ciężarówka Ford — wytwór najwyższej jakości, wykonany z najlepszego materiału przez wyborowy, dobrze płatny zespół pracowników, odpowiada tym wszystkim warunkom opłacalności przewozu.

Prosimy dziś jeszcze odwiedzić naszego upoważnionego odsprzedawcę, który pomoże w rozwiązaniu wszelkich zagadnień transportu.

## G W A R A N C J A:

Ford Motor Company ręczy za dobroć ciężarówki Ford, gwarantując zamianę każdej części, u której zostanie stwierdzony błąd fabrykacji lub wada materiału, przyczem wynagrodzenie odsprzedawcy za dokonanie zamiany nie zostaje liczone klientowi.

LINCOLN



FORDSON

SAMOLOTY

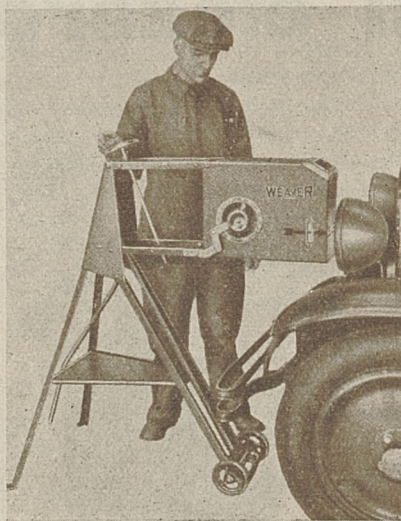
F O R D M O T O R C O M P A N Y



# SPRAWDZANIE STANU SAMOCHODU.

Zbyt często powtarzające się u nas wypadki samochodowe, kończące się bardzo tragicznie, pociągające masowe ofiary, szczególnie w ruchu autobusowym, zmuszają nas do oświetlenia tej sprawy w sposób właściwy i obudzenia czujności władz. Rygory stosowane do szoferów, egzaminy, badania psychotechniczne to dopiero połowa zabiegów — bardzo słusznych i celowych jeśli chodzi o wybór człowieka, któremu powierzamy bezpieczeństwo pasażerów.

Lecz druga strona: nadzór nad wozem w wysokim stopniu szwankuje. Porównajmy trakcję samochodową z trakcją kolejową. Parowóz podlega częstym, ścisłym rewizjom, bada się jego kocioł w myśl ustaw już objętych przepisów, kontroluje hamulce, sygnały, bada osie i koła. Wagony są na każdej większej stacji rewidowane, koła obstukiwane, maźnice kontrolowane czy mają dość smaru i czy nie nagrzały się w czasie podróży.



Rys. 1. Aparat do badania światła.

prowadzono na 1.522.000 pojazdów mechanicznych z następującym rezultatem:

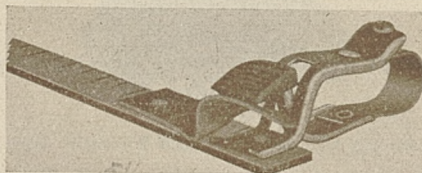
Z pomiędzy badanych samochodów okazało się przeszło 1.122.000 wadliwie lub niedostatecznie wyposażonych. Przeszło 1 milion samochodów miało oświetlenie niedostateczne lub wadliwe. Przeszło 432.000 samochodów miało hamulce uszkodzone lub zaniedbane. Przeprowadzone badanie obejmowało hamulce, rewizję oświetlenia, steru, sygnałów, zwierciadła, wycieraczkę do szyby, badano ponadto koła przednie, i ich rozstawienie.

Gdyby takie ścisłe badania przeprowadzić w Polsce, sądzimy, że procentowe wyniki nie dałyby lepszych rezultatów.

W jaki sposób przeprowadzono taką olbrzymią ilość badań w krótkim stosunkowo czasie bo od 1 października do 15 listopada? Jak uniknięto nieporozumień z klientelą, która otrzymawszy kartę ewidencyjną z ujemnymi wynikami tem samem w razie wypadku, miałaby bardzo trudną obronę w sądzie?

W obu tych sprawach nieocenione usługi oddają specjalne urządzenia, które automatycznie podają bezspornie wyniki badań i niezmiennie szybko pozwalają na sprawdzenie błędów.

Komisja przeprowadzająca badania miała w każdym poszczególnym wypadku



Rys. 4. Przyrząd do badania steru.

do dyspozycji odpowiedni plac z ustawionymi na fundamentach urządzeniami i przyrządami w takiej kolejności, że wóz od chwili wjazdu do tej alei, aż do chwili jej opuszczenia nie przebywał tam dłużej jak 2 minuty.

Badaniem zajętych było 12 osób w 7 punktach takiej alei z następującym podziałem czynności:

Punkt 1. Rejestracja wozu i wypełnienie karty — 2 osoby.

Punkt 2. Badanie światła — 3 osoby.

Punkt 3. Inspekcja sygnału, zwierciadła i wycieraczki — 1 osoba.

Punkt 4. Badanie steru — 1 osoba.

Punkt 5. Badanie rozstawienia kół — 1 osoba.

Punkt 6. Badanie hamulców — 1 osoba.

Punkt 7. Wypełnienie karty i opisanie błędów — 3 osoby.

Badanie światła odbywa się przy pomocy aparatu przedstawionego na rys. 1. Aparat dosuwa się do zaświeconej latarni i jednym rzutem oka na matówkę

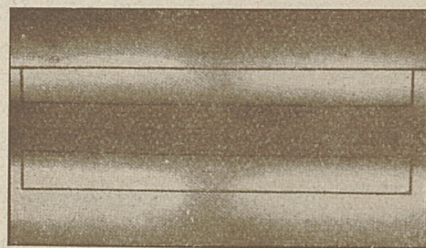


Rys. 2. Rozproszenie promieni przy właściwym oświetleniu.

Samochodem czy autobusem nie interesuje się władza ani tem mniej prywatny posiadacz, który myśli jedynie o tem by go jak najwięcej wyekspluataować, choćby w przeciążeniu, bez rewizji, bez wypoczynku. Prawnie przepisane przeglądy i rewizje samochodów są bezcelowe, gdyż nie są ani dość częste ani też uzależnione od ilości przebytych kilometrów.

Wreszcie co warta inspekcja samochodowa, bez badania wozu właściwymi przyrządami? Tyle co pokazanie języka lekarzowi przez chorego, którego toczy rak, gruźlica czy inna wewnętrzna choroba.

Bardzo ciekawe pod tym względem a zarazem wprost sensacyjne wyniki osiągnięto w Ameryce przy badaniu jednorazowym całej masy wozów, biegnących bez troski, uważanych za utrzymane w należytych stanie. Badanie przy współudziale klubów automobilowych i władz — przeprowadzono w roku 1929 w Stanie Pensylwania. Badanie prze-



Rys. 3. Czarny pas pośrodku matówki znamionuje złe światło.

konstatuje zachowanie się promieni świetlnych. Dobrze ustawione zwierciadło, żarówka i jej położenie w stosunku do ogniskowej daje w wyniku rozproszenie promieni takie jak na rys. 2. Światło padające zbyt daleko, a więc źle oświetlające drogę przed samochodem, pozostawia na matówce czarny pas w pośrodku (3). Światło natomiast zbyt skupione daje na matówce jasną plamę w pośrodku. Wynik takiego badania jest bezsporny i posiadacz samochodu nie może zgłaszać sprzeciwu, lecz jak najprędzej powinien usunąć wadę lamp — jeśli nie chce stać się ofiarą wypadku. Źle skierowany słup światła zamiast oświetlić drogę przed samochodem, zarzuca ją niepożądanymi blaskami, które rażą oczy jadących naprzeciwko, a nadto stwarzają sztucznie ciemne pustki, w których można przeoczyć groźne przeszkody.

Do badania steru używają przyrządu przedstawionego na rys. 4. Sposób badania jest bardzo prosty. Mierzy się stopień luźnego wychylenia steru i no-



tuje w calach lub w centymetrach łuk łuznego ruchu.

Badanie rozstawienia przednich i tylnych kół przeprowadza się przy pomocy ruchomego pomostu. Samochód wjeżdża kołami przednimi na pomost, którego ruchome płaszczyzny połączone są ze wskaźnikiem umieszczonym na słupku z dużą tarczą. Strzałka tego wskaźnika pokazuje czy koła są nachylone ku sobie z przodu, czy też odchylone — rozwarte i na ile stopni.

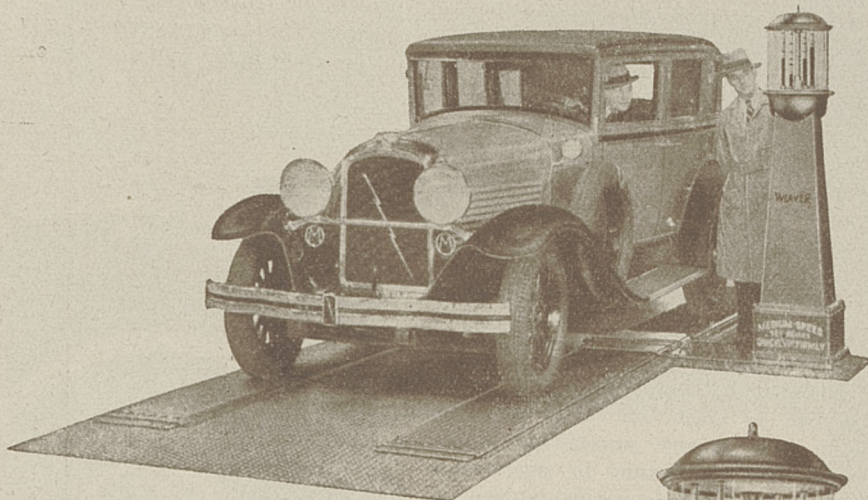
Wynik badania jest bezsporny i błyskawiczny. (rys. 5).

Wreszcie w szóstym punkcie badania kontroluje się stan hamulców każdego koła oddzielnie. W tym punkcie aleji badań znajduje się duży pomost z 4 ruchomymi platformami. Każda platforma posiada urządzenie sprężynowe połą-

czono hydraulicznie z 4-remą wskaźnikami wodnymi (rys. 6). Te wskaźniki informują o stopniu nacisku każdego hamulca oddzielnie. Różnica poziomów w rurkach wskazuje na różnice panujące w poszczególnych hamulcach.

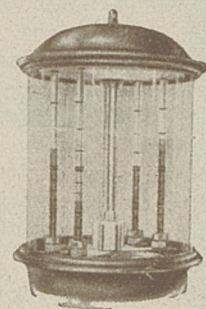
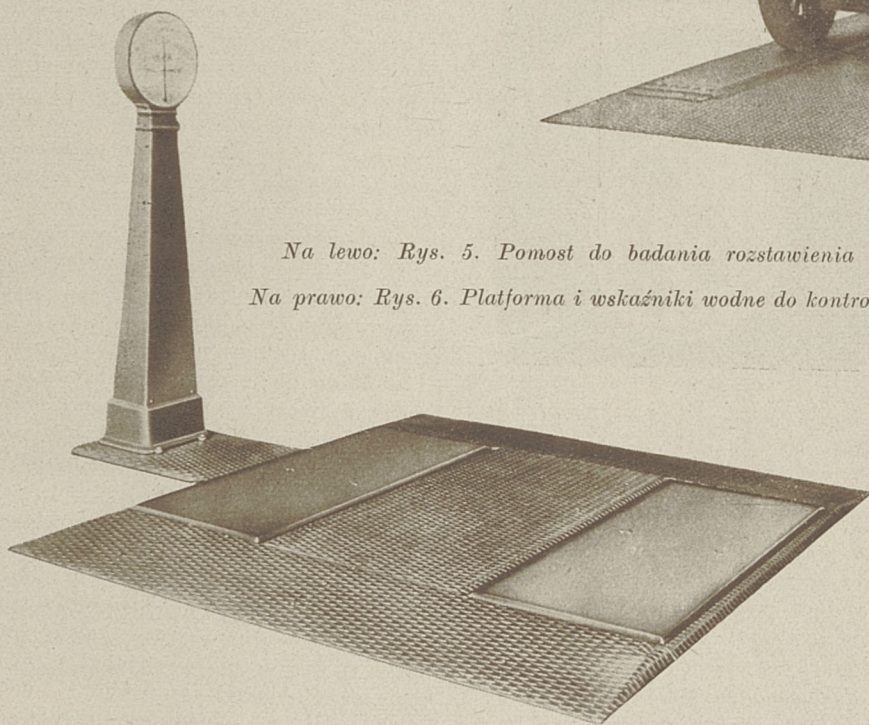
Nie dziwnego, że przy tego rodzaju urządzeniach szybkość badania jest duża,

a dokładność niekwestjonowana. Instalacje tego rodzaju są zaprowadzone na zachodzie przez Auto-kluby w porozumieniu z władzami bezpieczeństwa. Koszt instalacji opłaca się sowiec w szybkim czasie, nie mówiąc o moralnej stronie jej wartości — wobec możliwości podniesienia stopnia bezpieczeństwa. Za zbadanie



Na lewo: Rys. 5. Pomost do badania rozstawienia kół samochodu.

Na prawo: Rys. 6. Platforma i wskaźniki wodne do kontroli stanu hamulców.



wozu, nie tylko pod przymusem policyjnym — ale i dla własnej pewności każdy chętnie zapłaci. To też nawet w garażach prywatnych urządzenia te stają się konieczne i często odwiedzane przez automobilistów, niespokojnych o stan swoich kół i hamulców. Czas najwyższy, by i w Polsce pojawiły się one nareszcie.

Inż. Eugenjusz Porębski.

## Techniczne wskazówki pielęgnacji samochodów.

Czynnikami, które umożliwiają wprawienie w ruch samochodu, są paliwo i smary. O ile zadaniem paliwa jest wytworzenie niezbędnej do poruszania samochodu siły, o tyle zadaniem smaru jest zmniejszenie do możliwego minimum strat na sile i przyczynienie się do wykorzystania siły w jaknajwiększym stopniu.

Jeżeli artykuł niniejszy poświęcamy specjalnie doborowi i właściwemu zastosowaniu tych dwu czynników, czynimy to dlatego, że, jak uczy doświadczenie, one właśnie sprawić mogą w

czasie drogi automobilście najwięcej kłopotu.

Chociaż doświadczenia zawodów sportowych i jazd turystycznych wykazują, że pomiędzy olejem i olejem istnieją duże różnice i że właśnie przy nabywaniu oleju nie wolno oszczędzać, to istnieje jednak wielu jeszcze automobilistów, skłonnych do twierdzenia, że dla ich pojazdu mechanicznego wystarczająco dobrym jest jakikolwiek olej. Stanowisko takie jest jedynie oszukiwaniem samego siebie. Jeżeli zważymy, że koszt smarowania wynosi nieledwie 1,5 do 2,5%

ogólnych kosztów eksploatacji samochodu i że ten jednak właśnie drobny wydatek na smarowanie ma wielki wpływ na utrzymanie wozu, jego wartość, na reparacje, na zużycie paliwa i na pewność ruchu, to z łatwością dojdziemy do wniosku, że wystarczająco dobrym dla danego samochodu może być tylko olej najlepszy.

Gdyby posiadacze pojazdów mechanicznych wiedzieli, ile czasu, pracy i nakładów pieniężnych inwestują poważni producenci oleju w badania i doświadczenia, mające na celu wypro-



kowanie takiego oleju, który zapewniłby nienaganną pracę samochodu, maksimum jego długotrwałości i jaknajlepsze wykorzystanie mocy, nikt wówczas nie kupowałby bylejakiego oleju.

Ponieważ produkowanie i badanie oleju nie stanowi dziś jeszcze pewnej ściśle określonej gałęzi wiedzy, przeto dla produkcji wysokowartościowego oleju o stałe niezmienną jakości niezbędne jest duże doświadczenie zarówno w doborze surowców, jak i w zastosowaniu przeróżnych metod produkcji. Niezmiennie doniosłej wagi czynnikiem dla produkcji oleju w niezmienną jakość jest stałe utrzymanie jaknajostrożniejszej kontroli stosowanych przy produkcji temperatur i ciśnień, w przeciwnym bowiem wypadku jest rzeczą nieuniknioną uleganie zniszczeniu najcenniejszych składników surowca.

Dla turysty, który odbywa dalsze podróże po kraju lub często wyjeżdża poza jego granice szczególnie ważną rzeczą jest stosowanie do smarowania posiadanego pojazdu mechanicznego takich smarów, które może on nabyć wszędzie i zawsze stałe w tej samej jakości, gdyż w ten tylko sposób zapewni on sobie wszystkie korzyści, płynące ze stosowania takiego właśnie oleju lub smaru.

Stosowanie oleju różnego pochodzenia i różnej produkcji, a więc mieszanie ich, wywołać może nawet wówczas, gdy poszczególne oleje były dobrej jakości, niemiłe uszkodzenia. Rzeczą ważną jest naturalnie, aby zasadniczo stosowany był właściwy olej. Doświadczony kierowca wie, że różne konstrukcje pojazdów mechanicznych stawiają olejowi różne wymagania. Dlatego też w tem miejscu wspomnieć należy o tak zwanych Tabelach Polecających, wydawanych przez poważne firmy na podstawie gruntownych badań i prac.

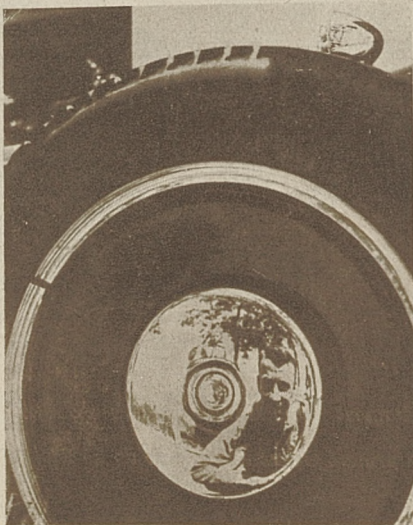
Stosowanie jednak właściwego wysokowartościowego oleju nie rozwiązuje jeszcze zagadnienia jazdy przyjemnej i bez przeszkód. Należy jeszcze przestrzegać szeregu przepisów, których niedopatrzniecie pociągnie za sobą bezwzględnie niemiłe skutki nawet w wypadku stosowania wysokowartościowego oleju.

Zanieczyszczenia wpływają ujemnie na zdolność smarną najlepszego nawet oleju. Dlatego też w stosunku do oleju zachowywać należy wzorową czystość.

Specjalnie ważną sprawą jest regularna zmiana oleju. Do każdego oleju przedostają się z biegiem czasu zanieczyszczenia, które stopniowo przyczyniają się do zmniejszenia jego wartości użytkowej. Do najważniejszych zanie-

czyszczeń zaliczyć należy osady węglowe, przedostające się do oleju z wnętrza cylindra, a dalej kurz, jaki dostaje się do karteru, woda i nieużyte paliwo. Wszystko to wpływa na olej ujemnie, obniżając z biegiem czasu jego wartość smarną.

Przy zmianie oleju należy dokładnie przeczyszczyć filtry. Olej zużyty należy spuszczać z karteru wtedy, gdy jest on jeszcze ciepły, w tym bowiem wy-



*Na wiosennych wycieczkach, koło samochodu służy nam często za lustro.*

padku wraz z olejem spłyną wszelkie zanieczyszczenia. Do płókania karteru nie wolno używać nafty, najmniejsze bowiem jej ślady rozcieńczają olej.

Pamiętać należy i o tem, że do większości samochodów stosować należy inny olej latem, a inny zimą.

Tak zwane zasysanie oleju ma swe źródło przeważnie w mechanicznych błędach silnika, jak np. zużyte lub starte cylindry, źle osadzone pierścienie tłokowe — może mieć również swe źródło w nadmiernej ilości doprowadzanego oleju, w zastosowaniu oleju niewłaściwego, co oprócz zasysania wywołuje również tworzenie się osadów węglowych.

**Szofer-mechanik z wszechstronną wieloletnią rutyną zawodową, władający obcymi językami, ma paszport zagraniczny na 1931 rok, poszukuje posady.**

**Warszawa, Grzybowska 76 m. 41.**

Dla uniknięcia obu tych nieprzyjemnych objawów należy:

1. Stosować jedynie olej w najwyższej jakości;

2. Baczyć, by poziom oleju nie był za wysoki;

3. Stałe utrzymywać silnik w nienagannym stanie mechanicznym.

Nawet najcieńszy olej nie zastąpi metalu, jeżeli cylinder lub pierścienie tłokowe będą zużyte.

Najczęstszą przyczyną uszkodzeń łożysk jest niedbalstwo w smarowaniu. Zatarcie łożyska może nastąpić tylko wówczas jeżeli z jakichkolwiek powodów nie powstanie pomiędzy ocierającymi się częściami metalowymi powłoka smarna, lub też jeżeli z jakichkolwiek przyczyn powłoka ta zostanie przerwana. Dlatego też olej stałe utrzymywać należy na przepisany poziomie.

Uszkodzenia łożysk mogą być wywołane zatankiem się cienkich przewodów olejowych przez zanieczyszczenia i namul. Rzecz jasna, że i uszkodzenie pompy olejowej może wywołać uszkodzenia łożysk.

Olej rozcieńczony jest zwykle zmieszany z zanieczyszczeniami, które przerywają powłokę olejową i zwiększają dzięki temu tarcie. To jest właśnie przyczyną, dla której olej winien być zmieniany w regularnych odstępach czasu.

Jeżeli do oleju przedostaje się woda i różne zanieczyszczenia, będziemy mieli do czynienia z objawem tworzenia się namułu. Pierwszym objawem namulania oleju jest to, że w stanie zimnym jest on mniej płynny, niż być powinien.

Tą samą opieką, jaką pod względem smarowania winien być otoczony silnik, należy otoczyć tryby i podwozie. Regularne smarowanie jest tu niezmiennie ważną rzeczą. Jeżeli zaś chodzi o skrzynkę przekładniową i dyferencjał — podkreślić należy konieczność regularnej zmiany oleju.

Najmniejszą ze wszystkich niewygód, płynących z niewłaściwego smarowania jest ta, że na szosie spełniać trzeba rolę swego własnego mechanika.

Krótko mówiąc właściwe smarowanie, które osiągnąć można:

1. Przez zastosowanie do smarowania najlepszego oleju;

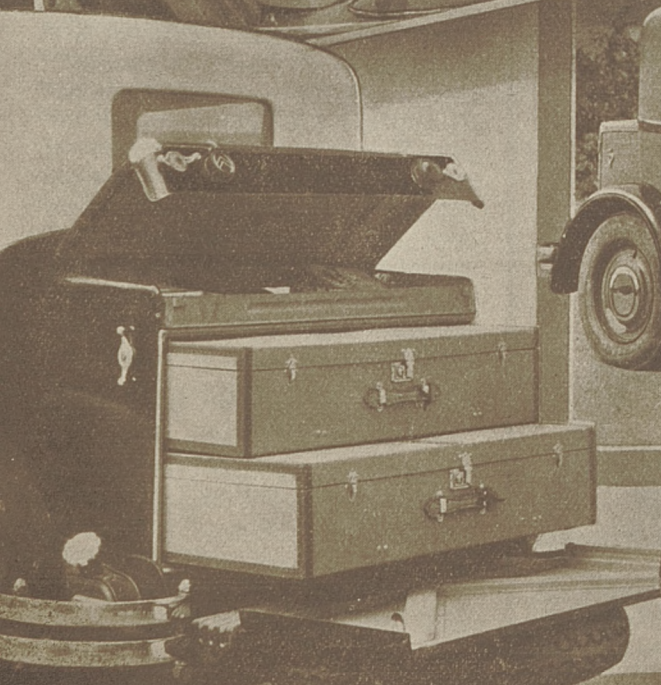
2. Przez zastosowanie właściwego t. zn. poleconego oleju;

3. Przez właściwe obchodzenie się z olejem — to pewna jazda, zmniejszenie kosztów utrzymania samochodu i zwiększenie jego długotrwałości.

*inż. Paweł A. Graff*

*Techniczny doradca Austriackiego Touring-Klubu, Dyrektor Techniczny Vacuum Oil Company.*





## CITROËN

SAMOCHÓD  
SZYBKI, ELASTYCZNY, ŁATWY  
DO PROWADZENIA, ZAPEWNI  
SWYM PASAŻEROM MAXIMUM  
KOMFORTU I WYGODY.

WIELKIE ZALETY  
KONSTRUKCYJNE W POŁĄCZE-  
NIU z PRAWDZIWIE WYTWOR-  
NĄ LINJĄ CAŁOŚCI, KTÓRA ZJE-  
DŁAŁ ASAMOCHODOM CITROËN  
TAK WIELKIE UZNANIE.

SAMOCHODY CITROËN  
SĄ DOSTĘPNE W CENIE.

# CITROËN



Dzięki zastosowaniu  
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

**SKF**

osiąga się szybkość i pewność  
biegu

# SKF

**SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.**

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,  
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,  
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,  
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,  
w Krakowie, Długa Nr. 35.

## Sport

### Odwolanie wyścigu łódzkiego.

W związku z opłakanym stanem wszystkich dróg pod Łodzią, na naprawę których niema chwilowo pieniędzy, Łódzki Automobil-Klub jest zmuszony odwołać swój doroczny wyścig płaski, zapowiedziany na dzień 10 maja. Ze względu na to, że impreza ta liczy się do Mistrzostwa Polski, jest prawdopodobne, iż urządzoną ona zostanie w późniejszym terminie.

### Konkurs piękności samochodów.

Wobec odwołania wyścigu płaskiego w Łodzi, Automobilklub Polski przesunął datę swego dorocznego Pokazu i Konkursu piękności samochodów w Warszawie na dzień 10 maja r. b.

### Próby szybkości.

Próby szybkości, połączone z próbami bicia polskich rekordów szybkości, urządzone będą przez Komisję Sportową Automobilklubu Polski w dniu 17 maja, prawdopodobnie na szosie Wilanowskiej pod Warszawą. Polski rekord szybkości na przestrzeni kilometra z rozbiegu posiada obecnie inż. Henryk Liefert, który na zawodach we Lwowie w roku 1928 osiągnął szybkość 170,11 klm./g.

### Stuck będzie startował we Lwowie.

Małopolski Klub Automobilowy donosi, że Mistrz Górski Europy, Hans Stuck von Villiez, zgłosił swój udział w Międzynarodowym Wyścigu Okrężnym, urządzanym na ulicach Lwowa w dniu 7 czerwca r. b. Nazwisko jednego z najznakomitszych asów automobilizmu europejskiego wpłynęło bezwątpienia ogromnie na wzmocnienie konkurencji w wyścigu, a tem samem na powiększenie zainteresowania wspaniałą imprezą Małopolskiego Klubu Automobilowego.

### Grand Prix Polski dla motocykli.

Tegoroczne zawody motocyklowe o Grand Prix Polski, wyznaczone w międzynarodowym kalendarzu sportowym na dzień 28 czerwca, dzięki energii i inicjatywie Śląskiego Klubu Motocyklowego, wspieranej wydatnie przez Władze Śląskie, przybiorą z pewnością rozmiary i charakter imprezy, jakiej jeszcze u nas nie było. Wyścig o Grand Prix poprzedzony zostanie w dniu 27 czerwca wielkim międzynarodowym Zjazdem Gwiazdzistym do Katowic, który zgromadzi setki motocyklistów z całej Polski i z zagranicy. Sam wyścig o Grand Prix rozegrany zostanie na powiększonym dystansie 350 klm. Jest rzeczą już obecnie pewną, że weźmie w nim udział elita jeźdźców europejskich oraz wszyscy najlepsi motocykliści krajowi. Po raz pierwszy Grand Prix Polski wzbudziło

duże zainteresowanie w Anglii, co pozwala się spodziewać obecności niepokonanych mistrzów z za kanału La Manche. Nie na tem jednak koniec. Jako zupełna nowość w Polsce, rozegrany będzie w dniu następnym, to znaczy 29 czerwca, długodystansowy wyścig dla motocykli z wózkami, który na trudnym torze katowickim powinien wypaść bardzo atrakcyjnie. Dystans tego wyścigu wyniesie 300 klm. Wszystko każe się zatem spodziewać, że zawody czerwcowe będą godnym odzwierciedleniem żywiołowego rozwoju sportu motocyklowego w Polsce, jaki zaznaczył się w ostatnim czasie.

### Jazda pętlicowa Automobil klubu Wielkopolski.

Automobilklub Wielkopolski rozpoczął sezon tegoroczny w dniu 12 kwietnia Jazdą Pętlicową, składającą się z trzech etapów, ogólnej długości 208 klm. Startowało 16 wozów. Dwa pierwsze miejsca w klasyfikacji przypadły paniom, gdyż pierwszą była pani Sokółowska, a drugą pani Falkowska, obie na samochodach Praga-Piccolo. Trzecie miejsce zajął Richter na samochodzie Alfa Romeo.

### Raid Paryż — Nicea.

Miedzy 14 a 22 marca odbył się doroczny raid samochodowy na trasie Paryż-Nicea (przez Vichy), połączony z szeregiem ciekawych imprez klasyfikacyjnych, jak próby szybkości, akceleracji, hamowania, zwrotności i t. p. W zawodach wzięło udział 53 konkurentów. W ogólnej klasyfikacji raidu zwyciężył bez trudu znany belgijski kierowca wyścigowy Zehender na samochodzie Alfa Romeo z kompresorem. Drugie miejsce zajął Medrano na amerykańskim wozie Duesenberg, a trzecie miejsce — Trevoux na samochodzie Bugatti z kompresorem.

### Wyścig na wzniesieniu Turbie.

Na zakończenie raidu Paryż-Nicea odbył się w niedzielę 22 marca klasyczny wyścig na wzniesieniu Turbie, na dystansie 6300 metrów. Najlepszy czas dnia, 4 m. 08,4 sek., uzyskał Lumachi na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając przeciętną szybkość 91 klm./g., gorszą od rekordowej.



MEDICINAL

„Czysty Destylat Winny“

uzyskany z najszlachetniejszych gatunków win.



W kategorii sportowej triumfował Zehender na dwulitrowym samochodzie Alfa Romeo z kompresorem w czasie 4 m. 35,6 s., czyli z szybkością średnią 82 km./g. Wreszcie w klasie motocykli zwyciężył Boetsch na maszynie Terrot 500 ccm. w czasie 4 m. 09 s.

### Wyścigi motocyklowe w Eilenriede.

Pierwsze w tym sezonie wyścigi motocyklowe, liczące się do Mistrzostwa Niemiec, rozegrane zostały w dniu 22 marca w Eilenriede koło Hanoweru. Dystans wynosił 200 km. Zwycięstwo odniósł Rüttchen na motocyklu N. S. U. w czasie 2 g. 23 m. 42,2 s., podczas gdy drugie miejsce zajął Bullus, a trzecie Runtsch, obaj również na motocyklach N. S. U. W wyścigu o Grand Prix Hanoweru, urządzonym tegoż dnia na przestrzeni 50 km., pierwszym był Bullus w czasie 32 m. 01 sek., a drugim Bauhofer na D. K. W.

### Grand Prix Tunisu.

W dn. 28 i 29 marca odbył się wyścig o Grand Prix Tunisu dla samochodów sportowych i wyścigowych, na obwodzie szosowym w Kartaginie, mierzącym 12,7 km. Wyścig samochodów sportowych, rozegrany w sobotę 29 marca, zgromadził na starcie 23 konkurentów, podzielonych na trzy kategorie. Zawody trwały sześć godzin. W ciągu tego czasu największą przestrzeń przebyli kierowcy Castelbarco i Dreyfus na samochodzie Maserati, pokrywając 707 km. z szybkością średnią 118 km./g. Drugie miejsce uzyskali kierowcy Corsini i Bellinzioni na samochodzie Alfa Romeo, którzy przebyli 679 km. W pozostałych dwóch kategoriach pierwsze miejsce uzyskali: Pietrangeli na samochodzie Alfa Romeo z dystansem 622 km., oraz Marret na samochodzie Salmson z dystansem 585 km.

Zawody o Grand Prix Tunisu dla samochodów wyścigowych stanowiły pierwsze w tym sezonie oficjalne spotkanie dwóch rywalizujących ze sobą marek: Bugatti i Maserati. Ogółem uczestniczyło w wyścigu 26 współzawodników. Po interesującej batalii, rozegranej na dystansie 470 km. w 37 okrążeniach toru, pierwsze miejsce uzyskał znakomity mistrz włoski Achilles Varzi na samochodzie Bugatti w czasie 3 g. 23 m. 39 s., czyli z szybkością średnią 138,5 km./g. Drugim był Fagioli na samochodzie Maserati w czasie 3 g. 25 m. 26 s., a trzecim, z różnicą tylko 15 sekund, Lehoux na samochodzie Bugatti. W kategorii do 1500 ccm. triumfował sam konstruktor Maserati na własnej maszynie w czasie 3 g. 40 m. 02 s., z szybkością przeciętną 128 km./g., podczas gdy drugie

miejsce zajął Veyron na sam. Bugatti w czasie 3 g. 51 m. 20 s., a trzecie miejsce — Searon, na sam. Amilear w czasie 3 g. 53 m. 38 s.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Tunisu rozegrane były jeszcze tydzień przedtem, czyli w dniu 22 marca, jako zawody trzygodzinne. Zwyciężył Martinelli na motocyklu Motosacoche 350 ccm., przebywając w wyznaczonym czasie prześtrzeń 303 km. z szybkością przeciętną 101 km./g.

### Zjazd gwiazdzysty do Budapesztu.

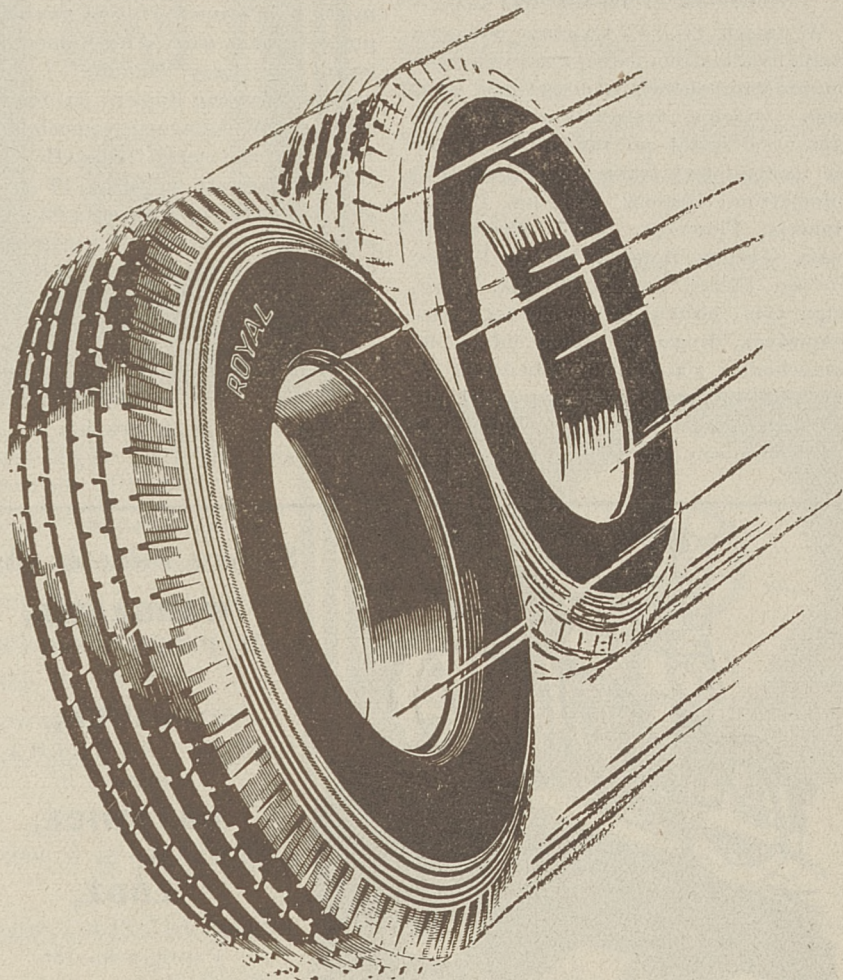
Podczas świąt Wielkanocnych Automobilklub Węgier zorganizował w Budapeszcie wielkie zawody samochodowe i motocyklowe, których otwarciem był

narodowy i międzynarodowy Zjazd Gwiazdzysty, wyznaczony na dzień 3 kwietnia. Rezultaty Zjazdu wypadły następująco:

Zjazd narodowy. Samochody: 1. Vecsey (Austro Daimler) 2166 km.; 2. Somoghi (Magosix) 2151 km.; 3. Csorgits (Ford) 1528 km.

Motocykle: 1. Vincenty (Harley Davidson) 2534 km.; 2. Hummel (Puch) 1844 km.; 3. Szahlender (Harley Davidson) 1762 km. Ogółem uczestniczyło w Zjeździe 46 współzawodników.

Zjazd międzynarodowy. Samochody: 1. Wilhelm (Chrysler), 2. p. Bahr (Steyr), 3. Jaufer (Steyr) wszyscy z Gibraltaru, otrzymali po 262 punkty; 4. Reboulet (Renault) z Gibraltaru, 261 p.; 5. Nathusius (Wanderer) z Gibraltaru.



# ROYAL

## SZYBKIE - BEZPIECZNE - TRWAŁE



taru, 257 p.; 6. Collignon (F. N.) z Amsterdamu, 252 p. etc. Motocykle: 1. Komlosy (Monet Goyon) z Brestu.

Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Budapesztu odbyły się w dniu 5 kwietnia. Najlepszy czas dnia uzyskał Bullus na motocyklu N. S. U., przebywając dystans 165 km. w czasie 1 g. 23 m. 53,8 s. z szybkością średnią 118,8 km./g. Drugim był Dodson na motocyklu Motosacoche z różnicą tylko pół minuty w czasie.

Trzecim punktem programu zawodów budapeszteńskich był konkurs piękności samochodów, który odbył się w dniu 6 kwietnia. Wreszcie w dniu 8 kwietnia miały się odbyć na słynnej szosie w Tat międzynarodowe próby bicia rekordów, które jednak nie doszły do skutku, skutkiem uszkodzenia elektrycznego chronometru.

### Wyścig tysięczny.

W dniach 11 i 12 kwietnia północna Italia była teatrem jednej z największych imprez europejskich, a mianowicie słynnego wyścigu tysięcznego. Rozegrany on został po raz piąty z kolei na następującej trasie, mierzącej 1635 kilometrów: Brescia, Cremona, Parma, Bolonia, Florencia, Siena, Rzym, Perugia, Ancona, Bolonia, Rovigo, Padwa, Treviso, Feltre, Verona, Brescia. W wyścigu tym, odbywającym się na niezamkniętych drogach, wzięło udział 98 samochodów, z których do celu doszło 57. Pierwsze miejsce, z przewagą aż 11 minut nad następnymi współzawodnikami, zajęli kierowcy Caracciola i Sebastian

na samochodzie Mercedes-Benz, którzy przebyli wyznaczoną przestrzeń w rekordowym czasie 16 g. 10 m. 10 s., rozwijając fenomenalną szybkość przeciętną 101,147 km./g. Drugie miejsce uzyskali Campari i Marinoni na samochodzie Alfa Romeo w czasie 16 g. 21 m. 17 s., trzecie miejsce Morandi i Rosa na samochodzie O. M. w czasie 16 g. 28 m. 35 s., a szereg dalszych miejsc zajęli, najliczniej w tym wyścigu reprezentowane, wozy Alfa Romeo. Zeszłorocznymi zwycięzcami Nuvolari i Guidotti ukończyli wyścig dopiero na dziewiątym miejscu. W kategorii samochodów do 1100 ccm. zwyciężyli Tufanelli i Bertocchi na Maserati w czasie 19 g. 48 m. 20 s., z szybkością przeciętną 82,5 km./g., podczas gdy w kategorii wozów popularnych triumfowali Liddo i Riccini na samochodzie Fiat w czasie 20 g. 12 m. 18 s., z przeciętną 81 km./g.

### Motocyklowe Targa Florio.

Wyścigi motocyklowe Targa Florio, rozegrane w dniu 12 kwietnia w Palermo na dystansie 196 km., wygrał Gherisi na

ZAMIENNE DUŻY TRANSPORT  
NADSZEDŁ

PRZEDSTAWICIELSTWO  
**AUTOTRAKTOR**

Hotel Europejski — Ossolińskich 1.

TEL. 670-19.

maszynie Rudge Whitworth 350 ccm. w czasie 2 g. 20 m. 51,6 s., rozwijając szybkość średnią 84 km./g.

### Grand Prix Monaco.

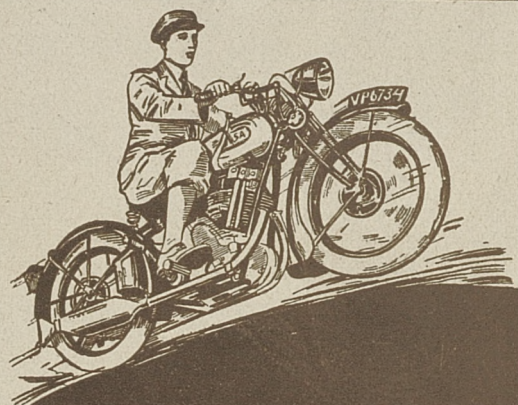
Trzecie wyścigi o Grand Prix Monaco odbyły się na ulicach Monte Carlo w dniu 19 kwietnia, przy nadzwyczaj silnej i doborowej konkurencji. Zwyciężył Chiron na samochodzie Bugatti, przebywając dystans 318 km. w czasie 3 g. 39 m. 09,2 s., z rekordową szybkością 87 km./g. Drugim był Fagioli na Maserati, a trzecim Varzi na Bugatti. Szczegóły w następnym numerze.

### Targa Florio odbędzie się na innej trasie.

Tegoroczny wyścig Targa Florio, wyznaczony w międzynarodowym kalendarzu sportowym na dzień 10 maja, skutkiem częściowego zniszczenia toru Madonie przez cyklon i trzęsienie ziemi rozegrany zostanie na innej trasie. Ponieważ odcinek toru, leżący między miejscowościami Polizzi i Collesaro, przestał zupełnie istnieć, więc wyścig poprowadzony będzie przez miejscowości Petralia, Geraei i Castelbono, po wielkim obwodzie szosowym, mierzącym 146 km. Zawody odbędą się na przestrzeni czterech okrążeń toru, czyli 584 km.

### Świadectwa Rekordów.

Zgodnie z decyzją powziętą ostatnio przez Międzynarodową Komisję Sportową, stworzone zostały specjalne „Świadectwa Rekordów”, które wydawane będą osobom, ustanawiającym nowe rekordy. Świadectw tych jest trzy rodzaje: złote, srebrne i czerwone. Złote wydawane, będą osobom, które ustanowią rekordy światowe, srebrne zaś osobom, które ustanowią rekordy międzynarodowe w poszczególnych kategoriach. Co się tyczy świadectw koloru czerwonego, to służyć one będą za potwierdzenie, jakich akcesoryj, paliwa lub gum używano na samochodzie podczas pobijania danego rekordu. Wzory świadectw są do obejrzenia w Komisji Sportowej Automobilkłuby Polski.



Najnowsze modele do nabycia:

**WARSZAWA,**

AND. PRZEWORSKI i S-ka,  
Czackiego 16.

**GDAŃSK,**

MOTOR IMPORTHAUS,  
Samtgasse 8.

**KATOWICE,**

A. GUTTMAN, 3 maja 19.

**ŁÓDŹ,**

KAROL KÜSTER i Synowie  
Piotrkowska 165.

**POZNAŃ,**

MARJAN MAIK,  
Wrocławska 14.

**KRAKÓW,**

TECHNOTARG, Sp. z o. o.,  
Studencka 19.

Na żądanie wysyła się  
katalogi bezpłatnie.

ŚWIATOWEJ SŁAWY MOTOCYKL ANGIELSKI



## WOLNA TRYBUNA

Głos Czytelnika w sprawie podatku od samochodów.

Z dniem 1 kwietnia r. b. weszła w życie zatwierdzona przez Sejm ustawa „Funduszu Drogowego”. Niema w Polsce człowieka rozumującego ekonomicznie, któryby nie rozumiał celowości stworzenia takiego funduszu i rozbudowy dróg.

Budowa dróg to elementarna podstawa gospodarczego rozwoju kraju. Jednakże sposób rozwiązania tego zagadnienia wprowadzony przez nową ustawę jest, jak sądzę, chybyony i w zetknięciu z życiem ulegnie siłą faktów radykalnej zmianie. Jak zresztą we wszystkich analogicznych sprawach podatkowych, projektowane obciążenia kładą się całym ciężarem na pewne sfery społeczne, starannie omijając broniącą swej kieszeni większość. Stawiając pytanie — kto więcej niszczy drogi samochód czy wóz, otrzymamy oczywiście odpowiedź — wóz. Kto zaś ma ponieść gros obciążenia podatkowego — samochód.

Wygląda to tak jakgdybyśmy par force pragnęli zmusić ludzi do poniesienia samochodu i powrotu do zwykłych wozów z siłą pociagową konia a może nawet i wołu. Niestety tempo życia współczesnego nie pozwala nam na takie dobre farniente.

Jesteśmy za biedni by móc wolno się ruszać. W szalonym galopie współczesnej walki o byt samochód zdobył sobie już na całym świecie prawo do życia. Usuwając go z obiegu pozbawiamy się własnoręcznie wypróbowanego sposobu lokomocji sprzyjającej i współczesnej rozwojowi życia.

Z powyższych moich refleksji nie wynika by samochody nie miały płacić żadnego podatku drogowego.

Sądzę jednak, iż tą drogą na którą weszliśmy obecnie nie da się tego osiągnąć. Przedewszystkiem właściciele autobusów w Polsce w chwili obecnej w olbrzymiej większości to ludzie niezamożni, z których ściągnąć podatek w projektowanym obecnie wymiarze jest wprost niemożliwe, trudno zaś uwierzyć by nagle z dnia na dzień powstały u nas wielkie konsoreja komunikacyjne, a zresztą gdyby nawet powstały to i te nie będą w stanie płacić tak wysokiego podatku. Maksimum tego co dałoby się tą drogą osiągnąć nie przekracza w moim pojęciu 10% od ceny biletu.

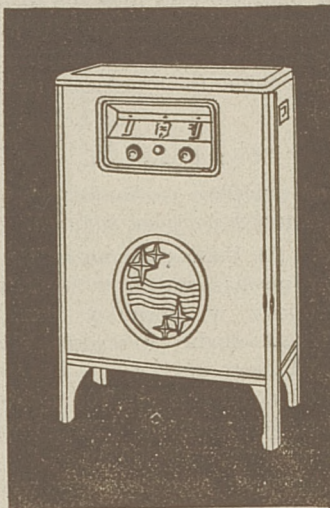
Pozostaje jednak dziedzina dotychczas nie wyzyskana, prawdopodobnie dlatego, iż dostępu do niej bronią wielkie konsoreja naftowe, jest to dziedzina najłatwiej i najsprawiedliwiej dająca się ująć, — benzyna.

## PRECYZJA

PRECYZJA I JESZCZE RAZ PRECYZJA TO PODSTAWA PRACY TECHNIKÓW PHILIPSA.

Mózgiem Philipsa są jego laboratoria. W tych gmachach, zakutych w żelazo-beton, zapomniano o tem, co to są błędy. Tam już przypadek nie wchodzi w rachubę. Celowo przemysłowa konstrukcja, absolutna doskonałość wykonania, najwyższa jakość materiału, wytworny wygląd zewnętrzny cechują

## ELEKTRYCZNE ODBIORNIKI PHILIPSA.



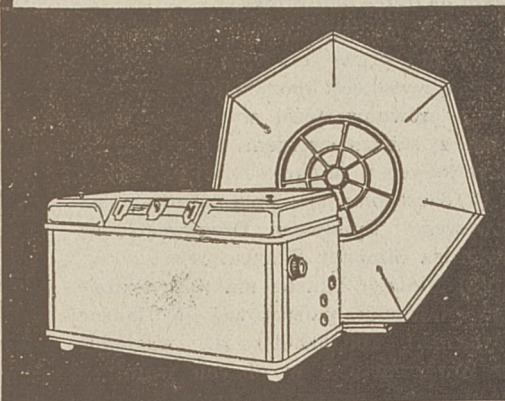
Luksusowy 4-lampowy odbiornik Philipsa typ 2601 z wbudowanym głośnikiem elektrodynamicznym. Silny, czysty i wierny odbiór stacyj europejskich. Zaopatrzony w słynne lampy złotej serii PHILIPSA.

Cena zł. 2500.—

Luksusowy 4-lampowy odbiornik Philipsa typ 2511, zaopatrzony w słynne lampy złotej serii PHILIPSA i elektrodynamiczny głośnik typ 2109.

Cena odbiorn. zł. 1750.—

Cena głośnika 510.—



Pokazy i informacje na

## WYSTAWIE RADJOWEJ PHILIPSA

Warszawa, ul. Mazowiecka 9

Zadajcie bezpłatnych broszur we wszystkich sklepach radiotechnicznych lub pod adresem:

**Polskie Zakłady Philips S. A.**

Warszawa, Karolkowa 36144.

Podatek drogowy dajmy na to 20 groszy od litra jest jedynym realnym podatkiem podlegającym łatwej kontroli i wobec zamożności firm naftowych dającym pełne gwarancje.

Pozatem fundusz drogowy powstać musi przedewszystkiem z opodatkowania milionowych rzesz fur, wozów

i bryczek. Te wózki, płacąc nawet drobny 10 złotowy roczny ryczałt, dadzą podwalinę dla stworzenia poważnego i ze wszech miar dla całokształtu naszego gospodarczego życia potrzebnego — Funduszu Drogowego.

(—) Ryszard Chelmiński



# U S T A W A

z dnia 3 lutego 1931 roku

## o PAŃSTWOWYM FUNDUSZU DROGOWYM

### Rozdział I.

Państwowy Fundusz Drogowy.

Art. 1. Dla dostarczenia środków na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg państwowych oraz udzielenia zapomóg na budowę, utrzymanie i wzmocnienie dróg samorządowych, tworzy się Państwowy Fundusz Drogowy, który jest osobą prawną.

Art. 2. Na pokrycie wydatków Państwowego Funduszu Drogowego służą następujące wpływy:

1) opłaty od pojazdów mechanicznych oraz niektórych pojazdów konnych (rozdział II),

2) opłaty od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym (rozdział III),

3) grzywny za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych, wydanych na podstawie ustawy z dnia 7 listopada 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656),

4) opłaty od reklam, umieszczonych wzdłuż dróg publicznych poza granicami miast (rozdział IV),

5) dotacja Skarbu Państwa w wysokości, określonej w budżecie państwowym na okres budżetowy.

Art. 3. (1) Państwowy Fundusz Drogowy ma prawo zaciągać pożyczki do łącznej wysokości 400.000.000 zł. względnie w równowartości w obcych walutach, określonych w punkcie 1), 2) i 4) art. 2.

(2) Szczegółowe warunki pożyczek Państwowego Funduszu Drogowego zatwierdza Minister Skarbu.

(3) Minister Skarbu ma prawo udzielać gwarancji państwowej do łącznej wysokości 400.000.000 zł., względnie w równowartości w obcych walutach, za pożyczki, zaciągnięte przez Państwowy Fundusz Drogowy.

Art. 4. (1) Budżet Państwowego Funduszu Drogowego, sporządzony przez Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Skarbu i innymi zainteresowanymi ministrami, stanowi załącznik każdorocznego budżetu Ministerstwa Robót Publicznych.

(2) Wysokość dotacji z Państwowego Funduszu Drogowego dla związków komunalnych ustala corocznie Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Ministrem Skarbu.

(3) Zarząd Państwowym Funduszem Drogowym sprawuje Minister Robót Publicznych.

(4) Sprawozdanie rachunkowe Państwowego Funduszu Drogowego za każdy okres budżetowy będzie dołączane do właściwego zamknięcia rachunków państwowych.

Art. 5. Minister Robót Publicznych ma prawo w porozumieniu z Ministrem Skarbu zwiększyć wydatki, przewidziane w budżecie Państwowego Funduszu Drogowego, jak również ustala i nowe wydatki, w budżecie tym nieprzewidziane, o ile zmiany te nie spowodują powiększenia dotacji ze Skarbu Państwa na rzecz wymienionego Funduszu (art. 2 punkt 5).

### Rozdział II.

*Opłaty od pojazdów mechanicznych i od niektórych pojazdów konnych.*

Art. 6. (1) Ustanawia się opłatę od pojazdów mechanicznych w następującej wysokości w stosunku rocznym:

1) od samochodu osobowego, służącego do własnego użytku:

a) po 40 zł. od każdych 100 kg wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.

b) od samochodu, którego waga własna przewyższa 1.500 kg., — 600 zł. od 1.500 kg i po 50 zł. od każdych następnych 100 kg.:

2) od samochodu osobowego, użytkowanego przez przedsiębiorstwa przewozowe w celach zarobkowych, — po 50 zł. od każdych 100 kg wagi własnej samochodu:

3) od samochodu ciężarowego lub traktora, służącego do własnego użytku:

a) po 40 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.

b) od samochodu, którego waga własna przewyższa 1.500 kg. — 600 zł. od 1.500 kg i po 50 zł. od każdych następnych 100 kg.

4) od samochodu ciężarowego lub traktora użytkowanego w celach zarobkowych:

a) po 60 zł. od każdych 100 kg wagi własnej samochodu, którego waga nie przewyższa 1.500 kg.

b) od samochodu, którego waga własna przewyższa 1.500 kg. — 900 zł. od 1.500 kg i po 70 zł. od każdych następnych 100 kg.

5) od przyczep do pojazdów mechanicznych tak dla przewozu osób, jak i ciężarów — po 50 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej przyczepki;

6) od motocykla bez przyczepki po 50 zł.

7) od motocykla z przyczepką oraz trzykołowych pojazdów mechanicznych (cyklonetek) po 75 zł.

(2) Przy obliczaniu wagi pojazdów mechanicznych nie uwzględnia się ilości mniejszych niż 50 kg, a ilości większe niż 50 kg liczy się za 100 kg.

(3) Dla pojazdów mechanicznych i przyczep na kołach o pełnych obręczach gumowych podwyższa się określone w niniejszym artykule stawki opłaty o 25%, zaś na kołach o obręczach żelaznych — o 100%.

(4) Upoważnia się Radę Ministrów do zmieniania w drodze rozporządzeń opłat, wymienionych w niniejszym artykule, z tem zastrzeżeniem, że opłata od 100 kg wagi samochodu osobowego nie może przekraczać 55 zł., zaś od 100 kg wagi samochodu ciężarowego — 75 zł. Zmiany opłat mogą być ustalone tylko na okres pełnego roku budżetowego, względnie pełnych lat budżetowych.

Art. 7. Od pojazdów mechanicznych, typów ustalonych przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu i Robót Publicznych, uiszcza się opłatę w wysokości 40% norm, wskazanych w art. 6.

Art. 8. (1) Ustanawia się opłatę od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu towarów przez przedsiębiorstwa przewozowe na określonych szlakach poza miejscem stałego zamieszkania właściciela pojazdu mechanicznego lub pojazdu konnego, w wysokości po 3 grosze od jednego tonno-kilometra przewożonego towaru.

(2) Opłata ta może być ryczałtowana.

Art. 9. Pojazdy mechaniczne, wprowadzone do Polski na czasowy pobyt, mogą być opodatkowane w wysokości i według zasad, ustalanych przez Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Skarbu i Spraw Zagranicznych.

Art. 10. Od opłat, wymienionych w art. 6 i 9, wolne są pojazdy:

1) przeznaczone dla urzędowego użytku osób, którym według prawa międzynarodowego przysługuje prawo eksterytoryjności, oraz konsułów zawodowych, będących obywatelami państw obcych — z zastrzeżeniem wzajemności;

2) władz i urzędów państwowych (cywilnych i wojskowych) i samorządowych;





**Tabela opłat na rzecz Funduszu Drogowego od samochodów osobowych prywatnego użytku, najczęściej spotykanych w Polsce marek i typów.**

3) przedsiębiorstw państwowych „Polskie Koleje Państwowe” oraz „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”, z wyjątkiem pojazdów, używanych do zarobkowego przewożenia osób i bagaży;

4) pojazdy instytucji i zakładów użyteczności publicznej, w szczególności: szpitali, zakładów dezynfekcyjnych, straży ogniowych, pogotowi ratunkowych, zakładów wodociągowych i kanalizacyjnych oraz oczyszczania miasta, jako też instytucji dobroczynnych, o ile są niezbędne dla działalności tych instytucji, względnie zakładów, oraz pojazdy miejskich przedsiębiorstw przewozowych, o ile pojazdy są używane dla zarobkowego przewozu osób i bagaży wyłącznie w obrębie gminy miejskiej;

5) używane do objazdów służbowych własne pojazdy mechaniczne drogowego personelu technicznego, państwowego, i samorządowego;

6) traktory, przeznaczone dla celów rolniczych, o ile nie są używane do przewozu ciężarów po drogach publicznych.

**Art. 11.** (1) Obowiązek płacenia opłat powstaje z chwilą dopuszczenia pojazdu do ruchu na podstawie obowiązujących przepisów, ustaje zaś po wycofaniu z ruchu.

(2) Opłaty uiszcza właściciel pojazdu w ratach kwartalnych zgóry, poczynając od kwartału, następującego po powstaniu obowiązku płacenia.

(3) Przepis ten stosuje się analogicznie, o ile w ciągu roku zajdą okoliczności, uzasadniające zmianę wymiaru opłaty.

**Art. 12.** Opłatę wymierza się i pobiera według miejsca stałego postoju pojazdu. Jeżeli co do tego miejsca zachodzą wątpliwości, za miejsce takie uważa się miejsce stałego pobytu właściciela pojazdu.

**Art. 13.** W razie zaszłej w ciągu roku zmiany co do osoby właściciela, względnie miejsca stałego postoju pojazdu, od którego opłatę już wymierzono i w całości lub w części pobrano, nie pobiera się tej części opłaty, którą uiszczył już poprzedni właściciel, względnie którą od pojazdu opłacono już na dawnym miejscu postoju.

**Art. 14.** (1) Wymiar i pobór opłaty od pojazdów skuteczniają w gminach miejskich zarządy tych gmin, w gminach

L.p.	Marka	Typ	Rodzaj nadwozia	Ciężar wozu w kg.	Podatek roczny w zł.
1.	Austro Daimler	ADR-6	torpedo	1500	600
2.	Austro Daimler	ADR-6	limuzyna	1700	700
3.	Chevrolet	6-cyl.	torpedo	1100	440
4.	Citroen	C-4	torpedo	1065	440
5.	Citroen	C-4	limuzyna	1185	480
6.	Citroen	C-6	kabriolet	1275	520
7.	Citroen	C-6	limuzyna	1380	560
8.	Cord	L-29	limuzyna	2080	900
9.	De Soto	6-cyl.	limuzyna	1270	520
10.	De Soto	8-cyl.	limuzyna	1400	560
11.	DKW	2-cyl.	kabriolet	620	240
12.	DKW	4-cyl.	kabriolet	750	320
13.	DKW	prz. nap.	torpedo	450	200
14.	DKW	prz. nap.	kabriolet	515	200
15.	Essex	Sup. Six	limuzyna	1300	520
16.	Fiat	514	torpedo	990	400
17.	Fiat	514	limuzyna	1070	440
18.	Fiat	521-C	torpedo	1400	560
19.	Fiat	521-C	limuzyna	1495	600
20.	Fiat	521-N	torpedo	1500	600
21.	Fiat	521-N	limuzyna	1600	650
22.	Fiat	525-S	torpedo	1630	650
23.	Fiat	525-S	limuzyna	1725	700
24.	Fiat	525-N	torpedo	1700	700
25.	Fiat	525-N	limuzyna	1840	750
26.	Ford	A	torpedo	1000	400
27.	Ford	A	limuzyna	1100	440
28.	Graham	Std.-6	limuzyna	1460	600
29.	Graham	Spec.-6	limuzyna	1480	600
30.	Graham	8-20	limuzyna	1620	650
31.	Hudson	Great-8	limuzyna	1700	700
32.	Lancia	Lambda	torpedo	1320	520
33.	Lancia	Dilambda	torpedo	1900	800
34.	Lincoln	8-cyl.	torpedo	2200	950
35.	Lincoln	8-cyl.	limuzyna	2360	1050
36.	Packard	826	limuzyna	2040	850
37.	Packard	833	torpedo	1900	800
38.	Packard	833	limuzyna	2050	900
39.	Packard	840	torpedo	2020	850
40.	Packard	840	limuzyna	2260	1000
41.	Praga	Piccolo	torpedo	870	360
42.	Praga	Piccolo	limuzyna	930	360
43.	Praga	Alfa	torpedo	1100	440
44.	Praga	Alfa	limuzyna	1150	480
45.	Renault	Monasix	limuzyna	1100	440
46.	Renault	Monastella	limuzyna	1100	440
47.	Renault	Primaquatre	limuzyna	1100	440
48.	Renault	10 KM.	limuzyna	1400	560
49.	Renault	Vivasix	limuzyna	1500	600
50.	Renault	Vivastella	limuzyna	1500	600
51.	Renault	Nervastella	limuzyna	2000	850
52.	Steyr	XX	torpedo	1280	520
53.	Steyr	XX	limuzyna	1400	560
54.	Steyr	XXX	limuzyna	1130	440
55.	Skoda	430	torpedo	1100	440
56.	Skoda	430	limuzyna	1200	480
57.	Studebaker	Six-54	torpedo	1290	520
58.	Studebaker	Six-54	limuzyna	1320	520
59.	Studebaker	Dict.-8	limuzyna	1400	560
60.	Studebaker	Com.-70	limuzyna	1600	650
61.	Studebaker	Pres.-80	limuzyna	1930	800
62.	Studebaker	Pres.-90	limuzyna	1950	850
63.	Tatra	2-cyl.	torpedo	795	320
64.	Tatra	2-cyl.	limuzyna	825	320
65.	Tatra	4-cyl.	torpedo	1000	400
66.	Tatra	4-cyl.	limuzyna	1000	400
67.	Tatra	6-cyl.	torpedo	1350	560
68.	Z	9 i 18	torpedo	780	320
69.	Z	9 i 18	limuzyna	900	360



zaś wiejskich wymiaru opłaty dokonywują wydziały powiatowe, właściwe w myśl postanowień, zawartych w art. 12, poboru zaś — zarządy gmin wiejskich.

(2) Do wymiaru, poboru i ściągania opłaty od pojazdów, mają analogiczne zastosowanie przepisy, dotyczące wymiaru, poboru i ściągania — samoistnych danin komunalnych. Szczegółowe postanowienia w tym względzie zawierać będzie rozporządzenie Ministra Robót Publicznych, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Skarbu. Rozporządzenie to unormuje również sposób dostarczania przez urzędy, prowadzące rejestry pojazdów, danych, potrzebnych wspomnianym wyżej władzom komunalnym do wymiaru opłaty od tych pojazdów.

Art. 15. Od wymiaru opłaty przysługuje płatnikowi prawo odwołania się w terminie 14 dni, licząc od dnia następnego po doręczeniu nakazu płatniczego. Odwołanie powinno być wniesione za pośrednictwem władzy wymiarowej do wojewody, który rozstrzyga ostatecznie; odwołanie od wymiaru opłaty, dokonanego przez magistrat m. st. Warszawy, wnosi się do Ministra Robót Publicznych.

Art. 16. (1) Władze wymiarowe i poborowe powinny prowadzić księgi i wykazy według wzorów, ustalonych w rozporządzeniu wykonawczem.

(2) Zarządy gminne obowiązane są najpóźniej w przeciągu 14-tu dni po upływie miesiąca przelewać wpływy z poboru opłat wraz z odsetkami i karami za zwłokę do właściwych kas skarbowych. Opłaty i koszty egzekucyjne przypadają gminie, która dokonała egzekucji.

(3) Za czynności, związane z wymiarem, poborem i ściąganiem opłat (art. 6 i 8), przyznaje się władzom wymiarowym i poborowym (art. 14) odszkodowanie w łącznej wysokości 5% sum, wpłacanych przez nie do kas skarbowych na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego z tytułu pobranych opłat oraz kar za zwłokę i odsetek za odroczenie.

(4) Rozporządzenie wykonawcze ustali sposób zarachowania wpływów z opłat od pojazdów na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego.

Art. 17. Do stawek opłat od pojazdów nie mogą być ustanowione żadne dodatki zarówno na rzecz Państwa, jak i na rzecz związków samorządowych.

### Rozdział III.

*Opłata od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym.*

Art. 18. (1) Ustanawia się opłatę od biletu za przejazd pojazdem mechanicznym z wyjątkiem biletu za przejazd

autobusem, kursującym jedynie w granicach gminy miejskiej. Opłata wynosi jedną trzecią część ceny biletu.

(2) Opłata ta może być ryczałtowana.

(3) Rozporządzenie wykonawcze określi sposób wymiaru i poboru tej opłaty, sposób jej zabezpieczenia i przymusowego ściągania oraz tryb przelewania wpływów na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego.

### Rozdział IV.

*Opłata od reklam.*

Art. 19. (1) Ustanawia się opłatę od reklam (znaków, szyldów, napisów), umieszczonych wzdłuż dróg publicznych na budynkach, słupach, kioskach i t.p. poza granicami miast, w wysokości do 25 zł. rocznie za jeden metr kwadratowy powierzchni reklam.

(2) Odnośnie wymiaru i poboru opłat od reklam mają odpowiednie zastosowanie postanowienia art. 14—17 niniejszej ustawy.

Art. 20. Od opłat zwolnione są reklamy przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, umieszczone na budynkach i ogrodzeniach tych budynków, w których znajdują się dane przedsiębiorstwa przemysłowe lub handlowe.

### Rozdział V.

*Postanowienia karne.*

Art. 21. Do przekroczeń przepisów niniejszej ustawy, jak również przepisów, na jej podstawie wydanych, w dziedzinie opłat od pojazdów mechanicznych i niektórych pojazdów konnych oraz opłat od biletów za przejazd pojazdem mechanicznym i opłat od reklam, mają analogiczne zastosowanie postanowienia części szóstej ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747).

### Rozdział VI.

*Postanowienia końcowe.*

Art. 22. (1) Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 1 kwietnia 1931 r.

(2) Od tego terminu znosi się:

1) pobieranie od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 niniejszej ustawy, opłat mytniczych, przewidzianych w art. 24 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. z r. 1921 Nr. 6, poz. 32) z tym wyjątkiem, że zezwolenie na zasadzie tegoż art. 24 wyjątkowe opłaty będą mogły być pobierane przez związki samorządowe do końca okresu, na jaki zezwolenie zostało wydane, oraz, że od dnia 1 kwietnia 1931 r. będą mogły być pobierane opłaty mytnicze od tych pojazdów na takich większych mostach, które zostały zbudowane z funduszy, uzyskanych z pożyczek amortyzowanych z opłat mytniczych, pobieranych na tych mostach, a to do czasu zamortyzowania się tych pożyczek;

2) pobieranie od pojazdów mechanicznych oraz od pojazdów konnych, wymienionych w art. 8, opłat kopytkowych na rzecz gmin miejskich, dozwolone w art. 24 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych;

3) pobieranie opłat za rejestrację pojazdów mechanicznych;

4) prawo opodatkowania pojazdów mechanicznych oraz pojazdów konnych, wymienionych w art. 8 podatkiem komunalnym od przedmiotów zbytku, dopuszczonym w art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 747);

5) prawo pociągania właścicieli pojazdów mechanicznych oraz pojazdów konnych, wymienionych w art. 8, do opłat specjalnych, przewidzianych w art. 23 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych.

Art. 23. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Robót Publicznych i Ministrowi Skarbu w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami.

*Czy uzasadniony jest strach przed Funduszem Drogowym — pokaże przyszłość, a tymczasem...*

*Częściowa likwidacja komunikacji samochodowej.*

W związku z wejściem w życie w dn. 1 kwietnia Ustawy o Funduszu Drogowym, przedsiębiorcy samochodowi — wskazując na ogólny kryzys gospodarczy i znaczne zmniejszenie się frekwencji, przewidują niemożność podołania ciężarom podatkowym, które nakłada na wozy nowa ustawa, wobec czego wycofują z ruchu samochodowy, utrzymujące dotąd stałą komu-

nikację międzymiastową. Mniejsze przedsiębiorstwa samochodowe — przeważnie autobusowe — likwidują się zupełnie.

Jak nam komunikują, z dniem 1 kwietnia wymówiono pracę 580 kierowcom. W Kaliszu wymówiono od 15 kwietnia br., z tych samych powodów pracę wszystkim kierowcom autobusów komunikacyjnych.



## Rehabilitacja konia komunikacyjnego.

Dowiadujemy się, że wobec zawieszenia ruchu komunikacyjnego autobusowego, co motywowane jest niemożnością ponoszenia ciężarów z tytułu Ustawy o Funduszu Drogowym, w pewnych przedsiębiorczych kołach przewozowych powstała myśl uzupełnienia luki w komunikacji kołowej międzymiastowej — omnibusem konnym. W niektórych miejscowościach, zwłaszcza na szlakach krótszych, między bardziej ożywionymi punktami, zjawiają się zwykle zaprzęgi konne: tak zw. wasagi, frachty, bryczki lub zwykłe furmanki wozowe, gotowe przewozić podróżnych po cenach konkurencyjnych.

Zachęteni tym ruchem, niektórzy przedsiębiorcy autobusowi, po odstawieniu swych samochodów do garażów, orga-

nizują omnibusy konne. Renesans wycofanego już przed laty omnibusu konnego zaczyna przybierać formę stałej komunikacji po raz pierwszy na linii: Warszawa — Pułtusk — Przasnysz. Na linii tej jeszcze przed dwoma laty komunikację utrzymywał tabor koński złożony ze stu zaprzęgów zgorą. Cały ten tabor wyparły autobusy, które dziś znowu, zapewne przejściowo, ustępują miejsca koniom.

Zaznaczyć należy, że ten powrót do powolnej, niedoskonałej, i stosunkowo kosztownej komunikacji konnej, jest nie tylko zahamowaniem postępu, ale odbija się przedewszystkiem na stanie samych dróg, które armia kopyt końskich niszczyć będzie w szybkim tempie.

londyńska — Albert Hall — przeniesiona do Dagenham, wyglądałaby przy „Ford Hallu” tylko, jak mały dworek.

Co mają znaczyć te gigantyczne przygotowania?

Ford wprawdzie dotąd jeszcze nie podaje urzędowo nic do wiadomości publicznej o cenach swych wozów produkcji angielskiej, choć jest już publiczną tajemnicą w Anglii, że jego gigantyczna fabryka zalać ma rynek angielski samochodami, których ceny będą stały na poziomie najniższych cen amerykańskich.

Można się zatem spodziewać, że Ford angielski pobije ceną wszystkie europejskie wozy; mówi się całkiem konkretnie, że 5-osobowy „touring car” Forda angielskiego, o średniej mocy silnika, będzie kosztował około 95 ft. szterlingów (nieco ponad 4.000 zł.).

Nowy wóz Forda będzie wzorowany na przeciętnym modelu angielskim, wykonany całkowicie z materiałów angielskich lub imperjalnych brytyjskich. Między innymi, surowiec żelazny fabryka w Dagenham sprowadzać ma z brytyjskiej Nowej Funlandji. Fabryka zatrudniać będzie 20.000 robotników angielskich, a jej produkcja roczna wynosić ma 20.000 samochodów.

Przyjmując, że Ford zastosuje 5-dniowy tydzień pracy — fabryka jego wypuszczać będzie jeden samochód na minutę. Groteską może wydać się szczegół, mówiący wszakże o fantastycznych rozmiarach tej fabryki, że na jej terenie buduje się największy na świecie piec gazowy, że szopa przeznaczona na skład cegieł obsługiwana jest przez

## NOWA FABRYKA FORDA W ANGLJI.

Z Anglii donoszą, że Henry Ford, który otoczył się wysokim murem z cementu i murem tajemnicy, na błotnistych gruntach w Dagenham, w hrabstwie Essex, buduje w przyspieszonym tempie już od kilku miesięcy olbrzymią fabrykę samochodów.

Wedle wiadomości prasy angielskiej, fabryka wykończona będzie zupełnie w początkach 1932 r. Jakże są zamiary „króla samochodowego”? oto pytanie, które krąży z ust do ust w kołach automobilowych, w Anglii i zagranicą. Rąbek tajemnicy Forda zdołano jednak niedawno uchylić: mówią, że Ford przygotowuje coś na wielką skalę. Przypuszczenia te potwierdzają rozmiary jego fabryki, przybierającej charakter miasta samochodowego. Nie stwierdzono wprawdzie, jakim typem samochodu obdarzy Ford rynek angielski i jaka będzie cena przyszłego, najpopularniejszego wozu angielskiego Forda.

Jedno jest przecież pewne, że Ford wypowie walną bitwę placom i cenom rynkowym w przemyśle samochodowym w Anglii i na rynkach zamorskich.

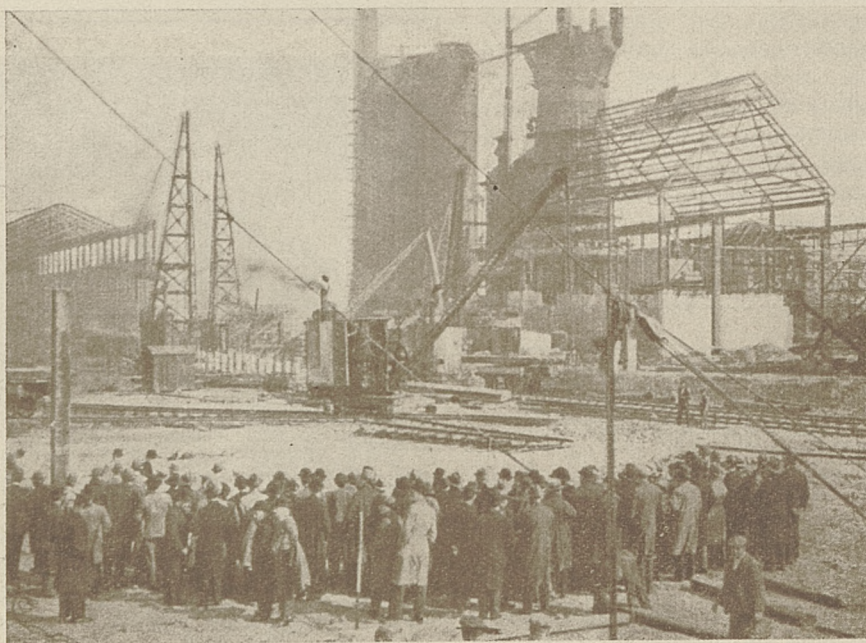
Już dziś, mimo że przyszła fabryka Forda w Eessx ruszy pełną parą dopiero w roku przyszłym, przemysł samochodowy zdaje sobie sprawę z rzeczywistości, którą mu niesie niezmordowana energia tego fabrykanta światowej sławy.

W całym Dagenham — cichem i nieznanem dotąd miasteczku — wrę nowe życie. Z za murów budującej się fabryki, rozlega się donośnym echem huk pracującego młota parowego, który w tygodniu wielkanocnym wbił 4-tysięczny

pał stalowy do głębokości 50 stóp we wnętrze warstwy ziemi, przebijając się daleko poza jej błotnistą, wierzchnią powłokę. Na tych to słupach stalowych, ponad zdrenowaną, wilgotną ziemią, staną liczne budynki przyszłej fabryki.

Na krótko przed świętami ukończono budowę pierwszego gmachu. Jest to fenomenalnych rozmiarów hall, mogący pomieścić około 7.000 osób.

Bardzo obrazowo o tym hallu mówią pisma angielskie. Podobno znakomita i największa w Europie sala koncertowa



Budowa nowej fabryki Forda w Dagenham.



dwa tory kolejki, że do robót malarских i lakierniczych zaangażowano cały sztab fachowców, z którymi fabryka podpisała kontrakty na całe życie, że wreszcie Ford buduje na Tamizie olbrzymi port własny, przez który przechodzić będą miliony ton surowca.

Fabryka w Dagenham zasilać ma nie tylko rynki angielskie, ale będzie również centralą dostaw na rynki europejskie i dominjalne.

Samochód zamówiony w tej fabryce w godzinach rannych, odsyłany będzie klientowi już po południu, tego samego dnia. Rzecz można bez przesady, że zamawiający może poczekać w salonach fabryki na wykonanie zamówienia i przekonać się osobiście, że samochód jego został istotnie wykończony w ciągu kilku godzin, a nie wzięty ze składu.

(PAK)

### Program wycieczki bergameńczyków do Polski.

Zapowiedziana w poprzednim numerze „Auta” wycieczka Automobile Club di Bergamo do Polski, urządzana w celu oddania czci grobom Bergameńczyków, bohaterów walk o niepodległość Italii i Polski, odbędzie się między 14 a 21 czerwca r. b., według następującego programu:

Niedziela 14 czerwca — Wyjazd z Bergamo do Klagenfurtu.

Poniedziałek 15 czerwca — Wyjazd z Klagenfurtu do Wiednia.

Wtorek 16 czerwca — Pobyt w Wiedniu.

Środa 17 czerwca — Wyjazd do Krakowa.

Czwartek 18 czerwca — Pobyt w Krakowie.

Piątek 19 czerwca — Wyjazd do Warszawy.

Sobota 20 czerwca — Pobyt w Warszawie i koniec wycieczki.

Niektórzy uczestnicy wycieczki przebędą drogę z Bergamo do Krakowa bez zatrzymywania się po drodze. Obie grupy połączą się w Krakowie i razem odbędą pielgrzymkę na groby bohaterów.

### Śmierć Andrzeja Michelin.

W dniu 4 kwietnia zmarł w Paryżu znany francuski fabrykant pneumatyków Andrzej Michelin, w wieku 78 lat.

### Otwarcie nowej linii autobusowej na szlaku Londyn — Edynburg.

W dniu 10 kwietnia została uruchomiona nowa linia autobusowa na szlaku Londyn — Edynburg. Autobusy kursujące

na tej linii są typu piętrowego, i mieszczą 40 pasażerów całkiem swobodnie wraz z bagażem.

Przestrzeń między obu miastami wynosi 650 kilometrów. Opłata za bilet w jedną stronę wynosi 1 funt i 15 szylingów. Jest to stawka bardzo niska w porównaniu z ceną biletów kolejowych, które kosztują na tym samym odcinku 2 i pół funta. Autobusy odchodzą raz na dzień o godz. 10,15 rano z Londynu do Edynburga, a przychodzą na miejsce o godz. 8 wieczorem.

Druga serja autobusów wyjeżdża na noc, aby przybyć na miejsce następnego dnia rano.

W najbliższej przyszłości zostanie uruchomiona nowa linia autobusowa, która połączy Londyn — Liverpool — Manchester.

### Nowa wyprawa naukowa fabryki Citroen.

Fabryka Citroen słynną jest ze swoich wypraw naukowych. Zorganizowana przez nią w latach 1922—23 pierwsza przeprawa samochodami przez Saharę, oraz słynna ekspedycja w głąb Czarnego Łądu z roku 1925, przyczyniły się do ostatecznego podbicia Afryki przez zwycięską cywilizację, udowadniając zarazem, że nowoczesny samochód pracować może w każdych warunkach terenowych i klimatycznych.

Na rok bieżący Citroen przygotował nową wielką wyprawę naukową, której zadaniem jest zapuścić się w głąb niezbadanych jeszcze dokładnie okolic kontynentu azjatyckiego. Kierownikami tej wyprawy są słynni wodzowie ekspedycji

afrykańskich, pp. Haardt i Audoin-Dubreuil, którzy dobrali sobie liczny sztab autorytetów naukowych, oraz całą armię wykwalifikowanych operatorów i mechaników.

Ekspedycja posługuje się trzynastoma samochodami, z których siedem posiada silniki sześciocylindrowe, gąsienice zamiast kół tylnych oraz przyczepki, a sześć jest typu lekkiego. Dwa wozy są zarezerwowane do przewożenia aparatów filmowych do zdjęć dźwiękowych. Konstrukcję wszystkich samochodów opracował inżynier Kegresse.

Trasa ekspedycji przechodzi przez Syrię, Irak, Persję, Afganistan, Pamir, Turkiestan, pustynię Gobi, Chiny, Indochiny, Siam, Birmanię, Indje, jeszcze raz przez Persję, poczem przez Arabję z powrotem do Syrii. Punktem wyjazdu i powrotu jest miasto Beirut, skąd wyprawa wyruszyła w dniu 3 kwietnia r. b. Kierownicy ekspedycji spodziewają się w dniu 1 września dotrzeć do Pekinu, a z końcem listopada do Saigonu. Ogólny czas trwania wyprawy obliczony jest na osiemnaście miesięcy, w ciągu którego to czasu przebyta zostanie przestrzeń około 30.000 kilometrów.

Zadaniem wyprawy są badania naukowe w zakresie geografii, archeologii, etnologii, historii naturalnej, geologii paleontologicznej, sztuki perskiej i chińskiej etc. Ekspedycja odbywa się przy wydatnej pomocy i współpracy wielu instytucji i towarzystw naukowych europejskich i amerykańskich oraz przy poparciu rządu chińskiego.

### Wycieczka do Gdańska i nad Polskie Morze.

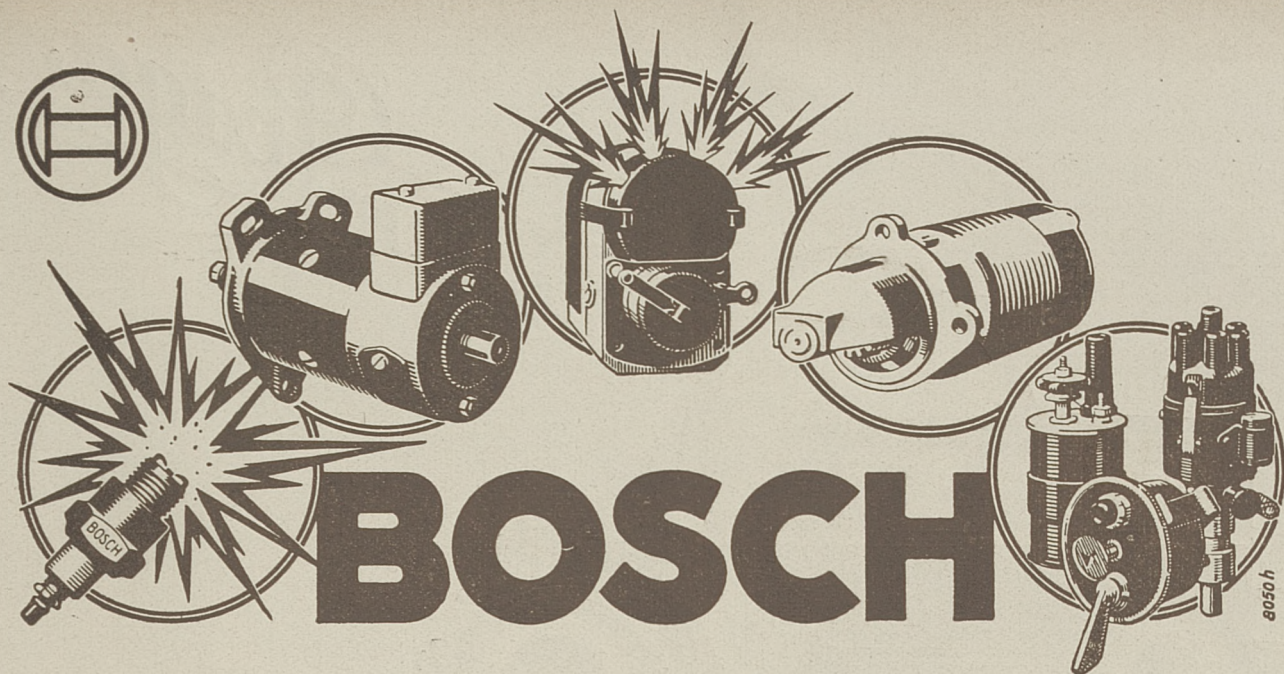
Gmina Polska w Wolnem Mieście Gdańsku stworzyła w r. z. nową, a bardzo pożyteczną placówkę, mianowicie biuro dla Spraw Wycieczkowych i Turystycznych na Dworcu Głównym. Biuro to, rozszerza w tym roku swą działalność, pragnąc ściągnąć do Gdańska, na wybrzeże Polskie, jak i do Kaszubskiej Szwajcarii jaknajwiększą liczbę turystów.

Chodzi więc przede wszystkim o wycieczki zbiorowe, które opiekują się Biuro, dając im tani nocleg w kwaterach masowych, wyżywienie w Domu Polskim lub innych restauracjach, jak również zaopatrując je w fachowych przewodników, stawiając do dyspozycji autobusy i statki do wycieczek po morzu i porcie. Jednym z najważniejszych zadań biura jest zajęcie się wycieczkami, zwiedzającymi Gdańsk, które chodząc po mieście samodzielnie często były narażane na



Ubiegły sezon zimowy przyniósł ciekawy pomysł w zakresie komunikacji na śniegu. Są to sanki motorowe pomysłu austriackiego konstruktora Ratansa. Na załączonej ilustracji widzimy te sanki podczas prób, dokonywanych na Semmeringu. Pomimo 16-procentowego wzniesienia i 80-centymetrowej warstwy świeżego śniegu, sanki posuwają się bez trudności.





**Znakomita instalacja elektryczna Boscha do samochodów i motocykli! Magneta, mag-dyna i dynamo-maszyny, zapłon bateryjny Boscha i świeca Boscha—są wypróbowane na milionach wozów!**

**KAŻDEN WÓZ AMERYKAŃSKI ZYSKUJE PRZEZ INSTALACJĘ BOSCHA DAJSZYCH STO PROCENT PEWNOŚCI!**

szykany lub wyzysk niepowołanych osobników. Teraz mogą one korzystać z różnych ulg i bez straty czasu zwiedzić zabytki Gdańska, a szczególnie pamiątki polskie.

Kto więc w ciągu tego lata ma zamiar poznać starodawny Gdańsk z jego starymi basztami, bramami, pomnikami królów polskich, więzieniem, fortecą, którą Batory oblegał, portem i ujściem naszej Wisły do morza, kto chce widzieć polskie morze, Gdynię, Hel i Kaszubską Szwajcarię z tyłu pięknymi jeziorami, niech zwróci się po informacje do Biura dla Spraw Wycieczkowych i Turystycznych Gminy Polskiej w Gdańsku na Dworcu Głównym.

### Wystawa w Tarnopolu.

W dniu 23 czerwca r. b. zostanie otwartą w Tarnopolu Wystawa Rolnicza i Regionalna, która nie tylko zobrazuje dokładnie dorobek gospodarczy dziesięcioletniej pracy pokojowej w każdej dziedzinie życia, ale także przedstawi wszelkie własności regionalne Województwa Tarnopolskiego.

Zwiedzanie tej Wystawy, przygotowanej w większym stylu z licznymi atrakcjami, oraz terenu Podola przyniesie

niewątpliwie wielką korzyść zwiedzającym.

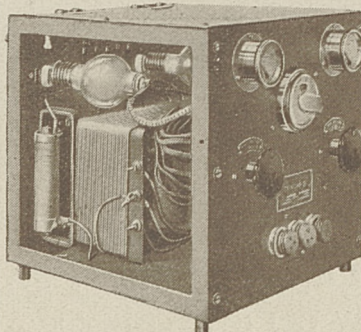
Teren Województwa Tarnopolskiego obfituje w liczne zabytki historyczne i osobliwości przyrody, to też przy okazji zwiedzania Wystawy wskazaniem byłoby zwiedzenie również najważniejszych osobliwości Podola.

Wszelkich informacji dotyczących Wystawy udziela Komitet Wojewódzkiej Wystawy Rolniczej i Regionalnej — Tarnopol, ul. Mickiewicza L. 5.

### Ośmiocylindrowy Hampton.

Mało u nas znana angielska firma Hampton wypuściła ostatnio na rynek

nowy typ ośmiocylindrowy, o zaworach sterowanych z góry i pojemności cylindrów 2262 ccm. Podwozie posiada oryginalną konstrukcję. Wszystkie cztery koła są niezależne. Z przodu niema wcale osi, tylko dwa poprzeczne resory. Skrzynka biegów jest całkiem nowego typu tarczowego. Z tyłu zastosowano łamaną oś i resory cantilever. Jak na angielskie stosunki, wóz ten stanowi konstrukcję nawskroś rewolucyjną, co dowodzi, że nawet w konserwatywnej Anglii zaczynają zwyciężać nowe idee konstrukcyjne, które w Europie od lat kilku zdobywają sobie coraz to więcej zwolenników.



## ALS-THOM

Prostowniki „TUNGAR” do ładowania akumulatorów samochodowych

KATOWICE  
Dworcowa 16. Tel. 22-29.  
ŻĄDAJCIE KATALOGÓW G.





SAMOCCHODY  
 OSOBOWE  
 CIĘŻAROWE  
 AUTOBUSY  
 ORAZ TRAKTORY I MOTOCYKLE

DYREKCJA FABRYKI  
 SALON WYSTAWOWY  
 BIURO SPRZEDAŻY  
 MAGAZYN CZĘŚCI ZAMIEN.  
 WARSZAWA, WIERZBOWA

róg FREDRY  
 TEL. 202-13, 202-14.

ADRES TELEGRAFICZNY  
 FAMIS WARSZAWA

STACJA OBSŁUGI  
 WARSZTATY I GARAŻE  
 CZERNIAKOWSKA 186  
 TEL. 610-32.

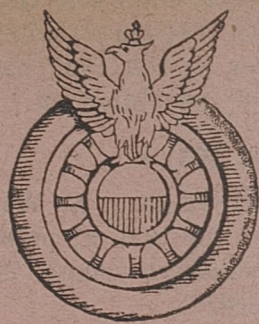
Oddziały i Przedstawicielstwa:

Kraków, Kremerowska 6  
 Poznań, Plac Wolności 11  
 Katowice, Opolska 19  
 Lwów, Batorego 12  
 Kielce, Staszycza 2  
 Lublin, Kapucyńska 11  
 Włocławek, Toruńska 2  
 Częstochowa, II Aleja 42  
 Łódź, Piotrkowska 173  
 Sosnowiec, Dęblińska 7  
 Toruń, Prosta 22

„OŚWIĘCIM”

ZJEDNOCZONE FABRYKI MASZYN I SAMOCHODÓW SP. AKC.  
 W OŚWIĘCIMIU, WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE





# Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 845-13.

## PROTOKUŁ

Z DOROCZNEGO OGÓLNEGO ZEBRANIA CZŁONKÓW AUTOMOBILKLUBU POLSKI  
w Warszawie, w siedzibie Klubu przy Al. Szucha Nr. 10 z dnia 18 Marca 1931 r.  
o godz. 20-ej t. j. w 2-im terminie.

### Zagajenie.

1) Posiedzenie zagał Prezes Karol hr. Raczyński stwierdzając, że Ogólne Zebranie wyznaczone w I terminie o godz. 19-tej nie doszło do skutku z powodu braku przewidzianego w § 11 Statutu quorum. W II terminie lista obecności wykazała 58 obecnych członków, reprezentujących łącznie 91 głosów na zasadzie nadesłanych upoważnień.

Na wniosek Prezesa uczczono przez powstanie pamięć zmarłych w roku 1930 członków Klubu: św. p. Stanisława bar. Chłapowskiego, ks. Kazimierza Lubomirskiego, Stefana Makarczyka, Mieczysława Radwana, Leopolda Sasinowskiego, Bogdana Skibniewskiego, Oskara Saengera i Ryszarda Skarżyńskiego.

### Wybór Przewodniczącego.

2) W myśl propozycji Prezesa wybrano na Przewodniczącego Zebrania Vice-Prezesa A. P. p. Janusza Regulskiego, który na wstępie zaprosił na asesorów pp. Henryka Klesa i Piotra Wacława Czerskiego, — na skrutatorów pp. Stanisława Barylskiego, Zygmunta Ludwiga i Adama Borzęckiego.

### Porządek dzienny.

Przewodniczący odczytał obecnym

#### Porządek Dzienny Ogólnego Zebrania.

- 1) Zagajenie
- 2) Wybór Przewodniczącego
- 3) Sprawozdanie Komitetu z działalności za 1930 r.
- 4) Odczytanie protokołu Komisji Rewizyjnej, oraz zatwierdzenie zamknięć rachunkowych za 1930 r. i udzielenie Komitetowi absolutorjum.
- 5) Uchwalenie budżetu na 1931 r.
- 6) Uchwalenie zmian w § 4 Statutu A. P. dotyczących wysokości opłat za wpisowe i składki członków nadzwyczajnych.

7) Wybór 10-ciu Członków Komitetu na miejsce ustępujących.

8) Wybór 10-ciu Członków Komisji Balo-tującej.

9) Wybory 3-ch Członków Komisji Rewizyjnej i 2-ch Zastępców.

10) Wolne wnioski,

który został przyjęty i udzielił głosu Sekretarzowi Generalnemu p. Franciszkowi Sznarbachowskiemu.

### Sprawozdanie Komitetu.

3) Sekretarz Generalny zreferował sprawozdanie z Działalności Komitetu za rok 1930, komunikując, że w okresie tym Komitet przeprowadził komasację wierzytelności, osiągnąwszy przez to obniżenie stopy procentowej od zaciągniętych pożyczek. Dług A. P. w Banku Zachodnim spłacony został całkowicie, natomiast zaciągnięta została pożyczka hipoteczna w kwocie dol. 30.000 na 10½% rocznie. Ogółem nieruchomości Klubu jest obciążona kwotą dol. 51.700. — W związku ze znacznym obciążeniem kredytowym Komitet zwraca się ponownie z gorącym apelem do zgromadzonych członków Klubu, prosząc o wykupywanie obligacji.

W dalszym ciągu sprawozdania podkreślono działalność reprezentacyjną Klubu (uczestnictwo delegatów w zawodach sportowych, konferencjach, zjazdach i t. p. w kraju oraz zagranicą), dwukrotne wyjazdy do Paryża i uczestniczenie w obradach A. I. A. C. R. w Paryżu delegatów Klubu—Prezesa hr. Raczyńskiego i Vice-Prezesa p. Regulskiego.

Mając ponadto na względzie zaznajomienie przedstawicieli naszego sądownictwa z automobilizmem, Komitet Klubu zorganizował w 1930 r. kursy dla Sędziów i Prokuratorów, które cieszyły się ogromnym powodzeniem.



## **Sprawozdanie z działalności poszczególnych działów. Wydział Tryptykowy.**

Przechodząc do referatów poszczególnych wydziałów Klubu, w pierwszym rzędzie tryptykowe-go, Sekretarz Generalny zakomunikował, że z Poznańsko-Warszawskiem Towarzystwem Ubezpieczeń S. A. podpisano nową umowę dotyczącą asekuracji tryptyków i książeczek z przepustkami granicznymi, na warunkach bardziej dla Klubu korzystnych. — Poza tem z podanych w sprawozdaniu cyfr wynika, że ilość wydawanych przez A. P. tryptyków i książeczek zwiększa się z roku na rok.

### **Wydział Drogowy.**

Wydział Drogowy, którego kierownictwo powierzone zostało p. Aleksandrowi Lezczynskiemu, wykonał i ustawił w r. 1930 około 4000 tablic ostrzegawczych, pokrywając całkowicie koszt ich wykonania z wpływów uzyskanych za reklamy. Poza tem Wydz. Drogowy ustawia tablice informacyjne przy wjeździe do miast na głównych traktach.

### **Biuro Turystyczne.**

Przechodząc do Sprawozdania Biura Turystycznego Sekretarz Generalny zaznajomił obecnych z całokształtem jego działalności, przytaczając zarazem cyfrowe dane dotyczące sprzedanych map, przewodników i t. p. oraz opracowanych marszrut.

### **Sprawozdanie wydawnictwa „AUTO“.**

Krótkie sprawozdanie czasopisma „Auto“ zreferował obecnym redaktor p. Kazimierz Wallmoden.

### **Sprawozdanie Komisji Sportowej.**

Prezes Komisji Sportowej p. Janusz Regulski przedstawił działalność Komisji Sportowej za rok ubiegły, zaznaczając, że działalność ta rozwija się w 3-ch kierunkach — 1) organizowanie imprez sportowych, 2) organizacja sportu automobilowego w Polsce oraz 3) organizacja sportu automobilowego polskiego na terenie międzynarodowym.

Poświęciwszy krótką wzmiankę imprezom zeszłorocznym, p. Regulski oświadcza, że laureatami polskiego sportu automobilowego zostali pp. Maurycy hr. Potocki, Henryk Liefeldt i Julian Srzednicki, z pośród pań tytuł ten przyznany został p. Andrzejowej Koźmianowej. Za ich prace i zasługi na polu sportowym, zebrani wyrazili jednogłośnie gorące uznanie i podziękowanie.

### **Odczytanie Protokołu Komisji Rewizyjnej.**

4) Przechodząc do p. 4 Porządku Dziennego członek Komisji Rewizyjnej p. Karol Kowerski odczytał protokół Komisji Rewizyjnej z dn. 6 marca 1931 r. Następnie Skarbnik p. Kazimierz Wasilewski podał do wiadomości obecnych zestawienie

rachunkowe za rok 1930, wykazując obroty w tym okresie wyrażające się sumą Zł. 184.499. Ogólne Zebranie zamknęło rachunkowe za rok 1930 zatwierdziło, udzielając Komitetowi absolutorjum.

### **Uchwalenie budżetu na 1931 r.**

5) Przedstawiony przez Skarbnika p. K. Wasilewskiego preliminarz budżetu na 1931 r., przewidujący w wydatkach i dochodach sumę Zł. 315.800. Ogólne Zebranie zatwierdziło.

### **Uchwalenie zmian Statutu dotyczących wysokości składek i wpisowego.**

6) Na wniosek Sekretarza Generalnego p. F. Sznarbachowskiego uchwalono wysokość wpisowego i składek dla członków rzeczywistych w wysokości zł. 200. — i zł. 200. — Wysokość opłat pobieranych od członków nadzwyczajnych (Osoby fizyczne) wpisowe zł. 20. — składka zł. 25. — (Osoby prawne) wpisowe Zł. 50. —, składka zł. 50. —, w związku z czem ogólne Zebranie upoważniło Komitet do przeprowadzenia odnośnych zmian w § 4 Statutu Klubu, a mianowicie: w zatwierdzonym oryginale Statutu — strona 1-a wiersz 17 od dołu po słowie „w kwocie“ zamiast Zł. 180. — (sto osiemdziesiąt) Zł. 200. — (dwieście); w wierszu 16 od dołu po słowie „roczną“ zamiast „Zł. 180. — (sto osiemdziesiąt)“ — „Zł. 200 — (dwieście)“; na stronie 2-iej w wierszu 2-im od góry po słowie „w kwocie“ zamiast „zł. 40. — (czterdzieści)“, — „zł. 20. — (dwadzieścia)“, w wierszu 3-im od góry po słowie „roczną“ zamiast „Zł. 40. — (czterdzieści)“ — „Zł. 25. — (dwadzieścia pięć)“, po słowie „w kwocie“ zamiast „Zł. 100. — (sto)“ — „Zł. 50. — (pięćdziesiąt)“; wiersz 4-ty od góry po słowie „w kwocie“ — zamiast „Zł. 100. — (sto)“ — „Zł. 50. — (pięćdziesiąt)“ oraz do zarejestrowania Statutu w nowym brzmieniu.

Powołując się na uchwałę Ogólnego Zebrania z roku ubiegłego zobowiązującą wszystkich członków Klubu do nabycia jednej przynajmniej obligacji 500-złotowej, Przewodniczący prosi obecnych o wznowienie tej uchwały nawołującej do zakupywania obligacji, co zostało jednogłośnie przyjętem.

### **Wybory do Komitetu, Kom. Balot. i Rewiz.**

7) Po zakomunikowaniu obecnym nazwisk ustępujących w roku bieżącym członków Komitetu, Przewodniczący zarządził przerwę w posiedzeniu, prosząc zebranych członków o oddanie swych głosów skrutatorom dla dokonania wyborów do Komitetu, Komisji Balotującej i Komisji Rewizyjnej.

Po obliczeniu głosów ogłoszony został wynik wyborów. Na miejsce ustępujących pp. Ryszarda Bormana, Kazimierza Dziewanowskiego, Franciszka Karpińskiego, Franciszka Kobylńskiego, Jana Lilpopa, Stanisława ks. Lubomirskiego, Karola hr. Raczyńskiego, Janusza Regulskiego,



Franciszka Sznarbachowskiego, Jerzego Zdziechowskiego, wybrani zostali do Komitetu na rok 1931 i 1932.

pp. Ryszard Borman  
Kazimierz Dziewanowski  
Jerzy Iwanowski  
Franciszek Karpiński  
Franciszek Kobyliński  
Stanisław ks. Lubomirski  
Maurycy hr. Potocki  
Karol hr. Raczyński  
Janusz Regulski  
Franciszek Sznarbachowski

wobec czego pełny skład Komitetu na 1931 r. przedstawia się jak następuje:

#### Komitet.

- 1) Adryan Chełmicki
- 2) Ryszard Borman
- 3) Kazimierz Dziewanowski
- 4) Stefan Fuchs
- 5) Józef Grabowski
- 6) Tadeusz Heyne
- 7) Jerzy Iwanowski
- 8) Franciszek Karpiński
- 9) Franciszek Kobyliński
- 10) Aleksander Leszczyński
- 11) Stanisław ks. Lubomirski
- 12) Tadeusz Marchlewski
- 13) Kazimierz Meyer
- 14) Maurycy hr. Potocki
- 15) Karol hr. Raczyński
- 16) Mieczysław Rappe
- 17) Janusz Regulski
- 18) Franciszek Sznarbachowski
- 19) Kazimierz Wasilewski
- 20) Adolf Załęski

#### Skład Komisji Balotującej.

8) Do Komisji Balotującej zostali wybrani:

- 1) Mieczysław Brun
- 2) Władysław Gnoiński
- 3) Karol Hettlinger
- 4) Ludwik Antoni Kozłowski
- 5) Jan Ignacy Majewski
- 6) Roger hr. Morsztyn

- 7) Zbigniew Rozmanit
- 8) Aleksander Seńkowski
- 9) Julian Srzednicki
- 10) Aleksander Tallen Wilczewski

#### Skład Komisji Rewizyjnej.

9) Do komisji Rewizyjnej wybrano:

##### Członkowie.

- 1) Karol Kowerski
- 2) Stanisław Miłodrowski
- 3) Janusz Sękowski

##### Zastępcy.

- 1) Józef Jerzy Bronikowski
- 2) Jan Gebethner

Na zakończenie Przewodniczący wyraził w imieniu Komitetu podziękowanie Dyrektorowi p. Janowi Tomickiemu oraz personelowi biurowemu za ich pracę.

Na tem posiedzenie zakończono.

Na posiedzeniu Komitetu A. P. w dn. 25. marca 1931 r. dokonano dorocznych wyborów z wynikiem następującym:

Prezes — Karol hr. Raczyński.

Vice-Prezesi — Adryan Chełmicki,  
Stefan Fuchs  
Franciszek Karpiński  
Janusz Regulski

Generalny Sekretarz — Franc. Sznarbachowski

Skarbnicy — Stefan Fuchs  
Aleksander Leszczyński

Gospodarze — Ryszard Borman  
Józef Grabowski

Prezes Komisji Sport. A.P. — Janusz Regulski

Vice-Prezes „ „ „ — Aleksander Seńkowski

Prezes Kom. Turyst. A.P. — inż. Mieczysław Rappe

Vice-Prezes „ „ — inż. Roger hr. Morsztyn

Kierownictwo Wydz. Drogow. — Aleks. Leszczyński  
Jan Tomicki

Członkowie Komisji Finansowej — Janusz Regulski  
Kazim. Wasilewski  
Jerzy Iwanowski  
Tad. Marchlewski

## PROTOKUŁ

z posiedzenia MIĘDZYKLUBOWEJ KOMISJI AUTOMOBILOWEJ, odbytego w Warszawie  
dn. 22 marca 1931 r.

Listę obecności podpisali delegaci:

AUTOMOBILKLUB POLSKI:

Karol hr. Raczyński — Prezes.

Janusz Regulski — Viceprezes i Prezes Komisji Sportowej A. P.

Franciszek Sznarbachowski — Sekr. Generalny.

Mieczysław Rappe — Prezes Kom. Turystycznej.

Aleksander Seńkowski — Viceprezes Komisji Sportowej A. P.

Stanisław Szydelski — Sekretarz Komisji Sportowej A. P.



Janusz Sękowski—Członek Kom. Sport. A. P.  
 Jan Tomicki—Dyrektor Biura.  
**AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI**  
 Delegaci nie przybyli.  
**ŚLĄSKI KLUB AUTOMOBILOWY:**  
 Jan Rzymelka.  
**MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY:**  
 T. Niezabitowski.  
 Franciszek Hulimka—Sekretarz Generalny.  
**KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY:**  
 Tadeusz Bukowiecki—Viceprezes.  
**ŁÓDZKI AUTOMOBIL-KLUB:**  
 Karol Kauczyński — Prezes Kom. Sportowej.  
 Kazimierz Poznański—Prezes Kom. Turyst.  
**POMORSKI AUTOMOBILKLUB:**  
 Mjr. Antoni Koszko—Sekretarz Klubu.  
 Józef Szymczak—Sekretarz Generalny.  
**WILEŃSKI AUTOMOBILKLUB:**  
 Izasław Modzelewski — Sekretarz Generalny.  
**WOŁYŃSKI KLUB AUTOMOBILOWY:**  
 Stanisław Załęski—Viceprezes.

## A. SPRAWY SPORTOWE.

### Zagajenie posiedzenia.

Zagaił posiedzenie oraz powitał przybyłych na zjazd delegatów Klubów Afiljowanych p. Karol hr. Raczyński, prezes A. P., poczem oddał przewodnictwo obrad p. Januszowi Regulskiemu, prezesowi M. K. Aut. i Komisji Sportowej A. P.

### Odczytanie porządku dziennego.

P. Prezes Regulski odczytał porządek dzienny posiedzenia, a mianowicie:

Godz. 10-ta:

#### a) Sprawy sportowe:

- 1) Fundusz Mistrzostwa Polski.
  - 2) Międzyklubowa Odznaka Sportowa.
  - 3) Regulamin V Polskiego Zjazdu Gwiazdzystego do Lwowa.
  - 4) Omówienie imprez 1931 r.
  - 5) Wolne wnioski.
- Godz. 16-ta.

#### b) Sprawy turystyczne,

#### c) Sprawy administracyjne,

oraz wyjaśnił nieporozumienie co do porządku dziennego — punktu I, zakwestjonowanego przez delegata Małopolskiego Klubu Automobilowego, p. Niezabitowskiego, w sprawie Komisji Gospodarczej, wyłonionej na dodatkowym posiedzeniu M. K. Aut. d. 11 stycznia r. b.

**Uzupełnienie protokołu posiedzenia M. K. Aut.  
 z d. 11.1.31.**

Na życzenie delegata wspomnianego klubu postanowiono uzupełnić protokół z dodatkowego posiedzenia M. K. Aut. w d. 11 stycznia b. r. odnośnie tej sprawy i uchwalono, że na najbliższym posiedzeniu M. K. Aut. będzie ona zreferowana przez p. Orzechowskiego, delegata M. K. A., oraz omówiona.

## 1) Fundusz Mistrzostwa Polski.

Następnie omawiano punkt 1 porządku dziennego — Fundusz Mistrzostwa Polski. P. Prezes Regulski odczytał projekt, opracowany przez delegata Krakowskiego K. A., p. Dygata, mogący być podstawą Funduszu.

Po obszernej dyskusji w powyższej sprawie uznano ideę stworzenia Funduszu za słuszną, lecz trudną do zrealizowania i uchwalono, że Sekretarjat M. K. Aut. prześle klubom afiliowanym ankietę w tej sprawie do rozważenia i zakomunikowania swych opinii, poczem kwestja ta będzie przedmiotem obrad następnego posiedzenia M. K. Aut.

W związku z dyskusją na temat Funduszu powzięto następującą rezolucję: Międzyklubowa Komisja Automobilowa, podkreślając niezwykle ciężką sytuację finansową, zaleca klubom polskim niewprowadzanie nagród pieniężnych lub innych świadczeń na imprezach, o ile na ten cel nie otrzymają specjalnych subwencji i ostrzega kluby przed skutkami fundowania nagród pieniężnych, ponieważ zbyt wielkie koszty organizacyjne imprez mogą zachwiać podstawami finansowymi klubów i doprowadzić do katastrofy.

## 2) Międzyklubowa Odznaka Sportowa.

II punkt porządku dziennego—Międzyklubowa Odznaka Sportowa — referował Sekretarz Komisji Sportowej A. P., p. Szydelski. Statut odznaki był już zasadniczo zatwierdzony na poprzednim posiedzeniu M. K. Aut., lecz na wniosek niektórych delegatów przeprowadzono, po krótkiej dyskusji, drobne zmiany, jak następuje:

§§ 1, 4 i 5 — odznakę I stopnia nazwano III stopnia i odwrotnie.

§ 1 — odznaka obowiązuje od r. 1923, a nie 1919, wykreślono również słowa „na wniosek K. K. A.“

§ 7 — słowa „ma prawo klasyfikacji“ zmieniono na „wyznacza“.

§ 9 — przedstawione punkty: 5 na 7, 6 na 8, 7 na 9, 8 na 5 i 9 na 6.

§ 12 — zmieniono na 11.

§ 13 — zmieniono na 12.

§ 11 — zmieniono na 13, przyczem w § 11 wykreślono „zatwierdzeni przez Komitet A. P.“

poczem statut Międzyklubowej Odznaki Sportowej definitywnie zatwierdzono.

Postanowiono przed następnym posiedzeniem M. K. Aut. rozesłać do klubów powyższy Statut z prośbą o podanie imprez do zakwalifikowania do odznaki.

## 3) Regulamin V Pol. Zj. Gw. do Lwowa.

Następnie p. Prezes Regulski otworzył dyskusję nad III punktem porządku dziennego „Regulamin V Polskiego Zjazdu Gwiazdzystego do Lwowa“, w wyniku której regulamin tej imprezy został zaakceptowany z następującymi zmianami:



§ 3—„władze policyjne“ zmieniono na „władze administracyjne“. Odnośnie tego paragrafu, zgodnie z życzeniem większości delegatów, postanowiono wprowadzić tytułem próby narazie „legitymacje kierowcy-zawodnika“ ważne tylko na Zjazd Gw. do Lwowa. Ustanowiona opłata za powyższe wynosić będzie zł. 10. Omawiany § będzie odpowiednio uzupełniony.

§ 4—termin zapisów 4 czerwiec.

§ 5—obowiązywać będzie mapa Trzaski, Everta i Michalskiego.

§ 6—start 5/VI godz. 23.01, przyjazd do parku od 16-tej do 18-tej 6 czerwca.

§ 8—zalecono umieszczenie dodatkowego zdania: „zawodnik, względnie kierowca, obowiązany jest do wpisania w książce drogowej, w specjalnej rubryce, przejechanej trasy z podaniem miejscowości węzłowych, odległości w kilometrach i kilometrażu całkowitej trasy.

§ 14—pkt. b) „deklarowana przeciętna“ zmieniono na „przepisana przeciętna“.

pkt. c) dla I i II kategorii maksymalna ilość osób 4 i 3 punkty za osobę, w kat. III—ilość osób 3 i przyznaje się 4 punkty za osobę.

§ 16—w ostatnim zdaniu dodać „zawodnicy, którzy przejadą od 350 km. wzwyż“.

#### 4) Omówienie imprez 1931 r.

W sprawie IV punktu porządku dziennego—Omówienie Imprez 1931 r. — zabrał głos p. Kauczyński, delegat Łódzkiego A. K. i zakomunikował zebranym, że Zarząd Ł. A. K. zrezygnował z organizacji Wyścigu Płaskiego pod Łodzią w roku bieżącym, ponieważ szosa z powodu braku funduszy nie będzie przez województwo należycie przygotowana. Sprawa ta będzie jeszcze raz rozpatrywana na Walnem Zgromadzeniu Ł. A. K., którego decyzję wspomniany klub zakomunikuje wszystkim klubom.

#### 5) Wolne wnioski.

W sprawie Wolnych Wniosków udzielono głosu p. Niezabitowskiemu, delegatowi M. K. A., który zgłosił wniosek, aby ze względu na Wyścig Okrężny, który jest trudną imprezą sportową, podnieść punkty przy klasyfikacji do Mistrzostwa Polski.

Po dyskusji nad powyższem postanowiono ze względów formalnych już zatwierdzonego regulaminu Mistrzostwa Polski na r. 1931 nie zmieniać oraz uważać wniosek ten za dezyderat, który będzie rozpatrzony na posiedzeniu M. K. Aut. w grudniu r. b.

Na wniosek p. Niezabitowskiego, delegata M. K. A., naznaczono datę przyszłego posiedzenia M.

K. Aut. na dzień 8 czerwca o godz. 9-tej we Lwowie. Będzie to posiedzenie wyłącznie w sprawach gospodarczych, które referować się podjął p. Orzechowski, Prezes Komisji Sportowej M. K. A.

Małopolski K. A. przesłał swe wnioski i porządek dzienny do A. P., poczem powyższe przesłane zostanie do poszczególnych klubów.

Na powyższem porządek dzienny wyczerpano i posiedzenie zamknięto.

#### Przeniesienie wyścigu Ł. A. K. na bulwar nadmorski.

Na posiedzeniu popołudniowym (sprawy turystyczne) p. Rappe, Prezes Komisji Turystycznej A. P., podał do wiadomości, że w początku bieżącego sezonu zostanie oddany do użytku publicznego 9-km. odcinek t. zw. bulwaru nadmorskiego między Wielką Wsią a Jastrzębią Górą, który nadawałby się na urządzenie Wyścigu Płaskiego i proponuje przeniesienie imprezy Łódzkiego A. K. na ten bulwar przy współpracy Pomorskiego A. K.

P. Kauczyński oświadczył, że sprawę tę zakomunikuje Walnemu Zgromadzeniu, od którego zależy ostateczna decyzja.

#### B. SPRAWY ADMINISTRACYJNE.

1. Na wniosek Delegata Ł. A. K. p. Prezesa K. Poznańskiego zostaje rozpatrzona sprawa umożliwienia wydawania przez Kluby Afiljowane na miejscu za pośrednictwem A. P. Międzynarodowych Pozwoleń na prowadzenie samochodu oraz świadectw samochodowych. Po przeprowadzeniu dyskusji postanowiono uprosić A. P. o poczynienie odpowiednich kroków w Ministerstwie Robót Publicznych.

2. W dalszym ciągu została wszechstronnie przedyskutowana sprawa unormowania stosunków w dziedzinie asekuracji samochodowych, a to za pomocą stworzenia przy A. P. centralnej instytucji asekuracyjnej, któraby wobec odpowiednio wybranych Tow. Ubezpieczeniowych odgrywała rolę ich agentury. Instytucja ta posiadałaby przy Klubach Afiljowanych swoje oddziały i miałaby na celu z jednej strony obronę interesów ubezpieczonych automobilistów, z drugiej zaś strony, przez kontrolę remontów uszkodzonych wskutek wypadków samochodów, byłaby pomocą Towarzystwom.

W rezultacie dyskusji A. P. podjął się bliższego przestudjowania sprawy oraz opracowania projektu organizacji omawianego wydziału asekuracyjnego przy Klubach.

#### C. SPRAWY TURYSTYCZNE.

1. Przewodnictwo obejmuje Prezes Komisji Turystycznej A. P. p. inż. Rappe, omawiając szczegóły odbytej konferencji w sprawie popierania turystyki, zwołanej przez Ministra Robót Publicznych, oraz poruszonej na tej konferencji sprawy stworzenia Funduszu Turystycznego, mającego na celu popieranie rozwoju turystyki w kraju.



2. W dalszym ciągu rozpatrzono sprawę przyspieszenia ustawienia drogowskazów na głównych szlakach samochodowych, a przede wszystkim na wybitnie z punktu widzenia turystycznego ważnych szosach Kraków—Zakopane i Kraków—Krynica.

Stwierdzono, iż sprawa ta jest nader aktualną, lecz załatwienie jej ze względów technicznych musi być odłożone do czasu ustalenia przez władze obowiązującego na cały kraj typu drogowskazów.

3. Odnosnie do wniosku Ł. A. K., dotyczącego przestrzegania przez dróżników należytego funkcjonowania strzeżonych przejazdów kolejowych, zdecydowano polecić Klubom, by o każdym spostrzeżonym wypadku uchybienia obowiązującym w tej mierze przepisom, komunikowały wojewódzkim Dyrekcjom Robót Publicznych, a odpisy korespondencji przesyłały do A. P. celem ingerencji u Władz naczynych.

4. W sprawie godzin funkcjonowania granicznych urzędów drogowo-celnych, po stwierdzeniu odchyleń, praktykowanych przez niektóre z tych urzędów od godzin ustalonych przez Ministerstwo Skarbu, przyjęto do wiadomości oświadczenie A. P. o poczynionych przezeń krokach w w. wym. Ministerstwie oraz o wynikłej z tych kroków akcji Ministerstwa dostosowania w najbliższej przyszłości godzin funkcjonowania urzędów drogowo-celnych do potrzeb turystyki samochodowej.

5. Na zakończenie po przeprowadzeniu obszernej dyskusji nad ustawą o Państwowym Funduszu Drogowym, zabrał głos p. Rappe, zwracając się do Klubów z apelem, by, mając na względzie rozwój automobilizmu, położyły jaknajwiększy nacisk na działalność w zakresie turystyki i rezultaty tej działalności podawały możliwie szczegółowo do wiadomości ogółu automobilistów.

Na tem posiedzenie zakończono.

## STATUT

### Międzyklubowej Odznaki Sportowej

(zatwierdzony na posiedzeniu M. K. Aut. w dn. 22 marca 1931 r.)

#### § 1.

Celem zachęty i rozpowszechnienia sportu samochodowego oraz możliwości nagradzania przez władze sportowe automobilistów, którzy przez częsty udział w zawodach sportowych dają dowód zainteresowania się sportem samochodowym i przyczyniają się do jego rozwoju, ustanawia M. K. AUT. odznakę sportową w formie plakiety, przeznaczoną na własny samochód zawodnika.

M. O. S. posiada trzy stopnie, a mianowicie:

III. plakietka brązowa — dla posiadaczy, którzy osiągnęli od 30 — 59 punktów klasyfikacji.

II. plakietka srebrna — dla posiadaczy, którzy osiągnęli od 60 — 149 punktów klasyfikacji.

I. plakietka złota — dla posiadaczy, którzy osiągnęli 150 punktów klasyfikacji.

Zasadniczo nadana zostaje odznaka III. stopnia, która, w razie przejścia kandydata do klasy następnej, otrzymuje srebrny, względnie złoty otok.

Przy pierwszym przyznaniu odznaki uwzględnione zostaną imprezy, w których kandydat brał udział w czasie od 1 stycznia 1923 r. do dnia posiedzenia M. K. AUT., mającego na porządku dziennym sprawę nadania odznak.

Oficjalną nazwą odznaki jest „MIĘDZYKLUBOWA ODZNAKA SPORTOWA“.

#### § 2.

Odznaka przyznawana być może jedynie członkom AUTOMOBILKLUBU POLSKI oraz Klubów Afiljowanych na wniosek Komisji Sportowych tych klubów.

#### § 3.

Podawani do nadania M. O. S. mogą być jedynie kandydaci, którzy brali udział osobiście jako kierowcy, komandorzy lub vice-komandorzy w poszczególnych imprezach, przyczem kandydat musi wykazać się braniem udziału w zawodach urządzanych przez różne kluby polskie (najmniej trzy).

#### § 4.

Każdorazowy Mistrz Polski w Jeździe Samochodowej otrzymuje automatycznie odznakę sportową I. stopnia.

#### § 5.

Otrzymanie odznaki I. stopnia anuluje jednocześnie 150 punktów klasyfikacyjnych, które dla jej uzyskania były zdobyte.

#### § 6.

Odznaki wszystkich stopni mogą być ponownie nadawane za następnie zdobyte punkty klasyfikacyjne w myśl § 1, przyczem nadane będą odpowiednio dalsze plakiety.

#### § 7.

M. K. Aut. wyznacza imprezy, które będą uwzględnione w klasyfikacji punktowej.

#### § 8.

Projekt odznaki zostanie zatwierdzony przez M. K. Aut.



**Tabela punktów klasyfikacyjnych.**

1) za zdobycie jednego z pierwszych trzech miejsc w ogólnej klasyfikacji w otwartych zawodach krajowych 10 pkt.

2) za zdobycie jednego z pierwszych pięciu miejsc na międzynarodowych raidach i wyścigach w Polsce dodatkowo 5 pkt.

3) za udział i ukończenie zawodów narodowych, otwartych, zagranicą 5 pkt.

4) za zdobycie jednego z pierwszych pięciu miejsc w ogólnej klasyfikacji w zawodach narodowych, otwartych, zagranicą, dodatkowo 5 pkt.

5) za zajęcie pierwszego miejsca w każdej z wymienionych imprez dodatkowo 5 pkt.

6) za ukończenie każdej z wymienionych imprez zależnie od uznania M. K. Aut. dodatkowo 3 pkt.

7) za jedno z pierwszych trzech miejsc w kategoriach na międzynarodowych wyścigach w Polsce 5 pkt.

8) za ustanowienie polskiego rekordu szybkości w kategoriach 15 pkt., za ustanowienie międzynarodowego rekordu szybkości w kategoriach 50 pkt.

9) za najwyższą plakietę zdobytą w międzynarodowych raidach w Polsce 10 pkt.

10) komandorzy i vice komandorzy — za przeprowadzenie międzynarodowego raidu w Polsce 10 pkt.

11) za przeprowadzenie narodowego raidu w Polsce 5 pkt.

## § 10.

Prawo komentowania Statutu i obliczania definitywnego punktów klasyfikacyjnych posiada jedynie M. K. AUT.

## § 11.

Każdorazowe wyniki posiedzenia M. K. AUT. ogłaszane będą w organie klubowym A. P. i Klubów Afiljowanych wraz z podaniem zawodów i uzyskanych przez kandydatów punktów klasyfikacyjnych.

## § 12.

Wnioski Komisji Sportowych winny być nadsyłane do Sekretariatu M. K. AUT. przynajmniej na 14 dni przed terminem zebrania M. K. AUT.

Za prawdziwość danych odpowiedzialne są Komisje Sportowe danych klubów.

## § 13.

Statut niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w organie klubowym.

## Komunikaty Biura Turystycznego A. P.

### Wydawnictwa na składzie.

Biuro Turystyczne Automobilklubu Polski posiada stale na składzie:

Wydawnictwa turystyczne Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych Uznanych (A. I. A.) — jak to przewodniki i mapy automobilowe całej Europy oraz Marokka, Algieru, Oranu, Tunisu i Egiptu.

Na żądanie dostarcza również mapy i przewodniki innych wydawnictw.

Przewodnik Automobilowy po Polsce wyd. Automobilklubu Polski. Szczegółowy opis najpiękniejszych samochodowych szlaków turystycznych naszego kraju, zaopatrzony w odpowiednie mapy i ilustracje.

Komplety szczegółowych map samochodowych Polski.

Czeki benzynowe i olejowe pierwszorzędných firm, upoważniające do otrzymania benzyny i olei na terenie całej Polski.

Prócz tego na żądanie Biuro sporządza szczegółowe marszruty automobilowe dla wycieczek po całej Europie z podaniem dokładnych kilometrów,

szczegółów techniczno-drogowych, adresów polecanych hoteli, restauracji, garaży i t. d.

### Zniżki kolejowe.

Przypomina się członkom A.P. i Klubów afiljowanych, iż z tytułu przynależności A.P. do Związku Polskich Tow. Turystycznych, przysługuje im prawo do zniżek kolejowych przy wyjazdach do miejscowości Klimatycznych, względnie przedstawiających jakąkolwiek wartość turystyczną, a to na podstawie następującego zarządzenia P. K. P. (Dziennik Taryf i zarządzeń Kolejowych z r. 1930 №11, poz. 90 dodatek IV. rozdział E. III. b. aa).<sup>1</sup>

1. Członkowie towarzystw turystycznych należących do Związku Polskich Towarzystw Turystycznych, przy przejazdach w celach turystycznych w wagonach klasy I, II i III pociągów osobowych i pośpiesznych mogą korzystać na podstawie członkowskich legitymacji wzoru ustalonego z 25% zniżki od opłat według taryfy normalnej, przyczem przypadającą za przejazd należność w klasie III zaokrągla się wzwyż do najbliższej liczby podzielnej przez 10; w klasie II należność wynosi 1½ krotną, w klasie I — 2½ krotną należność za przejazd w klasie III.



2. Ulgę powyższą stosuje się przy przejazdach pomiędzy stacjami: Białystok, Bielsko, Bydgoszcz, Cieszyń, Drohobycz, Grudziądz, Katowice, Kielce, Kołomyja, Kraków, Lublin, Lwów, Łuck, Łódź, Nowy-Sącz, Piotrków, Poznań, Radom, Sosnowiec, Stanisławów, Tarnopol, Tarnów, Toruń, Warszawa, Wilno, Włocławek i Żywiec,

z jednej strony  
a stacjami:

Augustów, Bystra, Broszów, Białowieża, Brasław, Chęciny, Cieszyń, Druskieniki, Giermakówka, Gdynia, Hel, Hrebenów, Hucisko, Inowrocław, Iwone Puste, Iwonice, Jaremcze, Jeleśnia, Kartuzy, Kielce, Kolibki-Orłowo, Kołomyja, Kruszwica, Krzemieniec, Krynica, Landwarowo, Łyntupy, Ławocznice, Maków, Mikuliczyn, Milówka, Muszyna, Nadwórna, Nałęczów, Nowy Targ, Olkusz, Osielec, Piwniczna, Płociczno, Puławy, Rabka, Raycza, Rymanów, Rytro, Sandomierz, Skole, Sławsko, Sianki, Stary Sącz, Sucha, Suwałki, Tatarów, Tleń, Truskawiec Zdrój, Tuchla, Ustroń, Wąchock, Wejherowo, Węgierska Górka, Wilkowice, Bystra, Wisła, Worochta, Woronienka, Zakopane, Zaleszczyki, Zwardoń, Żegiestów Zdrój i Żywiec,

z drugiej strony, o ile odległość przejazdu w danej relacji wynosi co najmniej 50 kilometrów.

3. Związek jest odpowiedzialny za należyte wystawienie legitymacji dla uprawnionych członków oraz za korzystanie z powyższych ulg w granicach uprawnień.

W razie ujawnienia nadużyć ze strony Związku lub jego członków Związek traci prawo do korzystania z tych ulg, a kolei przysługuje prawo dochodzenia na nim odszkodowania prawnie przewidzianego.

4. W celu stwierdzenia tożsamości osoby kolei może żądać od okaziciela biletu powtórzenia podpisu.

Jeżeli z biletu ulgowego korzystać będzie inna niż w legitymacji wymieniona osoba, lub też osoba, nie mająca wogóle prawa do ulg powyższych, uważa się ją za podróżnego, jadącego bez biletu. Podróżny taki ponosi wszelkie prawem przewidziane skutki oraz uiszcza opłaty, przewidziane w taryfie w wypadkach przejazdu bez biletu.

Na podstawie powyższego zarządzenia członkowie A. P. oraz Klubów Afiljowanych mogą zamawiać za pośrednictwem sekretariatów odnośnych Klubów wyżej omawiane legitymacje Związku Polskich Towarzystw Turystycznych.

Legitymacje będą ważne na 3 lata i to jedynie w łączności z odpowiednią nalepką wykazującą ich ważność na dany rok kalendarzowy.

Cena legitymacji wraz z nalepką wynosi zł. 3.—, cena zaś nalepek dodatkowych na następne lata — zł. 2.—

## Wiadomości drogowe.

W związku z tworzącymi się przełomami jezdni szosowych ograniczono ruch pojazdów w granicach powiatu Łódzkiego na następujących drogach:

1) Państwowej Nr. 14/I Piotrków — Chojny pomiędzy osiedlami Rzgów — Tuszyn — Kruszków — granicą powiatu Piotrkowskiego.

2) Wojewódzkiej Łódź — Balin — Turek pomiędzy osiedlami Aleksandrów — granicą powiatu Łęczyckiego.

3) Powiatowej Pabjanice — Rzgów — Wola — Rakowa — Kurowice pomiędzy osiedlami Rzgów — Kurowice.

4) Powiatowej Kruszków — Wola Biskupia — ograniczenie dotyczy mechanicznych pojazdów ciężarowych, autobusów oraz wozów ciężkich z ładunkiem, przekraczającym 1 tonnę.

Kielecki Powiatowy Związek Komunalny (Powiatowy Zarząd Drogowy) donosi, że przejazd autobusów i samochodów ciężarowych, wstrzymany został na drogach:

- 1) Skarżysko — Suchedniów — Kielce
- 2) Kielce — Morawica — Chmielnik
- 3) Kielce — Mniów — Sielpia
- 4) Białogon — Łopuszno — Włoszczowa
- 5) Morawica — Kije — Pińczów
- 6) Kielce — Górno — Łagów
- 7) Suchedniów — Parszów
- 8) Wola Jachowa — Słupia — Nowa
- 9) Zagnańsk — Samsonów — Cmińsk
- 10) Mniów — Krasna — Wołów
- 11) Suchedniów — Bodzentyn

od dnia 16/IV.1931 r., aż do odwołania, wskutek przełomów wiosennych (łamaniny).

Na drodze państwowej № 3 na 28 km. od Warszawy, a 7 od Radzymina w stronę Wyszkowa, z powodu utworzenia się na długości 200 m. trzęsawiska, ruch kołowy został na tym odcinku aż do odwołania wstrzymany.

Objazd letnią drogą gruntową obok szosy.

Na drodze państwowej № 9/4 Kraśnik — Janów (woj. Lubelskie) na odcinku Polichna — Janów między km 15 — 20, wskutek przełomów wiosennych ruch automobilowy został całkowicie wstrzymany, aż do odwołania.

Na trakcie Wilanowskim na km od 12 do 16 z dniem 2 maja b. r. ruch kołowy na odcinku Powsiniek — Klarysew zostaje zamknięty. Objazd z War-



szawy do Chylic, Skolimowa i Konstancina odbywać się będzie drogą Puławską do Piaseczna i drogą Jeziorna—Piaseczno.

Na drodze państwowej № 17 na odcinku Poznań—Ławica od km 306.030 do km 306.347 wskutek przebudowy jezdni zostaje zamknięty ruch kołowy od dn. 27 kwietnia do dn. 16 maja b. r. Objazd odbywa się latówką.

### **Komunikat Wydziału Tryptykowego A. P.**

**Specjalne przepisy tryptykowe i podatkowe w Czechosłowacji.**

W razie zagubienia tryptyku czechosłowackiego, na którym odnotowany został tymczasowy wyjazd z Czechosłowacji na odwrocie karty II tryptyku, jak również i zagubienia czechosłowackiej karty podatkowej za prawo kursowania samochodu, należy bezzwłocznie po wyjeździe z Czechosłowacji wystarać się o zaświadczenie Konsulatu Czechosłowackiego o znajdowaniu się samochodu poza granicami Czechosłowacji.

Niedopełnienie tej formalności pociąga za sobą obowiązek uiszczenia czechosłowackiego podatku za prawo kursowania samochodu aż po dzień, w którym zaświadczenie konsularne zostało sporządzone, o ile się nie udowodni, że podatek został już za odpowiedni okres opłacony.

Likwidacja zagubionego tryptyku będzie mogła być uskuteczniiona pod warunkiem uprzedniego uiszczenia przypadających opłat podatkowych i to przy powtórnym przedstawieniu samochodu Konsulatowi Czechosłowackiemu po upływie terminu ważności tryptyku.

### **Komunikat Komisji Sportowej A. P.**

**Wprowadzenie jednorazowej „Legitymacji kierowcy-zawodnika“.**

Celem umożliwienia jaknajszerszym sferom brania udziału w imprezach, urządzanych przez A. P. i Kluby Afiljowane, uchwalono wprowadzenie jednorazowej „Legitymacji kierowcy-zawodnika“, uprawniającej do wzięcia udziału w niektórych imprezach, specjalnie kwalifikowanych każdorazowo przez Komisję Sportową A. P.

Legitymacja ta zastępuje licencję sportową. Narazie legitymacja ta ważną będzie tylko na V Polski Zjazd Gwiazdzysty do Lwowa (dn. 6 czerwca r. b.).

Opłata za legitymację wynosi zł. 10.

Legitymacje wydaje Sekretariat Komisji Sportowej A. P. oraz Kluby Afiljowane za pośrednictwem A. P.



# **Łódzki Automobil-Klub**

Łódź, Piotrkowska 104. Sekretariat czynny od 10 do 14 i od 16.30 do 18.30

## **PROTOKUŁ**

**dorocznego Walnego Zebrania Łódzkiego Automobil-Klubu, odbytego w dn. 24 marca 1931 r.**

Prezes Ł. A. K. p. K. W. Scheibler otwiera zebranie o godz. 21,30 i stwierdza na zasadzie listy obecności, że w zebraniu bierze udział 45 członków, wskutek czego zebranie jest prawomocne.

Prezes p. K. W. Scheibler oddaje hołd pamięci zmarłego członka B. P. Samuela Kohna, poczem zebrani na wezwanie Prezesa przez powstanie oddają cześć Jego pamięci.

Zgromadzenie wybrało następnie przewodniczącym zebrania p. Prezesa Scheiblera, który, obejmując przewodnictwo, powołuje na prowadzącego pióro p. dr. Borneta, a na asesorów pp.: Krauzego i A. Bechtolda.

Sprawozdanie Zarządu przyjęto jednomyślnie do wiadomości.

P. Emil Gołkontt odczytuje sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.

Po odczytaniu sprawozdania, na wniosek tejże Komisji, zebranie jednomyślnie udziela absolutorjum Zarządowi.

P. Przewodniczący, w myśl następnego punktu porządku obrad odczytuje główne pozycje proponowanego budżetu, przyczem przy pozycji wydatków zł. 3500 na nagrody i plakiety wyraźnie stwierdza, iż pozycja ta dotyczy wydatków Komisji Sportowej nie tylko na nagrody i plakiety, ale i na inne wydatki i potrzeby Komisji Sportowej. Prezes przedstawia zebraniu wniosek o zatwierdzenie budżetu i upoważnienie Zarządu do przekroczenia go w razie potrzeby nie więcej, jak o 20 proc.



Następnie przystąpiono do wyboru członków Zarządu. Prezes podaje do wiadomości Zebrania, iż automatycznie ustępują z Zarządu następujący członkowie pp.: K. W. Scheibler, Aleksander Schicht, Edmund Tesche, a zrzekł się mandatu dr. Alfred Grohman.

Wybór odbył się tajnem głosowaniem za pomocą kartek.

Po obliczeniu głosów przewodniczący stwierdził, że wybrani zostali:

p. K. W. Scheibler,	p. A. Schicht,
p. E. Tesche,	p. E. Gołkontt.

Następnie przystąpiono do wyboru Komisji Rewizyjnej. Wybrani zostali:

p. dr. A. Kinderman,	p. C. Ramisch,
p. A. Bechtold,	p. P. Petzold,
p. A. Thiele.	

Do Komisji Balotującej wybrani zostali:

p. A. Bechtold,	p. K. J. Buhle,
p. O. Eisenbraun,	p. A. Haessler,
p. J. Holtz,	p. M. Fischer,
p. A. Jarisch,	p. Ad. Kesch,
p. dr. A. Kinderman,	p. dr. L. Kirkien,
p. J. W. Krauze,	p. L. Neugebauer,
p. St. Osser,	p. C. Ramisch,
p. G. Steigert.	

Przystąpiono do wyboru Komisji Sportowej.

Przez aklamację wybrani zostali pp.:

inż. K. Kauczyński,	B. Cheshire,
E. Gołkontt,	H. Eisert,
Ad. Kesch,	dr. L. Kirkien,
J. Holtz,	C. Ramisch,
G. Steigert,	W. Wolf,
J. Triebe,	A. Thiele,
Z. Karsch,	Z. Hofman,
H. Bechtold,	St. Osser,
J. Loewenstein,	R. Kahlert,
K. Göldner,	K. Plihal,
L. Gerhard,	Alfr. Kesch,
Fr. Somya,	Alfr. Seydel.

Następnie przewodniczący przeprowadza wybory Komisji Turystycznej, do której zostali wybrani przez aklamację pp.:

K. Poznański,	A. Meyerhoff,
W. Küster,	E. Gilbert,
W. Wolf.	

Przewodniczący przystępuje w końcu do wyboru Komisji Gospodarczej, do której wybrani zostali przez aklamację pp.:

E. Gołkontt,	M. Fischer,
J. Loewenstein,	A. Schicht,
Fr. Somya.	

Przystąpiono do obrad nad wnioskami Zarządu, które imieniem Zarządu referuje p. V-Prezes inż. K. Kauczyński.

Wniosek I. Stawia zasadę, aby przewodniczącym każdej Komisji był obowiązkowo członek

Zarządu, przez tenże Zarząd wyznaczony. Wniosek ten uchwalono jednomyślnie.

Wniosek II. Uchwała się w najbliższym roku pobierać od członków tylko składki, a wszelkie inne świadczenia pokrywać z funduszu Klubu.

Referent wyjaśnia, iż wniosek ten stawia się z inicjatywy p. Aleksandra Schichta w związku z wydatkiem na motocykl dla Policji P., który na zasadzie uchwały Walnego Zebrania z 1930 r. miał być pierwotnie pokryty w drodze repartycji na wszystkich członków, a na skutek postawionego wniosku będzie w całości poniesiony przez Klub. Chodziło również o składkę afiliacyjną, którą odtąd płacić będzie Klub. Wniosek ten uchwalono jednomyślnie.

Następnie referował p. V-Prezes K. Kauczyński sprawę projektowanego w maju Wyścigu Płaskiego w Łodzi, podając do wiadomości zebranych, że wyścig ten nie może się odbyć z powodu niemożności doprowadzenia szosy, na której się miał odbyć, do porządku w terminie oznaczonym. W związku z odwołaniem tego wyścigu wyłonił się na posiedzeniu Międzyklubowej Komisji Automobilowej, odbytej w A. P. 22 b. m. wniosek, aby Ł. A. K. razem z Pomorskim Klubem urządził wyścig na plaży koło Jastrzębiej Góry.

Walne Zebranie jednak uchwaliło po dłuższej dyskusji wniosek ten odrzucić, natomiast urządzić o ile możliwości Wyścig Płaski w Łodzi w terminie późniejszym, ewentualnie w jesieni.

Gdy z braku wolnych wniosków porządek dzienny został wyczerpany, przewodniczący o godz. 10,40 zamknął zebranie.

Prezes: (—) K. W. Scheibler.

Sekretarz: (—) dr. J. Bornet.

Asesorowie: (—) J. W. Krauze,  
(—) A. Bechtold.

#### Ukonstytuowanie się Władz Łódzkiego Automobil-Klubu.

Zarząd:

Prezes	K. W. Scheibler.
Viceprezesi:	inż. K. Kauczyński, K. Poznański. dr. E. Schicht,
Jeneralny Sekretarz:	E. Tesche.
Skarbnik:	A. Schicht.

Członkowie Zarządu:

K. Bennich,	dr. Bornet,
K. Emde,	E. Gołkontt,
J. Kinderman,	E. Posselt,
J. Schreer,	R. Schweikert,
K. Steinert.	

Przewodniczący Komisji Sportowej: inż. K. Kauczyński.

Przewodniczący Komisji Turystycznej: K. Poznański.

Przewodniczący Komisji Gospodarczej: E. Gołkontt.





# Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 123-86. Godziny Sekretariatu: od 10—2 i od 5—7.

## REGULAMIN

„ZJAZDU GWIAZDZISTEGO DO KRAKOWA“ ORGANIZOWANEGO PRZEZ K.K.A.  
w dn. 23-V-31

### § 1. Nazwa i data.

Krakowski Klub Automobilowy za upoważnieniem Automobilklubu Polski i w porozumieniu z Klubami afiliowanymi urządził w dniu 23 maja 1931 r. imprezę sportową krajową otwartą dla wszystkich posiadaczy licencji sportowych, pod nazwą „Zjazd Gwiazdzisty do Krakowa“.

Niniejszy regulamin jest zgodny z przepisami ogólnego Regulaminu Sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.).

### § 2. Dopuszczone pojazdy.

W „Zjeździe Gwiazdzistym“ mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Samochody muszą odpowiadać postanowieniom załącznika C. Międzynarodowego Regulaminu Sportowego.

### § 3. Zawodnicy i kierowcy.

Zawodnikiem może być każdy posiadający licencję sportową dla zawodnika. Kierowca musi być również zaopatrzony w licencję sportową dla kierowcy, ponadto musi kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne. Obsada samochodu winna przebyć całą trasę.

### § 4. Zgłoszenia, wpisowe, termin zgłoszeń.

Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy kierować do Krakowskiego Klubu Automobilowego, Kraków, ul. Św. Jana L. 11.

Wpisowe wynosi 50 zł. i musi być wniesione równocześnie ze zgłoszeniem do K. K. A. (konto czekowe w P. K. O. Kraków № 406.840).

Niedokładnie wypełnione formularze zgłoszeń oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowej, powodują nieprzyjęcie zgłoszenia. Wpisowe

zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby K. K. A. konkursu zaniechał ewentualnie termin jego odłożyć.

Termin zgłoszeń upływa dnia 20 maja 1931 r. o godz. 18-ej. W wyjątkowych wypadkach przyjmować się będzie późniejsze zgłoszenia za podwójną opłatą wpisowego do dnia 22 maja 1931 r. do godz. 18-ej, kiedy to listę zgłoszeń zamyka się definitywnie.

(Krakowski Klub Automobilowy zwraca uwagę na to, że nie może zapewnić pomieszczenia tym uczestnikom, którzy nie zgłoszą udziału w terminie do 15 maja 1931 r.).

### § 5. Marszruta.

Każdy z uczestników obawszy sobie dowolną marszrutę nie mniej jak 200 km. musi podać przy zgłoszeniu punkt z którego zamierza odbyć swą podróż. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość, w której znajduje się władza lub urząd do poświadczenia startu (zestawienie takich urzędów patrz niżej). Najbliższa droga z danego punktu do Krakowa (obliczona według mapy A. I. A. C. R. z r. 1930), będzie stanowiła o ilości kilometrów, zaliczonej danemu uczestnikowi.

W wypadku, gdy uczestnik zechce obrać dłuższą marszrutę, może to dowolnie uczynić, przyczem droga musi wieść przez drogi uwzględnione na mapie A. I. A. C. R. wydanie z r. 1930. Dystanse między pojedynczymi punktami kontrolnymi będą liczone według kilometrażu podanego na tej mapie. Aby mu ten wyczyn w kilometrach słusznie zaliczono, uczestnik obowiązany jest mieć w książce drogowej wizy przejazdowe punktów kontrolnych z godziną i minutą przejazdu. Dystanse między pojedynczymi punktami kontrolnymi zaliczone będą według najkrótszych dystansów. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony. W wyjątkowych wypadkach na odbycie powtórnie tej samej drogi potrzebne jest zezwolenie Władz Zjazdu.



Wiz przejazdowych mogą udzielić:

- 1) Władze Klubowe
- 2) Komisarjaty policyjne
- 3) Urzędy pocztowe
- 4) Urzędy kolejowe
- 5) Urzędy celne
- 6) Inne wiarygodne instytucje publiczne i prywatne. (O wiarygodności rozstrzyga bezapelacyjnie „Jury“)

## § 6. Start i meta.

Start uczestników może nastąpić w dowolnym czasie dnia 23 maja 1931 r. nie wcześniej jak o godz. 0,01 minut w ten sposób, aby przyjazd do Krakowa nastąpił między godz. 16 a 19 do parku (Pl. Szczepański). Czasem obowiązującym jest czas podany przez radiostację w Warszawie. Uczestnicy którzy przybędą po godz. 19-ej do 19-15 będą klasyfikowani, jednak otrzymają za każdą minutę opóźnienia 10 punktów karnych. Samochody przybywające po tym czasie ulgowym nie będą klasyfikowane.

## § 7. Kontrola.

Formalności połączone z wyjazdem muszą być załatwione przez Klub, z którego rejonu uczestnik zaczyna podróż. Wobec tego zawodnicy muszą uprzednio zawiadomić sekretarza tego Klubu o godzinie wyjazdu i podporządkować się wszelkim decyzjom danego Klubu. Klub jest w mocy wystartować zawodników z innych miejscowości niż siedziba Klubu, a to przez swojego oficjalnego delegata lub inne osoby upoważnione do tej czynności przez Klub startujący.

## § 8. Książki drogowe.

Krakowski Klub Automobilowy wyśle za pośrednictwem Klubów zawodnikom listem poleconym książkę kontrolną, zawierającą oprócz dat, konieczne rubryki dla adnotacji punktów kontrolnych startu i przejazdu. Książka kontrolna jest poza papierami legitymacyjnymi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne z podaniem czasu przejazdu i uwagi muszą być w niej notowane. Zgubienie książki kontrolnej powoduje automatyczne wykluczenie z imprezy.

## § 9. Średnia szybkość.

Średnia szybkość będzie liczona na zasadzie całkowitej ilości uznanych kilometrów § 5, podzielonej przez czas od chwili wyjazdu z miejsca startu do chwili wjazdu do parku w Krakowie.

## § 10. Przepisy drogowe.

Zawodnik obowiązany jest stosować się ściśle do wszystkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiadają kierowcy osobiście.

## § 11. Napis.

Przez cały czas trwania podróży samochód musi być — pod rygorem wykluczenia — zaopatrzony w napis w formie flagi o wymiarach: podstawa 30 cm., długość 40 cm. czerwonymi literami na białym tle:

„Zjazd Gwiazdzisty do Krakowa“

z numerem zawodnika.

Zawodnik winien zaopatrzyć się w napis według powyższego wzoru we własnym zakresie.

## § 12. Pasażerowie.

Zawodnik obowiązany jest podać Klubowi startującemu do wpisania do karty kontrolnej nazwiska pasażerów zobowiązanych odbyć całą podróż. Zmiana pasażerów nie jest dozwolona. Ilość pasażerów nie może być większą niż ilość miejsc w samochodzie. O ile nazwiska pasażerów nie będą podane w karcie kontrolnej, przyjmuje się za podstawę do klasyfikacji obciążenie przez jedną osobę. Waga pasażera musi wynosić najmniej wraz z ekwipunkiem osobistym 60 kg. W razie ubytku pasażera w drodze, liczy się tę ilość pasażerów z jaką zawodnik przybędzie do parku.

## § 13. Władze Zjazdu.

Z ramienia Krakowskiego Klubu Automobilowego prowadzi zjazd Komandor i Vice-Komandor jako jego zastępca. Gremium Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora i Vice-Komandora, delegata Automobilklubu Polski, oraz po jednym delegacie z każdego z Klubów afiliowanych. W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiliowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat K. K. A.

## § 14. Klasyfikacja.

Klasyfikacja będzie uskuteczniiona na podstawie absolutnej ilości punktów, przy uwzględnieniu następujących współczynników:

- a) współczynnika odległości
- b) „ „ uzyskanej przeciętnej
- c) „ „ obciążenia

Wszystkie wozy zostają podzielone na następujące grupy:

Grupa	Pojemności cylindrów w cm <sup>3</sup> .
I.	od 8.000 do 3.000
II.	od 3.000 do 1.500
III.	od 1.500 do 750



#### a) Współczynnik odległości.

Najmniejsza odległość jaka będzie klasyfikowana wynosi 200 klm.

Za każdy przebyty km. zaliczy się do 500 km. 0.15 pkt.

za każdy km. powyżej 500 km. do 600 km. 0.17 pkt.

"	"	"	"	600	"	"	700	"	0.21	"
"	"	"	"	700	"	"	800	"	0.27	"
"	"	"	"	800	"	"	900	"	0.35	"
"	"	"	"	900	"	"	1000	"	0.45	"
"	"	"	"	1000	"	"	—	"	0.55	"

Poza tem przyznaje się do liczby rzeczywiste przejechanych kilometrów, obliczonych według § 5 w grupie III. 9%, w grupie II. 3% i od w ten sposób uzyskanej cyfry obliczone będą punkty.

Powyższy dodatek przyznaje się tylko zawodnikom, którzy przejechali więcej niż 500 km. Doliczony procent zaokrągla się w dół do pełnych kilometrów.

Zawodnikom, którzy osiągną szybkość przeciętną wyższą niż 60 km/g. nie będzie zaliczona odległość większa niż możliwa do uzyskania przy przeciętnej szybkości 55 km/g.

Maksymalną odległość jaką będzie się klasyfikować ogranicza się do 1145 km.

**Przykłady:** I. Wóz grupy II. przejechał dystans wynoszący 843 km.

Obliczenie:  $843 + 3\% = 868$ .

za pierwszych	500 km.	500	po 0.15	75.—	pkt.
za dalsze do	600	"	100 " 0.17	17.—	"
"	700	"	100 " 0.21	21.—	"
"	800	"	100 " 0.27	27.—	"
"	900	"	68 " 0.35	23.80	"

Razem pkt. za odległość 868 163.80 pkt.

II. Wóz przejechał dystans 340 km. w 5 godz. 20 minut, czyli z przeciętną szybkością 63,789 km/g. zaliczone zostanie tylko 293 km.

#### b) Współczynnik uzyskanej przeciętnej.

Ustanawia się następujące minimalne i przepisane przeciętne.

Grupa	minimalna	przepisana
I.	30	45
II.	25	40
III.	20	35

Za osiągnięcie przepisanej przeciętnej ustanawia się 160 pkt.

Za każde odchylenie w dół od przepisanej przeciętnej odejmuje się od zasadniczej liczby 160 pkt. po 0, 5 pkt. za każde zaczęte 100 m. Przy oce-

nie współczynnika przeciętnej szybkości, szybkość większa od przepisanej honorowana będzie nadto 1 punktem dodatnim za każdy pełny km. uzyskanej przeciętnej szybkości aż do 55 km/g. włącznie.

Wozy, które nie osiągną minimalnej przeciętnej nie będą klasyfikowane.

**Przykłady:** I. Wóz grupy III. osiągnął przeciętną 32.465 km/g.

Obliczenie: 160 mniej 25.35 tj. 26.00 po 0.5 pkt. równe 13 pkt. a więc punktacja 147 pkt.

II. Wóz grupy III. osiągnął przeciętną szybkość 48.519 km/g.

Obliczenie:  $160 + 13 = 173$  pkt.

#### c) Współczynnik obciążenia.

Gr. I. 7.5 p. za każdą osobę nie więcej jak p. 30 czyli osób 4.

Gr. II. 7.5 p. za każdą osobę nie więcej jak p. 30 czyli osób 4.

Gr. III. 10 p. za każdą osobę nie więcej jak p. 30 czyli osób 3.

Przy równej ilości sumy punktów decyduje o lepszym wyniku litraż, a o ile wtedy klasyfikacja byłaby równą decyduje większa waga wozu.

Każdy zawodnik jest obowiązany wjechać do parku oznaczonego przez K. K. A. i zgłosić swój przyjazd u obecnego tamże funkcjonariusza Władz Zjazdu. Odbierający samochód jest obowiązany wpisać do karty kontrolnej czas przyjazdu, stwierdzić tożsamość kierowców i pasażerów. Samochód pozostaje w parku do dyspozycji Władz Zjazdu.

#### § 15. Dyskwalifikacja.

Zawodnicy będą wykluczeni ze zjazdu, ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych.

b) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcji.

c) za umyślne wprowadzenie w błąd Władz Zjazdu (fałszywe dane i t. p.)

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Władz Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

#### § 16. Nagrody.

Nagrody zostaną przyznane trzem zawodnikom w ogólnej klasyfikacji.

#### § 17. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości przez Władze Zjazdu



i to w dosłownym brzmieniu. Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. C. R. pkt. 126.

### § 18. Protesty i zażalenia.

Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Zjazdu, zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremium Komisarzy Sportowych zgodnie z postanowieniami ogólnego Regulaminu Sportowego A. I. A.

Protesty odnoszące się do ważności zapisów, kwalifikacji zawodników lub kierowców, należy kierować pisemnie do Sekretariatu Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 22 maja 1931 r. do godz. 24 (§ 211 Ogóln. Regul. Sport. A. I. A.). Protesty odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania Zjazdu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po wjeździe do parku. W godzinę po ogłoszeniu wyniku Zjazdu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść do Komisji Sportowej K. K. A. w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone, o ile protest, lub zażalenie zostanie uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane. W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

- 1) z powodu braku, lub fałszywych znaków drogowych,
- 2) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie

biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.)

3) z powodu zatrzymania przez organy policyjne,

4) z powodu nieuznania wiarygodności wizy przejazdowej udzielonej według § 5 p. 6.

### § 19. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodnicy obowiązani są ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej. Klub organizujący Zjazd żadnej odpowiedzialności za jakiegokolwiek wypadki nie ponosi.

### § 20. Obowiązki uczestników.

Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcji dodatkowych i rozporządzeń Władz Zjazdu, oraz nie dochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu. Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z konkursem (np. materiały pędne, kwatery i t. p.).

### § 21. Uzupełnienie przepisów.

Krakowski Klub Automobilowy rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty, lub całkowitego odwołania konkursu.

W razie niezapisania się przynajmniej 10-ciu samochodów, konkurs zostaje odwołany.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

## REGULAMIN

### III. Raidu Pętlicowego, organizowanego przez K. K. A. w dn. 25 maja 1931 r.

#### § 1. Organizator.

Krakowski Klub Automobilowy organizuje z upoważnienia Automobilklubu Polski w dniu 25 maja 1931 r. zawody sportowe samochodowe pod nazwą „Raid Pętlicowy“.

Raid ten jest konkursem narodowym otwartym.

#### § 2. Regulamin.

Raid Pętlicowy zostanie przeprowadzony zgodnie z międzynarodowym kodeksem sportowym

A. I. A. C. R. W wypadkach, nieprzewidzianych wyraźnie niniejszemi przepisami, obowiązywać będzie powyższy regulamin.

#### § 3. Rodzaj zawodów.

Raid Pętlicowy jest konkursem narodowym otwartym dla regularności jazdy, a składać się będzie:

a) z próby regularności jazdy, trwającej na wszystkich etapach.



b) z oceny stanu zewnętrznego samochodu po ukończeniu konkursu.

#### § 4. Data i trasa.

Raid Pętlicowy odbędzie się w dniu 25 maja 1931 r. na trasie o łącznej ilości około 600 km. i składać się będzie z 4-ch etapów:

1-szy etap tajny, którego trasę z dokładną marszrutą, wraz z podaniem kilometrażu, otrzyma zawodnik przy starcie.

2-gi etap: Kraków — Izdebnik 26 km., przez Biertowice, Sułkowice, Zambrzyce 24 km., Sucha 4 km., Las 16 km., Kocierz wieś 16 km., Kocierz przełęcz (718 m.) 7 km., Andrychów 11 km., Wadowice 11 km., Kraków 49 km. Razem 164 km.

3-ci etap: Kraków przez Kocmyrzów—Proszowice 31 km., Słomniki 17 km., Kraków 25 km. Razem 73 km.

4-ty etap: Kraków—Chrzanów 44 km., Chelmek 17 km., Nowy Bieruń 6 km., Oświęcim 6 km., Zator 18 km., Kraków 49 km. Razem 140 km.

Kilometraż wyżej podany obowiązywać będzie zawodników. Punkty kontrolne czasów będą ustawione w następujących miejscach:

- 1) będzie podany przy starcie,
- 2) Zambrzyce—Andrychów,
- 3) Proszowice,
- 4) 2 punkty tajne.

Kraków jest również punktem kontroli czasów przy starcie i mecie każdej pętli.

Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w zależności od stanu dróg w planowanej trasie.

#### § 5. Kierownictwo Raidu.

Raidem Pętlicowym kierować będzie Komandor przy pomocy dwóch Vice-Komandorów i Sekretarza. Rozporządzenia Komandora i Kierownictwa Raidu obowiązują na równi z niniejszym regulaminem, jak również z jego dodatkowymi przepisami. Zawodnicy mają prawo żądać w ważniejszych wypadkach pisemnego potwierdzenia danego rozporządzenia. Organami pomocniczymi Kierownictwa Raidu są kierownicy punktów kontrolnych oraz kontrolerzy.

#### § 6. Kompetencje komandora i wicekomandorów.

Do kompetencji Komandora i jego zastępców należy:

- a) zmniejszenie szybkości obowiązujących najwyżej o 20 proc.
- b) zmiana trasy w razie zajścia nieprzewidzianych wypadków,
- c) zatrzymanie Raidu podczas odbywania etapu w razie jakiegś katastrofy żywiołowej, lub zatrzymanie poszczególnych samochodów w razie większego wypadku, celem niesienia doraźnej pomocy,

d) zastosowanie sankcji, zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R. §§ 187, 194, 138, 139.

#### § 7. Warunki dla zawodników i kierowców.

Do udziału w Raidzie będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy, posiadający międzynarodową licencję sportową. Kierowcy muszą również posiadać międzynarodową licencję sportową dla kierowcy. (Zmiana kierowcy jest dopuszczalna, jednak nazwisko drugiego kierowcy musi być podane w zgłoszeniu).

#### § 8. Obowiązki uczestników.

Zawodnicy przez swój zapis stwierdzają zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu, jego instrukcjom dodatkowym, rozporządzeniom Komandora i Kierownictwa Raidu, oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. Zawodnicy muszą się stosować ściśle do obowiązujących przepisów ruchu kołowego w Polsce i odpowiadają osobiście za ich przekroczenia. Przy mijaniu winni mieć kierowcy jak najwięcej względów jedni dla drugich. Na sygnał wozu chcącego wyprzedzić winien kierowca zwolnić drogę natychmiast, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą. Wyprzedzać wolno dopiero na znak ręką. Bez względu na zakazanie jest wyprzedzanie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg, oraz podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe. Samochody Kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im wyprzedzanie, nawet w miejscowościach zamieszkałych.

W razie wypadku zawodnicy biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania konkursu.

Zawodnicy zobowiązują się również przez swój zapis nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej, jak i karnej za wypadki, spowodowane przez uczestników w czasie trwania konkursu.

Uczestnicy ponoszą osobiście wszelkie koszty, związane z konkursem (jak zapis, materiały pędne, kwatery i t. d.).

#### § 9. Warunki dla samochodów.

Do konkursu dopuszczone będą wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające kompletną stałą karoserję zamkniętą lub otwartą, oraz wyekwipowanie zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R. Annexe C.

Urządzenie prowizoryczne karoserji jest niedozwolone, z wyjątkiem umocowania kół zapasowych w ilości dwóch sztuk, bańki na materiały pędne i bagażnika.



## § 10. Obsada samochodu i balast.

Wszystkie samochody muszą posiadać obsadę lub odpowiedni balast według ilości stałych miejsc.

Balast liczony będzie w stosunku 60 kg. na osobę. Balast w postaci worków piasku, lub cechowanych ciężarów musi być dostarczony przez zawodnika. Worki z piaskiem zostaną zważone i opłombowane przez Komisję Techniczną przy odbiorze samochodu, oraz przy odebraniu samochodu przy ukończeniu konkursu. Brak lub zguba balastu powoduje wykluczenie zawodnika z konkursu. Jedno miejsce stałe musi być zarezerwowane dla kontrolera, wyznaczonego przez Kierownictwo Raidu.

## § 11. Zgłoszenia.

Zgłoszenia zawodników do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej K. K. A. w Krakowie ul. św. Jana № 11 na specjalnej deklaracji, na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione, lub bez opłaty wpisowego nie będą brane pod uwagę. Wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem.

Zapisy będą przyjmowane do dnia 22 maja 1931 r.

Wpisowe wynosi Zł. 50.

Zapisy za podwójną opłatą wpisowego przyjmowane będą do dnia 24 maja 1931 r. do godz. 17-tej. Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. konkursu zaniechał, ewentualnie termin jego odłożył.

Komisja Sportowa K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

## § 12. Przyjęcie samochodów.

Samochody zgłoszone i przyjęte do konkursu powinny się znaleźć w Krakowie w dniu 24 maja 1931 r. w parku pomiędzy godz. 18 — 20. Komisja Techniczna stwierdzi daty, podane w zgłoszeniach, balast, oraz czy samochody odpowiadają wszystkim warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodów nawet najmniejsze winni zawodnicy przed przyjęciem zgłosić Komisji Technicznej i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokołu. W razie zaniedbania tej formalności narażają się zawodnicy na punkty karne za te uszkodzenia przy badaniu i kontroli przez Komisję Techniczną przy ukończeniu konkursu.

Park samochodowy będzie urządzony na placu Szczepańskim w Krakowie.

Po odbiorze samochodów park zostanie ostatecznie zamknięty o godz. 20,30.

## § 13. Start.

Start odbędzie się w dn. 25 maja 1931 r. o godz. 4.30.

Uczestnicy winni zgłosić się w parku na 30 minut przed startem. Na 15 minut przed startem dopuszczona będzie obsada samochodów do wozów, celem zajęcia miejsc. Wszelkie prace przy samochodach w parku są zakazane pod karą dyskwalifikacji.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez poprzedniego rozruszenia silnika. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem na rozruszenie silnika, które powinno się odbyć wyłącznie rozrusznikiem mechanicznym w ciągu 30 sekund. Rozruszanie silnika w czasie od 30—120 sekund karane będzie 2-ma punktami. Rozruszanie silnika od 2 minut wzwyż karane będzie 5 punktami karnymi za każdą zaczęłą minutę. Rozruszenie silnika korbą lub innym sposobem karane będzie 20 punktami. Zapuszczenie silnika przyjęte będzie tylko w tym czasie, w którym silnik zacznie pracować i nie stanie w ciągu 2 minut.

Przed startem otrzyma każdy kontroler wozu kartę drogową, w której notowane będą czasy przejazdu przez punkty kontrolne, oraz marszruta tajnego etapu. W razie niezgodności w karcie drogowej z notowaniami Kierownictwa Raidu, miarodajne będą tylko te ostatnie.

Przed startem zgłosi również zawodnik przeciętną szybkość, obowiązującą go na wszystkich etapach.

## § 14. Przeciętna szybkość.

Dla przebycia wszystkich etapów będzie obowiązywała przepisana minimalna i maksymalna przeciętna szybkość, a mianowicie: minimalna 35 km/g., maksymalna 50 km/g.

Przeciętna szybkość, obrana między przepisana minimalną a maksymalną, obowiązywać będzie zawodnika na wszystkich etapach pomiędzy punktami kontrolnymi tak jawnymi jak i tajnymi. O ile zawodnik nie utrzyma obranej przeciętnej szybkości, za każdą zaczęłą minutę odchylenia w górę lub w dół otrzyma 2 punkty karne.

Nieosiągnięcie szybkości minimalnej na którymkolwiek z etapów wyklucza zawodnika z konkursu.

Przekroczenie szybkości maksymalnej do 5% karane będzie 1-ym punktem za każdą minutę, przekroczenie powyżej 5% do 10% maksymalnej szybkości karane będzie 5-ma punktami za każdą minutę. Przekroczenie maksymalnej szybkości powyżej 10% wyklucza zawodnika z konkursu.

Obrana przez zawodnika i osiągnięta przeciętna będzie nagrodzona 1 punktem dodatnim za każdy kilometr powyżej przepisanej minimalnej.

## § 15. Pomyłka w marszrucie.

Jeżeli który z zawodników zboczy przez pomyłkę z przepisanej marszruty, musi powrócić do miejsca, gdzie nastąpiło zboczenie z marszruty



i odbyć etap w warunkach czasów, przewidzianych regulaminem. Nieprzebycie całej trasy lub wszystkich etapów pociągnie za sobą wykluczenie.

Marszruty nie będą wskazywane, zawodnicy winni w zasadzie posługiwać się jedynie mapą. Poza tym wszyscy zawodnicy otrzymają kartę drogową. Brak znaków, fałszywe wskazywanie, lub niewskazywanie trasy nie może być przedmiotem protestów i zażaleń.

### § 16. Wypadki.

Zawodnik winien odbyć całą trasę Raidu wyłącznie za pomocą siły pędnej swojego silnika. W razie jakiegoś wypadku jedynie obsada wozu za wyjątkiem kontrolera może wziąć udział w pracach, związanych z uruchomieniem go. Użycie obcej pomocy karane będzie 100-ma punktami karnymi.

### § 17. Użycie obcych narzędzi.

Użycie obcych narzędzi, niezabrzanych ze sobą, karane będzie 50-ma punktami karnymi. Dopuszczalne jest jedynie nabywanie opon i dętek niezmontowanych.

### § 18. Naprawy.

Wszelkie naprawy, odbywane w czasie konkursu, poza naprawą gum i dętek są zakazane. Za każdą rozpoczętą minutę naprawy zawodnik karany będzie 1-y punktami.

Dolewanie wody w czasie konkursu jest wzbronione i karane będzie każdorazowo 10-ma punktami karnymi.

### § 19. Wycofanie oraz zgłoszenie uszkodzenia.

Dobrowolne wycofanie się z konkursu należy zgłosić Kierownictwu Raidu pisemnie, podając motyw.

O wszelkich uszkodzeniach samochodu należy donieść najbliższemu punktowi kontrolnemu. O ileby uszkodzenie samochodu zagrażało bezpieczeństwu publicznemu, Kierownictwo Raidu ma prawo zarządzić usunięcie go. W razie niemożności usunięcia tegoż, Kierownictwo Raidu może nakazać wycofanie samochodu z konkursu.

### § 20. Benzyna i oliwa.

Kierownictwo Raidu zorganizuje w parku w Krakowie stację benzynową z oliwą.

### § 21. Badanie techniczne po ukończeniu Raidu.

Po ukończeniu Raidu badany będzie stan nadwozia każdego samochodu, a w szczególności błotniki, stopnie, odwietrznik, latarnie, chłodnica, zbiornik benzyny, oraz stan zewnętrzny karoserji. Za uszkodzenie wyżej wymienionych części składowych samochodów przewiduje się:

1) za uszkodzenie każdego błotnika lub stopnia—5 punktów karnych,

2) za zniszczenie każdego błotnika lub stopnia—20 punktów karnych,

3) za uszkodzenie odwietrznika lub szyby — 10 punktów karnych,

4) za uszkodzenie każdej latarni — 3 punkty karne,

5) za uszkodzenie chłodnicy (wyciekanie wody kroplami)—20 punktów karnych,

6) za uszkodzenie zbiornika benzyny (przebiekanie)—20 punktów karnych,

7) za każde uszkodzenie karoserji — 10 punktów karnych.

### § 22. Sankcje.

A) **Wykluczenie.** Zawodnicy będą wykluczeni z Raidu, oraz ewentualnie poddani sankcjom karnym, przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

1) Za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy (§ 8).

2) Za odbycie najmniejszej części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu (§ 16).

3) Za odbycie najmniejszej części trasy bez przepisanej obsady osób lub balastu (§ 10).

4) Za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (§ 15).

5) Za nieosiągnięcie przepisanej minimalnej szybkości średniej, względnie za przekroczenie powyżej 10% ponad przepisaną szybkość maksymalną średnią (§ 14).

### B) Zawieszenie lub dyskwalifikacja:

1) Za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Raidu, np. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu, i t. p.

2) Za dokonywanie napraw w parku przed startem (§ 13).

3) Za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

### § 23. Klasyfikacja i nagrody.

Zawodnicy klasyfikowani będą na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych uzyskanych w każdym etapie. (Karne punkty liczy się ujemnie). Przy równej ilości punktów na miejsce w klasyfikacji wpływa przede wszystkim większa przeciętna obrana i osiągnięta przez danego zawodnika, większa waga i mniejszy litraż wozu. Do klasyfikacji dopuszczeni będą tylko ci zawodnicy, którzy ukończą wszystkie etapy.

Zawodnik, który uzyska najlepszy wynik, otrzyma nagrodę K. K. A.

Zawodnik, który uzyska drugi najlepszy wynik, otrzyma nagrodę Komisji Sportowej K. K. A.

Zawodnik, który uzyska trzeci najlepszy wynik otrzyma nagrodę Prezesa K. K. A. Antoniego hr. Potockiego.



Zawodnik, który z pośród pierwszy raz startujących w Raidzie Petlicowym uzyska najlepszy wynik, otrzyma nagrodę Prezesa Komisji Sportowej K. K. A.

Nagrody specjalne zostaną podane osobno.

Zawodnicy, którzy ukończą Raid otrzymają plakiety.

#### § 24. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej K. K. A.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulega sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. pkt. 126.

#### § 25. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych, przez których będą rozpatrywane. Zażalenia na ich decyzje rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową K. K. A.

Protesty i zażalenia należy wносить wyłącznie na piśmie.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy jako też i podanych kilometraży poszczególnych etapów, muszą wpłynąć do Komisji Sportowej K. K. A., najpóźniej do dnia 24 maja 1931 r. do godz. 14. (Pkt. 212 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

Protesty odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wniesić natychmiast po ukończeniu danego etapu.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakiegokolwiek bądź protestów. Zażalenia do A. P. winny być wniesione do Sekretariatu

K. K. A. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

#### § 26. Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.

Do każdego protestu i zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości Zł. 100, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostanie uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium, nie będą wcale rozpatrywane.

#### § 27. Wypadki, w których wykluczone są protesty.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych wskazujących trasę etapu.

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, i t. p. za wyjątkiem pociągów na przejazdach kolejowych, dla których czas będzie zneutralizowany przy postoju ponad 1 min.)

c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

#### § 28. Uzupełnienie przepisów.

Krakowski Klub Automobilowy rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty, lub całkowitego odwołania konkursu.

#### § 29. Komentowanie Regulaminu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.



# Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 50-50. Sekretariat czynny od godz. 12—13 i od 18—20.

## REGULAMIN

„V. POLSKIEGO ZJAZDU GWIAZDZISTEGO“ DO LWOWA w dniu 6 czerwca 1931 r.

### § 1.

#### Nazwa i data.

Małopolski Klub Automobilowy za upoważnieniem Automobilklubu Polski i w porozumieniu z Klubami afiliowanymi urządza w dniu 6 czerwca 1931 r. imprezę sportową otwartą dla wszystkich posiadaczy licencji sportowych, pod nazwą „V Polski Zjazd Gwiazdzisty“ do Lwowa.

Niniejszy regulamin jest zgodny z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.).

### § 2.

#### Dopuszczone pojazdy.

W „Zjeździe Gwiazdzistym“ mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe wszelkiego



rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Samochody muszą odpowiadać postanowieniom załącznika C. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

### § 3.

#### Zawodnicy i kierowcy.

Zawodnikiem może być każdy posiadający licencję sportową dla zawodnika lub kartę uczestnictwa na „V Polski Zjazd Gwiazdzisty“. Kierowca musi być również zaopatrzony w licencję sportową dla kierowcy, ponadto musi kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze administracyjne. Obsada samochodu winna przebyć całą trasę.

### § 4.

#### Zgłoszenia, wpisowe, termin zgłoszeń.

Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy kierować do Małopolskiego Klubu Automobilowego, Lwów, pl. Marjański 4.

Wpisowe wynosi 50 zł. i musi być wniesione równocześnie ze zgłoszeniem do M. K. A. (konto czekowe w P. K. O. № 154.268).

Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby M. K. A. konkursu zaniechał, ewentualnie termin jego odłożył.

Termin zgłoszenia upływa dnia 4 czerwca 1931, o godz. 18-tej. W wyjątkowych wypadkach przyjmować się będzie zgłoszenia w terminie późniejszym za podwójną opłatą wpisowego, do dnia 5 czerwca 1931 r.

(Małopolski Klub Automobilowy zwraca uwagę na to, że nie może zapewnić pomieszczenia tym uczestnikom, którzy nie zgłaszają udziału w terminie do 31 maja 1931).

### § 5.

#### Marszruta.

Każdy z uczestników obrawszy sobie marszrutę według przepisanej mapy, niemniej jak 100 km w konkurencji jednostkowej, a 350 km w konkurencji o nagrody przechodnie dla zespołów klubowych, musi podać przy zgłoszeniu punkt, z którego zamierza odbyć swoją podróż. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość, w której znajduje się władza lub urząd do poświadczenia startu (zestawienie takich urzędów patrz niżej). Najbliższa droga z danego punktu do Lwowa, obrana jednym ze szlaków wyznaczonych w załączonej mapie, będzie stanowiła o ilości kilometrów, zaliczonej danemu uczestnikowi (na mapie podano kilometrąż według mapy automobilowej, wydanej przez firmę Trzaska, Ewert i Michalski).

Każdy uczestnik może sobie obrać dłuższą lub okreśłą marszrutę i to nawet szlakami, których dołączona mapa nie uwzględnia. Aby mu jednak ten wyczyn w kilometrach słusznie zali-

czono, obowiązany jest mieć w książce drogowej wizy przejazdowe punktów kontrolnych z godziną i minutą przejazdu. Dystanse między pojedynczymi punktami kontrolnymi zaliczone będą według najkrótszych dystansów. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony. W wyjątkowych wypadkach na odbycie powtórne tej samej drogi potrzebne jest zezwolenie Władz Zjazdu.

Wiz przejazdowych mogą udzielić:

1. Władze Klubowe.
2. Komisarjaty policyjne.
3. Urzędy pocztowe.
4. Urzędy kolejowe.
5. Urzędy celne.
6. Inne wiarygodne instytucje publiczne i prywatne. (O wiarygodności rozstrzyga bezapelacyjnie „jury“).

### § 6.

#### Start i meta.

Start uczestników może nastąpić w dowolnym czasie dnia 5 czerwca 1931 r. nie wcześniej jak o godz. 23,01 minut w ten sposób, aby przejazd do Lwowa nastąpił między godz. 16 a 18 do parku na placu Targów Wschodnich. Czasem obowiązującym jest czas podany przez radiostację w Warszawie. Uczestnicy, którzy przybędą po godz. 18 będą klasyfikowani w granicach opóźnienia 10 minut, jednak za każdą nadpoczetą minutę zaliczone będzie 10 punktów karnych. Uczestnicy, którzy przybędą po godz. 18,10 nie będą klasyfikowani.

### § 7.

#### Kontrola.

Formalności połączone z wyjazdem muszą być załatwione przez Klub, z którego rejonu uczestnik zaczyna podróż. Wobec tego zawodnicy muszą uprzednio zawiadomić sekretarza tego Klubu o godzinie wyjazdu i podporządkować się wszelkim decyzjom danego Klubu. Klub może zezwolić na start zawodnika z innej miejscowości, niż siedziba Klubu.

### § 8.

#### Książki drogowe.

Małopolski Klub Automobilowy wyśle za pośrednictwem Klubów zawodnikom książkę kontrolną zawierającą oprócz dat, konieczne rubryki dla adnotacji punktów kontrolnych startu i przejazdu oraz mapę dla wytyczenia obranej marszruty. Książka kontrolna jest poza papierami legitymacyjnymi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne z podaniem czasu przejazdu i uwagi muszą być w niej notowane, jak również musi być dołączona mapa z wykreśleniem przejechanej trasy. Zgubienie książki kontrolnej lub brak mapy powoduje automatyczne wykluczenie z imprezy.



Książkę drogową należy wręczyć władzom M. K. A. przy wjeździe do wyznaczonego parku

#### § 9.

##### Średnia szybkość.

Średnia szybkość będzie liczona na zasadzie całkowitej ilości uznanych kilometrów § 5 podzielonej przez czas od chwili wyjazdu z miejsca startu do chwili wjazdu do parku we Lwowie.

#### § 10.

##### Przepisy drogowe.

Zawodnik obowiązany jest stosować się ściśle do wszystkich przepisów drogowych, obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiada kierowcy osobiście.

#### § 11.

##### Napis.

Przez cały czas trwania podróży samochód musi być — pod rygorem wykluczenia — zaopatrzony w napis w formie flagi o wymiarach: podstawa 30 cm, długość 40 cm czerwonymi literami na białym tle:

„V POLSKI ZJAZD GWIAZDZISTY“ DO LWOWA  
przytwierdzony w widocznym miejscu z przodu, z numerem zawodnika.

Napis ten prześle zawodnikom Małopolski Klub Automobilowy równocześnie z książką kontrolną, za pośrednictwem Klubów.

W wypadku, gdyby zawodnik nie otrzymał napisu, może zaopatrzyć się w napis według niniejszego wzoru we własnym zakresie.

#### § 12.

##### Pasażerowie.

Zawodnik obowiązany jest podać Klubowi startującemu do wpisania do karty kontrolnej nazwiska pasażerów, zobowiązanych odbyć całą podróż. Zmiana pasażerów nie jest dozwolona. Ilość pasażerów nie może być większa niż ilość miejsc w samochodzie. O ile nazwiska pasażerów nie będą podane w karcie kontrolnej, przyjmuje się za podstawę do klasyfikacji obciążenie przez jedną osobę. Waga pasażera musi wynosić najmniej wraz z ekwipunkiem osobistym 60 kg. W razie ubytku pasażera w drodze liczy się tę ilość pasażerów, z jaką zawodnik przybędzie do parku.

#### § 13.

##### Władze Zjazdu.

Z ramienia Małopolskiego Klubu Automobilowego prowadzi Zjazd Komandor i V-Komandor jako jego zastępca. Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora, V-Komandora, Sekretarza Komisji Sportowej M. K. A., delegata Automobilklubu Polski, oraz po jednym delegacie z każdego z Klubów afiliowanych. W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiliowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat M. K. A.

#### § 14.

##### Klasyfikacja.

Klasyfikacja będzie uskuteczniiona na podstawie absolutnej ilości punktów przy uwzględnieniu następujących współczynników:

- a) odległość,
- b) uzyskana przeciętna,
- c) obciążenie.

Przy zaliczeniu samochodu do klasy według pojemności cylindrów stosuje się 10% tolerancji.

Wszystkie wozy zostają podzielone na następujące grupy:

Grupa	Pojemność cylindrów
I.	od 8,000 do 3,000
II.	„ 3,000 „ 1,500
III.	„ 1,500 „ 750

Podział ten nie jest przymusowy o tyle, że n. p. samochód grupy III może deklarować start na warunkach grupy II lub I. Deklaracja taka pozostaje już jednak nieodwołalną, a przejście do wyższej grupy musi być zgłoszone w książce drogowej. Samochodem o większej pojemności cylindrów nie wolno startować w grupach niższej pojemności.

##### a) Współczynnik odległości.

Najmniejsza odległość, jaka będzie klasyfikowana wynosi 100 km w konkurencji jednostkowej, a 350 km w konkurencji zespołów klubowych o nagrody przechodnie. Za każde zaczęte 10 km zalicza się zawodnikowi 1 punkt.

Pozatem przyznaje się każdemu zawodnikowi, który przejechał co najmniej 350 km dodatkowo w grupie III 27 pkt., w grupie II 9 punktów.

##### b) Współczynnik uzyskanej przeciętnej.

Ustanawia się następujące minimalne i maksymalne przeciętne:

Grupa	minimal.	maksym.
I	40	50
II	35	45
III	30	40

Za przekroczenie maksymalnej przeciętnej zaliczone będzie 50 pkt. karnych.

Wozy, które nie osiągną minimalnej przeciętnej, nie będą klasyfikowane.

##### c) Współczynnik obciążenia.

Gr. I 3 p. za każdą osobę, jednak nie więcej jak 12 p.

„ II 3 „ „ „ „ „ „ „ „ 12 „

„ III 4 „ „ „ „ „ „ „ „ 12 „

Przy równej ilości sumy punktów decyduje o lepszym wyniku niższa grupa, a o ile wtedy klasyfikacja byłaby równą, decyduje wtedy bezwzględna wyższa przeciętna w granicach przepisanych.



Każdy zawodnik jest obowiązany wjechać do parku, który mieścić się będzie na Placu „Targów Wschodnich“ i zgłosić swój przyjazd u obecnego tamże funkcjonariusza. Władz Zjazdu, oddając mu książkę drogową, w której zawodnik obowiązany jest na odnośnej mapie zaznaczyć przebyte drogi. Odbierający samochód jest obowiązany wpisać do karty kontrolnej czas przyjazdu, stwierdzić tożsamość kierowców i pasażerów. Samochód pozostaje w parku do dyspozycji Władz Zjazdu.

#### § 15.

##### Dyskwalifikacja.

Zawodnicy będą wykluczeni ze Zjazdu, ewentualnie poddani sankcjom karnym, przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach.

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych.

b) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcji.

c) za umyślne wprowadzenie w błąd Władz Zjazdu (fałszywe dane i t. p.).

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Władz Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

#### § 16.

##### Nagrody.

Nagrody indywidualne ustalone będą później.

Poza tem będą rozegrane niżej podane nagrody przechodnie:

1) Nagroda wędrowna Banku Wzaj. Ubezpiec. „Vesta“ w Poznaniu, będąca w posiadaniu Łódzkiego Automobilklubu.

2) Nagroda wędrowna Śląskiego Klubu Automobilowego będąca w posiadaniu Łódzkiego Automobilklubu,

3) Nagroda wędrowna Komisji Sportowej Ł. A. K. będąca w posiadaniu Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Regulaminy nagród ad 1 — 3 podaje się osobno.

Zawodnicy, którzy przejadą mniej niż 350 km. i ukończą Zjazd otrzymają plakiety brązowe, zawodnicy, którzy przejadą od 350 km. wzwyż i ukończą Zjazd otrzymają plakiety srebrne.

#### § 17.

##### Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości przez Władze Zjazdu i to w dosłownem brzmieniu. Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. pkt. 126.

#### § 18.

##### Protesty i zażalenia.

Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Zjazdu, zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremjum Komisarzy Sportowych zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

Protesty odnoszące się do ważności zapisów, kwalifikacji zawodników lub kierowców, należy kierować pisemnie do Sekretariatu Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 5 czerwca 1931 do godz. 24. (§ 211 Międzynarodowego Kodeksu Sport. A. I. A. C. R.) Protesty odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania Zjazdu, należy wniesić pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po wjeździe do parku.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wniesić do Komisji Sportowej M. K. A. w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostanie uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane. W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

1. z powodu braku; lub fałszywych znaków drogowych,

2. z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.),

3. z powodu zatrzymania przez organa policyjne.

4. z powodu nieuznania wiarygodności wizy przejazdowej udzielonej według § 5. p. 6.

#### § 19.

##### Ubezpieczenie samochodów.

Zawodnicy obowiązani są ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej. Klub organizujący Zjazd żadnej odpowiedzialności za jakiegokolwiek wypadki nie ponosi.

#### § 20.

##### Obowiązki uczestników.

Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcji dodatkowych i rozporządzeń Władz Zjazdu, oraz nie dochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej.



Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu. Małopolski Klub Automobilowy nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z konkursem (np. materiały pędne, kwatery i t. p.).

§ 21.

### Uzupełnienie przepisów.

Małopolski Klub Automobilowy rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

# REGULAMIN

## „MIĘDZYNARODOWEGO WYŚCIGU OKRĘŻNEGO“ WE LWOWIE.

1. M.K.A. urządza dnia 7 czerwca 1931 r. pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, międzynarodowe okrężne wyścigi automobilowe o nagrodę m. Lwowa.

2. Wyścigi te odbędą się z upoważnienia Automobilklubu Polski, zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R.

Wszyscy zawodnicy poddają się przez sam fakt zapisu do tych wyścigów przepisom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, który jest obowiązujący we wszystkich wypadkach nieprzewidzianych niniejszym regulaminem.

3. Wyścigi te odbędą się w kole zamkniętem w m. Lwowie, na przestrzeni 3 km 41 m i biegną w kierunku wskazówki zegarowej ul. Pełczyńska, Stryjską i Kadecką. Dystans, który ma być przejechany, wynosi:

dla kategorii wyścigowej — 50 okrążeń to jest 152 km i 50 m,

dla kategorii sportowej — 25 okrążeń to jest 76 km i 25 m.

dla kategorii typu dominującego — 15 okrążeń to jest 45 km i 615 m.

4. Wyścigi te są „otwarte“, a wozy będą podzielone na następujące klasy:

### I. Kategorję wyścigową:

Klasa	Pojemność cylindrów	Minimalna ilość osób i miejsc
A	ponad 8000 cm <sup>3</sup>	1
B	od 5000 cm <sup>3</sup> do 8000 cm <sup>3</sup>	1
C	„ 3000 „ „ 5000 „	1
D	„ 2000 „ „ 3000 „	1
E	„ 1500 „ „ 2000 „	1
F	„ 1100 „ „ 1500 „	1
G	„ 750 „ „ 1100 „	1
H, I, J	„ 500 „ „ 750 „	1

### II. Kategorję sportową:

Klasa	Pojemność cylindrów	Minim. ilość pasażerów wraz z kier.
A	ponad 8000 cm <sup>3</sup>	1
B	od 5000 cm <sup>3</sup> do 8000 cm <sup>3</sup>	1
C	„ 3000 „ „ 5000 „	1
D	„ 2000 „ „ 3000 „	1
E	„ 1500 „ „ 2000 „	1
F	„ 1100 „ „ 1500 „	1
G	„ 750 „ „ 1100 „	1
H	„ 500 „ „ 750 „	1
I	„ 350 „ „ 500 „	1
J	„ 350 „	1

### III. Kategorję wozów katalogowych typu dominującego:

(podział na klasy, tak jak w kategorii sportowej).

Komisarze techniczni mają prawo badać pojemność cylindrów w sposób przez siebie oznaczony.

Warunki dla kategorii samochodów sportowych i katalogowych typu dominującego.

Samochody sportowe i typu dominującego muszą być normalnego typu katalogowego, a oprócz ustawowo przepisanej wyekwipowania (światło, sygnały) muszą odpowiadać przepisom zawartym w załączniku „C“ i „J“ Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

#### a) Karoserja:

Siedzenia przednie i tylne muszą mieć minimalną szerokość 40 cm, miejsce zaś dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia minim. szerokości — 25 cm. Przepisy szczegółowe — jak w załączniku „C“ Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

#### b) Błotniki:

Błotniki winny być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać przynajmniej trzecią część ob-



wodu koła; dla samochodów od klasy F (włącznie) wzwyż szerokość błotników conajmniej — 20 cm; dla samochodów od klasy G (włącznie) w dół — 15 cm.

W wypadku, gdy błotniki pokryte będą w całości lub częściowo przez części karoserji całość błotników wraz z częścią karoserji wzgl. sama karoserja powinna odpowiadać warunkom przewidzianym wyżej.

c) Buda:

Wysokość budy dla wszystkich samochodów powinna wynosić minimum 80 cm ponad poduszkę tylnego siedzenia, na którą nie będzie wywierany żaden ucisk. Przepisy szczegółowe, jak w załączniku „C” Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

d) Rozrusznik:

Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkiem dla wszystkich klas, za wyjątkiem I. i J.

e) Sygnały, lusterko wsteczne, tłumik, koło zapasowe, oświetlenie:

Samochody sportowe i typu dominującego winny być zaopatrzone:

1. w sygnały odpowiadające przepisom drogowym,

2. w lusterko wsteczne,

3. w tłumik skutecznie działający,

4. w koło zapasowe, umieszczone nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla pasażerów,

5. w instalację oświetlenia.

Uwaga ogólna:

Pojazdy, których nadwozie byłoby prowizorycznie zmodyfikowane celem zmniejszenia wagi wzgl. w tymże celu miałyby charakter nadwozia „improwowanego” — zostaną wykluczone z kategorii sportowej i typu dominującego.

Jako wozy typu dominującego będą uważane te samochody danej marki, które są produkowane w największej ilości przez daną fabrykę i są opisane w katalogach wydanych przed 1 stycznia 1931 r. Zmiany konstrukcyjne wyliczone w art. 3 załącznika „J” Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R. powodują wykluczenie danego wozu z tej kategorii. Spis typów dominujących poszczególnych marek sporządzony przez A. P., jest obowiązujący.

Uwaga dotycząca wszystkich kategorii:

Każdy zawodnik jest odpowiedzialny za przepisowe wyekwipowanie swego wozu. O dopuszczeniu samochodów do wyścigu decyduje bezapelacyjnie komisja techniczna. W wypadku, gdy samochód zostanie nie dopuszczony do wyścigu na skutek ujawnionego przez komisję techniczną nieprzepisowego (niezgodnego z niniejszym regulaminem) wyekwipowania, wpisowego się nie zwraca.

5. Start odbędzie się w sposób następujący:

Samochody zgłoszone do poszczególnych kategorii zostaną zgrupowane w odległości 100 m

przed linią startu, w porządku oznaczonym przez losowanie, które odbędzie się w przeddzień wyścigów, przyczem silniki będą zapuszczone. Sygnałem do odjazdu będzie opuszczenie flagi... Czas liczyć się będzie od chwili przejazdu przez linię startu pierwszego samochodu.

6. Nagrody:

Przewidziane są po trzy nagrody pieniężne dla kategorii wyścigowej i sportowej oraz nagrody honorowe we wszystkich kategoriach. Trzecie nagrody zostaną rozegrane tylko w wypadku wystartowania przynajmniej 4 wozów w każdej kategorii. Nagrody zostaną ustalone osobnym regulaminem.

7. Zgłoszenia:

Do wyścigu będą dopuszczone wyżej wyszczególnione samochody.

Aby zgłoszenie było ważne, winno być uskutecznione na specjalnym druku i winno zawierać następujące dane:

Nazwisko zawodnika i kierowcy.

Numer licencji sportowej zawodnika i kierowcy.

Markę samochodu i charakterystykę silnika.

Podpis zawodnika i kierowcy.

Zapisy niekompletne lub bez opłaty wpisowego nie będą uwzględnione.

Zgłoszenia należy kierować do sekretariatu M. K. A. we Lwowie przy pl. Marjackim 4 do 3 czerwca 1931 r. za pojedynczym wpisowem, do dnia 6 czerwca 1931, godz. 18-ta za podwójnym wpisowem.

8. Wpisowe:

Wpisowe wynosi dla samochodów:

w kategorii wyścigowej po zł. 150.—

w kategorii sportowej po zł. 100.—

w kategorii typu dominującego po zł. 75.—

9) Wszyscy zawodnicy i kierowcy muszą posiadać licencje sportowe przewidziane przez Międzynarodowy Kodeks Sportowy A. I. A. C. R. Ta sama osoba może być równocześnie zawodnikiem i kierowcą i w tym wypadku musi przedłożyć obie licencje sportowe na swe nazwisko.

10. Nadwozia w każdej kategorii samochodów winny odpowiadać warunkom podanym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. względnie niniejszym regulaminie.

Samochody mają być przedstawione komisji technicznej celem ich zbadania do 7 czerwca o godz. 10-ej przed lokalem M. K. A.

Podczas wyścigu kierowcy obowiązani są przestrzegać przepisów regulujących ruch pojazdów mechanicznych, t. zn. trzymać się o ile możliwości strony prawej i pozwolić na mijanie po stronie lewej innym samochodom. Jeżeli który z zawodników z jakiegokolwiek powodu ma zamiar się



zatrzymać, ma obowiązek zatrzymania się po stronie prawej, tak, aby nie być przeszkodą dla innych samochodów. Kierowcy są obowiązani bezwzględnie stosować się do wskazówek danych im przez komisarzy trasy. Rozmyślne zajeżdżanie drogi powoduje dyskwalifikację na podstawie uchwały Jury.

Podczas wyścigu są następujące sygnały bezwzględnie obowiązujące:

Flaga niebieska ruchoma — zwolnić.

Flaga niebieska nieruchoma — trzymać się prawej strony.

Flaga żółta — bezwzględnie się natychmiast zatrzymać.

Nieposłuszeństwo w tym kierunku będzie powodem do dyskwalifikacji kierowcy i zawodnika.

13. Wszystkie samochody, biorące udział w wyścigu, muszą posiadać z przodu, z tyłu i z obu boków widoczne numery, które zostaną im przydzielone przez komisję sportową M. K. A.

14. Wszyscy konkurenci mają prawo do urządzenia sobie stacyj zaopatrzenia, których miejsce będzie z góry dla wszystkich zawodników wyznaczone. Nazwiska pomocników obsługujących stacje zaopatrzenia muszą być zgłoszone najpóźniej do dnia 6.VI.31, godz. 18-ta. Koszt wynajęcia stoiska na stacje wynosi zł. 25.— i zł. 5.— za każdą osobę obsługującą.

15. Pomiar czasu:

Samochody będą chronometrowane zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R.

16. Meta:

Po przybyciu do mety należy ustawić samochody na miejscu wskazanym przez kierownictwo wyścigu.

17. Sankcje:

Każdy z uczestników uznaje przez swój zapis jako jedyną jurysdykcję orzeczenie komisarzy sportowych i poddaje się wszystkim ich zarządzeniom. Każdy z uczestników winien bezwzględnie podporządkować się wszystkim zarządzeniom kierownictwa wyścigu pod groźbą sankcji przewidzianych § 188 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

18. Klasyfikacja:

Klasyfikacja w odnośnych kategoriach odbędzie się według osiągniętego bezpośredniego czasu bez względu na klasę.

19. Ubezpieczenia:

Zawodnicy obowiązani są posiadać polisę ubezpieczeniową, ważną tak na wyścig jak i na trening:

a) na odpowiedzialność cywilną:

10.000 zł. od zranionej lub zabitej osoby,

40.000 zł. od zbiorowego wypadku,

2.000 zł. od uszkodzenia cudzej własności,

b) kierowca z obsadą:

10.000 zł. od zranionej lub zabitej osoby,

30.000 zł. na wypadek trwałej niezdolności do pracy,

20 zł. dziennego odszkodowania.

Stawki powyższe są uważane jako minimalne.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodów, jak i osób trzecich. M. K. A. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne szkody spowodowane tak podczas treningu, jak i samego wyścigu. Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek w myśl obowiązujących ustaw.

20. Trening:

Trening odbywać się będzie przy zamkniętej trasie w dniach 5, 6 i 7 czerwca 1931 r. między 4 a 6 rano. Uczestnicy treningu muszą posiadać kartę treningową wydaną przez sekretariat M. K. A. Uczestnicy obowiązani są okazać kartę treningową na każde żądanie władz M. K. A. Bez powyższej karty będzie wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening wzbroniony. Na karcie treningowej podane będą godziny oraz warunki obowiązujące podczas treningu.

21. Protesty i zażalenia:

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie i kierować je do komisarzy sportowych przez kierownictwo wyścigu.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, kilometrażu i trasy, muszą wpłynąć do M. K. A. najpóźniej do dnia 1 czerwca 1931 r. godz. 12.

Protesty dotyczące samego wyścigu winne być wniesione w ciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Zażalenia winny być wniesione do komisarzy sportowych najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć do sekretariatu M. K. A. najpóźniej w ciągu 24 godzin.

Do każdego protestu i zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne.

Protesty i zażalenia nieopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

Po rozpatrzeniu ewentualnych protestów ogłoszą komisarze sportowi wyniki jeszcze tego samego dnia. Wynik tymczasowy (nieoficjalny) ogłoszony będzie bezpośrednio po wyścigu na mecie.

22. Uzupełnienie oraz interpretacja regulaminu:

Komisja sportowa M. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów oraz odwołania wyścigu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powołani są jedynie komisarze sportowi.



# Wołyński Klub Automobilowy

Łuck, ul. Bol. Chrobrego Nr. 9. Tel. Nr. 130.

## REGULAMIN

### II. Wołyńskiego Raidu Automobilowego.

#### KOMENTARZ

#### do Regulaminu II Wołyńskiego Raidu Automobilowego.

Opracowanie tegorocznego Regulaminu II. Wołyńskiego Raidu Automobilowego, tak jak i roku poprzedniego zostało mi powierzone przez Komisję Sportową W. K. A. Dlatego też pozwoliłem sobie wprowadzić do tego konkursu inowacje, aby poniekąd zmienić stosowane dotąd utarte cechy w tego rodzaju zawodach, co jednak wymaga komentarzy.

Raid ten został nazwany: krajoznawczy nocny.

Biorąc niejednokrotnie udział w raidach i uważnie obserwując zamiłowania amatorów sportu automobilowego w kierunkach: turystyki, krajoznawstwa, wyścigów i t. p. imprez sportowych, przede wszystkim mam na myśli, układając niniejszy Regulamin, dać możność każdemu sportsmenowi uczestniczyć w tegorocznym Raidzie, znajdując w nim część swego zamiłowania. I tak: w pierwszym etapie jest przymusowy 4-godzinny postój w Białowieży, aby życzącym dać możność zwiedzenia tej perły natury polskiej. Po ukończeniu drugiego etapu w Wilnie postój całą dobę, podczas którego odbędą się próby szybkości i ewentualnie wyczucia szybkości na odcinku około 3 km, co zajmie zaledwie kilka godzin, a reszta czasu pozostaje na zwiedzenie Wilna i okolic, w tem Trok.

Następnie, aby zdobycie nagród nie było rezultatem przypadku lub szczęścia (co najczęściej w dotychczasowych raidach miało miejsce), a zaletą wytrzymałości, zręczności i uwagi kierowcy (niespodzianki), oraz zamiłowania do utrzymania w porządku swej maszyny, Raid ten odbywać się będzie przeważnie nocą, z zachowaniem stale, o ile możności przez całą trasę, określonej przez każdego zawodnika średniej przeciętnej szybkości, aby uniknąć możliwie wypadków, nieprzekraczającej ponad 50 km./godz. Mam nadzieję, że II. Wołyński Raid zjednoczy większą ilość zawodników, wykazując tem samem rozwój naszego automobilizmu na Kresach.

*Ksawery Lecewicz*

Wice-Prezes Komisji Sportowej W. K. A.  
Prezes Kom. Sport. K. A. we Włodzimierzu.

## REGULAMIN

#### I. Organizator.

Wołyński Klub Automobilowy organizuje za zgodą i aprobatą Automobilklubu Polski w dniach 29, 30 i 31. maja 1931 r. zawody sportowe samochodowe pod nazwą: „II. Wołyński Raid Automobilowy“.

#### II. Regulamin.

Doroczny Raid zostaje przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A., który obowiązywać będzie w wypadkach, nieprzewidzianych niniejszym Regulaminem.

#### III. Rodzaj zawodów.

Konkurs ten jest zamkniętym i składać się będzie z następujących prób:

a) próba sprawności maszyn i regularności jazdy podczas trwania całego Konkursu (3 etapy);  
b) próba sprawności i uwagi kierowcy podczas trwania całego konkursu.

c) próba szybkości na odcinku około 3 km;  
d) próba uwagi hamowania (niespodzianki);  
e) próba stanu samochodu po ukończeniu konkursu.

#### IV. Data i marszruta.

Raid odbędzie się w dniach 29, 30 i 31 maja z zakończeniem 1. VI. 1931 r. Trasa Raidu wyniesie około 1250 km. w trzech następujących etapach:

I. Łuck — Kowel — Dubeczno — Kobryń — Białowieża — Białystok 387 km.

II. Białystok — Grodno — Wilno — Troki — 272 km.

III. Wilno — Grodno — Białystok — Brześć Kowel — Łuck 610 km.

W zależności od stanu dróg W. K. A. rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian trasy.

#### V. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor z dwoma Vice-Komandorami. Organami pomocniczymi kierownictwa Raidu są kontrolerzy. Rozporządzenia Kierownictwa Raidu obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem.



## VI. Warunki dla zawodników i kierowców.

Do udziału w Raidzie, jako zawodnicy dopuszczeni będą tylko członkowie klubów zrzeszonych w A. I. A. Zawodnicy, jak i ich kierowcy winni posiadać Licencję Sportową, wydaną przez jeden z klubów uznanych w A. I. A. Zmiana kierowcy jest dopuszczalna, o ile zostanie to ogłoszone przed startem. Wzajemian za drugiego kierowcę mogą zawodnicy zabierać mechanika.

**ZA PROWADZENIE SAMOCHODU PODCZAS CAŁEGO RAIDU (3 ETAPY) PRZEZ ZAWODNIKA DOLICZAĆ SIĘ BĘDZIE PIĘTNAŚCIE P. D.**

## VII. Warunki, wymagane dla samochodów.

Udział w Raidzie mogą brać samochody sportowe lub turystyczne, posiadające stałą i kompletną karoserję otwartą lub zamkniętą, oraz wyekwipowane stosownie do obowiązujących w tej mierze przepisów międzynarodowego kodeksu sportowego A. I. A.

## VIII. Obsada samochodów i wyekwipowanie.

Każde normalne miejsce w samochodzie (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) powinno być obsadzone przez jedną osobę, lub obciążone 60 kg. za jedną osobę. W. K. A. rezerwuje sobie po dwa miejsca w samochodach 4-osobowych i jedno miejsce w dwuosobowych. Samochody zawodników muszą odpowiadać obowiązującym przepisom ruchu kołowego w Polsce. Prowizoryczne urządzenia karoserji nie są dozwolone za wyjątkiem przymocowania kół zapasowych, baniek na materiały pędne i bagażników na zewnątrz pojazdu.

## IX. Zapisy.

Zgłoszenia na Raid należy kierować do Komisji Sportowej W. K. A. Łuck, Bol. Chrobrego L. 9. tel. 130, na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie wraz z opłatą wpisowego w sumie 50. zł.

Wpisowe zwraca się jedynie w razie odwołania lub przełożenia terminu Raidu. Zapisy są przyjmowane w Sekretarjacie W. K. A. od dnia dzisiejszego do dnia 20. maja 1931 r.

Komisja Sportowa W. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

## X. Przyjęcie samochodów.

Samochody, zgłoszone do Raidu, powinny znaleźć się w Łucku 28 maja 1931 r. przed klubem do godz. 16-ej. Samochody winny być całkiem gotowe do wyjazdu. Komisja Techniczna sprawdzi, czy samochody odpowiadają warunkom Raidu oraz nałoży plomby na głowice cylindrów, dyferencjał, skrzynkę biegów, każdy resor i na maskę. Wszelkie uszkodzenia samochodu należy przed przyję-

ciem i nałożeniem plomb zakomunikować Komisji Technicznej i dopilnować, aby zostały zapisane w książce drogowej. Od chwili przyjęcia samochodu pozostają w parku pod dozorem. Jednocześnie z przyjęciem samochodu W. K. A. wyda współzawodnikowi kolejny Nr. (dwa egzemplarze) na płótnie z końcówkami celem umocowania go na drzwiczkach bocznych samochodu, według którego wystartowane zostaną maszyny.

## XI. Książki drogowe.

Kontroler każdego samochodu otrzyma przed startem książkę drogową, wypełnioną przez Kierownictwo Raidu i służącą do zapisów kontrolnych. Książki drogowe odpowiednio wypełnione wręcza kontroler kierownictwu Raidu po ukończeniu każdego etapu, przed opuszczeniem parku. Dla zapisów jest obowiązującym jedynie chronometraż kierownictwa Raidu.

## XII. Start.

Start I. etapu o godz. 0 min. 1 dnia 29 maja 1931. r.

Godziny startu następnych etapów podane będą w przeddzień startu poszczególnego etapu.

Na pół godziny przed startem zawodnicy, oraz ich zgłoszeni kierowcy lub mechanicy będą dopuszczeni do swych wozów, celem dokonania prac niezbędnych, nie naruszając nałożonych plomb za wyjątkiem plomby maski, która może być zdjęta na ten czas. Zapuszczenie silnika zakazane jest do czasu podania sygnału POD KARĄ 20 P. K. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem do zapuszczenia silnika wyłącznie starterem w ciągu 2 minut. Za każdą ponadto rozpoczętą minutę będzie doliczony jeden p. k. Za zapuszczenie w ciągu 20 sekund—1 p. d. Za zapuszczenie silnika korbą lub innym sposobem 10 p. k.

## XIII. Marszruta.

Wszyscy zawodnicy otrzymają szlaki drogowe z oficjalnym kilometrażem.

Nieprzebycie całej trasy Raidu pociągnie za sobą wykluczenie. Jeżeli zawodnik zboczy przez pomyłkę z przepisanej marszruty, to etap będzie mu zaliczony, jako przebyty ale pod warunkiem powrócenia do miejsca zbieżenia i odbycia etapu wedle przepisanej szlaki i w obowiązującym czasie. W pierwszym etapie jest obowiązujący czterogodzinny postój w Białowieży, a to celem dania możności zwiedzenia puszczy dla życzących.

## XIV. Przeciętna szybkość.

Każdy z zawodników obowiązany jest podać w zgłoszeniu średnią szybkość przeciętną, z jaką zamierza odbyć Raid. Kontrola przejazdu przez



poszczególne punkty kontrolne będzie jawna i tajna. Szybkości średnie dopuszczalne są maximum 50 km./godz., minimum 35 km./godz. Każde napoczęte 3 min. różnicy między czasem wyliczonym, zgodnie ze zgłoszoną średnią szybkością, a chwilą przejazdu przez punkty kontrolne względnie przybycie na etap, karane będzie każdorazowo 1 p. k., z uwzględnieniem pierwszych 5 min. na punktach kontrolnych, a 3 min. na etapach.

#### XV. Próby.

a) Próba sprawności maszyn i regularności jazdy podczas odbywania całej trasy Raidu przez zachowanie czasów w/g zgłoszonej średniej szybkości;

b) Próba szybkości płaskiej na odcinku ok. 3 km. Dla tej próby przewidziane są obowiązujące do osiągnięcia minimalne szybkości, które będą podane dla poszczególnych samochodów przed próbą. Każdy 1 km./godz. nadrobiony powyżej minimalnej szybkości nagrodzony będzie 1 p. d. a każdy 1 km./godz. poniżej minimalnej szybkości karany będzie 1 p. k.

c) Ewentualna próba wyczucia szybkości na odcinku około 3 km odbędzie się z rozbiegiem 300 m. Kontroler zasłania miernik szybkości oraz zegar. Kierowca obowiązany jest możliwie szybkością średnią, podaną przy zgłoszeniu, przejechać 3 km. Wszelkie odchylenia od tej szybkości będą karane 1 p. k. za każde napoczęte 3 sek.

d) Próba uwagi i hamowania (niespodzianki) — podane i wyjaśnione będą przed startem I etapu.

e) Próba stanu samochodu po ukończeniu konkursu przewiduje punkty karne za stwierdzone uszkodzenia, jak następuje:

za naruszenie plomby na głowicy, dyferencjale, lub skrzynię przekładniowej	100 p. k.
za naruszenie plomby na jednym z resorów	30 p. k.
za pęknięte główne pióro resoru	15 p. k.
za każde inne pęknięte pióro	4 p. k.
za niedziałanie jednego biegu	50 p. k.
„ hamulca nożnego	20 p. k.
„ „ ręcznego	10 p. k.
„ zapadki	2 p. k.
„ 2. reflektorów drog.	15 p. k.
„ 1. refl. drogowego	5 p. k.
„ latarki tylnej	2 p. k.
„ świateł miejskich	3 p. k.
za niezapuszczenie silnika przez dwukrotne dowolnie długie naciśnięcie kontaktu	5 p. k.
za uszkodzenie chłodnicy	20 p. k.
za zniszczenie jednego błotnika lub stopnia	50 p. k.

za uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia	20 p. k.
za uszkodzenie budy	10 p. k.
za przeciekanie zbiornika benzynowego	15 p. k.
za przeciekanie zasysacza, kurków lub przewodów	10 p. k.

#### XVI. Obowiązujące przepisy drogowe.

Zawodnicy winni ściśle się stosować do przepisów ruchu kołowego, odpowiadając osobiście za ich przekroczenie. Samochody kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

#### XVII. Parki samochodowe.

Miejsca postoju samochodów podczas Raidu podane będą każdorazowo przy starcie. Samochód należy ustawić na miejscu, wskazanym przez Kierownictwo Raidu, względnie przez Szefa Parku.

#### XVIII. Materjały pędne.

Jako paliwo dopuszczona jest zasadniczo normalna benzyna handlowa, ewent. mieszanki po uprzednim zgłoszeniu. Smar może być dowolny. Czas, zużyty na kupno i dolewanie benzyny w czasie drogi, będzie neutralizowany. Zaopatrywanie się w benzynę i oliwę obowiązuje uczestników. Dolewanie wody w czasie etapu karane będzie każdorazowo 10 p. k.

#### XIX. Naprawy.

W czasie odbywania etapu wszelkie naprawy są zakazane z wyjątkiem zakładania pneumatyków lub obręczy z gumami. Naprawa przez osoby zgłoszone i narzędziami, zabranymi z sobą karana będzie po 1 p. k. za każdą napoczętą minutę naprawy. Pierwszy i drugi defekt gumowy w każdym etapie będzie neutralizowany 5 minutami, trzeci i następne po 15 min. Gdyby naprawa wypadła pod maską w silniku, ponadto za zerwanie plomby maski 3 p. k. W razie użycia niezabronionych ze sobą narzędzi dolicza się 50 p. k. Za użycie obcej pomocy dolicza się 100 p. k. O wszelkich uszkodzeniach kierowca obowiązany jest natychmiast powiadomić kontrolera.

#### XX. Sankcje karne.

Uczestnicy będą wykluczeni z Raidu, ewent. poddani sankcjom karnym, przewidzianym w ogólnym kodeksie sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

- za niestosowanie się do przepisów jazdy,
- za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego Regulaminu oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu,



c) za niewłaściwe zachowanie się podczas Raidu, które obrażałoby powagę Raidu.

#### **XXI. Klasyfikacja.**

Klasyfikacja zawodników do nagród przeprowadzona będzie na podstawie algebraicznej sumy otrzymanych punktów dodatnich i karnych. Przy równej ilości punktów na lokatę samochodu wpływa cena kupna samochodu. Zawodnicy, którzy ukończą Raid, otrzymają imienne plakiety: złote, srebrne i brązowe. Złotą — pierwszy zawodnik w ogólnej klasyfikacji, srebrną — drugi, brązową — reszta zawodników.

#### **XXII. Nagrody.**

Dla trzech pierwszych zawodników ogólnej klasyfikacji wyznaczone są trzy nagrody Wołyńskiego Klubu Automobilowego. Niezależnie od trzech nagród W. K. A. przewiduje się szereg nagród specjalnych, których regulamin podany zostanie dodatkowo.

#### **XXIII. Protesty i zażalenia.**

Protesty należy kierować do kierownictwa Raidu, przez które będą rozstrzygane. Zażalenia na decyzję kierownictwa Raidu rozstrzygane będą przez Komisję Sportową W. K. A. Protesty i zażalenia należy wносить wyłącznie na piśmie nie później jak w godzinę po ukończeniu Raidu. Do każdego protestu należy dołączyć wadium w wysokości 100 zł., które zostaną zwrócone, o ile protest zostanie uznany za słuszny. Protesty bez załączonego wadium nie będą rozpatrywane.

#### **XXIV. Obowiązki uczestników.**

Przez swój zapis uczestnicy stwierdzają zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu, ewentualnie instrukcjom dodatkowym kierownictwa, a również wszystkim przepisom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A, oraz zobowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej. Uczestnicy Raidu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Raidu. W. K. A. nie

przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej, jak i karnej za wypadki, spowodowane przez uczestników Raidu w czasie trwania imprezy. Zawodnicy ponoszą wszelkie koszty osobiste w czasie imprezy, materiały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p. Samochody uczestników Raidu winny być ubezpieczone przez właściciela od odpowiedzialności cywilnej.

#### **XXV. Uzupełnienie przepisów.**

Komisja Sportowa W. K. A. rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania imprezy. Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających i wykonawczych powołana jest jedynie Komisja Sportowa.

### **ZJAZD GWIAZDZISTY DO ŁUCKA.**

Celem popierania turystyki samochodowej, W. K. A. urządza dn. 28. maja 1931. Zjazd Gwiazdzisty do Łucka.

Zjazd ten otwarty jest dla wszystkich zawodników, którzy przybędą do Łucka po odbyciu przynajmniej 100 km. drogi samochodem w przeciągu dnia 27 i 28 maja i zgłoszą swój przyjazd w lokalu W. K. A. w Łucku przy ul. Bol. Chrobrego w dniu 28. maja między godziną 11-tą a 15-tą, udowadniając wizami miejsce wyjazdu, trasę i czas, jaki zużyli na jazdę.

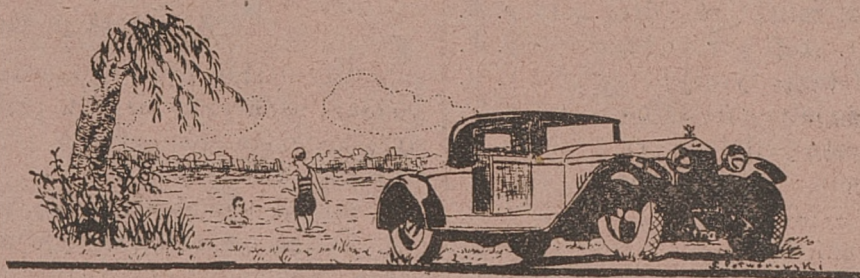
Udział w Zjeździe musi być zgłoszony w W. K. A. do dnia 26.V.-1931.

Opłata za udział wynosi 25 zł. od samochodu.

Każdy z uczestników Zjazdu otrzyma plakietę pamiątkową. Władzą Zjazdu jest Komisja Sportowa W. K. A.

Jednocześnie przewidziane są specjalne plakiety, które będą przyznane temu uczestnikowi, który w ciągu 24 godzin przed przybyciem do Łucka przejechał trasę nie mniej niż 500 km.

Wszelkie reklamacje mogą być wnoszone do W. K. A. do godziny 18-ej dnia 28 maja 1931 r. za kaucją w kwocie 50 zł., która to suma zostanie zwrócona tylko w tym wypadku o ile reklamacja będzie uwzględniona.





# PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

ŹRÓDŁA ZAKUPÓW, HOTELE, GARAŻE, RESTAURACJE

Firma i adres	RABATY DLA CZŁONKÓW A. P. I KLUBÓW AFILJOWANYCH, UDZIELANE ZA OKAZANIEM LEGITYMACJI CZŁONKOWSKIEJ NA ROK BIEŻĄCY
„MAGNET” Warszawa, Hoża 33	10% od cennika na robotach i materiałach (akumulatory)
<b>SCINTILLA</b> Warszawa, Bagatela 15	10% od aparatów i części
Hotel i Restauracja „POLONIA” Łowicz, Rynek Kościuszki 3	10% od cennika
„WULKAN” ZAKŁAD WULKANIZACYJNY F. Mazurkiewicz — Warszawa, Hoża 33	15% od cennika
GARAŻ PARAGON Bicskei-utca 3, Budapeszt	20% rabatu za garażowanie i 10% rabatu od cennika napraw

## Ofiarą naszych czasów

jest ten biedny człowiek. Ciągłe troski i kłopoty sprawiają mu często bóle głowy. Z tego powodu ma on zawsze pod ręką oryginalne tabletki Aspiriny, które łagodzą te nieznośne bóle.

Istnieje tylko jedna

# ASPIRINA



Każde opakowanie i każda tabletki oryginalnej Aspiriny opatrzone są znakiem BAYER.



Pierwsza Krajowa  
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 793-59, 710-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9

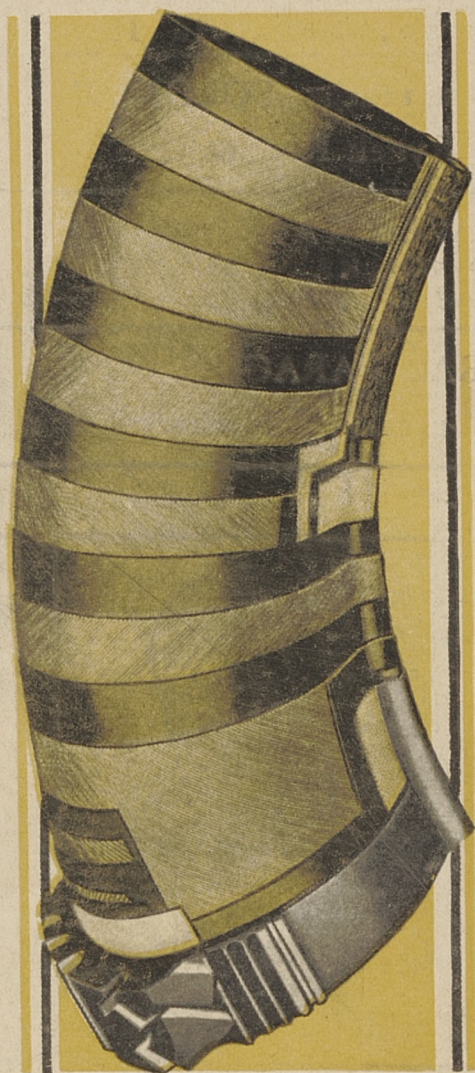
ODDZIAŁY:

w Poznaniu w Krakowie  
Bydgoszczy Łodzi  
Katowicach Kielcach  
Lwowie Lublinie



 **NOWA WZMOCNIONA**  
**OPONA BALONOWA**  *The Mark of Quality*

# Firestone



przekrój nowej wzmocnionej opony balonowej **Firestone**

*Gum-Dipped*