

# AUTO

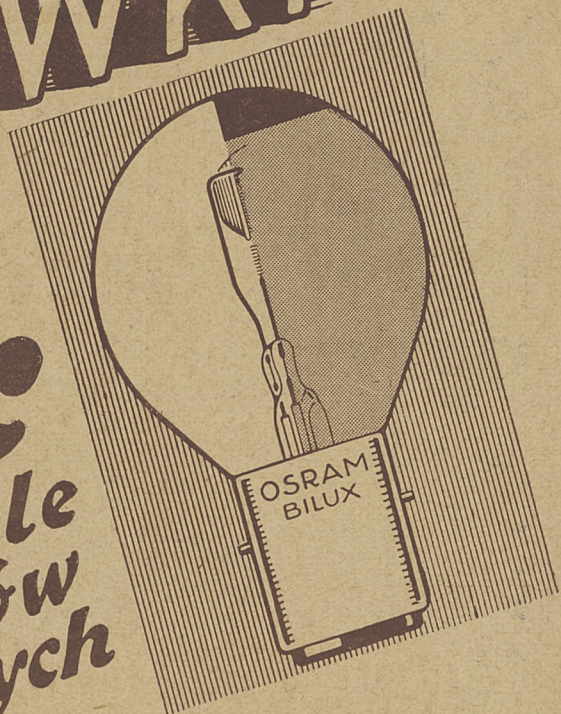
t.piotrowski



*Polski Fiat*

# OSRAMÓWKI SAMOCHODOWE

**Bilux**  
- o żółtym świetle  
do reflektorów  
samochodowych



chronią od wypadków  
jadących i przechodniów.

5

## DOSKONAŁE PODRĘCZNIKI MODNYCH ROBÓTEK SZYDEŁKIEM I NA DRUTACH



PODRĘCZNIKI POD TYTUŁEM:

- 1) Ściegi szydełkowe i na drutach (nauka),
- 2) Ok. 200 wzorów robótek przedmiotów użytecznych dla dzieci,
- 3) Ok. 200 wzorów tego, co można zrobić dla młodzieży,
- 4) Ok. 200 wzorów szydełkiem i na drutach dla pań i panienek,
- 5) Przeszło 150 wzorów tego, co można samemu zrobić dla panów i chłopców.

Każda książka, która, dzięki swemu zrozumiałemu, obficie ilustrowanemu i wyczerpującemu opracowaniu, jest w stanie przyczynić się do oszczędzenia setek złotych, wydawanych na kupno fabrycznej manufaktury

kosztuje 1 zł. 50 gr.

a można ją nabyć na stacjach kolejowych, w księgarniach, kioskach ulicznych, lub bezpośrednio:

TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „BLUSZCZ”  
WARSZAWA, SOLEC 87 I PLAC ZAMKOWY 9. TELEFON 244-18, 587-03  
wplacając należność przekazem pocztowym, lub na konto PKO. 13.555



Nr. 1.

# AUTO



Organ Automob-  
bilklubu Polski  
oraz klubów  
afiljowanych.

Organe officiel  
de l'Automobil-  
klub Polski et  
des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN  
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

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

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

*Z okazji NOWEGO ROKU 1934. Redakcja *Auta* przesyła wszystkim swoim Prenumeratorom i Czytelnikom serdeczne życzenia pomyślności.*

**TREŚĆ NUMERU:** *Rekapitulacja. — Płynące złoto, Marja Szachówna. — Pięciolecie Pomorskiego Automobilklubu. — Laboratorium doświadczalne inspektoratu materiału samochodowego wojskowego w Rzymie, J. E. — Nowa gwiazda automobilizmu polskiego. — Tatrzański park narodowy, Zofja Klaczyńska. — Z sali sądowej, Henryk Gołogórski — Kronika przemysłowo-handlowa. — Bilans dwóch salonów, Fr. J. Stykolt. — Kronika sportowa. — Dział klubowy.*



Tatry Wysokie przed burzą (do art. „Tatrzański Park Narodowy“).

7727

# R E K A P I T U L A C J A

Choć w ciągu roku ubiegłego staraliśmy się jaknajdokładniej miesiąc po miesiącu informować naszych Czytelników o wszystkich najważniejszych zdarzeniach w świecie samochodu, to jednak nie od rzeczy będzie teraz po zakończeniu roku 1933 jeszcze raz zrekapitulować dorobek roku ubiegłego.

Przedewszystkiem uwagi godnym jest fakt, że w automobilizmie t. zw. kryzys wyraźnie już mija. Dowodem tego jest przedewszystkiem znaczny wzrost produkcji w stosunku do roku 1932 oraz wzrost światowego taboru samochodowego. Wprawdzie statystyka światowa produkcji za rok 1933 nie została jeszcze opracowana, jednakowoż źródła amerykańskie podają już przypuszczalną cyfrę wyprodukowanych przez amerykański przemysł automobilowy w roku ubiegłym jednostek, a mianowicie 2.100.000 samochodów, co oznacza przyrost w porównaniu z rokiem 1932 o 45%. Ponieważ produkcja amerykańskiego przemysłu samochodowego przewyższała zawsze znacznie produkcję wszystkich pozostałych krajów łącznie, przeto nie ulega wątpliwości że i cyfra światowej produkcji samochodów w r. 1933 również znacznie wzrosła. Potwierdzają to zresztą zamieszczane na łamach „Auta” w roku ubiegłym wzmianki o stanie produkcji w poszczególnych krajach. I tak np. w Niemczech produkcja w poszczególnych miesiącach wzrosła bezmała dwukrotnie, wzrosła ona również i we Francji, a zwłaszcza w Anglii. Choć więc cyfra światowej produkcji samochodów jest jeszcze daleką od tejże cyfry z przed okresu kryzysu, to jednakże w stosunku do roku 1932 zaznaczyła się w tym dziale wybitna poprawa. To samo odnosi się również i do światowej statystyki taboru samochodowego. Dokładnie zorientować się jednak będzie można w stopniu poprawy po ogłoszeniu odnośnych cyfr statystyki światowej samochodów na rok 1933, co nastąpi prawdopodobnie nie wcześniej niż wiosną r. b. Paryski i Londyński salony samochodowe, które są najlepszym barometrem stanu automobilizmu i niejako miarodajną giełdą tej gałęzi przemysłu i handlu, w roku bieżącym zostały zamknięte przy tendencji wybitnie mocnej, a ilość dokonanych na nich transakcji znacznie przekroczyła cyfry z roku ubiegłego.

W dziedzinie techniki samochodowej rok ubiegły nie przyniósł wprawdzie żadnej rewelacyjnej nowości, ale za to był rokiem sumiennego opracowania i spopularyzowania dawniejszych pomysłów. Postęp duży uczyniła mianowicie technika samochodowa w działach: wydajności silników, rozruszania, zmniejszenia oporów szkodliwych, a więc wagi martwej i oporu powietrza, zawieszenia, i skrzynek przekładniowych. Seryjna budowa samochodów osiągnęła niebawem stopień perfekcji, czego dowodem był fenomenalny wprost wyczyn seryjnego 8 KM. samochodu

m-ki Citroën — „Małej Rozalji”, który w czasie od 15 marca do 2 lipca r. z. przebył na torze w Montlhery odległość 300.000 kilometrów z przeciętną szybkością 93 km. 400 na godzinę i skończył tę próbę w świetnym stanie technicznym. Wobec tego wyczynu błędnie już poprzedni, również bez wątpienia niezwykły, wyczyn samochodu tejże marki — „Rozalji 1-ej”, który w r. 1932 przebył bez zatrzymania odległość 136.000 km. Dodać tu należy, że „Mała Rozalja” pobiliła w tej próbie światowy rekord ilości rekordów, gdyż zdobyła ona 105 światowych rekordów i 191 rekordów międzynarodowych.

Wyczyn „Małej Rozalji” przenosi nas już w dziedzinę sportu. I na tem polu rok 1933 przyniósł również dalsze ożywienie i szereg wspaniałych zdobyczy. A więc przedewszystkiem światowy rekord szybkości z kalendarzową regularnością został i w tym roku pobity przez zawodowego rekordmana sir Malcolm Campbella. W dniu 22 lutego r. z. osiągnął on na plaży w Daytona na swoim zmodyfikowanym samochodzie „Błękitnym Ptaku” szybkość 437 km. 908 na godzinę. W roku zeszłym również został pobity szereg innych rekordów światowych, pomiędzy nimi zaś kilka, które liczyły już sobie kilkuletnie trwanie, jak np. światowy rekord szybkości na 1 kilometrze ze startem z miejsca, który został w roku zeszłym pobity dwukrotnie, mian. w dn. 26 października przez Ruescha na Maserati, a wkrótce po tem, gdyż już w dn. 6 listopada przez Cobba na Napier-Railton. Szybkość osiągnięta przez Cobba wyniosła 142 km. 461 na godz. Cobb pobił również światowy rekord szybkości na 1 mili ze startem z miejsca. Światowy rekord 100 km. został w roku zeszłym pobity również dwukrotnie, a mian. w dn. 5 maja przez ś. p. Czaykowskiego na Bugatti i w dn. 20 listopada przez G. E. T. Eystona na Panhard. Ten ostatni osiągnął szybkość 216 km. 832. Wreszcie światowy rekord 24 godzin, który należał również do t. zw. rekordów twardych, t. j. trudnych do pobicia i liczących sobie kilka lat został pobity w dn. 7 sierpnia przez Ab Jenkins'a na Pierce-Arrow, który w czasie 24 godzin przebył odległość 4550 km, z przeciętną szybkością 189 km. 580 na godz. Wielka ilość rekordów światowych dla odległości ponad 100.000 km. została ustalona poraz pierwszy przez wspomniany wyżej samochód m-ki Citroën „Mała Rozalja” i przez grupę kierowców: C. i L. Marchard, de Presalé, Fortin, Combette, Bertaux, Bodecot i Vaillant. Wreszcie w roku zeszłym została pobita wielka ilość rekordów międzynarodowych we wszystkich klasach samochodów, przyczem wiele rekordów kilkakrotnie. Koniec roku zwłaszcza po zakończeniu sezonu wyścigów, obfitował w wielką ilość rekordów międzynarodowych.

Ubiegły sezon sportowy zaznaczył się wzrastają-

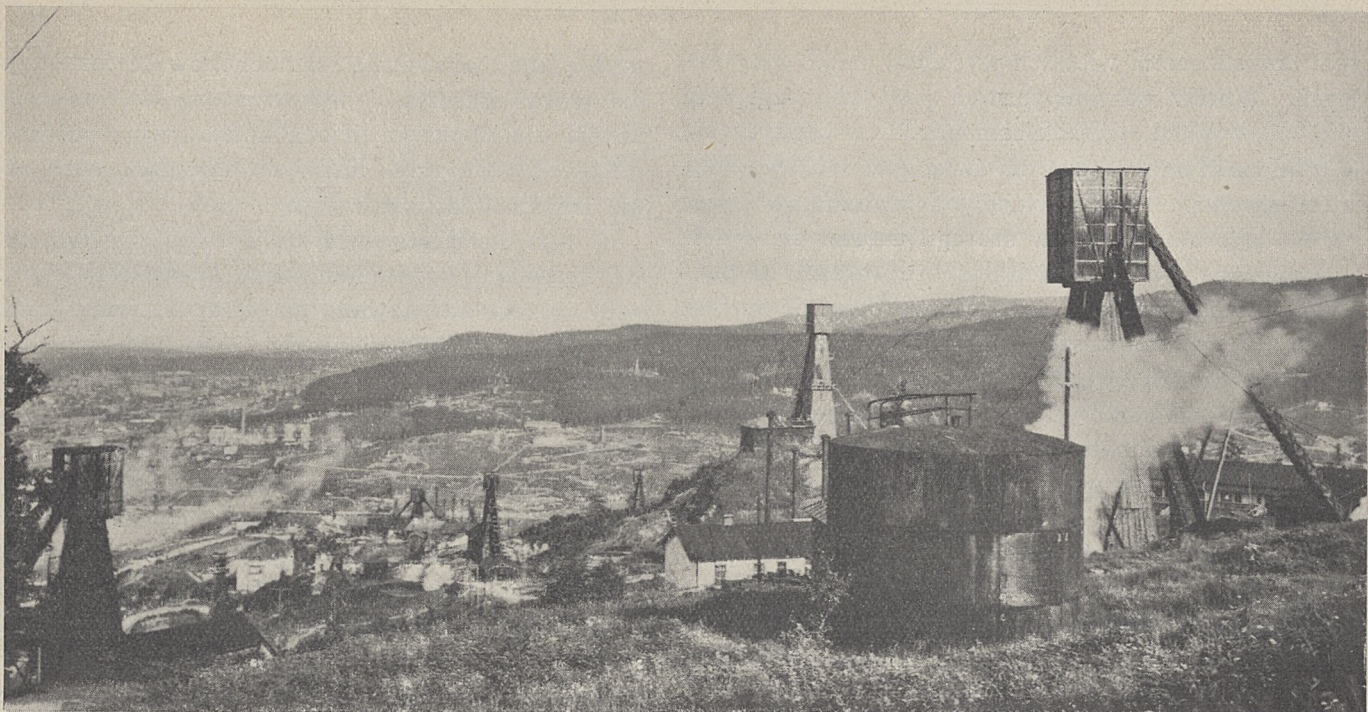
cem powodzeniem wielkich wyścigów międzynarodowych. Wbrew pesymistycznym pod tym względem przewidywaniom wyścigi samochodowe cieszyły się w roku zeszłym wszędzie na świecie rekordową znowu frekwencją. Ilość startujących zawodników wzrosła do tego stopnia, że w szeregu większych wyścigów musiano ograniczyć ich ilość, ze względu na bezpieczeństwo jeźdźców i wreszcie wprowadzić system indywidualnych zaproszeń do uczestnictwa. Charakter wielkich międzynarodowych wyścigów zaczyna się obecnie zmieniać. O ile jeszcze kilka lat temu wyścigi samochodowe były terenem wielkiej walki konkurencyjnej kilku marek samochodów, to obecnie stają się one bardziej współzawodnictwem narodów, podobnie jak to ma miejsce i w innych gałęziach sportu. Jednocześnie międzynarodowe wyścigi samochodowe stają się rodzajem igrzysk, w których występuje zawsze ta sama grupa niesłychanie umiejętnych i wytrenowanych zawodników-zawodowców, która coraz częściej uniezależnia się od wytwórni samochodów, startując bądź na własny rachunek, bądź w barwach t. zw. stajni, t. j. przedsiębiorstw analogicznych z hipicznymi stajniami wyścigowymi. Publiczność obecnie mniej się sugeruje prestiżem danej marki samochodów, co głośnie nazwiskiem zawodnika. Szybkość wozów wyścigowych i umiejętność jeźdźców stale wybitnie wzrasta. W roku ubiegłym znowu zostały pobite prawie wszystkie rekordy poszczególnych wyścigów. Jako odwrotna strona medalu jednakże wzrasta również stale i ilość ofiar tych szczególnie niebezpiecznych igrzysk, któremi stały się wyścigi samochodowe. Śmierć w roku zeszłym zebrała niezwykle obfite żniwo, wśród najbardziej znanych mistrzów steru. Zginęli więc: Ruggeri, Merz, Bouriat, sir H. Birkin, Grassi, Campari, Borzacchini i Czaykowski. Wielka ilość zawodników padła pozatem ofiarą mniej groźnych wypadków. Najpoważniejszym z nich był wypadek słynnego niemieckiego zawodnika Caraccioli, który wskutek tego stracił cały sezon sportowy. Nawet taki as nad asy, co Nuvolari nie uniknął wypadku i ran. Najlepszym, a w każdym razie najszcześliwszym, zawodnikiem w ubiegłym sezonie pozostał nadal Nuvolari, choć w początkach sezonu nieraz ustąpić musiał on pierwszeństwa A. Varzemu, zaś w końcu świetnemu Chiron'owi. W każdym razie i w roku ubiegłym Nuvolari był najlepszym kierowcą wyścigowym. Zdobył on 10 razy 1-e miejsce w wielkich wyścigach międzynarodowych i zgarnął sumę nagród wynoszącą 425.000 lirów. Najlepszym wozem wyścigowym w ubiegłym sezonie okazała się nowa jednomiejscówka Maserati.

Parę słów dodać tu jeszcze należy o dalszym sukcesie i o rozpowszechnieniu się autobusów szynowych. Sprzęt ten, który budują obecnie wszystkie

największe wytwórnie samochodów, udoskonalany jest coraz bardziej i wprowadzany w powszechne użycie, zwłaszcza na liniach kolejowych o ruchu wybitnie turystycznym. Pod tym względem prym obecnie trzyma Czechosłowacja.

W tym oto jaśniejszym już w roku ubiegłym obrazie światowego automobilizmu niestety Polska zawsze jeszcze narysowaną być musi barwami ciemnymi. Cyfry produkcji i taboru samochodowego jeździ nawet wzrosły nieznacznie w ciągu roku ubiegłego, to jednak utrzymują się one nadal na poziomie w najlepszym razie krajów bałkańskich i nie znajdują się w żadnym absolutnie stosunku do gospodarczego i kulturalnego stanowiska Polski w świecie. Znowelizowanie zasad funduszu drogowego nie wpłynęło bynajmniej na wzmożenie motoryzacji kraju, skoro z drugiej strony uderzona ona została wybitnym podniesieniem cła na samochody, (a co groźniejsze jeszcze na części zapasowe) i znacznym podrożeniem materiałów pędnych. Nie sprzyja również motoryzacji fatalny w dalszym ciągu stan dróg w Polsce, na którym nie widać dotychczas skutków reorganizacji najwyższych władz drogowych w Ministerstwie Komunikacji. Sport samochodowy w Polsce znajduje się nadal w stanie martwoty i zaniku. Jedyne manifestacjami w dziedzinie sportu samochodowego był bierny nasz współdział (organizacyjny) w dorocznym Rallye de Monte-Carlo, dzięki któremu ukazało się na chwilę w światowej prasie samochodowej imię Polski, oraz wyścig o Grand Prix m. Lwowa, w którym wszystkie pierwsze miejsca zdobyli cudzoziemcy (1-e w kat. powyżej 1,5 ltr. — norweg Björnstad i 1-e w kat. poniżej 1,5 ltr. — francuz Veyron). Pod koniec roku osiągnęliśmy pewien sukces na terenie międzynarodowym. Na wyścigu górskim na Semmeringu w dn. 24 września Jan Ripper zajął pierwsze miejsce w kat. samochodów wyścigowych 1500 cm<sup>3</sup>, na starym swym Bugatti. W tymże wyścigu w kat. samochodów sportowych do 1500 cm<sup>3</sup>, trzecią nagrodę zdobyła p. Koźmianowa na Bugatti, bijąc rekord pań tego toru. Pozatem w sporcie samochodowym panował w Polsce kompletny marazm i cisza. Zannotować tu zresztą należy stopniowe zamieranie życia polskich klubów automobilowych.

W dziedzinie automobilizmu Polska przechodzi już nie kryzys a ostateczny pogrom, do którego przyznajmy się szczerze sami przykładamy ręki przez wprowadzanie coraz to nowych, zabójczych dla motoryzacji pomysłów i zarządzeń. Niewiadomo dla czego władze nasze czują predylekcję do żydowskiego „frachtu“ i rozstrzęsionej bryki. Cała ich działalność skierowana jest wyraźnie ku wyposażeniu Polski jedynie w te archaiczne środki lokomocji? Abyśmy tylko kiedyś gorzko tego nie pożałowali!



Boryslaw — Widok na Tustanowice

(Fot. H. Poddębski).

## PŁYNĄCE ZŁOTO

Jest w Polsce zakątek, w którym każda piędź ziemi kryje w sobie nieokreślone bogactwo. W ciągu paru godzin nędzarz stać się może tam bogaczem, a bogacz nędzarzem. Brzmi to może trochę fantastycznie i można nawet odnieść wrażenie, że to początek jakiejś przedziwnej opowieści, lub scenariusza filmowego, a tymczasem jest to najrealniejsza rzeczywistość. Tak bowiem przedstawia się nasze Zagłębie Naftowe, osnute opowieściami o legendarnych skarbach, wytryskujących co krok z ziemi w postaci złotodajnej nafty.

Gdziekolwiek i kiedykolwiek mówi się o bogactwach naturalnych Polski, o najbardziej uprzemysłowionym jej okręgu i t. p., przedewszystkiem wymienia się Zagłębie Naftowe.

Nafta na rynku gospodarczym, to przecież znaczy więcej niż złoto, jest to bowiem skarb nieprzebrany, rzadko gdzie występujący i mający zawsze pewną stałą wartość.

Pod wpływem opowieści o bogactwach naszego Zagłębia Naftowego, uzupełnionych jeszcze szeregiem rozpraw ekonomiczno-gospodarczych, mniej lub więcej poważnie opisujących skarby polskiego Zagłębia, postanowiłam raz chociaż w życiu przyjrzeć się tym dziwom zbliska.

Ponieważ największe ośrodki naszego przemysłu naftowego leżą tuż koło siebie, wybierając się na ich zwiedzenie można niemal jednocześnie poznać borysławskie kopalnie ropy, drohobyckie rafinerje nafty,

oraz szereg zamierających osad przemysłowych, jak Schodnica i inne.

Zaczęłam zwiedzanie od *Drohobycza*, który jest dzisiaj głównym ogniskiem przemysłu naftowego w Małopolsce Wschodniej, siedzibą Okręgowego Urzędu Górniczego, posiada wielkie rafinerje ropy naftowej, odbenzyniarnię państwową, fabryki olejów mineralnych i świec, fabryki przetworów chemicznych, odlewnie żelaza, garbarnie, warzelnie soli, a wreszcie tartaki. Do niedawna prowadził Drohobycz wielki handel naftą, obecnie bardzo zmniejszony wobec panującego kryzysu.

Dziwnem naprawdę miastem jest Drohobycz. Nazwać go można śmiało miastem kontrastów i krańców. Wielkie, zawrotne poprostu bogactwo schodzi się na tym małym kawałku ziemi z nędzą, straszną, zamkniętą w brudnych, małych, walących się chałupach i błotnistych, pełnych wyboi drogach, zwanych ulicami.

Dworzec kolejowy, oddalony o 4 klm. od miasta, jest imponującym co do rozmiarów budynkiem, wyróżniającym się dodatnio z pośród innych dworców miast o 40.000 mieszkańców.

Z powodu panującego obecnie w przemyśle naftowym kryzysu, zamiast setek wagonów-cystern, pełnych ropy, zobaczyłam na dworcu dwa czy trzy wagony, wstydliwie kryjące się pośród budynków stacyjnych.

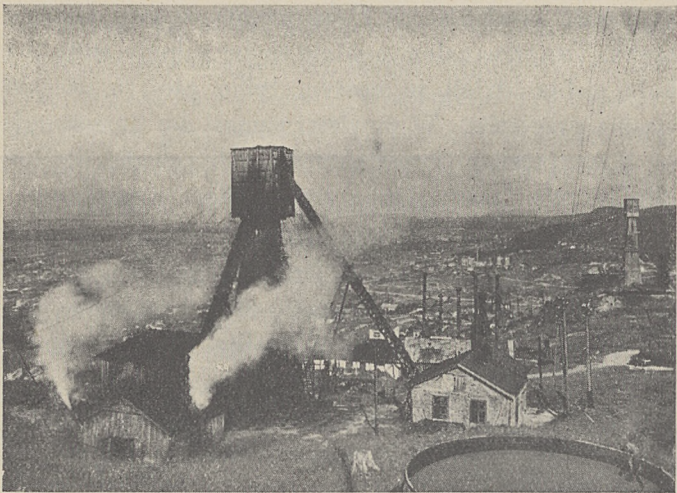
Bezrobocie w mieście szerzy się w zastępującym



Bitków — Widok ogólny (Fot. H. Poddębski).

tempie. Na pytanie moje, skierowane do spotkanego na dworcu robotnika, ilu mieszkańców liczy dziś Drohobycz, odpowiedział z goryczą: „Nie wiem, ale nie długo to nikogo tu nie zostanie, bo wszyscy pomrzemy z głodu”.

Rafinerje ciągnące się długim łańcuchem w stronę Borysławia w większości są dzisiaj nieczynne, patrząc pustymi oknami swych budynków beznadziejnie w przyszłość. Jeżeli zaś pracują, to tylko przez parę



Borysław — Widok na Tustanowice (Fot. H. Poddębski).

dni w tygodniu, nie zmniejszając w ten sposób prawie zupełnie panującego bezrobocia.

Droga z dworca do miasta wiedzie niby to szosą, niby to ulicą, pełną wyboi i pozbawioną trotuarów. Po obu stronach stoją małe, biedne domki, niektóre nawet oparkanione, ale wszystkie z reguły pozbawione ogródków i kwiatów. Mimowoli przed oczy staje jakiś krajobraz z Alaski, gdzie przybywający na krótko eksploatatorzy sklecali naprędce osady, bez charakteru i ogólnego planu, pozbawione zupełnie estetycznego wyglądu.

Smutne miasto. Ulica nie zmienia swego charakteru na długości 4 klm., dopiero tuż koło rynku poprawia się powierzchnia jezdni, a domy stają się jakby zamowniejsze.

Rynek, względnie czysty, zabudowany naokoło kamienicami pełnymi magazynów, niczem specjalnym nie wyróżnia się. Chyba tem, że aczkolwiek jest jedynym i największym placem w mieście, pozbawiony jest zupełnie zieleni i drzew. Środek wypełnia okazały nowoczesny budynek ratusza.

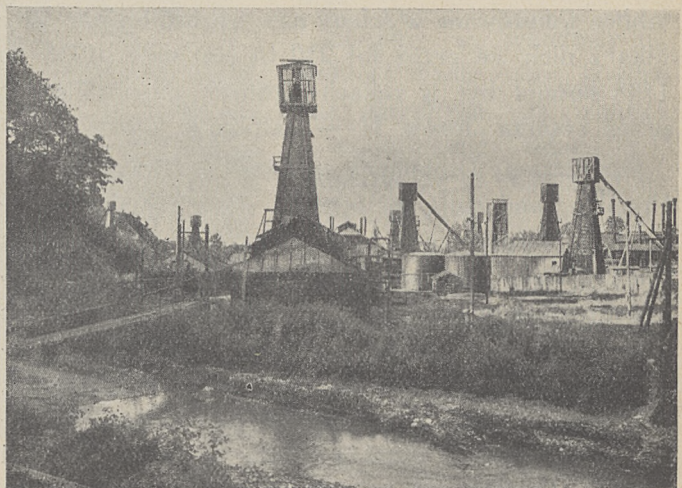
Ulice bezpośrednio przytykające do rynku posiadają wygląd bardziej wielkomiejski. Szerokie trotua-



Drohobycz — Cerkiew Św. Jura (Fot. H. Poddębski)

ry i dobre jezdnie, oraz zdobi je szereg ładnych i dużych pałaców i kamienic. Ale kończą się one szybko, ustępując miejsca dzielnicom o wyglądzie wprost rozpaczliwym. Znowu następują błotniste, pełne wyboi drogi, zupełnie pozbawione trotuarów i jezdni, zabudowane domkami tak biednymi i małymi, jakby wstydzącymi się swego istnienia.

A pośród tych biednych, zaniedbanych przedmieść



Borysław — Szyby na Mraźnicy (Fot. H. Poddębski).

czy też dzielnic, jak kwiaty wyrosłe na bagnie, zachowały się piękne i bogate zabytki Drohobycza.

Ozdobą przedmieścia Wysoka Brama jest cerkiew drewniana św. Jura, jedna z najpiękniejszych w Polsce cerkwi drewnianych, a mająca mało równych sobie w Europie. Trzy okrągłe kopuły kryte gontem zdobią jej dach. Wokoło otaczają ją stylowe piękne, również gontem kryte, soboty, wewnątrz zaś przedstawia sobą cerkiew istne muzeum sztuki kościelnej. Ściany od podłogi do szczytów kopuł pokrywają freski, stare, zatarte w wielu miejscach, ale niezmiernie cenne i charakterystyczne. Bogate i stare obrazy, księgi pisane ręką, oraz stare ornaty dopełniają urządzenia wnętrza. Chciałoby się to cacko architektury, a zarazem jeden z cenniejszych zabytków sztuki w Polsce, przenieść na rękach do jakiegoś muzeum, gdzie by go ręce fachowców odnowiły umiejętnie i zachowały dla przyszłych pokoleń. Zubożała ludność miejscowa nie jest w stanie konserwować tak cennego zabytku, przez co z rokiem każdym cerkiew bardziej chyli się ku ruinie, a pomocy żadnej znikąd parafja nie otrzymuje.

Cerkiew ta podobno po spaleniu się poprzedniej została w całości przywieziona 700 lat temu do Drohobycza aż z Kijowa.

W pobliżu niej znajduje się druga cerkiew Św. Krzyża, jeszcze starsza, bo licząca aż 750 lat, za to znacznie od tamtej mniejsza. Ściany jej pokrywają również stare freski i zdobią stare obrazy. Zewnątrz tylko przedstawia się ona o wiele skromniej. Pozbawiona jest sobót i posiada tylko jedną kopułę w formie wieży.

Zabytkiem o wiele późniejszym, bo pochodzącym z około 1400 roku jest kościół farny, ceglany gotyk, fundowany według tradycji przez króla Jagiełłę. Okazała budowla, świetnie utrzymana od zewnątrz w stylu gotyckim, posiada wewnątrz bogate barokowe i rokokowe urządzenia. O losach kościoła mówią wielkie tablice wmurowane w ściany naw i prezbiterjum. Wynika z nich, że przez lat 230 to jest od r. 1558 do 1788 kościół był w rękach unitów, oddany dopiero przez cesarza Józefa II — katolikom.

Opuszczam Drohobycz smutna i przygnębiona. Przed oczami stoją mi cenne i stare zabytki bezpowrotnie niszczone z braku odpowiedniej opieki, a smutny obraz przedmieść drohobyckich stoi mi w pamięci jeszcze w wagonie. Jest mi poprostu wstyd. Nie wiem sama dlaczego, bo do żadnej winy wobec Drohobycza nie poczuwam się, ale wstyd mi za ludzi, którzy przez lata całe wyciągali stąd miliony w złocie, a nie zostawili wzmianki miastu po sobie nic. Ani wyglądu odpowiadającego jego wielkości i roli, jaką w dziejach naszych odegrał Drohobycz, ani śladów

swej bytności w postaci gmachów i ulic wielkomiejskich, ani domów mieszkalnych dla robotników. Jednym słowem żadnych urządzeń, któreby odpowiadały miastu o 40.000 mieszkańców.

Dzisiaj jest kryzys, to prawda, ale Drohobycz miał przecież lata dobrobytu, kiedy złoto płynęło tędy jak nafta, i śladu tych właśnie lat tłustych nie mogłam się w mieście doszukać.

12 klm. bocznej linii kolejowej dzieli Drohobycz od *Borysławia*, będącego centrum kopalni ropy naftowej i wosku ziemnego. Miasto Borysław składa się z kilku biednie wyglądających i źle zabudowanych osad przemysłowych, a to Mrażnicy, Tustanowic, Wolanki i leżącego w środku nich Borysławia. Wszystkie one razem liczą dziś kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców i nazywają się szumnie miastem. Nic jednak nie zdradza, że jesteśmy w znanym, przemysłowym mieście. Małe, brudne, nawpół walące się domki drewniane stoją wzdłuż niezabrukowanych ulic, robiących raczej wrażenie dróg wiejskich. Tłumaczy się to tem, że Borysław wraz z otaczającymi go przedmieściami jest własnością prywatną, a grunt pod wszystkie domy jest tylko wydzierżawiany na 25 lat. Ponieważ cały teren, na którym zbudowany jest Borysław, kryje w sobie źródła natfy, nieopłaca się stawiać domów murowanych, gdyż w każdej chwili może zająć konieczność zwalenia ich i otworzenia w tym miejscu szybu. To też w całym mieście szyby i domy stoją tuż koło siebie, dzieli je czasem tylko płot, a czasem wąskie przejście. W powietrzu unosi się zapach natfy, a wszystkimi rynsztokami (czyli rowami wzdłuż ulic) płynie czarna, lepka ciecz będąca ropą.

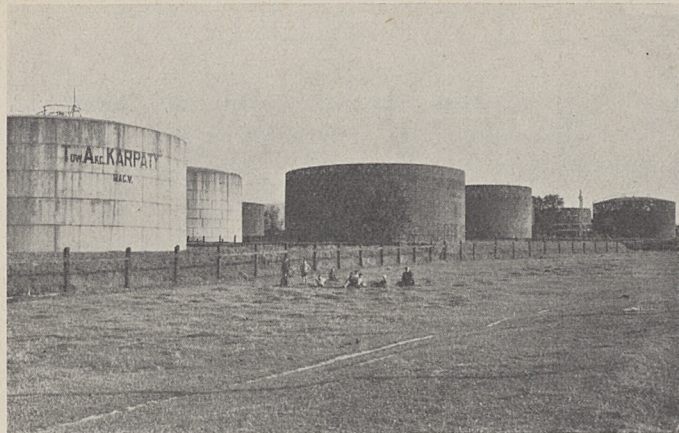
Panująca wszechwładnie nędza i brud, stokroć gorsze robi tu wrażenie, niż w Drohobyczu. Tam jeszcze w centrum miasta są brukowane ulice i porządne domy, tu nic tylko błotem wypełnione drogi i zapadłe w ziemię domki.

Złotodajne strumienie ropy, eksploatowane przez zagranicznych kapitalistów, nie zostawiły po sobie w Borysławiu nic, po za lasem trójkątów z pali drewnianych, oznaczających miejsce nieczynnych już szybów i wynędzniałej rzeszy robotników. Kilka nowych okazałych budynków, zdobiących dziś miasto, jako to gmachy P. K. O., poczty i robotniczej spółdzielni mieszkaniowej powstały już w okresie powojennym, bądź to z funduszy państwowych, bądź ze składek ubogiej ludności miejscowej.

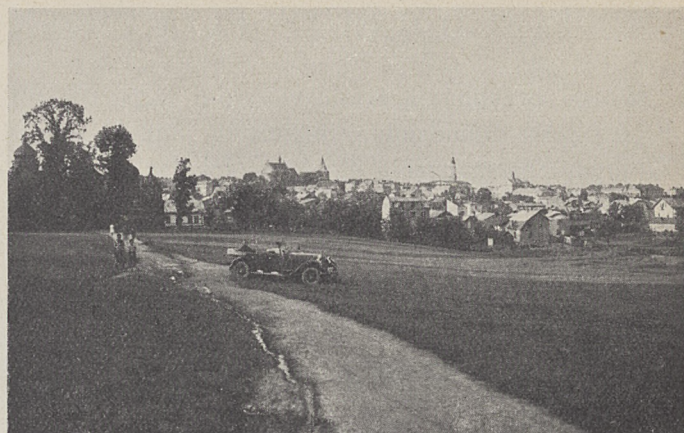
Do osobliwości Borysławia należy wielka kopalnia wosku ziemnego, jedyna na ziemiach Polski, oraz wspaniałe, nowoczesne urządzone gmach Stacji Geologicznej.

Wobec zmniejszonego znacznie zapotrzebowania na naftę, oraz obniżki cen na rynkach zagranicznych,





Borysław — Cystermy z naftą



Drohobycz — Widok ogólny

zmniejszyła się produkcja borysławskich kopalni, a co zatem idzie cała ludność Borysławia, zatrudniona w kopalniach stanęła wobec widma nędzy.

Na pierwszy rzut oka jednak widać, że nawet w latach najlepszej konjunktury, panował wśród miejscowej ludności niedostatek, dziś zamieniony już na absolutną nędzę. Co będzie dalej — niewiadomo. Niema zupełnie widoków na zwiększenie produkcji, a zatem martwota i głód jeszcze zdaje się nieprędko opuszcza Borysław.

Z punktu widzenia turystycznego należy podnieść niesłychanie malownicze położenie Borysławia. Na przestrzeni kilkunastu kilometrów, obejmujących dwa wzgórza i równinę między nimi, ciągnie się las szybów, znacząc teren miasta. Wieczorem, gdy zapalają się latarnie przy szybach, ma się zdaleka wrażenie, jakby rój świętojańskich robaczek spadł na ziemię.

Wyjeżdżamy z Borysławia autem przez Mraźnicę, dużą osadę przemysłową, będącą dzisiaj przedmieściem Wielkiego Borysławia. Za Mraźnicą wjeżdżamy na piękną, wznoszącą się serpentyną szosę, prowadzącą przez przełęcz Ciuchowy Dział do Schodnicy. Jadąc nią zapominam na chwilę o nędzy i biednym wyglądzie Borysławia, całkowicie pochłonięta piękną mijanym krajobrazu. Droga wiedzie wspaniałym, gęstym lasem, z którego tu i ówdzie strzela ku niebu charakterystyczny trójkąt, oznaczający miejsce szybów.

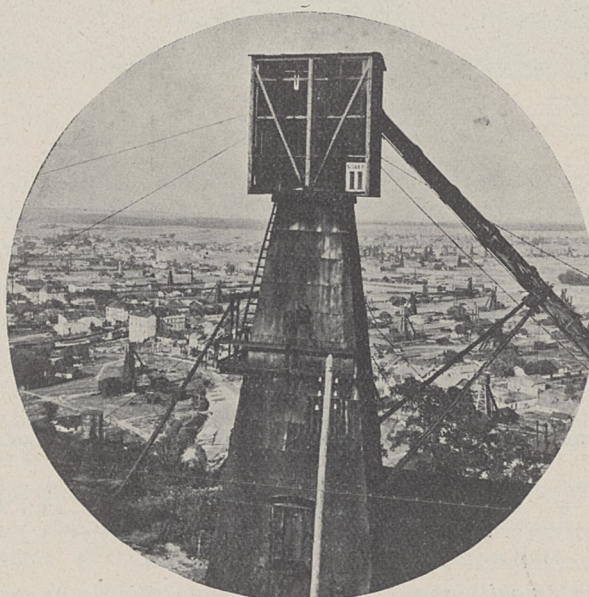
Na zakrętach, w miejscach, gdzie las przerzedza się, rzucam okiem jeszcze parę razy w dół na coraz bardziej malejący pod nami Borysław. Wreszcie auto staje na szczycie przełęczy (942 m. n. m.), mając przed sobą widok na przecudne Bieszczady, składające się z charakterystycznych poszczególnych szczytów, nie łączących się w pasmo.

Jedyną oazą przemysłową w tym uroczym zakątku leśnym, jest doświadczalny szyb państwowy „Pionier”, znajdujący się w pobliżu szczytu.

Zjazd w dół ku Schodnicy jest o wiele mniej urozmaiconym, las jest rzadszy i pozbawiony punktów widokowych.

Schodnica położona wśród równiny, robi dziś wrażenie małej, opustoszałej wioski, a tylko las trójkątów oznacza miejsca wyczerpanych już szybów. Był to ongiś duży ośrodek przemysłowy, skąd wydobywano obficie ropę naftową, dziś z powodu wyczerpania się złotodajnej żyły, zupełnie podupadła wioska. Niema tu nawet hotelu, ani restauracji, w których możnaby się było zatrzymać.

Stajemy w Schodnicy na krótką chwilę, aby jeszcze raz przyjrzeć się zbliska i uprzytomnić sobie, jak chimeryczną i niestałą fortuną jest nafta, zamieniająca w krótkim czasie bezludne obszary na ożywione centra przemysłowe, aby z kolei te centra zamienić na opustoszałe wioski.



Borysław — Widok na Horodyszczu

(Fot. H. Poddębski).

Marja Szachówna.

## PIĘCIOLECIE POMORSKIEGO AUTOMOBILKLUBU

Wobec przypadającego okresu 5-o lecia istnienia P. A., jako samodzielnej jednostki, odbyło się po Walnym Zgromadzeniu P. A. w lokalach recepcyjnych Klubu Polskiego, w Bydgoszczy, przyjęcie towarzyskie członków i gości P. A. Na głównej sali pięknie przedstawiało się stoisko z nagrodami klubowymi, które zostały zdobyte przez P. A. w ciągu pierwszego 5-o lecia istnienia.

Zebranie zgromadziło liczne towarzystwo, wśród grona którego obecni byli p. starosta, p. Nowak, delegat Miejskiego Komitetu W. F. i P. W., p. dyr. Matuszewski, delegacja Oficerów Kadry 8 Dyonu samochodów, prezesa miejscowych klubów sportowych oraz pp. przedstawiciele prasy. Prez. miasta, p. Barciszewski, nie mogąc przybyć osobiście spowodował zajęć służbowych, nadesłał list z życzeniami dalszego owocnego rozwoju klubu. Z podobnej przyczyny nie przybyła zapowiadana delegacja Oficerów 1. Baonu balonowego z Torunia. Liczne w tymże dniu otrzymane depesze i listy od władz, bratnich klubów i osób prywatnych z życzeniami dalszego rozwoju placówki, świadczą o popularności pomorskiego Automobilklubu.

Prezes P. A., p. inż. Stulgiński przywitał w swem inauguracyjnym przemówieniu przybyłych członków i gości a następnie zobrazował dotychczasową działalność klubu oraz wyznaczył wytyczny kierunek któ-

rego drogowskazem zamierza klub się kierować.

Następnie zwraca się w przemówieniu do obecnych prezesów miejscowych klubów sportowych, podając myśl przewodnią unifikacji idei sportu na tut. terenie, ku skoordynowanej współpracy celem ześrodkowania wszystkich klubów sportowych pod dachem

jednego wspólnego ogniska sportowego i twierdzi, że chyba nikt z nas nie wątpi, że takie wspólne *Ognisko* — sportowe narodzić się szybko musi „gdy ojcem jest tak dzielny prezydent miasta, p. Barciszewski, a matką, miłość do sportu!”.

Rzucone hasło przez prez. klubu, znajduje oddźwięk wśród obecnych prez. klubów sportowych, którzy w swych następujących przemówieniach zadeklarowali te same życzenia ku rozwojowi sportu dla dobra tężyzny narodu. W imieniu Miejskiego komitetu W. F. i P. W., p. dyr. Matuszewski oddaje do rąk prez. klubu dyplom uznania P. A. za zasługi klubu na polu W. F. i P. W.

Prezes P. A. wręcza obecnemu staroście, p.

Nowakowi ozdobny żeton sportowy w dowód koleżeńskie sympatji członków P. A. dla swych gości i sympatyków. Takie same żetony otrzymali p. wojewoda Pomorski, prez. m. p. Barciszewski i pułk. Wolszlegier, D-ca I. Baonu Balonowego.

Po zakończeniu oficjalnej części, nastąpiły tańce, które przeciągnęły się w miłym nastroju do rana.



Stoisko z nagrodami zdobytymi przez członków P. A. w ciągu pierwszego 5-ciolecia Klubu.

### Š. P. OTAKAR NEKVASIL

INŻYNIER-ARCHITEKT — PREZES AUTOMOBILKLUBU CZECHOSŁOWACJI  
ZMARŁ DNIA 28 GRUDNIA 1933 ROKU W PRADZE

Postać zasłużonego Prezesa Automobilklubu Czechosłowacji pozostanie na zawsze we wdzięcznej pamięci członków polskich Klubów Automobilowych, jako Tego który usilnie pracował nad zbliżeniem się do siebie automobilistów dwóch bratnich Narodów.



Widok zewnętrzny Laboratorium

(Fot. Ing. de Capitani - Milano).

## LABORATORJUM DOŚWIADCZALNE INSPEKTORATU MATERJAŁU SAMOCHODOWEGO WOJSKOWEGO W RZYMIE

W jednym z ostatnich numerów „Vie d'Italia”, organie Włoskiego Touring Clubu znajdujemy opis Laboratorium Doświadczalnego Samochodowego w Rzymie, pióra radcy technicznego Touring Clubu, inż. S. de Capitani, wybitnego znawcy spraw samochodowych. W przypuszczeniu, że opis ten zainteresować może czytelników naszego pisma, choćby ze względu, że wykazuje, jak wielką wagę przykładają sfery wojskowe włoskie do motoryzacji armji, podajemy go poniżej.

Laboratorium Doświadczalne Inspektoratu Materiału Samochodowego Wojskowego założone zostało w roku 1924 w Turynie, jednakże już w 1930 roku przeniesiono je do Rzymu, gdzie znalazło pomieszczenie we własnym, obszernym i specjalnie do jego celów przystosowanym budynku w dzielnicy Flaminio, przy Ponte Milvio.

Zaopatrzone w najnowsze urządzenia techniczne i będąc pod zarządem wysoce wykwalifikowanych zawodowców, Laboratorium jest w możności wypeł-

niać wszelkie zadania, mające bliższą, lub dalszą styczność z motoryzacją armji.

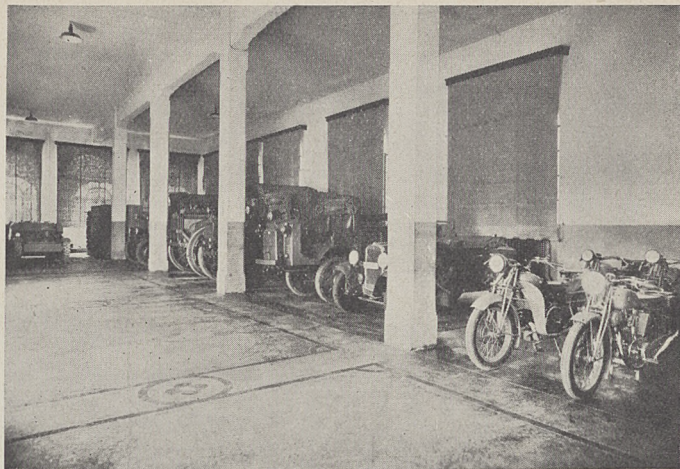
W Laboratorium dokonywa się badań technicznej i funkcjonalnej charakterystyki wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych stosowanych obecnie, lub mających być wprowadzonymi do armji: od motocykletki do traktora dla najcięższej artylerji, od wozu ciężarowego do czołga. Badania takie polegają przede wszystkim na całym szeregu prób pojazdu na drogach, następnie zaś na próbach w Laboratorium, celem stwierdzenia działalności tak silnika, jak poszczególnych części pojazdu. Z wyników tych badań i doświadczeń wyprowadzane są dane porównawcze, na podstawie których Laboratorium proponuje zmiany, lub ulepszenia badanego pojazdu, a także projektuje i daje do wykonania nowe typy, mające utrzymać dobre strony dawniejszych, a usuwając złe.

Drugim, równie ważnym działem programu Laboratorium są badania materiałów pędnych normalnych i zastępczych oraz smarów.

Dla realizowania tego, tak obszernego programu Laboratorium posiada: własne warsztaty mechaniczne, w których wykonywane są mniejsze roboty oraz reparacje, oddział projekcyjny i kreślarnię, salę kontroli wymiarów (dla demontażu i sprawdzania wymiarów pojazdów), obszerny garaż na pojazdy, poddawane próbom, laboratorium chemiczne do badania materiałów pędnych i smarów, gabinet metalograficzny do badania i kontrolowania metali, salę do badania silników i ich akcesoriów, wreszcie salę do prób elektrycznych i mechanicznych.

Zacznijmy od laboratorium chemicznego. W oddziale tym zgrupowane są instalacje i przyrządy, potrzebne do wykonywania analiz materiałów pędnych i smarów, do określania mocy cieplikowej tych pierwszych, do sprawdzania jak się zachowują przy różnych temperaturach i t. d.

Dużą wagę przykładają Laboratorium do przeprowa-



Garaż

(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

Sala prób silników, obszerna i dobrze wyposażona, posiada wszelkie instalacje, potrzebne do badania działalności silników spalinowych, do określania ich mocy w zależności od ilości obrotów, spożycia materiałów pędnych i smarów i t. d.

Ciekawą tu jest „waga dynamograficzna“, w której podczas badań ukazuje się w formie obrazu świetlnego, wykres pracy silnika; w ten sposób określa się pracę wykonywaną przez silnik w czasie cyklu i stwierdza jednocześnie z łatwością wszystkie wadliwości w jego działaniu.

Niemniej interesującym jest przyrząd, zwany „stroboskopem“, służący do badania ruchomych części silnika (tłoku, korbowału, zaworów, kół zębatach i t. d.). Podstawową jego częścią jest bardzo intensywna neonowa lampka, przez którą przepuszcza się prąd o dającej się regulować częstotliwości \*). Jeżeli uzgodnimy częstotliwość prądu z częstotliwością ruchu bada-

\*) Lamy neonowe gasną jednocześnie z przerwaniem się prądu, nie tak, jak normalne żarówki, które się jeszcze przez pewien czas żarzą.

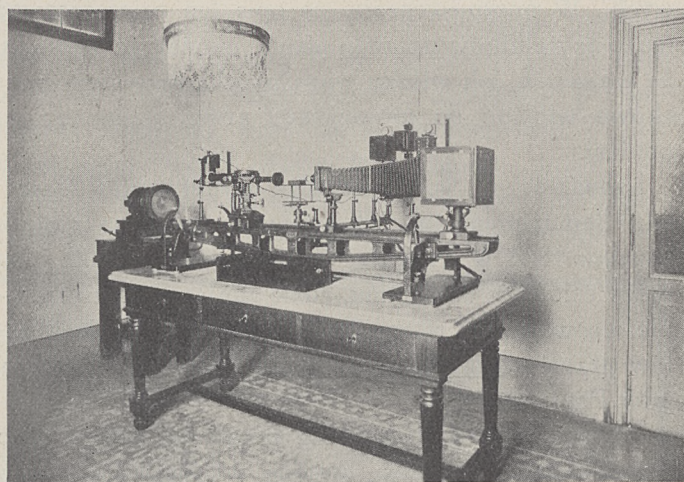


Sala prób

(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

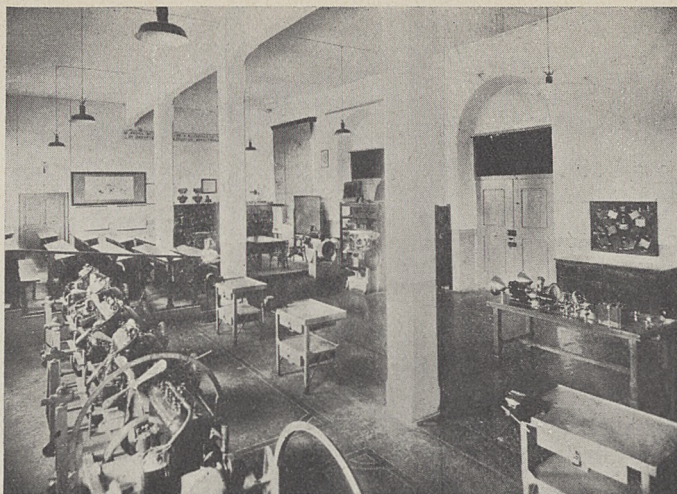
dzanych tutaj badań nad różnego rodzaju mieszankami, mającymi jako podstawę produkty krajowe (alkohol etylowy i metylowy, oleje mineralne i t. p.) oraz nad zastosowaniem jako smaru ostatnich gatunków oliwy; te ostatnie zdają się dawać pomyślne rezultaty.

Między przyrządami, które się tu znajdują, na specjalną uwagę zasługuje t. zw. „lubrykometr“ pomysłu ppłk. De Braud, wybudowany w Laboratorium. Przyrząd ten umożliwi przeprowadzanie porównawczych badań nad różnymi gatunkami smarów w ściśle takich samych warunkach, w jakich czynne są one w we wnętrzu pojazdów. Przy próbach otrzymujemy dla każdego typu smaru wykres, z którego odczytuje się z łatwością wszystkie charakterystyki typu, jako to: zmiany we współczynniku tarcia, zmiany lepkości (viscosité) i t. p.



Gabinet metalograficzny

(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

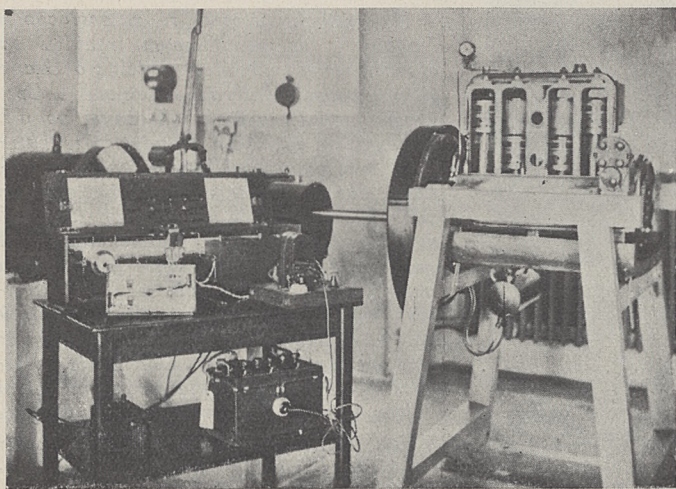


(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

Pomieszczenie wyższego kursu automobilowego

nego organu silnika, to przy badaniu organ ten zostanie oświetlany stale w tem samym położeniu i będziemy mieli wrażenie, że się wcale nie porusza. Wystarczy jednak, aby posiadał on inne poboczne ruchy, nie synchroniczne z zasadniczym, a stroboskop wykaże je natychmiast. W ten sposób wykrywa się bez trudności wszelkie, nawet drobne drgania, odchylenia, którym ulega badany organ i które, rzecz prosta, szkodliwie się odbijają na jego wytrzymałości i na działaniu silnika.

W tejże sali zainstalowane są jeszcze inne przyrządy, przeznaczone do badań poszczególnych części silników i ich osprzętu. Tak np. specjalny aparat służy do sprawdzania filtrów powietrznych w gaźnikach. Składa się on ze skrzynki, połączonej z aspiratorem, napędzanym silnikiem elektrycznym za pomocą rękawa, w który wstawia się badany filtr. Do skrzynki wysypuje się pewną, odmierzoną ilość proszku i puszczą się w ruch aspirator na ustalony okres czasu. Im mniejsza ilość proszku znajdzie się po skończeniu badania w rękawie, tem filtr jest lepszy.

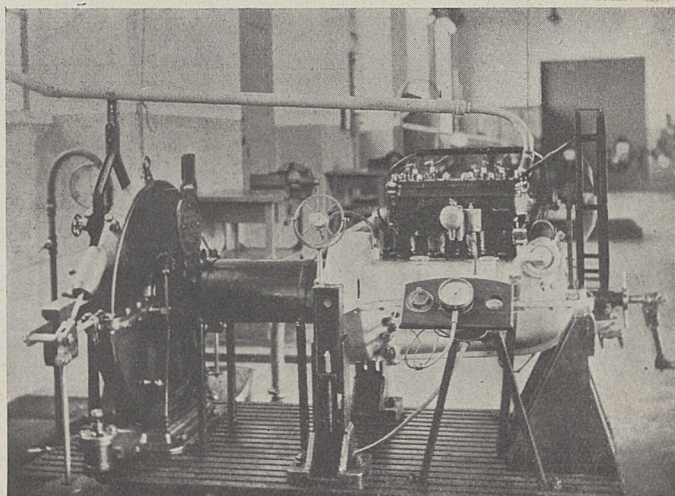


(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

Przeciety silnik ze sprzężonym z nim stroboskopem

Traktory i czołgi, jak wiadomo, muszą być przystosowane do poruszania się po nierównym gruncie, przebywania rowów, silnych spadków i t. d., muszą więc wobec tego być zaopatrzone w gaźniki, mogące działać nawet przy znacznych pochyleniach silnika. Każdy jednak gaźnik ma swój maksymalny kąt nachylenia, po przekroczeniu którego nie może on działać. Specjalny, bardzo prosty, lecz dowcipny przyrząd ustala ów kąt.

W niektórych pojazdach mechanicznych, przeznaczonych np. do nocnego przewozu wojska, lub dla zaskoczeń koniecznym jest, aby silnik pracował jak najciszej; osiąga się to przy pomocy specjalnie zbudowanych tłumików. W Laboratorium opracowano i skonstruowano specjalny przyrząd, nazwany „audiometrem”, który dokonywa pomiarów natężenia hałasu, wydawanego przez silnik i wykazuje w ten sposób sprawność różnych typów tłumików.



Hamulec hydrauliczny

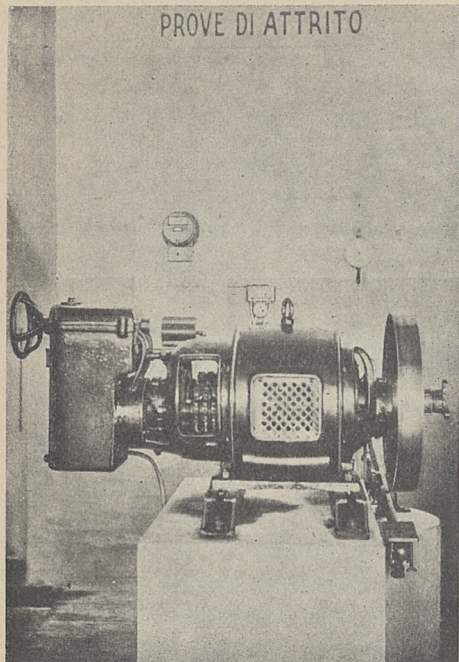
(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

Ze względu na wielką rolę jaką odgrywają hamulce w bezpieczeństwie ruchu, Laboratorium posiada aparat do pomiarów mocy hamowania materiałów, używanych na wykładziny szcęk hamulcowych, który ustala ich współczynnik tarcia.

W następnej sali przeznaczonej do badania elektrycznych organów samochodów oraz elektrycznego osprzętu pojazdów mechanicznych odbywają się ich próby zarówno elektryczne, jak mechaniczne. Pierwsze dokonywują się na „banc d'essai”, sprzężonym z silnikiem elektrycznym o ilości obrotów od 5 do 5000 na minutę. Bogato wyposażona tablica rozdzielcza pozwala kontrolować, przy pomocy pomieszczonych na niej przyrządów pomiarowych, działanie i charakterystykę magneto, cewek, rozruszników i t. d.

Drugi „banc d'essai” służy do prób mechanicznych i posiada wał stalowy ze sprzęgłami na obu końcach, przystosowanymi do sprzęgania go z najróżnorodniej-

PROVE DI ATTRITO



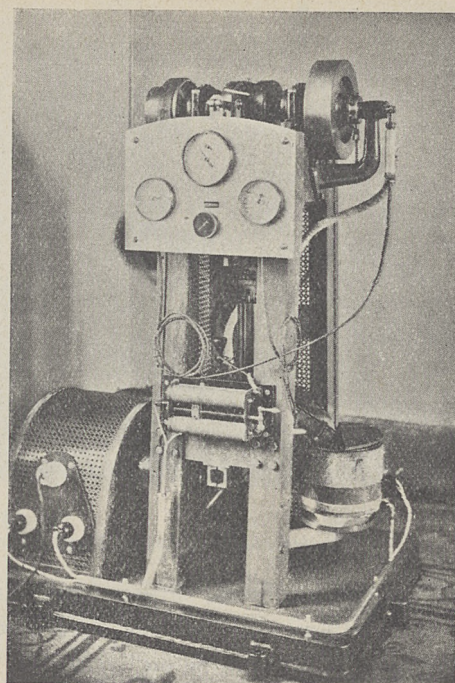
(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

Aparat do pomiarów tarcia hamulców

szemi typami silników. Dla prób, dokonywanych przy szybkości stałej służy silnik na prąd zmienny, dla prób przy zmiennych szybkościach — silnik na prąd stały. Mechaniczną i elektryczną sprawność badanych przyrządów wykazują precyzyjne przyrządy pomiarowe, mierzące ilość pochłanianej energii elektrycznej, względnie wytwarzanej przez badane dynamo.

Pozatem w omawianym oddziale znajdują się instalacje do ładowania akumulatorów, przyrządy do mierzenia twardości metali, używanych do części samochodowych, dalej specjalny przyrząd do sprawdzania wytrzymałości świec silnikowych na wysokie temperatury i wysokie ciśnienia we wnętrzu silników i t. d.

W Laboratorium odbywa się corocznie Wyższy Kurs Auto-



(Fot. Ing. C. de Capitani Milano).

Lubrykometr de Brauda

omobilizmu, którego słuchacze rekrutują się z delegowanych przez Ministerstwo Wojny oficerów wszystkich broni, rangą wzwyż od kapitana. Bierze w nim również udział, w charakterze wolnych słuchaczy, kilkunastu oficerów broni powietrznej. Zadaniem kursu jest wyspecjalizowanie w sprawach samochodowych oficerów, którzy mają być przeznaczeni do sprawowania nadzoru nad pojazdami mechanicznymi w poszczególnych jednostkach wojskowych. Konieczność przygotowania tak wyspecjalizo-

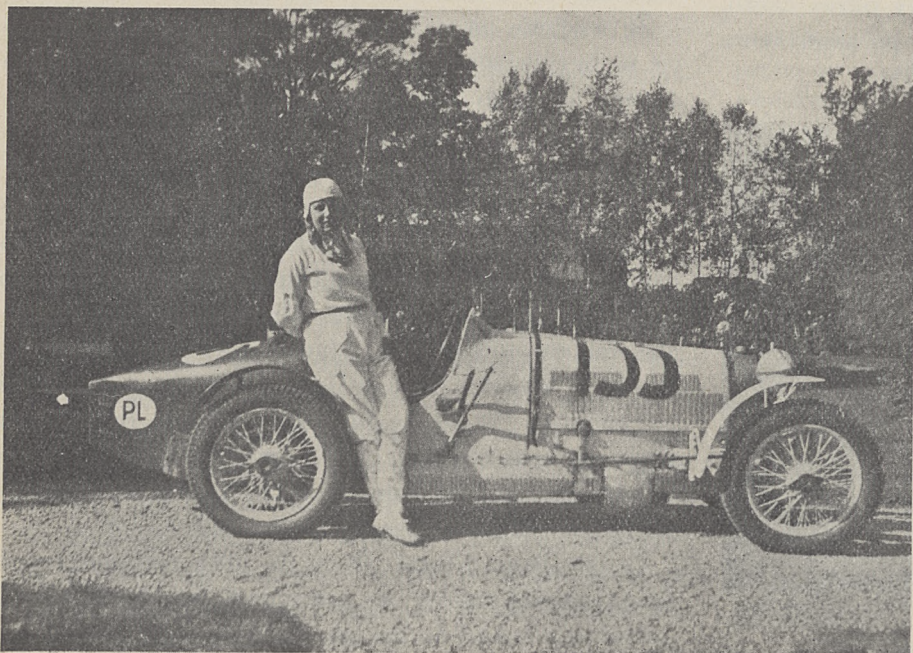
wanych oficerów wzrasta z dnia na dzień, wobec tak bardzo szybko rozwijającej się motoryzacji wszystkich broni.

Kurs ma charakter teoretyczno-praktyczny, gdyż wykłady i konferencje uzupełniane są i przeplatane ćwiczeniami praktycznymi, do których Laboratorium dostarcza niezmiernie bogatego materiału. Słuchacze uczą się w czasie kursu kierowania pojazdami, demontażu i montażu silnika i innych części, odwołując się do wielkich fabryk samochodów i t. d.

#### NOWA GWIAZDA AUTOMOBILIZMU POLSKIEGO Pani Marja Koźmianowa

Po nabyciu wiosną r. z. samochodu Bugatti i trzytygodniowym treningu na szosach wzięła udział w wyścigu o Grand Prix Lwowa. W Hradec Kralove z Czechostowacji w wyścigu okrężnym po ulicach miasta uzyskała II miejsce w kategorii sportowej, a IV w ogólnej klasyfikacji. Na Semmeringu w wyścigu górskim zdobyła III nagrodę w klasie do 1500 cm. w kategorii sportowej i ustanowiła rekord pań, posiadany od lat kilku przez znaną austriacką kierowczynię p. Miki Klingger. Tamże udało się Jej pokonać mistrza Węgier Hartmana o 11 sekund, który jechał na identycznym co Ona wozie. Wroku przyszłym projektuje wziąć udział w całym szeregu zagranicznych wyścigów.

Pani Koźmianowa jest pierwszą kobietą, która startowała na wyścigowym wozie w wyścigach międzynarodowych i jeździła, która startowała zagranicą i otrzymała nagrody.





Pieniny — Góra Trzy Korony.

## TATRZANSKI PARK NARODOWY

Ochrona krajobrazu i przyrody Tatr stała się jedną z najżywotniejszych kwestyj ostatnich czasów. Barbarzyństwo powojenne, które ogarnęło wszystkie niemal dziedziny życia, wtargnęło również i na tereny Tatr, czyniąc niebywałe spustoszenia. Tłumy niekulturalnych turystów, niczem hordy wandalów, zaczęły zalewać z rokiem każdym coraz to większą falą, wszystkie zakątki Tatr, znacząc wszędzie swój pochód stertami brudnych papierów, pudełek od konserw i skorup jajek. Niektóre bardziej uczęszczane szczyty zamieniły się w promieniu kilkudziesięciu metrów w odrażające śmietniki. Brzegi przepięknych cichych górskich jezior zaroily się pokotem nagich ciał hałaśliwych przybyszów, uprawiających tu z równym zapałem swą manję plażowania, jak nad brzegami Świdra, czy też na plażach stołecznych. Nie ograniczano się tylko do jezior lub stawów, nie było prawie potoku czy wodospadu, przy którym nie spotkałoby się ękających tak, jak nie można było uniknąć na główniejszych szlakach i ścieżkach wi-

doku wałęsających się, prawie nagich turystów. Najpiękniejsze hale zamieniały się w dnie świąteczne w hałaśliwe obozowiska, gdzie przy dźwiękach przyniesionych z sobą gramofonów, czy innych instrumentów, puszczano się w ochocze płasy.

Wypłoszone i przerażone dzikimi wrzaskami ptactwo i zwierzęta, przeniosły się w inne strony. Ucierpiał również świat roślinny. Wiele rzadkich okazów bezmyślnie wrywanych wyginęło już prawie doszczętnie. Ponadto nieracjonalna gospodarka leśna doprowadziła do оголоczenia znacznych przestrzeni na zboczach gór. Szkody uczynione faunie i florze tatrzańskiej trzeba będzie latami całami odrabiać.

Nad sposobami ochrony Tatr zastanawiano się już w wieku ubiegłym. Znalazło to wyraz w uchwalonej przez Sejm galicyjski ustawie o ochronie kozicy, świstaka i zwierzyny górskiej. Bardzo żywą działalność podjęło powstałe w temże samem stuleciu Towarzystwo Tatrzańskie, domagając się ochrony lasów i przyrody Tatr. Dzięki akcji rozwijanej w społeczeń-



Tatry — Kasprowy Wierch.

stwie przez to towarzystwo, udaremniona została budowa kolejki na Świnicę i eksploatacja granitu w Roztoce.

W niepodległej Polsce przybyły z pomocą Towarzystwu Tatrzańskiemu w dążeniach o ochronę Tatr, nowe organizacje jak Państwowa Rada Ochrony Przyrody, Liga Ochrony Przyrody, oraz różne stowarzyszenia naukowe i t. p. W wyniku wspólnie prowadzonej działalności, zaczęła coraz większe znajdować zrozumienie w społeczeństwie idea tworzenia parków natury, osiągając również poparcie czynników państwowych.

Pierwszym etapem na drodze realizacji tej idei było dojście do skutku utworzenia Parku Narodowego w Pieninach przy wydatnej pomocy Państwa, które wykupiło z rąk prywatnych najpiękniejsze tereny Pienin, dobra Czorsztyn i Krościenko.

Park Pieniński został oddany już do użytku ogółu, jako odrębny rezerwat przyrodniczy i równocześnie teren turystyczny, a opiekę nad nim sprawuje specjalnie powołana Komisja Parku Narodowego.

Po drugiej stronie Dunajca, na terenie przyległym, należącym do Czechosłowacji, na mocy specjalnego porozumienia obu Państw, został utworzony również rezerwat przyrodniczy z obszarów wykupionych

przez Rząd Czechosłowacji. W ten sposób powstał pierwszy w Europie Międzynarodowy, Polsko-Czechosłowacki Park Narodowy w Pieninach, obejmujący ponad 1150 ha. Dla Czechosłowackiej części Parku ma być powołana analogiczna Komisja Parkowa, która będzie w ścisłym porozumieniu współpracowała z Komisją polską, celem jednolitego zagospodarowania i ochrony całego Parku Pienińskiego.

Myśl utworzenia Parku Narodowego w Tatrach zaczęła się przyoblekać w konkretne kształty już dziesięć lat temu. Zapoczątkowane zostało to porozumieniem polsko-czechosłowackim w Krakowie, w dniu 30 maja 1924 r., t. zw. protokołem krakowskim. I w tym wypadku oba sąsiedzkie państwa podały sobie ręce do zgodnego współdziałania mającego na celu przekształcenie Tatr polskich i czeskich w jeden wielki Park Natury, największy w Europie rezerwat górski, obejmujący 50.000 ha terenu, wliczając w to całą powierzchnię, a więc zarówno góry jak i doliny, hale, lasy i jeziora.

Od tego czasu oba państwa systematycznie dążyły do stopniowego wykupu lasów tatrzańskich. W Polsce lata 1932 i 1933 zaznaczyły się szczególnie pomyślnie w realizacji tych zamierzeń. W grudniu 1932 roku zakupił rząd polski dobra Murzasichle II, o ob-

Tatry — Bystra.







Tatry — Czuba Goryczkowa.

szarze około 1000 ha, obejmujące przepiękne lasy w dolinach Suchej Wody i Pańszczycy w bezpośrednim sąsiedztwie Hali Waksmundzkiej, pod Koszystą i t. d. W roku zaś ubiegłym zostały nabyte przez Skarb Państwa dobra zakopiańskie, należące do Fundacji Narodowej im. Władysława Zamoyskiego, t. zw. Fundacji Kórnickiej, a mianowicie dobra Zakopane, Kościelisko, Bukowina i Brzegi. Dobra te były wprowadzone przez twórcę Fundacji Kórnickiej przeznaczone na Park Narodowy, ale skutkiem kłopotów finansowych Fundacji, nie mogła być w nich należycie prowadzona racjonalna gospodarka ochronna.

Tranzakcja dokonana przez Państwo nie była bynajmniej rzeczą ani łatwą, ani prostą. Nasuwały się przede wszystkim bardzo poważne trudności natury prawnej, ze względu na specjalne zastrzeżenia ustawowe w zakresie sprzedaży dóbr, stanowiących własność Fundacji Kórnickiej. Trudności te usunięto dzięki przepisom zezwalającym na sprzedaż dóbr fundacyjnych obciążonych długami hipotecznymi. Wiele czasu trzeba było zużyć na ustalenie zobowiązań dłużnych Fundacji, dokonanie różnych rozliczeń między władzami samorządowymi, instytucjami kredytowymi i t. d. Specjalnie powołana komisja arbitrażowa pod przewodnictwem prof. K. Bartła, zajęła się rozstrzy-

gnięciem szeregu kwestyj, jak ustalenie warunków sprzedaży, ceny kupna i wielu innych. Wreszcie z końcem września roku ub., sprawa nabycia dóbr zakopiańskich stała się przedmiotem obrad Komitetu Ekonomicznego Ministrów, który kupno to ostatecznie zadecydował. Ustalona przez komisję arbitrażową cena nabycia wyniosła zł. 3.645.000. Na poczet tej sumy zaliczono zaległości podatkowe Fundacji Kórnickiej i zadłużenie w bankach państwowych, stanowiące przeważną część tej ceny. Pozwoliło to Skarbowi Państwa na przeprowadzenie transakcji bez konieczności wykładania od razu większych kwot.

Nabyte dobra obejmują olbrzymi kompleks leśny o obszarze około 8.000 ha, w którego skład wchodzi: nadleśnictwo Zakopane — Kościeliska, z lasami i halami Doliny Kościeliskiej, oraz prawie całość lasów i część hal w reglach zakopiańskich od ujścia Doliny Kościeliskiej po Kuźnice, tudzież nadleśnictwo Bukowina — Brzegi, z lasami i częścią hal w okolicach Zazadniej i wzdłuż szosy z Zakopanego do Morskiego Oka wraz z częścią jeziora i jego okolicy. Umowa kupna objęte również zostały i weszły w skład nabytego obiektu: elektrownia w Kuźnicach, szereg budynków Zarządu dóbr i lasów, dwa tartaki w Zakopanem i jeden w Kościelisku oraz kamieniołom na

Tatry — Wołoszyn.



Krokwi. Nadto z tytułu kupna dóbr zakopiańskich przeszły na własność Państwa znaczne udziały w współwłasności szeregu hal tatrzańskich, dochodzące do 40% współwłasności niektórych terenów.

Dobra zakopiańskie wraz z poprzednio nabytymi dobrami Murzasichle II, tworzą obszar około 9.000 ha, stanowiący połowę realizacji planu Parku Narodowego po stronie polskiej. Realizacja drugiej połowy została w znacznej mierze ułatwiona nabyciem przez Państwo tytułu współwłasności na wielu halach oraz i przez to, że właścicielem znacznej części obszaru jest Towarzystwo Tatrzańskie, subwencjonowane przez Państwo w akcji wykupywania terenów na halach na cele Parku Narodowego, a tylko stosunkowo nieliczne obszary znajdują się w rękach prywatnych właścicieli.

Nowonabyte tereny zostały organizacyjnie zgrupowane w osobną jednostkę administracyjną, pod nazwą: „Nadleśnictwo Państwowe w Zakopanem“, które prawie w całości tworzyć będzie Tatrzański Park Narodowy. Park ten będzie miał charakter rezerwatu, zapewniający mu ochronę przyrody i krajobrazu. Nadzór nad nim obejmie Komisja Parku Tatrzańskiego, analogicznie do Komisji istniejącej dla Parku Narodowego w Pieninach. Niezależnie od celów charakteru ogólnego, Tatrzański Park Narodowy będzie służył również jako teren pracy badawczo-leśnej, prowadzonej już przez Zakład Doświadczalny Lasów Państwowych w Warszawie, w Parkach białowieskim i pienińskim. Zakład ten sprawuje także kontrolę wszystkich rezerwatów w lasach państwowych z ramienia Ministerstwa Rolnictwa i naczelnych władz leśnych.

Realizacja Parku Narodowego w Tatrach stanowi fakt przełomowy w dziejach tych gór. Oczekiwać należy, że wkrótce wdrożona będzie żywa akcja ochrony przyrody i krajobrazu Tatr i że przy odpowiednim uwzględnieniu potrzeb turystyki zostaną wyda-

ne analogiczne do stosowanych w Parkach Narodowych zagranicą, przepisy zachowywania się na terenie Parku, poparte rygorami stosownych kar, jak to już zostało dokonane w innych Parkach Narodowych w Polsce. Ustanowiona też musi być specjalna straż, która czuwać będzie nad przestrzeganiem tych przepisów. Spodziewać się również należy, że podjęta będzie działalność na prawy szkód uczynionych przy-

rodzie Tatr, a więc przede wszystkim zadrzewienie terenów огоłoconych z lasów, wstrzymanie rozwoju kamieniołomu na Krokwi, tak dotkliwie szpecącego okoliczny krajobraz Zakopanego i ograniczenie jego działalności jedynie do potrzeb lokalnych, a nadto usunięcie śladów dokonanych przezeń spustoszeń, oraz wypełnienie całego szeregu innych pilnych postulatów.

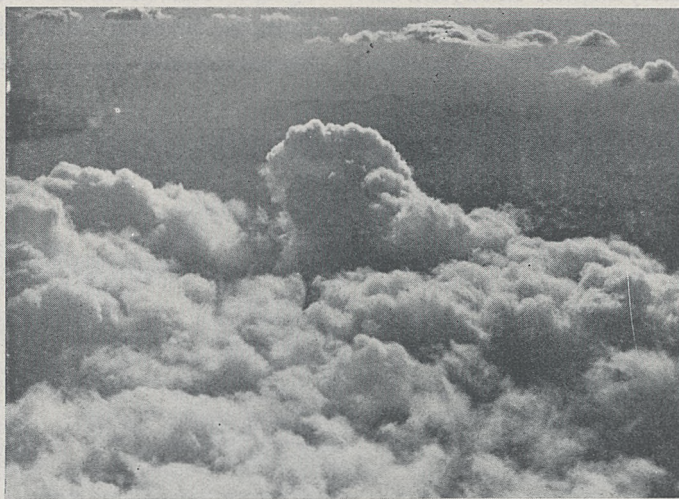
W związku z doprowadzeniem do skutku Tatrzańskiego Parku Narodowego po stronie polskiej, można wyrazić nadzieję, że fakt ten wpłynie niewątpliwie na przyspieszenie analogicznych zamierzeń na terenach czechosłowackich, gdzie akcja ta już jest w toku.

Prawie równolegle z konkretyzowaniem się starań o utworzenie Parku Narodowego w Tatrach, zostały zamierzone prace nad wykonaniem mapy Parku, a wszczęte w 1924 r., przy delimitacji granicy polsko-czechosłowackiej z inicjatywy kół naukowych i turystycznych. Opracowywanie mapy przeprowadzane było jednocześnie dwiema metodami, fotogrametryczną i stolikowo-topograficzną. W pracach brały udział trzy instytucje: Oddział Fotogeodezyjny Ministerstwa Robót Publicznych, Politechnika Lwowska i Samodzielny Referat Fotogrametryczny Wojskowego Instytutu Geograficznego.

Mapa obejmuje obszar odpowiadający ściśle granicom Parku Narodowego; ze względu na przeznaczenie opracowują się dwa wydania, jedno dla celów naukowych, a drugie dla celów topograficznych i turystycznych. Różnica między obu wydaniem polega na sposobie przedstawienia skał i piargów. Na mapie dla celów naukowych skały są przedstawione warstwicami, a na mapie dla celów topograficznych i turystycznych prócz warstwic, wykonany jest plastyczny rysunek skał. Bardzo staranna i przeprowadzona niwelacja na terenie Tatr, umożliwiła też obecnie dokładne oznaczenie wysokości wszystkich szczytów,

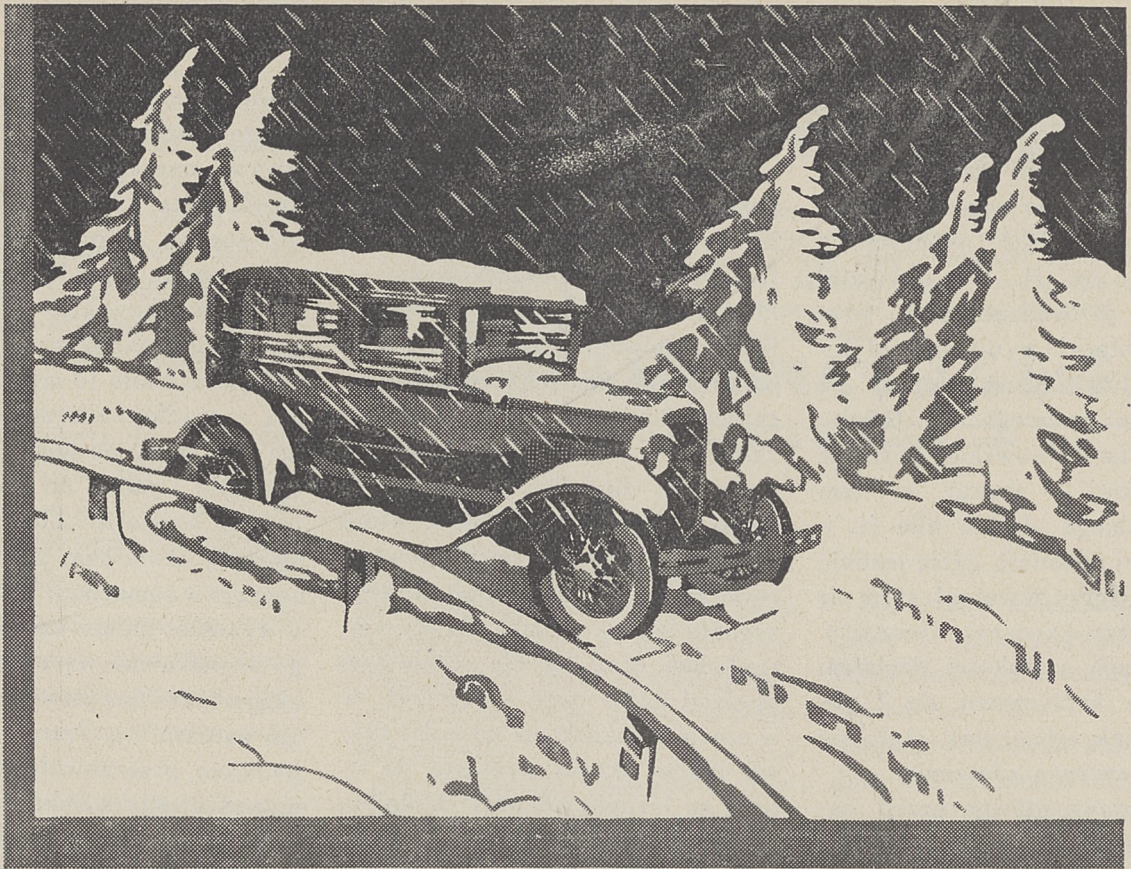
podawanej dotychczas na podstawie niedokładnych pomiarów.

Wobec tego, że mapa zostanie wydana w podziałce 1:20.000, nie będzie możliwe umieszczenie na niej wszystkich nazw, przeto zamierzone jest wydanie oddzielnej kalki, zawierającej obszerny zbiór nazw zebranych na miejscu i uzgodnionych z miarodajnymi czynnikami.



Chmury nad Tatrami.

Zofja Klaczyńska.



## Czego wszystkiego nie wymaga się od silnika samochodowego?!

Z jednej strony musi być wytrzymały na działanie silnego mrozu, z drugiej zaś na najwyższe temperatury — a mimo to Mobiloil smaruje.

Czy na równiku, czy też pod biegunem, wszędzie otrzymać możecie odpowiednią markę Mobiloil, która silnikowi zapewnia właściwe smarowanie.

Rzut oka do Tabeli Polecającej wskaże Wam na zimę właściwą markę t. j. Mobiloil „Arctic“.

Stosując Mobiloil Arctic osiągniecie lekki start nawet przy najsilniejszym mrozie oraz gruntowne smarowanie nawet przy najwyższej temperaturze, wywołanej spalaniem, a temsamem sprawne i ekonomiczne działanie maszyny w czasie najsurowszej zimy.

# Mobiloil Arctic

VACUUM OIL COMPANY S. A.

Henryk Gologórski.

## STRONNICA PRAWNIKA.

## Z SALI SĄDOWEJ

Przedmiotem rozważań sądu do spraw samochodowych w Warszawie była niedawno ciekawa sprawa, powstała na tle wypadku o dość niezwykłym zbiegu okoliczności. Mianowicie p. H. D., obywatel angielski, prowadząc auto prywatne Whippet z ulicy Kredytowej w ulicę Jasną, wpadł na rowerzystę, jadącego ul. Kredytową od Marszałkowskiej w stronę Mazowieckiej — akurat w tem miejscu zbiegu dwóch ulic (t. j. Kredytowej i Jasnej), gdzie jezdni z szerszej, (przy skwerze), staje się węższą (przy kawiarni „George”). Różnica tych szerokości dochodzi w miejscu krytycznym do 2 metrów, co, jak zobaczymy, stało się główną przyczyną zderzenia.

Na rozprawę główną przed sądem I instancji oskarżony Anglik nie stawił się, jego zaś obrońca, adwokat R. nie przyznał winy swego mocodawcy i wyjaśnił w jego imieniu, że oskarżony zakręcał samochodem z zachowaniem wszelkich przepisów o ruchu kołowym, dając przed skręcaniem sygnały i podając zawczasu strzałką kierunkową skręt w lewo, a natomiast uszkodzony rowerzysta uległ wypadkowi wskutek własnej nie-

ostrożności, wpadając na prawą latarnię samochodu.

Zbadany w charakterze świadka uszkodzony rowerzysta zeznał, iż krytycznego dnia jechał ulicą Kredytową od Marszałkowskiej do Mazowieckiej, gdy nagle nadjechało z przeciwnej strony auto i uderzyło go w ramię przy chodniku na skrawku, tu gdzie jest kawiarnia „George” — w odległości około 1 metra od chodnika. Dalej, obok mniej istotnych szczegółów, które pomijamy, zeznał uszkodzony rowerzysta, że nie słyszał żadnego sygnału ani nie widział strzałki kierunkowej, oraz, (co dla późniejszej apelacji miało duże znaczenie), że w czasie wypadku nie posiadał prawa jazdy; zeznał wreszcie, że upadł na jezdnię tuż przy chodniku, po lewej stronie jezdni na ul. Jasnej; po uderzeniu stracił przytomność; po odzyskaniu przytomności leżał na jezdni, na 1 metr od chodnika. Następny świadek, posterunkowy Pol. Państw. zeznał, iż w momencie zderzenia stał na posterunku i widział samochód, który skręcił przy lewym chodniku w ul. Jasną, a zatem ściał zakręt; uszkodzony rowerzysta został uderzony latarnią i upadł; gdyby oskarżony nie ściał zakrętu, to (zdaniem świadka) zderzenie prawdopodobnie nie byłoby wogóle nastąpiło; dalej zeznał świadek, że rowerzysta jechał szybko i gdy zauważył nadjeżdżający samochód, to widocznie, obawiając się zderzenia, skręcił w prawo, w ulicę Jasną, widocznym jednak było, że nie miał zamiaru tam skręcić, gdyż jechał prosto. (Ta właśnie okoliczność stała się potem jedną z podstaw apelacji).

Zeznanie następnego świadka, z zawodu będącego szoferem autobusowym dostarczyło ważnego mate-

riału dowodowego, gdyż z racji swego zawodu świadek ten w danej sprawie musiał odegrać rolę świadka-eksperta. Mianowicie świadek ten zeznał, że przechodził w czasie wypadku ulicą Kredytową, idąc od Marszałkowskiej. W momencie wypadku świadek znajdował się w odległości około 10 metrów od miejsca wypadku; zderzenie nastąpiło na ul. Jasnej, po lewej stronie ulicy około 1 metra od chodnika pod oknami kawiarni „George”; dalej świadek stwierdza, że nie cyklista uderzył w samochód, lecz samochód w cyklistę; dalsza część zeznań tego świadka ma wyraźny charakter ekspertyzy, przytaczamy ją więc „in extenso”: „...jeszcze przed wypadkiem przeczuwałem, że będzie wypadek; gdyby oskarżony nie ściał zakrętu i nie jechał z szybkością około 60 km., to zderzenia by nie było. Według mego zdania, kierowca auta był winien. Rowerzysta chciał uniknąć wypadku i skręcił raptownie w ul. Jasną, gdyż obawiał się wypadku, poprostu chciał nawet wjechać na chodnik. Przed skręceniem rowerzysta robił wrażenie, że chciał jechać prosto”.

Jeden z naocznych świadków wypadku, niejaki H., stwierdził, że siedząc w swej budce z papierosami na rogu ulic Jasnej i Kredytowej przy kawiarni „George”, widział skręcające auto, które ściało ulicę przy zakręcie w Jasną i zderzyło się z rowerzystą, jadącym od Marszałkowskiej; kierowca auta, zamiast skręcić przepisowo i wjechać w ulicę Jasną na prawą stronę tej ulicy, ściał ostro okrążenie, tak, że wjechał właściwie na lewą stronę ulicy Jasnej; rowerzysta w ostatniej chwili chciał się schronić przed wypadkiem i omal nie wjechał na chodnik, lecz przedtem został uderzony autem.

Ostatni świadek, zgłoszony przez

**FEMAKTIN**

STOSOWANY  
CODZIENNIE  
w zabiegach higieny  
**INTYMNEJ**  
ZAPEWNI PANI:  
CZYSTOŚĆ  
ZDROWIE  
MŁODOŚĆ

odkaza  
odwadnia  
zapobiega  
nie płómi

LAB. FARMAC.  
**„POLSKI CHLOR”**

WARSZAWA ORLA 13  
TEL. 11-25-22 11-08-09



obronę, zeznał, iż jechał maszyną Whippet razem z oskarżonym; mniej więcej na wysokości ul. Kredytowej 6, oskarżony dał wskaźnik kierowniczy oraz sygnał; maszyna szła z szybkością 20—25 km. a na samym zakręcie najwyżej 10 km.; z przeciwnej strony nadjechał rowerzysta, który przyspieszył jazdę, chcąc samochód wyminąć, lecz nie zdążył; zderzenie nastąpiło na środku jezdni.

Biegły — lekarz dr. F. określił obrażenia cielesne, jakim uległ poszkodowany — jako obrażenia kategorii ciężkich uszkodzeń (złamanie obojczyka).

Po zamknięciu przewodu sądowego oskarżyciel publiczny wnosił o ukaranie oskarżonego, zaś jego obrońca — o uniewinnienie swego mocodawcy.

Po naradzie Sąd ogłosił sentencję wyroku, którego mocą winę oskarżonego uznał za udowodnioną i na zasadzie odnośnych przepisów prawa skazał go na jeden miesiąc więzienia za przekroczenie przepisu 37 i 55 Rozp. Kom. Rządu m. st. Warszawy o ruchu ulicznym z dn. 15.V. 1925 — polegające na skręceniu w poprzeczną ulicę w lewo małym łukiem przy lewostronnym chodniku — następstwem czego było ciężkie uszkodzenie ciała W., przez złamanie lewego obojczyka.

Wobec zapowiedzi apelacji ze strony oskarżonego Sąd przesłał mu na piśmie następujące uzasadnienie wyroku:

Oskarżony H. D. nie stawiał się na rozprawę sądową, jego zaś obrońca, adw. R. nie przyznał winy swego mocodawcy i oświadczył w jego imieniu, że oskarżony zakręcał samochodem z zachowaniem wszelkich przepisów o ruchu kołowym, dając przed skręcaniem sygnały i podając zawczasu strzałkę kierunkową skręt w lewo, a natomiast poszkodowany, jadąc bez prawa jazdy

na rowerze ul. Kredytową od ulicy Marszałkowskiej w stronę ulicy Mazowieckiej, przez swą nieostrożność sam wpadł na prawą latarnię samochodu.

Na przewodzie sądowym zostało ustalone zgodnymi zeznaniami wszystkich naocznych świadków, że oskarżony, wjeżdżając z ul. Kredytowej w ul. Jasną ściał silnie zakręć, zjeżdżając z prawej strony ulicy Kredytowej na lewą stronę ulicy Jasnej. Poza tem świadek Śl., szofer autobusów miejskich, zeznał, że oskarżony jechał na skręcie tuż koło lewego chodnika z nadmierną szybkością, bo około 60 km. na godzinę i że oskarżony powinien był przewidzieć wypadek, który miał miejsce, gdyż on, jako naoczny świadek i fachowiec przewidywał go przy takiej nieostrożnej i nieprawidłowej jeździe. Świadek ten również zeznał, że poszkodowany, znalazł się niespodzianie w niebezpieczeństwie, lecz w międzyczasie został najechany i uderzony z boku przez samochód w momencie, gdy znajdował się w odległości około jednego metra od lewego chodnika przy ulicy Jasnej przy oknach kawiarni „George”. Zeznania świadka tego potwierdzone zostały w zeznaniu świadka H., który ma budkę z papierosami przy oknach kawiarni.

*Kupować bezkrytycznie?*  
**W żadnym wypadku!**



Najpierw trzeba zastanowić się i poinformować a potem wybrać rzecz wypróbowaną, zwłaszcza wtedy, gdy idzie o zdrowie. Żądajcie przede wszystkim w aptece Aspiriny, gdyż tylko zupełnie czysty produkt zapewnia skuteczne działanie i zupełną nieszkodliwość.

**ASPIRINA istnieje tylko jedna!**

Do nabycia we wszystkich aptekach.

Oskarżony wskutek nieostrożnej jazdy i spowodowania zderzenia zadał uszkodzenie cielesne poszkodowanemu W. — mianowicie złamanie obojczyka, które Sąd, zgodnie z orzeczeniem biegłego lekarza, uznał za uszkodzenie ciężkie, gdyż zakłóciło ono czasowo funkcje organu ciała.

Ustalenie zaś, że pokrzywdzony w chwili wypadku nie posiadał wogóle prawa jazdy na rowerze, nie upoważniało oskarżonego, jako kierowcy do najeżdżania na niego tembardziej, iż oskarżony w chwili wypadku nie mógł o braku prawa jazdy wiedzieć; zresztą pokrzywdzony zachowywał się przepisowo i gdyby oskarżony przewidział skutki swej zarówno nieprzepisowej, jak i nieostrożnej jazdy, wypadek oczywiście byłby nie nastąpił, bowiem prawidłowe skręcenie dużym prawostronnym łukiem pozostawiało dostatecznie dużą przestrzeń dla przejazdu rowerzysty.

W świetle tych niezwykle zgodnych, a więc i wiarygodnych zeznań świadków i całokształtu okoliczności sprawy, wina oskarżonego zadania nieostrożnie ciężkich uszkodzeń ciała poszkodowanego rowerzysty została, zdaniem Sądu, udowodniona, a była ona następstwem przekroczenia § 37 i 55 przepisów o ruchu ulicznym w mieście stoł.

Warszawie (Rozp. Kom. Rządu na m. st. Warszawę z dn. 15.V.25). Przechodząc zaś do wymiaru kary i mając na względzie dotychczasową niekaralność oskarżonego, jego poziom intelektualny, a więc i wymagania co do staranności i ostrożności w wykonywaniu swych obowiązków w charakterze kierowcy, Sąd uznał za słuszne i sprawiedliwe wymierzyć mu karę jednego miesiąca więzienia, zasądzić od niego pięć złotych opłat sądowych i obciążyć go kosztami postępowania w sprawie.

Na powyższy wyrok obrońca oskarżonego założył apelację, w której prosząc o uchylenie wyroku I instancji i o uniewinnienie oskarżonego, poddaje w wątpliwość założenia motywacji wyroku, a w szczególności podkreśla, że orzekając o winie oskarżonego Sąd Grodzki oparł się głównie na zeznaniu świadka Śl., który stwierdza, że wypadek nastąpił na ul. Jasnej wtedy, gdy rowerzysta chcąc uniknąć zderzenia skręcił raptownie w ulicę Jasną i chciał nawet wjechać na chodnik.

Następnie apelacja wywodzi: „Sąd Grodzki na podstawie tych zeznań dochodzi do wniosku, że takie zachowanie się pokrzywdzonego W. spowodowane było tem, iż znalazł się on rzekomo niespodzianie w niebezpieczeństwie, którego starał się uniknąć. Tymczasem, jak to wynika z załączonego przy niniejszem planu sytuacyjnego — (obrońca sporządził i załączył przy apelacji szkic sytuacyjny skweru i zbiegu ulic Jasnej i Kredytowej przy kawiarni „George”) — jezdni na ul. Kredytowej, poczynając od domu, w którym mieści się kawiarnia „George”, zwęzła się o 2 metry, wobec czego rowe-

rzysta, który zgodnie z § 50 Rozp. Komisarza Rządu na m. st. Warszawę (Dz. Urzęd. Kom. Rządu Nr. 36/25), zajmuje miejsce na jezdni *przy samym chodniku*, winien był o te 2 metry skręcić w lewo, a nie *w prawo*, przez co wjechał w ulicę Jasną i zagroził drogę oskarżonemu, który, jak to stwierdził świadek K., który jechał z oskarżonym, dawał dwukrotne sygnały o zamiarze skręcenia w ulicę Jasną.

„Wbrew ustaleniu Sądu Grodzkiego, iż wszyscy naoczni świadkowie zeznali, że oskarżony D. ściał silnie zakręć, zjeżdżając na lewą stronę ul. Jasnej, gdzie miał nastąpić wypadek, świadek K. kategorycznie stwierdził, że zderzenie nastąpiło na *środku* jezdni.

„Gdyby nawet uznać za ustalone, że zderzenie nastąpiło bliżej lewej strony jezdni, ul. Jasnej, to i tak nie można przypisać z tego powodu winy oskarżonemu, który kierując pojazdem szybszym, ma z natury rzeczy pierwszeństwo jazdy i który widząc nadjeżdżającego szybko rowerzystę, mającego zamiar jechać prosto, to jest w stronę Mazowieckiej, (zeznanie św.

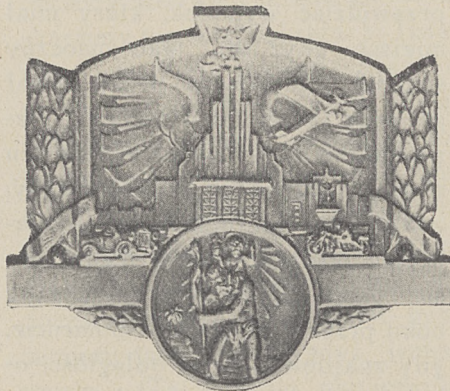
post. Pol. Państw.) — stara się uśunać w lewo i uwolnić drogę i w żaden sposób nie może przewidzieć, że pokrzywdzony zamiast jechać prawidłowo, to jest skręcić w prawo, obierze taki kierunek jazdy, który jak to jest widoczne z planu sytuacyjnego, prowadzi już nie na chodnik, ale wprost na dom, w którym mieści się kawiarnia „George”.

„Dlatego też oskarżony, jako wytrawny kierowca, posiadający od 20 lat prawo jazdy, zmuszony był nieco zboczyć od właściwej dla siebie drogi. Nie jest jego winą, że mimo to pokrzywdzony, zajeżdżając oskarżonemu drogę, wpadł na prawy bok samochodu.

„W tym stanie rzeczy ustalenie, że pokrzywdzony nie posiadał jeszcze prawa jazdy, prowadzi bynajmniej nie do tego, by upoważnić miało oskarżonego do najeżdżania na niego, lecz stwierdza w związku z okolicznościami sprawy i wypadku, że pokrzywdzony nie umie jeszcze sobie poradzić z trudnościami ruchu kołowego w Warszawie, tembardziej, że pokrzywdzony W., mając w czasie wypadku zaledwie lat 17, miał nawet zgodnie z § 30 i 31 Rozp. Kom. Rządu wzbronione kierowanie jakimkolwiek pojazdem”.

W konkluzji skarga apelacyjna wnosi o zbadanie biegłego do spraw samochodowych, o uchylenie zaskarżonego wyroku i o uniewinnienie oskarżonego.

Sąd Okręgowy w Warszawie, w Wydziale IX, Odwoławczym Karnym, po rozpoznaniu całokształtu tej ciekawej i dosyć rzadkiej sprawy — podzielił całkowicie wywody apelacji i postanowił zaskarżony wyrok Sądu do spraw samochodowych uchylić i oskarżonego R. H. D. uniewinnić.



Plakieta wykonana w Firmie W. Gontarczyk  
Warszawa Miodowa 19.

PRACOWNIA WYROBÓW ARTY-  
STYCZNYCH  
W BRONZIE, SREBRZE i ZŁOCIE  
WYKONYWA: NAGRODY

W. GONTARCZYK

WARSAWA, MIODOWA 19  
PAŁAC ARCYBISKUPI  
TELEF. 5-21-84  
i. t. p.

SPORTOWE,

PUCHARY,

PLAKIETY,

MEDALE

i. t. p.

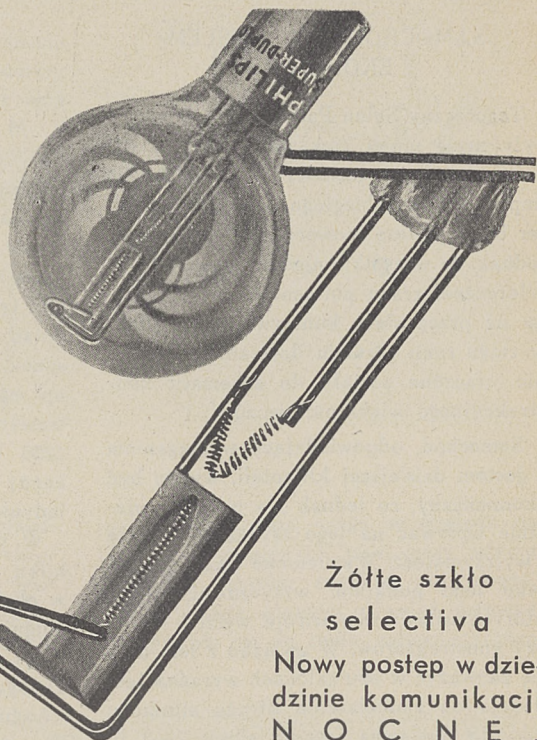
# ŚWIETNE ZESTAWIENIE!

Amortyzator, dzięki któremu żarówki Super Duplo są zupełnie nieczułe na wstrząsy, oraz żółte szkło Selectiva, dające największą jasność przy najmniejszym oślepieniu.

Najświeższe badania nad właściwościami oka i jego wrażliwością na kolory,

stwierdzenie, że ostrość widzenia jest tem większa, im większa jest ilość kolorów zawartych w świetle, znane zjawisko, że tylko żółte promienie są w stanie przeniknąć gęstą mgłę.

Oto trzy najważniejsze momenty, które zostały uwzględnione przy opracowaniu nowego typu żarówek samochodowych Selectiva.



Żółte szkło  
selectiva

Nowy postęp w dziedzinie komunikacji  
N O C N E J

# PHILIPS „SUPER DUPLO”

# SELECTIVA

ŻARÓWKA NIEOŚLEPIAJĄCA I NIECZUŁA NA WSTRZĄSY

## KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

### STOSUNEK ILOŚCI ZAGRANICZNYCH SAMOCHODÓW DO KRAJOWYCH W NIEMCZECH.

W ogólnej liczbie kursujących w Niemczech pojazdów mechanicznych przypada na pojazdy produkcji zagranicznej stosunkowo bardzo niewielki procent, a mianowicie: w r. 1932 motocykli produkcji krajowej kursowało 92,7%, a 7,3% produkcji obcej; samochodów osobowych w tym samym czasie — 77,1% niemieckich i 22,9% produkcji obcej, a ciężarowych samochodów produkcji krajowej — 73,1% i 26,9% produkcji obcej.

Dla dwóch poprzednich lat odpowiednie cyfry przedstawiają się jak następuje: w r. 1931 motocy-

kle — 92% i 8%, osobowe 75,8% osobowe 75,8% i 24,2%, ciężarowe 74,5% i 25,5%. W r. 1930 motocykle — 91,8% i 8,2%, osobowe 75,0% i 25,0%, ciężarowe 72% i 28%.

### ULGI PODATKOWE WE WŁOSZECH.

W celu popierania włoskiego przemysłu samochodowego rząd włoski zdecydował do 30 kwietnia 1934 r. nie pobierać właściwego podatku samochodowego od wszelkich nowych osobowych samochodów o mocy poniżej 12 HP i cenie sprzedażnej nie większej niż 12.000 lirów. Za takie samochody pobierana jest tylko opłata 10 lirów. Zarządzenie to działa wstecz dla wszystkich samochodów, sprzedanych od lipca r. b. Z tych specjal-

nych ulg może korzystać tylko mały samochód Fiata „Balilla”, jedyny, który odpowiada powyższym warunkom.

### BEZPIECZEŃSTWO W SAMOCHODZIE.

Maximum bezpieczeństwa i wytrzymałości — to dewiza dzisiejszego auta. Jedno i drugie jest osiągalne tylko przy zastosowaniu najlepszych materiałów i najnowszych zdobyczy techniki. Nowy samochód ze zwykłym szkłem jest dziś przeżytkiem, grozi on w 95% zdrowiu i życiu pasażerów i choć nie nazywa się narzędziem morderczym to w każdym razie jest lakierowaną tandetą. Żądajcie szkła nierozpryskującego się dającego ochronę i zabezpieczenie

Fr. J. Stykolt.

## BILANS DWÓCH SALONÓW.

### SAMOCHÓD POD HASŁEM EKONOMJI.

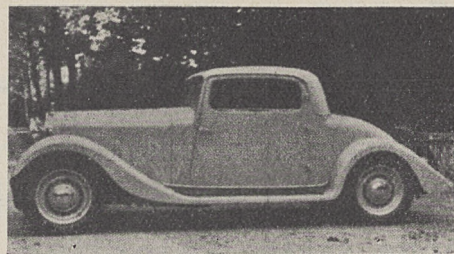
Tegoroczny Salon Paryski oraz Olympia były może mniej ciekawe, z punktu widzenia nowości technicznych, od tychże imprez z roku ubiegłego, których charakter był wybitnie inowacyjny. Okazuje się jednak, że wszystkie niemal „nowalje” zeszłoroczne, zrazu potępiane i krytykowane przez sfery konserwatywne, zdały w ciągu roku egzamin dojrzałości i obecnie włączone zostały do schematu konstrukcyjnego większości wozów.

Samochód, odpowiadający wymaganiom i gustom dzisiejszej klienteli, winien być ekonomiczny, co jednak nie powinno ujemnie wpływać na jego szybkość, wygodę i wytrzymałość. Wymienione cechy są niejako temi punktami wytycznymi, wokół których ustawicznie wiruje wysiłek twórczy konstruktorów. W związku z tem daje się zauważyć w obu salonach wyraźna tendencja do zmniejszenia litrażu silników; gdy do niedawna jeszcze silnik 2—3 litrowy stanowił normalne wyposażenie samochodu „pour tout le monde”, obecnie granice jego pojemności przeniesione zostały znacznie w dół, wahając się między 1.1000 a 2.000 cm<sup>3</sup>.

Równocześnie jednak wydajność mecha-

niczna tych niewielkich, lecz wysokoskomprimowanych i szybkoobrotowych silników znacznie wzrosła, dochodząc do 28 K. M. z litra pojemności (Delage 1.500 cm<sup>3</sup>). Ta okoliczność umożliwia wydłużenie ramy i zastosowanie wygodniejszej karoserji, co jednak przy dzisiejszym stanie techniki nie odbija się znacznie na ciężarze wozu. Należy wspomnieć, że i pod tym względem osiągnięto nienotowane dotąd rezultaty i obniżając znacznie stosunek wagi ogólnej do mocy silnika. Tak np. nowy typ Minerwy z silnikiem 2-litrowym (50 K. M. przy 4.000 obr.) waży 1250 kg. łącznie z karoserją; a zatem każdy K. M. jest tu obciążony ciężarem jedynie 25 kg.

W tej kategorii wozów istnieje jeszcze kilku innych debutantów, wystawionych w obu salonach. Na specjalną uwagę zasługują 2 nowe modele Fiata — „Ardita” 4 cyl. — 1758 cm<sup>3</sup> oraz 6 cyl. — 1944 cm<sup>3</sup>, Delage 1500 cm<sup>3</sup> (Rys. 1), oraz Lancia „Augusta” — 4 cyl. typu V — 1196 cm<sup>3</sup>. To samo da się powiedzieć o nowym wozie Rosengart z napędem przednim opartym w swej budowie na francuskiej licencji samochodu Adler „Triumph” oraz o 8-cylindrowym wozie Derby również z napędem przednim, który kompletuje serię 4-cylindrowych wozów tej marki. Rys. 2



Rys. 1.

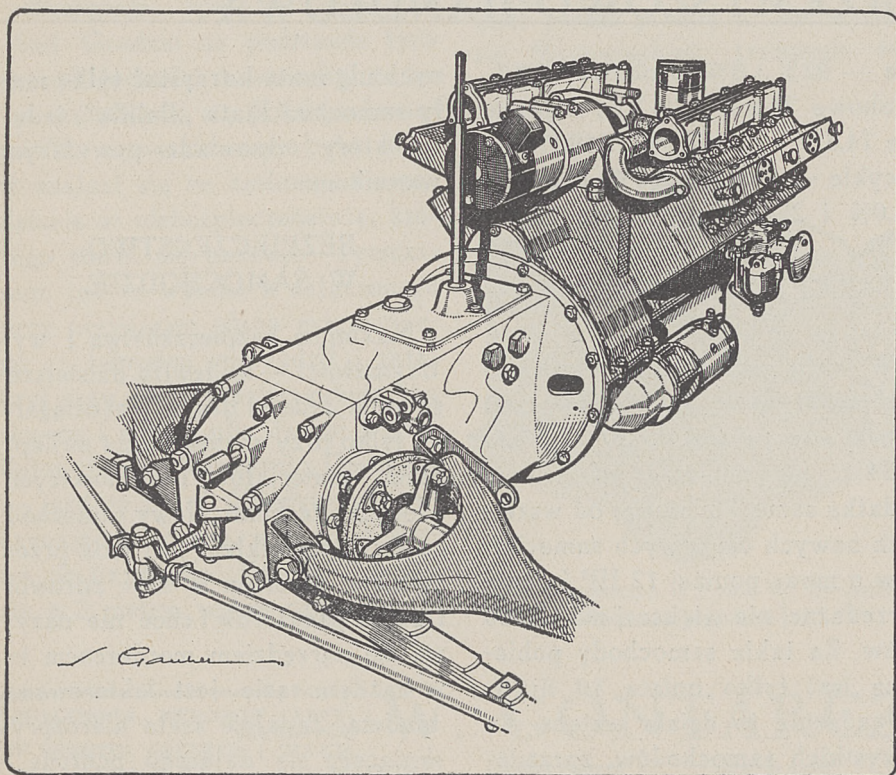
wyobraża 8-cylindrowy silnik Derby, który wraz ze skrzynką biegów i osią przednią stanowi agregat, łatwo odłączający się od reszty wozu.

### NIEZALEŻNE ZAWIESZENIE.

Wiadomo, że gdy jedno z kół samochodu natrafia na nierówność drogi, udzielony mu wstrząs przenosi się za pośrednictwem sztywnej osi na koło przeciwnie, co oczywiście odbija się ujemnie na trzymaniu drogi i wygodzie pasażerów. Niedogodności tej zapobiega niezależne resorowanie, w którym sztywną oś zastąpiono elastycznym połączeniem, przejmującym i absorbującym drgania każdego koła indywidualnie. Pionierami niezależnego zawieszenia są: Sizaire we Francji, Lancia we Włoszech i Alvis w Anglii. W Ameryce nie interesowano się dotąd tym problemem, jednak krążą pogłoski, że przyszły Salon Nowo-Yorski zgotować ma wiele niespodzianek w dziedzinie zawieszania. Faktem jest, że samochody Buick na r. 1934 posiadają niezależne resorowanie kół przednich.

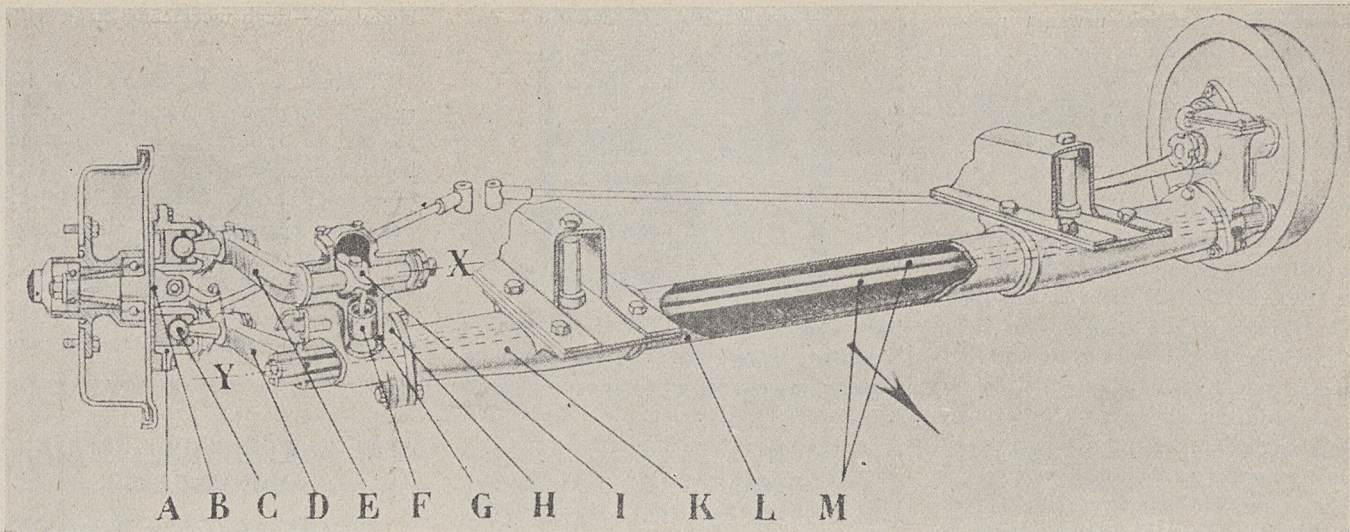
Zasada niezależnych kół czy to przednich tylko, czy też wszystkich czterech posiadała od dawna nielicznych wprawdzie, lecz wiernych zwolenników, których grono wzrastało jednak z roku na rok. W roku ubiegłym zasadę niezależnego resorowania lansuje szereg tak popularnych marek, jak: Delage, Talbot, Mercedes i t. d., zaś w bieżącym roku tendencje te akcentuje: Berliet, Chenard z Walcker, Delahaye, Mathis, Voisin, Sunbeam, by wspomnieć o najważniejszych tylko. Najprawdopodobniej już w najbliższym czasie będziemy mogli liczyć na palcach te marki, które niezależnego resorowania nie wprowadziły.

Niezależne resorowanie stosowane bywa najczęściej dla kół przednich, rzadziej tylnych lub wszystkich czterech. Prawidłowe rozwiązanie tego problemu w odniesieniu do kół tylnych naogół trudniejsze jest niż dla przednich. Trudności te odpadają przy napędzie przednim, który umożliwia zastosowanie niezależnego resorowania wszystkich czterech kół.



Rys. 2.





Rys. 3.

Z większą jeszcze różnorodnością spotykamy się przy mechanicznym rozwiązaniu tego zagadnienia. Tak więc będziemy odróżniali konstrukcje typu „równoległoboku reformującego się”, jak Pengeot 201 i 301, Sizaire, Talbot i Delahaye, typu „suspension à chandelle” jak Tracta, Lancia, Claveau, typu „osiek wahających” jak Cottin Desgouttes, Steyr (tylne), Tatra i inne.

Nie wnikając w szczegóły budowy poszczególnych konstrukcji, zajmiemy się jedynie opisem bardzo oryginalnego zawieszenia samochodu Mathis — t. zw. „quadruflex”, które było jednym z ciekawszych szczegółów Salonu Paryskiego.

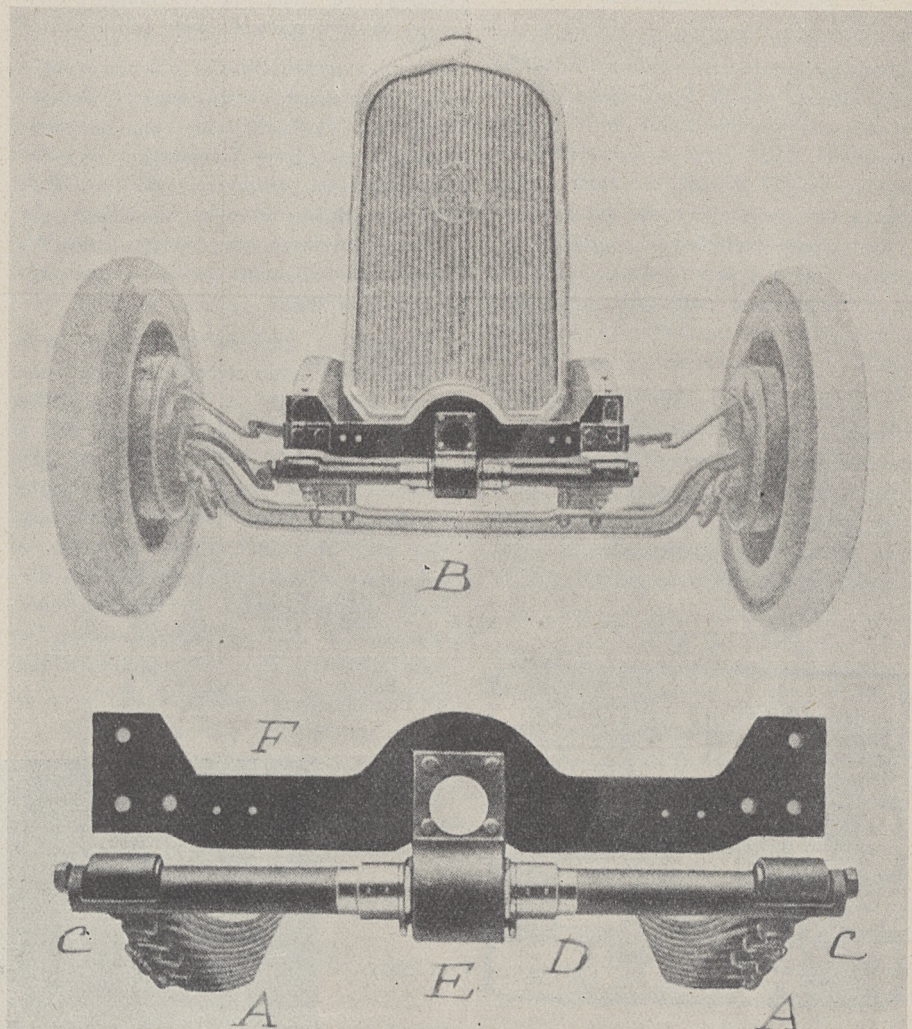
Rys. Nr. 3 przedstawia schematycznie os przednią tego samochodu wraz z jej mechanizmem resorowym.

Gdy pod wpływem wstrząsów, powodowanych nierównościami terenu, koła unoszą się w górę, pociągają one ramiona E i D, obracające się wokół ich osi X i Y. Dolne ramię D usiłuje wówczas skrócić pręt M, który dzięki swej elastyczności spełnia rolę resoru. Nietrudno się domyśleć, że miękkość zawieszenia zależy tu będzie od wymiarów i materiału konstrukcyjnego pręta, albowiem kąt skreślenia jest funkcją jego długości, średnicy i gatunku stali. Wstrząsy kół hamowane są amortyzatorem hydraulicznym, wprawianym w ruch dźwignią E. Amortyzator ten składa się z dwóch tłoczków, z których przedni — F widoczny jest na rysunku. Tłoczki te poruszają się w cylinderkach wypełnionych oliwą, która przeciska się przez drobne otworki wywiercone w ich denkach, znajdujące się to w górnej, to w dolnej części cylinderków. Gdy jeden z tłoczków się opuszcza, drugi idzie w górę.

Jak widzimy, w systemie tym klasyczne

resory zastąpione zostały prętami pracującymi na skręcanie, które notabene chronione są przed wszelkimi wpływami zewnętrznymi wewnątrz rurowego korpusu osi. Poza to elastyczność zawieszenia

jest tu niezmienna, czego ze względu na tarcie poszczególnych piór, przy użyciu zwykłych resorów uzyskać nie można. Wielką zaletę stanowi również sztywne umocowanie osi do ramy, zabezpieczające



Rys. 4.

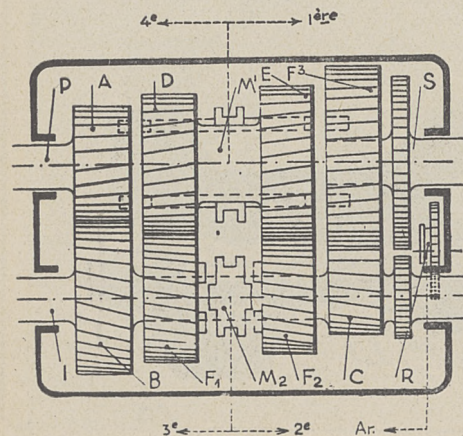
samochód na wypadek urwania prętów resorowych. Poza to sztywność zespołu wpływa dodatnio na pewność i precyzję hamowania, które w systemach elastycznych nieraz wiele pozostawiają do życzenia.

Warto również wspomnieć o resorowaniu samochodu Panhard, w którym przewidziano rodzaj stabilizatora wstrząsów (Rys. 4). Składa się ono z normalnych resorów półeliptycznych (A) umocowanych po środku na zwykłej osi (B). Przednie tuleje resorów (c) osadzone są nie na podłużnicach ramy, lecz obejmują końce stabilizatora (D). Stabilizator ten w części środkowej przechodzi przez elastyczny pierścień gumowy, objęty pierścieniem stalowym (E), umocowanym do przedniej poprzeczki ramy (F). Elastyczne podparcie stabilizatora wywołuje do pewnego stopnia efekt niezależnego zawieszenia, ile że dzięki niemu, boczne wstrząsy nie powodują gwałtownego przekrzywienia ramy, gdyż gumowy pierścień redukuje do połowy ich amplitudę.

#### SKRZYNKI BIEGÓW.

Na 50 marek, eksponujących swe samochody w tegorocznej Olympji niemniej niż 22 stosują zasadę synchronizacji biegów, 14 wprowadziło wolne koło, 11 zaś wyposażało swe wozy w preselektywną skrzynkę biegów Wilson. Poza to wielką sensację stanowi całkowicie automatyczna, beztrybowa przekładnia ciągła Hayes, zaprezentowana przez Austina oraz również automatyczna, podwójnie dwubiegowa przekładnia samochodu Reo „Flying Cloud”.

Wyraźna tendencja do automatyzacji skrzynki biegów przejawia się również w Salonie Paryskim, chociaż francuskie konstrukcje są pod tym względem nieco mniej zaawansowane od angielskich. Tak np. z francuskich wozów preselektywną skrzynkę biegów Wilson (patent angiel-



Rys. 5.



ski) stosuje jedynie Talbot i Delahaye. Posiadają wprawdzie Francuzi własny patent automatycznej przekładni (Fleischel), z której są bardzo dumni, lecz która praktycznego zastosowania dotąd nie znalazła.

Z satysfakcją stwierdzamy szybkie rozpowszechnienie się zasady „synchro-mesh”, wprowadzonej przed dwoma lub trzema laty przez wozy koncernu G. M. C. W systemie tym, dzięki interwencji sprzęgiełek stożkowo-trybowych przy zmianie biegów, szybkości obwodowe poszczególnych trybów tak są wyrównywane, że manewr ten odbywać się może z niezwykłą łatwością. Większość konstruktorów synechronizuje jedynie dwa najwyższe biegi; niektórzy jednak, jak Standard, rozciągają tę zasadę na wszystkie 4 biegi (all-synchro).

Zamiast synchronizacji stosują tryby o cięciu śrubowym, pozostające w stałym zażębieniu (Panhard), lub też częściowo przesuwalne (grupa Chylera). W ostatnim wypadku główny wał skrzynki żłobkowany jest śrubowo, co umożliwia włączanie pierwszego oraz tylnego biegu których tryby, pomimo profilu śrubowego, są przesuwalne.

Samochody Panhard wyposażone są w 4-biegowe skrzynki cichobieżne typu „constant mesh” (Rys. 5). A jest tu trybem zaklinowanym na wale głównym; B i C wyobrażają tryby zaklinowane na wale pośredniczącym; D i E — tryby stanowiące całość z wałem wtórnym, nterwenjujące przy zmianie 1-ego i 4-go biegu, co dokonywa sprzęgiełko kłowe  $M_1$ ;  $F_1$  i  $F_2$  — tryby osadzone luźno na wale pośredniczącym;  $F_3$  — tryb luźno osadzony na wale wtórnym;  $M_2$  — sprzęgiełko kłowe, pośredniczące przy zmianie 2-go i 3-go

biegu; R — tryb niezależny biegu wstecznego.

Odrobina uwagi wystarczy dla zrozumienia, że przez przesunięcie sprzęgiełka  $M_1$  do tyłu, jego kły, wchodząc w kontakt z trybem  $F_2$ , powodują włączenie pierwszego biegu. Włącznik 2-go biegu dokonywa sprzęgiełko  $M_2$ , przesunięte do tyłu, a 3-go toż same sprzęgiełko przesunięte do przodu. Wreszcie złączenie bezpośrednie na miejsce wtedy, gdy sprzęgiełko  $M_1$  przesunięte zostało do przodu.

(Dokończenie nastąpi).

#### SPIS ZAWODNIKÓW RALLYE DO MONTE CARLO,

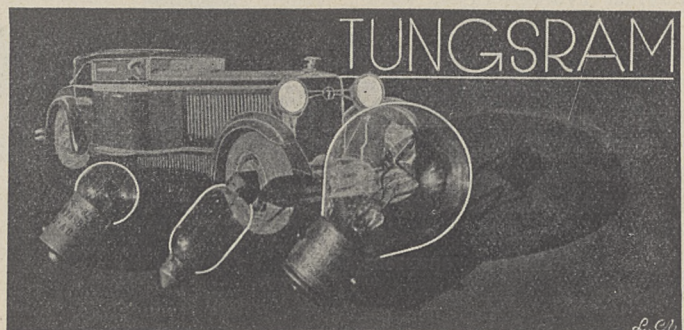
których powitamy w Warszawie.

Startują z BUKARESZTU (16 zawodników) kontrola w Automobilklubie Polski, 10. Al. Szucha w godz.: 21.I. 1934 r., 22.I. 1934 r., 23. m. 46, 5 m. 16.

19. G. E. Stott, Alvis.
40. C. Brown, Riley.
54. Mlles Hustinx—des Forest, Peugeot.
56. E. Mutsaerts, Ford.
68. J. Blaivie, Pontiac.
88. R. Mathe Dumaine, Essex-Terraplane.
95. V. Formanek, Aero.
103. A. Berlesco, Ford.
105. Ch. de Cortanze, Peugeot.
107. P. Bussienne, Mathis.
116. H. Stenfeldt Hansen, Ford.
132. Curt Graf, Steyr.
137. A. Kurz — R. Kurz, Steyr.
144. J. Gauthier, Car Citroën.
160. Ar. Prat — J. Boudot, Ford.
161. A. Joanidi, Lancia.

Startują z TALLINA (21 zawodników) kontrola w Automobilklubie Polski 10. Al. Szucha w godz.: 21.I. 1934 r., 22.I. 1934, 19 m. 23 — O m. 58.

1. M. Vasselle, Hotchkiss.
10. T. van Marken, Talbot.
14. H. Heckel — A. Koch, D. K. W.
21. P. Michez, Alfa Romeo.
42. T. A. Sangster, Riley.
67. P. J. Glerum, Ford.
71. Miss C. Labouchere, Singer.
84. A. Zimmermann, Auburn.



86. Miss E. M. Riddell — Ctsse H. Moy, A. C.  
 89. E. A. C. Cornelius — Strubben, D. K. W.  
 104. L. Goudard, Citroën.  
 110. Malaret — Lavillaugonet, Talbot.  
 113. De Lodotschnikoff, Amilcar.  
 115. Mlle G. Y. Luzeaux, Citroën.  
 117. L. Desloge, Peugeot.  
 119. J. Beck Jr., Triumph.



130. H. Meffert — H. Vogt, Auto Union.  
 133. R. Schirmer, Itala.  
 139. Inż. P. Hiska, Essex Terraplan.  
 143. L. Westen Doll, Chrysler.  
 156. U. Frank Rosenthal — R. Graf v. Platen, B. M. W.

## KRONIKA SPORTOWA

**Powrót do zdrowia Caraccioli.** Po 7-0 miesięcznej chorobie i rekonwalescencji Caracciola powrócił już kompletnie do zdrowia. Parę tygodni temu opuścił on już dom zdrowia, w którym się leczył. Sześciokrotne złamania kości nie pozostały podobno żadnych śladów ani ujemnych skutków, tak, iż świetny ten kierowca w najbliższym już czasie powraca do ekipy Mercedes'a, gdzie czeka na niego nowy wóz najostatniejszego modelu.

**Sensacje w świecie wyścigowym.** Na torze Nurburg-Ring został wypróbowany nowy wóz wyścigowy nazwany jedną tylko literą „P”. Wóz ten został zbudowany przez grupę fabryk saskich, tak zw. „Auto-Union” (w którą wchodziły wytwórnie Horch, Wanderer, Audi i D.K.W.) Nazwę swoją otrzymał ten wóz od konstruktora inż. Porche. Został on wykonany w wytwórni w Chemnitz. Wóz ten oznacza się wielu oryginalnymi cechami. Silnik 16-0 cylindrowy umieszczony jest w tyle samochodu, dzięki czemu dało się obniżyć podwozie jeszcze bardziej niż w jednomiejscówce Alfa-Romeo. Silnik składa się z dwóch bloków, umieszczonych obok siebie i rozwija moc 300 KM. Wóz ten jest również jednomiejscówką, siedzenie kierowcy jednak dzięki położeniu silnika znajduje się bliżej przodu niż w innych wozach wyścigowych. Wóz ten jakoby jest zdolny rozwinać szybkość do 250 km. na godz. Pilotować go jakoby mają H. von Stuck, ks. Leiningen, Momberger i Sebastian. Jednocześnie nadchodzi wiadomość, że i we Francji ukaże się ma nowy wóz wyścigowy, również dzieło zbiorowe. Ma to być ośmiocylindrowka w dwóch blokach pionowych, również umieszczonych obok siebie. Pojemność cylindrów 2.600 cm<sup>3</sup>, ilość obrotów 6500 — moc 240 KM. Pierwszym nabywcą i pilotem tego samochodu ma być Raymond Sommer. W ten sposób odpowiedziały przemysły niemiecki i francuski na decyzję Alfa-Romeo nie sprzedawania cudzoziemcom wozów swego no-

wego modelu. Jest to ciekawym przyczynkiem do współzawodnictwa sportowego niektórych krajów, które zwycięstwa na torach wyścigowych samochodów swoich marek uważają za sprawę narodowego prestiżu.

**Grand Prix Szwajcarii** wyznaczone na 26 sierpnia r. b. zostało już odwołane. Przyczyną jest jakoby brak funduszy, a raczej rozwianie się widoków na uzyskanie potrzebnych funduszy.

**Pobicie 4 rekordów międzynarodowych w klasie 3 litrów.** W dniu 23 listopada na torze w Linas-Monthery francuski kierowca Zehender na 3-litrowej Maserati zaatakował światowy rekord jazdy godzinnej, który od 5 maja r. z. należał do ś. p. Czaykowskiego. Rekordu tego jednakże nie zdołał on pobić w tej próbie, wskutek nieprawidłowości w dopływie paliwa. Za to w czasie tej próby pobił on 4 następujące rekordy międzynarodowe w swojej klasie:

50 km. w 14 m. 17 s. 4/100 (przeciętna — 210 km. 025);

50 mil w 22 m. 49 s. 11/100 (przeciętna — 211 km. 584);

100 km. w 28 m. 17 s. 49/100 (przeciętna — 212 km. 079);

100 mil w 45 m. 18 s. 40/100 (przeciętna — 213 km. 126);

Wszystkie te rekordy należały poprzednio od wiosny 1932 r. do Divo na Bugatti.

**Pobicie 3 rekordów międzynarodowych w klasie 1.500 cm<sup>3</sup>.** W dniu 25 listopada na torze w Monthery angielski kierowca G. E. T. Eyston wspólnie z kierowcą Mac Lure na wozie Riley 1.500 cm<sup>3</sup> pobił następujące rekordy międzynarodowe w swojej klasie:

500 km. w 2 g. 45 m. 53 s. 77/100 (przeciętna 180 km. 836);

3 godziny — 542 km. 775 (przeciętna 180 km. 925);

500 mil w 4 g. 31 m. 24 s. 73/100 (przeciętna 177 km. 885).

Rekordy te należały od 28 października do P. Veyron'a na Bugatti.

**Pobicie 6 rekordów międzynarodowych w klasie 1.100 cm<sup>3</sup>.** W dniu 6 grudnia na torze w Monthery francuscy kierowcy Arthur Duray, Jan i Henryk de Gavarde na wozie Amilcar 1.100 cm<sup>3</sup> pobili następujące rekordy międzynarodowe w swojej klasie:

1000 mil w 11 g. 42 m. 34 s. (przeciętna 137 km. 325);

12 godzin — 1650 km. 061 (przeciętna 137 km. 505);

2000 km. w 14 g. 31 m. 54 s. 40/100 (przeciętna — 137 km. 479);

3000 km. w 21 s. 56 m. 40 s. 29/100 (przeciętna — 136 km. 708);

2000 mil w 23 g. 31 m. 35 s. 65/100 (przeciętna — 136 km. 810);

24 godziny — 3285 km. 645 (przeciętna 136 km. 902).

Wszystkie powyższe rekordy należały od 7 października r. z. do ekipy Eyston, Denly, Wiedom i Gallop na wozie angielskim M. G.

**Projekty Malcolm Campbell'a.** Dorocznym swym zwyczajem sir Malcolm Campbell i w roku bieżącym ma zaatakować swój własny światowy rekord szybkości. Postawił on sobie za wytyczną osiągnięcie szybkości 300 mil na godz. (481 km. 902). W tym celu jego wóz „Błękitny Ptak” został poddany szeregowi przeróbek, trzymanych zresztą w głębokiej tajemnicy. Po zeszłorocznej jednak próbie, która, jak pamiętają nasi czytelnicy o mały włos nie skończyła się tragicznie, Campbell porzucił ma plażę w Daytona; okazała się ona przy tych szybkościach torem zbyt niepewnym. Tegoroczna próba odbyć się ma jakoby w stanie Utah w pobliżu Salt Lake City na dnie wyschniętego słonego jeziora, podobnego do tego, na którym Jenkins pobił niedawno światowy rekord 24 godzin.

## DZIAŁ KLUBOWY



# Pomorski Automobilklub

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

## I. Doroczne Walne Zgromadzenie Pomorskiego Automobilklubu. Sprawozdanie.

Walne Zgromadzenie odbyło się dnia 25 listopada r. b. w lokalach klubu Polskiego.

Zebranie zaigaił p. inż. dr. Kasperowicz, zaproszony przez aklamację na przewodniczącego. Sprawozdanie z działalności klubu za rok 1933 referowali: dział ogólny — gen. sekretarz p. Szymczak.

W odczycie swym sekretarz gen. przedstawia prace ogólne klubu i poszczególnych komisji i zaznacza, że pomimo ciężkich warunków ekonomicznych i gospodarczych, przetrwalimy ten rok względnie dobrze. Osiągnięte rezultaty w rozwoju naszej placówki, świadczą o niezatartej myśli przewodniej w kierunku skoordynowanej współpracy jednostek, które poświęcają się dla dobra klubu i pięknej idei, jaką stanowi sport i dziedzina obrony interesów automobilizmu w kraju.

Przy ogólnej relacji z naszej działalności sportowej, stwierdza, że ubiegły sezon wykazał większe zainteresowanie i wszystkie przewidziane imprezy w kalendarzu sportowym — doszły do rozgrywek.

Przewodniczący w imieniu Walnego Zgromadzenia, składa p. inż. Stulgińskiemu, najgłębsze słowa uznania, za jego prace i wysiłki dla dobra klubu.

Obecnie posiadamy członków razem 225. W kat. członków zwyczajnych ubyłoby nam 10, natomiast w kat. członków nadzwyczajnych przybyło 111.

Skarbnik, p. Heydemann, wygłosił referat kasowy, z którego wynika, że gospodarka klubowa była racjonalna. Rok operacyjny 1933 zakończył się nadwyżką 2500 zł.

Preliminarz budżetowy na rok 1934 mieści się w ramach zł. 8250.

Oparty on został na czynniki najdalej idących oszczędności oraz przez wprowadzenie zniżek opłat członkowskich katęg. członków zwyczajnych, w związku z ogłoszeniem przez władze klubowe roku kryzysowego.

Po sprawozdaniu skarbnika — p. Górski w imieniu Komisji Rewizyjnej oświadcza, iż komisja zbadała zgodność ksiąg i alegatów z bilansem i wnosi wniosek o udzielenie absolutorjum ustępującemu zarządowi.

Następnie uchwalono przedłożony przez skarbnika preliminarz budżetowy na rok 1934.

Przewodniczący udziela głosu prez. kom. sport. inż. Stulgińskiemu do wygłoszenia referatu sportowego.

W obrazowaniu działalności sportowej za ubiegły rok referent wymienia następujące imprezy organizowane przez P. A.

1. Jazdę regularną Nr. 1. — 15.I.33.

2. Otwarcie sezonu sportowego klubu — wycieczką na otwarcie Targów Poznańskich oraz włączoną jazdę regularną Nr. 2 na odcinku Wągrowiec — Główna, dnia 30.V.33.

3. Zjazd Gwiazdzysty i Gynkhana w Toruniu z okazji 700-lecia stolicy Pomorza w dniu 5.VI.33.

4. Sztafeta Gdynia — Katowice, dnia 28.VI.33 z okazji uroczystości Święta Morza.

5. VII. Polski Zjazd Gwiazdzysty nad morze do Gdyni, dnia 29—30.VII.33.

6. Wycieczka do Inowrocławia dnia 24.IX.33 z okazji poświęcenia lotniska.

7. Pościg za lisem dnia 8.X.33.

8. Jazda regularna Nr. 3, dnia 29.X.33.

Pod względem udziału i zainteresowania się członków klubu sportem, stwierdza prez. kom. sport. pewne ożywienie, co przyczyniło się, do zwiększonej frekwencji maszyn w imprezach. Wszystkie nagrody przechodnie zdobyte w ubiegłych sezonach sportowych pozostały w posiadaniu klubu, lecz czeka nas jeszcze jedna rozgrywka, decydująca, mocą której nagrody staną się własnością P. A.

Dodatkowo przypadły nam dalsze nagrody przechodnie a mianowicie: nagroda przechodnia miasta Gdyni oraz nagroda przechodnia ofiarowana przez starostę krajowego p. Łackiego. Następnie ogłasza p. prez. kom. sport. klasyfikację rejestracji sportowej za ubiegły sezon: **Nagroda Przechodnia Imienia Inż. Stulgińskiego** zmienia swego właściciela i przypada za największą frekwencją sportową za ubiegły sezon p. rtm. **Zawadilowi**. Żetony sportowe otrzymują: pp. rotm. Zawadil za osiągnięte 163 pkt., inż. Stulgiński za 105 pkt., Heydemann za 86 pkt., Stenzel za 83 pkt. i Lund za 75 pkt. Odnosnie oceny do projektowanej plakietki województwa, za raidy policyjne przyznaje się pp. inż. Stulgińskiemu za 200 km., Stenzlowi, Frostowi i Szymczakowi za 150 km., Eignerowi, Lundowi, Seifertowi, Strzyżowskiemu i Pfefferkornowi za 100 km. Heydemannowi, inż. Hubickiemu, Seifertowi, Pilińskiemu, Zamiarze i rotm. Zawadilowi za 50 km.

Na zakończenie swego referatu zwraca się prez. kom. sport. do wszystkich członków z gorącym apelem do podtrzymania i kontynuowania ducha sportowego w klubie. Organizowane przez klub imprezy nie wymagają nadzwyczajnych wysiłków i są dla wszystkich dostępne z punktu widzenia sportowego. Zawierają cechy spotkań towarzyskich i pozostają uczestnikom w stałej i miłej pamięci.

Na prośbę prez. kom. sport. wręcza przewodniczący — żetony sportowe czołowym pionierom, zasłużonym na polu sportowym klubu.

Po ukończonym referacie, następuje krótka dyskusja w wyniku której obecni solidarnie wyrażają swoje uznanie i podziękowanie prez. kom. sport. p. inż. Stulgińskiemu za jego wybitną aktywność, która doprowadziła do tak ładnych rezultatów ubiegłego sezonu sportowego.

Walne Zgromadzenie udziela Komisji Sportowej — absolutorjum.

Z kolei przystępuje przewodniczący do wyborów nowych władz klubowych na rok 1934, które dały następujące rezultaty:

### Komitet:

Pp. dyr. Dziewulski, Eigner, Frost, Górski, Heydemann R., inż. Kasperowicz, Lund, dr. Michałek, Seifert A., Stenzel. dyr. Strzyżowski, inż. Stulgiński, Szymczak, dr. Spikowski, Witkowski P. i rotm. Zawadil.

### Komisja sportowa:

Pp. dyr. Dziewulski, Eigner, Frost, Górski, Heydemann R., Lund, Lück, dr. Jabłonowski, p-i Koronkova, Seifert A., dyr.

Strzyżowski, inż. Stulgński, Stenzel, dr. Śpikowski, Szymczak, Witkowski A. i rotm. Zawadil.

#### Sąd koleżeński:

Pp. dyr. Dziewulski, Heydemann W., dr. Michałek, dr. Śpikowski.

#### Komisja balotująca:

Pp. dyr. Dziewulski, Górski, Heydemann W. i Szymczak.

#### Komisja rewizyjna:

Pp. Górski, Frost, Stenzel.

#### Gospodarze klubu:

Pp. Górski, Frost, Szymczak.

Przewodniczący otwiera dyskusję nad zgłoszonymi wnioskami:

W wyniku debaty i rozważań, zebranie przychyliło się do wniosku komitetu, i ogłasza obniżkę opłat członkowskich kat. zwyczajnych z zł. 6.50 mies. na zł. 4.50 mies.

Dotychczasowa opłata członków nadzwyczajnych pozostaje bez zmiany.

Zamykając zebranie po wyczerpaniu porządku dziennego, przewodniczący dziękuje obecnym członkom za udział w zebraniu i prosi do dalszego kultywowania życia klubowego i szerzenia idei klubu wśród grona znajomych i sympatyków sportu samochodowego.

W dniu 7 b. m. odbyło się inauguracyjne posiedzenie Komitetu P. A. Porządek obrad stanowił wybór zarządu klubu na rok 1934. Wybory dały następujący wynik: Prezes klubu — p. inż. Stulgński Włodzimierz,

I. Viceprezes — p. Szymczak Józef,

II. Viceprezes — p. Stenzel Leopold.

Gen. Sekretarz — p. dyr. Strzyżowski Władysław,

Skarbnik — p. Heydemann Rudolf.

W dniu 7 b. m. odbyło się inauguracyjne posiedzenie członków Kom. Sport. celem wyboru władz komisji na rok 1934. Wybory dały następujący wynik: Prezes Komisji sportowej — p. Heydemann Rudolf, I. Viceprezes p. Romuald Górski, II. Viceprezes p. Lund Henryk.

## PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

### Źródła zakupów, hotele, restauracje, garaże

Firma i adres	Rabaty dla Członków A. P. i Klubów Afiliowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący	Firma i adres	Rabaty dla Członków A. P. i Klubów Afiliowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący
STOMIL Sp. Akc. Poznań Fabr. Opon i Dętek Samochodowych Poznań, Wodna 14 Oddział w Warszawie, Trębacka 10 Przedstawicielstwo we wszystkich większych miastach Polski,	Specjalne rabaty	Części samochodowe, akcesoria opony Jeneralna Reprez. „BERSON” I. Berson i Ch. Tenenblum Łódź, Narutowicza 16, tel. 128-30 Warszawa, Szpitalna 12, tel. 269-64.	10% od cennika
Pneumatyki MICHELIN Gen. Reprez. Jacques Hauvette Warszawa; Królewska 10 u wszystkich odsprzedawców.	Specjalne rabaty	KAZIMIERZ TRUKAN Warszawa, Piusa XI Nr. 11, tel. 855-41. Części zamienne, akcesoria samochodowe, materiały instalacyjne. Hurt—detal.	10% — 15% od cennika
MOTOR-STOCK Warszawa, pl. Napoleona 3, tel. 259-24 Świece Champion, karburatory Solex akcesoria samochodowe.	15% od cennika	Mechaniczne Warsztaty Samochodowo- motocyklowe J. HERMAN Warszawa, Książęca 19, tel. 9-82-85.	10% od cennika
Żarówki Samochodowe TUNGSRAM Zjednocz. Fabr. Żarówek S. A. Warszawa, Nowowiejska 13 u wszystkich odsprzedawców.	specjalne rabaty	MOTOR-METAL Warszawa, Mokotowska 24 Tłoki, Bolce, Pierścienie, Wentyle.	15% od cennika
„SCINTILLA” Sp. z o. o. Warszawa, Bagatela 15.	10% od cennika	/ytw. Szydłów, Reklam i Wyrobów Metalowych P. BITSCHAN Warszawa, Kredytowa 16, tel. 606-13	10% rabatu
I. KESTENBAUM Warszawa, Wilcza 29 Reprez. F-my Robert BOSCH.	10% od cennika	„ENGLEBERT” PNEUMATYKI SAMOCHODOWE Jeneralna Reprezentacja na Polskę ENGLEBERT Pol. Sp. Akc. Wyr. Gum. Warszawa, Krak. Przedm. 5, tel. 9.74-28.	Specjalne rabaty
Pierwsza Polska Wytwórnia Niekruszącego i Nierozpryskującego się Szkła „TRIPOL” Józef Radelicki Warszawa, Karolkowa 68.	25% od ostatniego cennika	Fabryka Wyrobów Złotych i Srebrnych W. KRUPSKI i J. MATULEWICZ Warszawa, Leszczyńska 12, tel. 208-77.	10% rabatu
„KAPEKA” Krajowy Przemysł Karoserji S. A. Warszawa, Mireckiego 5.	10-15%	Przemysł Konfekcyjny „VARSOVIENNE” Warszawa, Marszałkowska 104 Ubiory sportowe, oraz wszelkie wyroby wchodzące w zakres krawiectwa.	10% rabatu
„MAGNET” Warszawa, Hoża 33. Wyroby własne i zagraniczne.	10% od cennika	„OLIMPJADA” Wytwórnia artykułów sportowych i gimnastycznych Warszawa, Warecka 5.	10%—15% od cennika
Wytwórnia Resorów I. SZULC Warszawa, Grzybowska 40. Samochodowe i motocyklowe	10% od cennika	„START” Składnica Sportowa Warszawa Chmielna 26.	5%—10% od cennika

Firma i adres	Rabatz dla Członków A. P. i Klubów Afiljowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący.	Firma i adres	Rabaty dla Członków A. P. i Klubów Afiljowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący
Tow. KOMISPOL S. A. Warszawa, Krak. Przedm. 16 Artykuły sportu i podróży.	5% od cennika	HOTEL BAZAR Poznań	Pokoje — 10%
Polska składnica „DOM I SPORT” Warszawa, Jerozolimskie 16	50% rab.	HOTEL CONTINENTAL Poznań	Pokoje — 10%, specjalne zniżki przy wycieczkach zbiorowych
STANISŁAW KRAUSE i S-ka Warszawa, Królewska 1 poleca własnego wyrobu: wszelkie artykuły podróżne, wykwinną galanterię skórzaną. Specjalność: kufry samochodowe.	10% rabatu	HOTEL FRANCUSKI Kraków	Pokoje — 10%, Restauracja — 10%
BRACIA NEUMAN Zakłady Przemysłowo-Handlowe Wyrobow skórzano-galanteryjnych i podróżnych Warszawa, Bielańska 8.	10% od cennika	HOTEL SASKI Kraków	Pokoje — 10%
B. RUDZKI Warszawa Marszałkowska 146 i 87, Nowy-Świat 32. Składy gramofonów, płyt i instr. muz.	5% za gotówkę	HOTEL BRISTOL Lwów	Pokoje 25%, obiad zł. 1.80
D/H PARYŻ-WARSZAWA Warszawa, Foksal 18. I. Dział perfumeryjny: artykuły mydlarskie, toaletowe oliwa, wszystkie artykuły sprowadzane z Francji. II. Dział księgarski: Książki francuskie, wszystkie wydawnictwa.	5% — 10% od cennika	HOTEL NEW-YORK Lwów	Pokoje 25%, obiad zł. 1.80
HOTEL ANGIELSKI Warszawa	Pokoje 10%, Restauracja — 10%	HOTEL BRISTOL Zakopane	Pokoje — 15%, Restauracja — 15%
HOTEL BRISTOL Warszawa	Specjalne ceny Pokoje pojedyncze od 8 zł. do 20 zł. pokoje podwójne od 16 zł. do 30 zł.	GRAND HOTEL Łódź	Pokoje 20%
HOTEL BRUHL Warszawa	Pokoje 20%.	HOTEL POD BRUNATNYM JELENIEM Cieszyn	Pokoje 25%, zbiorowe wycieczki — 50%
HOTEL ROYAL Warszawa	Pokoje — 15%, przy większych zjazdach według umowy. Garaże bezpłatne	HOTEL FRANCUSKI Gniezno	Pokoje — 20%, potrawy 10%, trunki 20%
HOTEL VICTORIA Warszawa	Pokoje — 10%	HOTEL RITZ Białystok	Pokoje — 20%
		HOTEL-PENSJONAT-KASYNO Kazimierz nad Wisłą	Pokoje — 10%
		HOTEL KRAKOWSKI Piotrków.	Pokoje 15-30%
		HOTEL RZYMSKI Radom.	Pokoje 20%

**ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA, MOTOCYKLOWA I LOTNICZA**

**„MAGNET”**

Z. Popławski, Warszawa, ul. Hoża Nr. 33. Tel. 9-19-31

WSZYSTKO DLA ZAPŁONU, ROZRUCHU I OŚWIETLENIA  
reprezentowanych fabryk, oraz własnej produkcji.  
Największe warsztaty reparacyjne.

**STACJE OBSŁUGI:**

Delco-Remy, North-East, S. E. V., J. Lucas, Bendix, Tudor. I. E. S.  
Ceny fabryczne.