



SIERPIEŃ

1935

Nr. 8.

AUTO

Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiliowanych.

Organe officiels de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

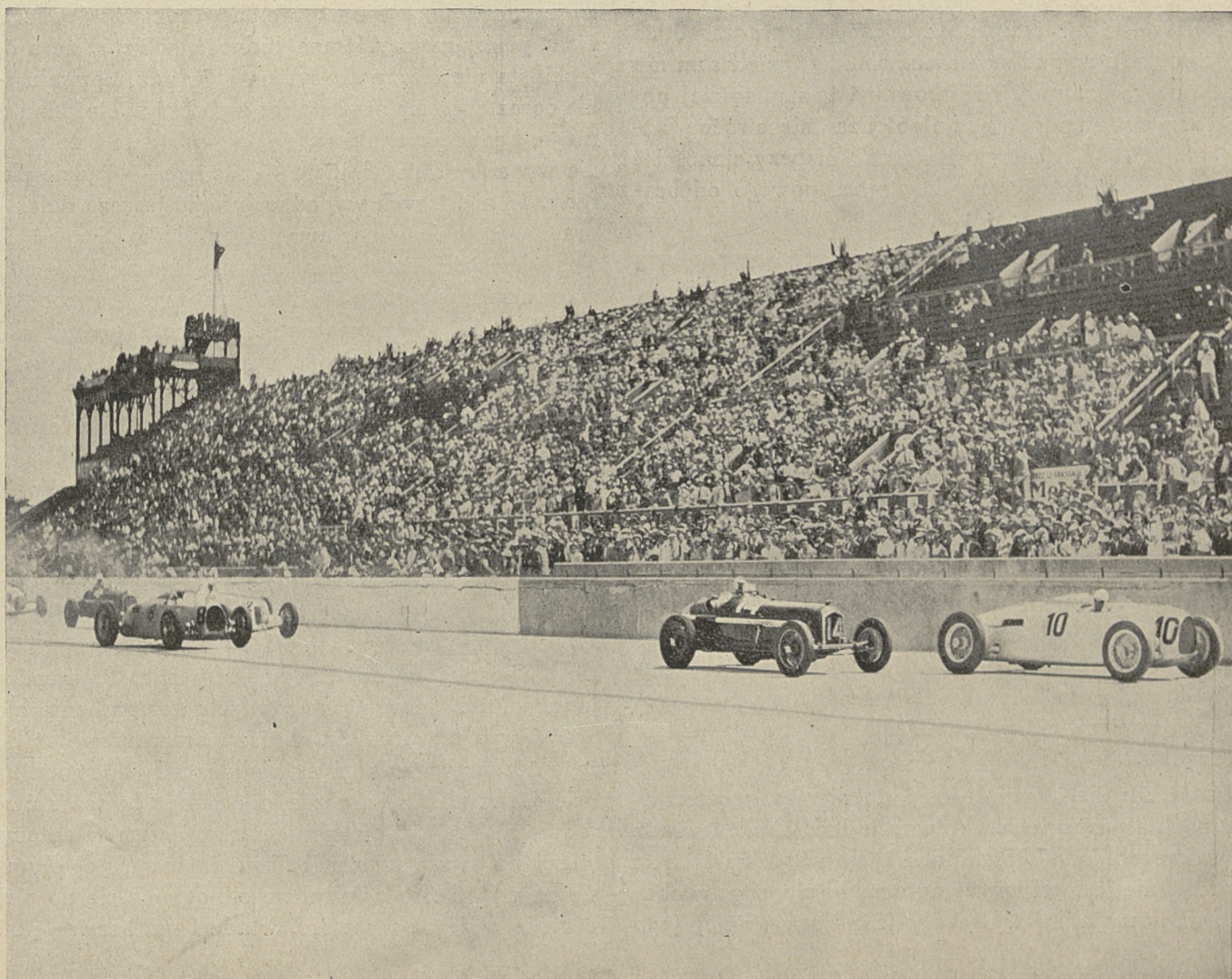
MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

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

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

TREŚĆ NUMERU: Ładne stosuneczki — Śmierć André Citroën'a — Autem wzdłuż brzegów Bałtyku, Marja Szachówna — Droga Nadmorska, K. — Grand Prix Automobilklubu Francji, L. — Z życia klubów — Zjazd Automobilklubów Polskich do Krakowa — Całokształt prawa o koncesjach samochodowych, Henryk Gołogórski — Nowe angielskie wozy wyścigowe, Janusz J. Makowski — Pływające miasto. — Ś. p. Emil Schweitzer — Kronika sportowa — Dział klubowy.



Grand Prix Automobilklubu Francji w dn. 3 VI— 1-y Stuck, 2-i Nuvolari, 3-i Varzi, 4-y Caracciola, 5-y Chiron — przed trybunami.

(France Presse)

ŁADNE STOSUNEKZKI

Prasa codzienna przyniosła w ostatnich dniach kilka notatek, ilustrujących potworne wprost stosunki, jakie zapanowały u nas w dziedzinie ruchu motorowego. W jednym z zacytowanych wypadków, pochwycono pewnego kmiotka z pod Ożarowa na gorącym uczynku spychania swego dziecka pod przejeżdżający samochód, aby w ten sposób uzyskać od automobilisty grube odszkodowanie za przejechanie dziecka. W drugim wypadku gromada wyrostków zabawiła się uderzaniem przejeżdżających samochodów, dotąd, aż jeden z uczestników tej dzikiej zabawy dostał się pod koła i został śmiertelnie przejechany. No i w tym również czasie nastąpił epilog głośnej sprawy o zabicie pod Skolimowem pewnego robotnika, który rzucił w przejeżdżający samochód głowę kapusty i został przejechany przez, oślepionego odłamkami rozbitej w samochodzie szyby, kierowcę. Sprawę tę omawialiśmy obszernie w Nr. 3 i 4 Auta. To są wypadki, które zakończyły się tragicznie i dlatego dostały się na łamy pism. Ale wiele jest podobnych wypadków, które szczęśliwym zbiegiem okoliczności nie pociągnęły za sobą trupów i dla tego nie zostały rozgłoszone. Codziennie nieomal automobilisci w Polsce padają ofiarami rozbewstwienia, głupoty i chciwości „spokojnej” ludności naszych wsi i miast. Mówimy — „ofiarami”, gdyż ostatecznie we wszelkich tego rodzaju wypadkach automobilista, jeżeli sam nie jest pokaleczony lub poturbowany, to najczęściej pociągany jest do odpowiedzialności za „nieostrożną jazdę” i narażony jest na tysiączne nieprzyjemności i grube koszty, począwszy od stereotypowego odebrania mu prawa jazdy.

W dwóch ostatnich zacytowanych wypadkach sprawcy niepoczytalnych figłów z samochodami zostali przez los ukarani najwyższą karą — karą śmierci. Ale za co, pytamy, zostali ukarani nieszczęśni automobilisci, całą nieprzyjemną procedurą, która się nazywa dochodzeniem karnem, pociągnięciem do odpowiedzialności i postawieniem w stan oskarżenia. Łobuz płała mu niebezpiecznego figla, który może narażać go na katastrofę, lub na stratę materialną i w ostateczności, jeśli sprawca tych niebezpiecznych figli zostanie skaleczony lub zabity, to automobilista postawiony jest w stan oskarżenia. Rozumiemy dobrze, że tam gdzie jest uszkodzenie ciała, konieczne jest ustalenie przyczyny wypadku i winowajcy i że to należy do sądu, ale jednocześnie wyczuwamy, że w zrozumieniu sprawiedliwości ludzkiej coś tu nie jest w porządku.

Otóż nie ulega wątpliwości, że nie jest w porządku ogólne nastawienie zarówno ludności, jak i władz do automobilisty. W rzadkich tylko wypadkach „vox populi” nie jest przeciwny automobilistom, choćby okoliczności wypadku wyłączały jaknajoczywiściej jego

winę. Policja każde dochodzenie co do wypadku samochodowego prowadzi w kierunku wykazania winy automobilisty. Protokoły jej pisane są z reguły w duchu przychylnym dla ofiary, choćby ta ofiara była winowajcą wypadku. Żąda się ogólnie od automobilisty jakichś darów nadprzyrodzonych, jakiejsz niebywałej zręczności, jakiejsz niesłychanego opanowania maszyny aby w każdym wypadku, nawet, gdy ktoś umyślnie, w celu samobójczym, rzuca się pod samochód, kierowca jeszcze go wyminął, albo przed nim się zatrzymał. No i kwestja zasadnicza w takich razach: „czy kierowca trąbił?”. Zanim sąd wyda bezstronny wyrok nieszczęśny automobilista nosi na sobie odjum zabicia lub okaleczenia człowieka, ponosząc rygory już przedśądowego wyroku, ferowanego tylko na podstawie stronnego protokołu policyjnego przez p. referenta z wydziału ruchu drogowego i wyrażającego się przedewszystkiem w odebraniu mu prawa jazdy.

Zastrzegamy się jeszcze raz, że bynajmniej nie występujemy za bezkarnością automobilistów, ani przeciwko normalnemu biegowi sprawiedliwości, w celu ustaleniu winowajcy wypadku i ewentualnego jego ukarania. Zwracamy uwagę tylko na fatalne skutki antiautomobilowego nastawienia władz przedewszystkiem policyjnych. Ciemna ludność, widząc, że automobilista nie cieszy się sympatją władz, pozwala sobie coraz częściej na złośliwe wybryki w stosunku do niego, będąc przekonaną, że jej to ujdzie i że w razie wypadku automobilista — nie ona — będzie ukarany. W niektórych wypadkach idzie jeszcze dalej — pragnie z takiego nastawienia władz wyciągnąć dla siebie korzyści materialne, jak miało to miejsce w zacytowanym wypadku pod Ożarowem. Zwyródniałe kanalje, od których roją się miejscowości podmiejskie, nie wahają się poświęcać życia własnych dzieci w przekonaniu, że w Polsce automobilista w każdym wypadku będzie odpowiadał za przejechanie człowieka i będzie skazany na grubsze odszkodowanie. Rachuby te w wielu razach podtrzymują sami automobilisci. W obawie przed odpowiedzialnością, i przed wszystkimi przykrościami dochodzenia, nawet wtedy, gdy nie ma najmniejszej winy z ich strony, proponują oni ofierze lub jej rodzinie grubsze nieraz odszkodowanie pod warunkiem zatuszowania sprawy i nie podawania jej do wiadomości władz. Tego rodzaju, absolutnie niewłaściwe, wyjście demoralizuje ludność i wzbudza u wielu chęć uzyskania również dużego odszkodowania za niewielkie, jak każdy ma nadzieję, rany lub nieznaczne kalectwo, albo też u zwyródniałców za życie swego dziecka. Jednak i automobilisci na swoje usprawiedliwienie mogą powoływać się na wyjątkowo dokuczliwe odnoszenie się do nich, w razie jakiegoś wypadku, władz i na, bezwzględnie

sprzeczne z elementarną zasadą sprawiedliwości, odbierania im przed wyrokiem sądowym prawa jazdy, co w wielu wypadkach równa się pozbawieniu automobilisty prawa zarobkowania, i co, przy wyjątkowo powolnym działaniu u nas sprawiedliwości, przeciąga się nieraz przez czas bardzo długi.

W tem miejscu automobilista polski napewno westchnie, przypomniawszy sobie stosunki na Zachodzie i w Ameryce, gdzie w razie wypadku samochodowego sprawa kierowana jest do sądu w ciągu kilku lub kilkunastu godzin, i gdzie wyrok ferowany jest najpóźniej w ciągu kilku dni. U nas potrzeba na to najmniej pół roku a nieraz roku i więcej, w ciągu którego to czasu nieszczęsny delikwent szarpany jest przez ciągłe dochodzenia i badania, i ponadto na wzbronione siadanie za kierownicą.

To co się obecnie dzieje na szosach polskich i ulicach naszych miast urąga pojęciu kraju cywilizowanego. Automobilista prześladowany jest przez niesforne, złośliwe i chciwy nasz lud podmiejski i tropiony jako tłusta zwierzyna przez nasze władze: skarbowe, administracyjne i policję. Kultywowana jest ogólnie atmosfera niechęci do automobilisty — nic więc dziwnego, że w takiej atmosferze rodzą się wybryki i zbrodnicze zamachy w rodzaju zacytowanych powyżej. Ładne nie ma co mówić stosunki! I teraz gdy modnym stało się hasło motoryzacji Polski, polscy automobilisci mają chyba prawo żądać równouprawnienia wreszcie z resztą ludności, bezstronności władz i szybszego wymiaru sprawiedliwości i to ostatnie — przez jedynie do tego uprawnione sądy, a nie przez pp. referentów i urzędników administracyjnych.

ŚMIERĆ ANDRÉ CITROËN'A

Dziwnym zbiegiem okoliczności w lipcowym numerze *Auta* podaliśmy życiorysy dwóch największych potentatów francuskiego i europejskiego przemysłu samochodowego Renault'a i Citroën'a. I oto w kilka dni później Citroën zamknął oczy na wieki. Zmarł on w dniu 3 lipca po ciężkiej chorobie żołądka, przeżywszy lat zaledwie 57. Bez wątpienia do mierci jego przyczyniły się również i ciężkie przejścia ostatniego roku oraz wyczerpująca walka, jaką do śmierci prowadził on w celu ratowania swoich zakładów.

Choć, jak podnosił to artykuł w Nr. 7 *Auta*, Citroën jako przemysłowiec i człowiek wielkich interesów niepozbawiony był wad, cechujących zresztą ludzi jego rasy, jednak również posiadał on w wysokim stopniu i zalety swojej rasy: wyjątkową inteligencję i energię: rzutkość, przedsiębiorczość, ruchliwość, odwagę ryzyka, śmiałość pomysłów, intuicję, optymizm i gest. Był to w każdym razie człowiek bardzo wybitny i prawie tak popularny, co osławiony król automobilizmu

— Ford. Nazwisko jego znane było na całym świecie nie tylko dzięki kolosalnej, nazupełniej amerykańskiej, reklamie, ale i dzięki szeregowi imprez naukowo-kulturalnych i użyteczności publicznej, które to on zainicjował. Pochodząc z narodu hołdującego kosmopolityzmowi był on dobrym, nawet bardzo dobrym, synem swej przybranej ojczyzny — Francji i całe życie pra-

cował nad tem, aby jaknajbardziej rozślawić imię Francji. Prawdziwy gracz z temperamentu, budowniczy wielkich fabryk i organizator olbrzymich interesów, obracał on milionami, jednak pracował on nie dla pieniędzy. Reklamując swoje zakłady, osobę swoją usuwał w cień, do tego stopnia, iż mógł on w towarzystwie pozostać niezauważonym, pomimo szalonej popularności swego nazwiska, i pomimo, że w pracy i w interesach był bardzo arbitralnym, a przywykły do rozkazywania, nie znosił sprzeciwu. Żywiołowym swoim optymizmem zarażał on licznych swych współpracowników i wzbudzał wkoło siebie atmosferę entuzjazmu. Wierząc jak fanatyk w przyszłość automobilizmu, ważył się on na szalone, zdawało się, imprezy, stosował amerykańskie metody produkcji, a nawet nieraz w śmiałości swych koncepcji wyprzedzał i zadziwiał Amerykanów, i to tembardziej, że niektóre z jego wielkich przedsięwzięć zaliczyć można było do absolutnie bezinteresownych.



Andre Citroën.

Takiemi były słynne jego wyprawy: w r. 1922—23 i 1924—25 w poprzek Sahary, w r. 1926—27 jego „czarna wyprawa” w poprzek Afryki podzwrotnikowej i wreszcie w r. 1931—32 największa „żółta wyprawa” w poprzek całej Azji środkowej, w której pokonano samochodami nie tylko pustynie i puszcze, ale i najwyższy na świecie łańcuch górski — Himalaje. Wy-

prawy te, które wbrew mniemaniu aby miały cele wyłącznie reklamowe, poświęcone były w pierwszym rządzie rozslawieniu na świecie imienia Francji i podniesieniu jeszcze bardziej jej prestiżu, następnie zaś miały postawione sobie zadania czysto naukowe. Materiały naukowe przywiezione przez nie były olbrzymie zaś wpływ cywilizacyjny na nawpół barbarzyńskie jeszcze ludy, zamieszkujące wnętrza dwóch starych kontynentów, przez penetrację, zbrojnych w ostatnie zdobycze cywilizacji, wyprawy, nie da się wprost ocenić. Zapominać również nie należy, że jeżeli w chwili obecnej Francja jest krajem, który po Stanach Zjednoczonych, posiada największą na świecie ilość samochodów to jest to w pierwszym rzędzie zasługa André Citroën'a. Jego to również dziełem było odnowienie i zmodernizowanie taboru taksówkowego we Francji i olbrzymi rozwój w niej długodystansowego ruchu autobusowego. Nie było ani jednej gałęzi branży samochodowej, którąby się nie zaitnerosował Citroën, a wprowadzając w nie ducha śmiałej inicjatywy i emulacji oraz duże zawsze kapitały, zmuszał daną gałąź do podnoszenia się i modernizowania. Wpływ Citroëna na automobilizm francuski, a nawet europejski był olbrzymi i olbrzymie również jego zasługi. Jeżeli ostatecznie przegrał on i padł w walce o popularyzację samochodu, to właściwie przyczyną tego były nie błędy lub omyłki popełnione przez niego, ale okoliczności, których właśnie on, urodzony optymistą i człowiek wielkiego rozmachu nie mógł przewidzieć — kryzys i konieczność gospodarki ekstensywnej. On człowiek czynu i postępu nie mógł się przystosować do kryzysowych metod pracy i próbował z nimi walczyć, przez rozszerzenie dalsze swych warsztatów i przez wypuszczenie nowych najbardziej ulepszonych i jeszcze tańszych modeli, no i w powszechnej panice kryzysu znalazł się osamotnionym. Nie dzielające jego wiary

w poprawę interesów i drżące o swoje należności rzęszce wierzycieli odmówiły mu dalszego kredytu, i wydały na niego wyrok śmierci, wiadomem było bowiem, że Citroën należy do gatunku ludzi, który nigdy nie kapituluje i który ostatecznie pobity oddaje w końcowej walce życie. Rząd, dzielający ogólną nieufność i pesymizm, a niepomny jego wielkich zasług dla Francji, odmówił mu również swej pomocy. Unicestwiono ostatecznie człowieka, który był jednym z najaktywniejszych budowniczych wielkiej Francji. Jak pisze w *l'Auto* Charles Faroux — Francja straciła Człowieka.

Andrzej Citroën związany był blisko z Polską. Posiadał on tutaj bliską rodzinę i kilkakrotnie odwiedzał nasz kraj — ostatnio w związku z pertraktacjami z Rządem w sprawie zorganizowania produkcji w Państwowych Zakładach Inżynierji. Potraktowany jakoby wtedy z lekceważeniem przez ówczesnych naszych organizatorów polskiego przemysłu samochodowego, ustąpił z placu i pozostawił miejsce Fiatowi. Nie tu miejsce wydawać sąd czy dobrze, że się tak stało, jedynie wyrazić musimy żal, że Polska nie pozyskała współpracy tego niebywale energicznego, rzutkiego i pełnego inicjatywy przemysłowca. Nie twierdzimy, by wyroby jego były dla nas najodpowiedniejsze, ale mamy wrażenie, że współpraca Citroëna byłaby bezwzględnie pchnęła na szerokie tory sprawę motoryzacji Polski. Że zgasty wielki przemysłowiec miał sympatję dla naszego kraju tego dowodem jest, że zatrudniał on w swoich przedsiębiorstwach licznych Polaków, nieraz na kierowniczych stanowiskach. I w tem zgodny był on z opinią drugiego największego autorytetu w przemyśle samochodowym Forda, że Polacy są w branży samochodowej doskonałymi pracownikami.

AUTEM WZDŁUŻ BRZEGÓW BAŁTYKU

Odzyskanie przez Polskę dostępu do morza ma nie tylko wielkie znaczenie ekonomiczne i społeczne, ale otworzyło przed naszymi automobilistami nowe, nieznane im dotąd możliwości turystyczne.

Jazda wzdłuż brzegów szaro zielonych wód Bałtyku, mieniących się złotem w dnie słoneczne, a srebrem w ciche księżycowe noce, nie da się pod względem uroku i malowniczości porównać z żadnymi innymi wrażeniami. Tyle razy czyta się owe słowa pełne zachwyty i miłości o posiadaniu przez Polskę własnego dostępu do morza, ale dosłowne ich znaczenie rozumie się dopiero w czasie wycieczki wzdłuż naszego wybrzeża.

Przedewszystkiem przekonywujemy się wówczas naocznie o jego malowniczości, dzięki zieloności lasów i wyciętego piasku na brzegu.

Niby w barwnym kalejdoskopie mijamy tu szereg następujących po sobie tak różnorodnych, a tak malowniczych każde w swoim rodzaju, miejscowości i letnisk nadmorskich. Wybija się między nimi stary Puck, pełen zabytków i jakiegoś nieuchwytnego uroku, perła Bałtyku i chluba całego narodu — Gdynia, a wreszcie lasy i ciche wioski, tulące się jeszcze lekliwie w swej prymitywnej prostocie do pozostawionych im brzegów morza, tego ukochanego przez nich żywiołu, co to i karmi i karze dotkliwie.

Wycieczkę zaczęliśmy od Kolibek, leżących na granicy W. M. Gdańska i Polski. Odtąd na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów jadąc równą, częściowo niedawno dopiero zbudowaną autostradą nadmorską, sycimy oczy coraz to piękniejszymi i coraz nowymi widokami. Na przestrzeni całych kilometrów nowa auto-

Książeczka
oszczędnościowa

P.K.O.

to beztroski urlop

strada zbliża się bezpośrednio do morza, które łagodnie raz po raz swemi zielono szaremi falami obmywa jej brzegi. Widoki ma się wówczas naprawdę fascynujące. Jak na dłoni widzimy śliczny półokrągły wykroj zatoki Puckiej z zielonemi strażnicami kęp po bokach.

Mijamy Orłowo, jedno z najładniejszych lotnisk nadmorskich, rozbudowane na wysokiej lesistej kępie nad morzem. W dole ciągnie się plaża oraz miniaturowe moło, a na nich niby barwne motyle ruszają się postacie letników.

Potem krajobraz się zmienia całkowicie. Ożywiony ruch budowlany i coraz gęściej pojawiające się przy drodze domy zdradzają już bliskość większego osiedla. Drzewa i zieloność nikną. Jesteśmy w Gdyni. Do miasta i do portu jest od szosy naprawdę jeszcze dość daleko, ale już to miasto czujemy, już je widzimy naokoło siebie. Na horyzoncie błyszczą błękitna tafla wody, z której strzela ku niebu las masztów i żagli — to port.

Jeszcze jeden rzut oka na Gdynię i jedziemy dalej. Mijamy Radłowo, coraz bardziej rozwijające się lotnisko. Za każdym dalszym kilometrem czujemy coraz silniej bliskość morza, chociaż go jeszcze nie widzimy. O jego obecności mówi nam przedewszystkiem wzmagaający się stale jednostajny poszum i wiatr. Drzewa rzedną i przez ich gałęzie raz po raz przeświecać zaczyna zielona tafla Bałtyku. Świeży, słony powiew mówi nam już wyraźnie, że wystarczyłoby tylko zatrzymać samochód i przejść kilkanaście kroków, aby stanąć na brzegu morza.

Nie zatrzymujemy jednak samochodu w przedziwnym i słodkim oczekiwaniu czegoś nowego i niespodziewanego zupełnie. Przeczucie nas nie myli, widok który się przed nami odsłania mało posiada równych sobie w Polsce. Na prawo ozłoczone słońcem z cichym poszumem toczą się fale Bałtyku, a otacza je pierścieniem półkolistym zielona obręcz lasów i łąk. W środku z pośród dachów miasteczka i portu Pucka strzela ku niebu gotycka ceglana wieża jego średnio-wiecznego kościoła, górując nad całą okolicą.

Okrażamy zatokę, mijamy Puck tonący w zieleni swych ogródków przed domami i jedziemy dalej.

Mamy teraz przed oczami niby plastyczną mapę całego wybrzeża. Z zielonych fal morza całkiem wyraźnie wyrasta przed nami długi piaszczysto-zielony półwysep Helski. Zgromadzone w paru miejscach u jego brzegów białe motorówki i żaglowce oznaczają porty w Jastarni i Helu. Niby łąki kwieciste odcinają się na złotym piasku plaż helskich gromady wygrzewających się letników, a poza tem cisza panuje wokoło. Mamy znów jeden z piękniejszych widoków nadmorskich.



KAZDY URZĄD POCZTOWY JEST ZBIORNICĄ P.K.O.

Jedziemy wciąż przed siebie i za chwilę mamy już półwysep Helski za sobą. Przed nami ciągną się teraz wielkie szmaragdowe łąki oddzielone od morza złotym pasmem piasków, a na nich niby miasto prowizoryczne rozbite jeden koło drugiego wielkie białe namioty. To Hallerowo, jedna z największych dziś w Polsce akademickich kolonji letnich. Powietrze, woda i słońce — oto jedyne w tej chwili atuty tego prymitywnego lotniska.

Zatrzymujemy się choć na chwilę przed latarnią morską w Rozewiu, która już przed wojną uchodziła za jedną z osobliwości na całym wybrzeżu. Jest to bowiem do dzisiaj jeszcze największa latarnia morska nad Bałtykiem, o sile 6 milionów świec, oświetlająca w dalekim promieniu rybakom kierunek i ułatwiająca statkom orientację w drodze. Sama jed-



(H. Poddębski).

posiada bowiem nie tylko plażę, ale i piękny liściasty las w postaci parku, szereg eleganckich pensjonatów i willi, a poza tem piękne spacery w okolicy.

Las iglasty, przecięty doskonale utrzymaną szosą, oddziela Jastrzębią Górę od Karwi. Charakter tego letniska jest jednak już zupełnie inny. Niski piaszczysty brzeg tworzy tu doskonałą plażę, jedną z najpiękniejszych na naszym wybrzeżu, ale za to samo Karwia pozostała do dziś dnia zwykłą rybacką wsią z prymitywnymi mieszkaniami dla letników.

Idziemy na plażę, otoczoną ze wszystkich stron przesłoniczną zielono-złotą taflą Bałtyku, pragnąc jeszcze raz tylko rzucić ostatnie spojrzenie na całe przesłoniczne wybrzeże, tonące w słońcu i zieleni. Musimy bowiem już wracać.

Drogę powrotną odbywamy po tej samej szosie, a wieczorem pełni radości i opaleni stajemy w Gdyni, uważając jednogłośnie odbytą wycieczkę za jedną z najpiękniejszych dziś w Polsce.

Żeby to nie było w Polsce, a zagranicą, szosa nadmorska na całej swej długości zatkana byłaby napewno autami, autokarami, wreszcie motocyklami i rowerami, a że u nas niestety jeszcze ciągle panuje opinia, że niema dokąd jeździć, więc też przez cały dzień

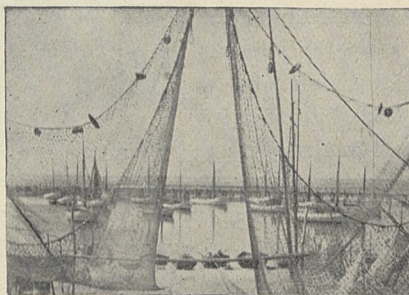
liśmy niemal jedynymi turystami na szosie.

I jak tu można mówić w takich warunkach u nas o autostradach i turystyce motorowej?

Marja Szachówna.

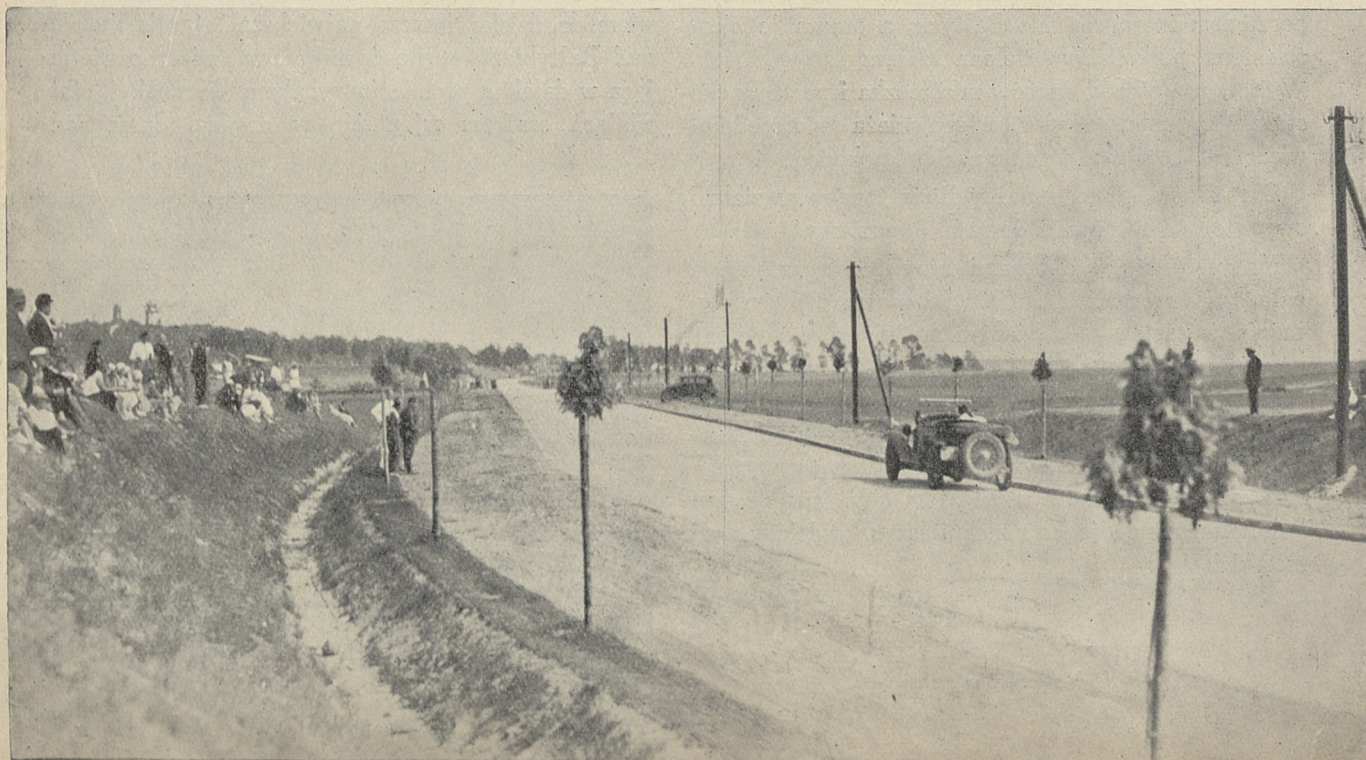
na, niby dostojna matrona, stoi sobie latarnia Rozewska wśród szmaragdowych łąk nadmorskich, wpatrzona w morze swemi wielkimi szklanymi oczami.

Niedaleko Rozewia leży bezwzględnie najładniejsze, a obok Juraty najkulturalniejsze nasze letnisko nadmorskie—Jastrzębia Góra. Odznacza się ono przedewszystkiem pięknem położeniem na wysokiej kępie nadmorskiej, stromą ścianą opadającą ku morzu. Fale Wielkiego Morza z o wiele większą siłą rozbijają się tu o brzeg, rozciąga się stąd przytem cudny widok na wielką, bezkresną toń morską. To już nie jest to samo co Pucka Zatoka, zamknięta na horyzoncie siną linią pół-Tutaj stoimy nad wodami samego Bałtyku, co niby władca groźny i wspaniały z prawdziwą furją rzuca się na wysoki brzeg Jastrzębiej Góry, białą pianą wysoko obryzgując drzewa parkowe. Jastrzębia Góra



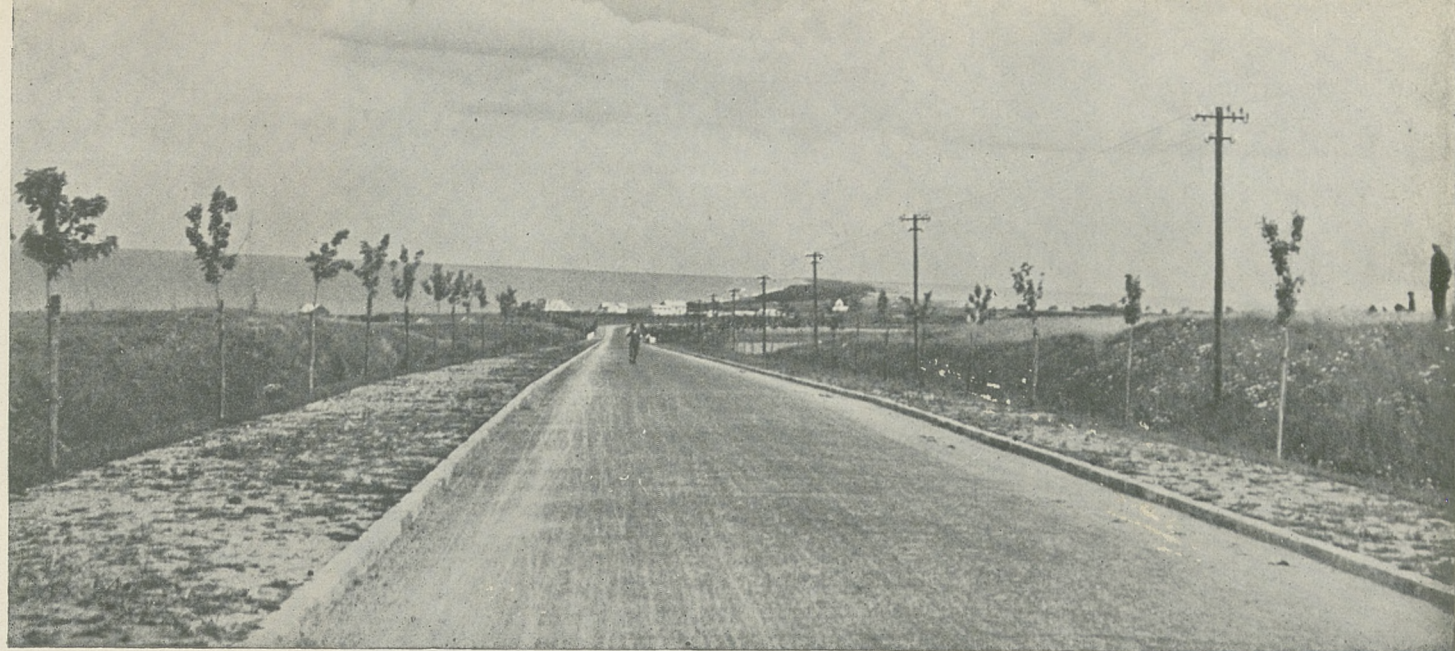
Hel — Port Rybacki.

(J. Bułhak).



oga
orska
1930.

idębski).



(H. Poddębski).

DROGA NADMORSKA

Obejmując w roku 1920 w posiadanie część wybrzeża Bałtyku, otrzymała Polska tereny, które w ciągu okresu zaboru leżały odłogiem. Zwrócono pusty brzeg, zupełnie odcięty od reszty Pomorza. Tętniące dziś życiem, szczególnie w okresie letnim, wioski na półwyspie Helu oraz leżące w kierunku granicy, jak Wielka Wieś, Chłapowo, Tupadły, Karwia i Dębki nie posiadały na lądzie ani jednej arterji komunikacyjnej. Rozmyślnie lub też z powodu małych widoków gospodarczych zaborcy nie starali się ułatwić rozwoju tej części wybrzeża.

Spojrzawszy na mapę komunikacyjną z przed 1920 roku stwierdzimy fakt, że zarówno arterje kolejowe jak i drogowe, prowadzące z głębi kraju, ucinają się o kilka kilometrów od brzegu morza. Państwo Polskie chcąc dać możność Wybrzeżu odegrania należytej roli w życiu gospodarczym kraju, przystępuje natychmiast do rozwiązania tam kwestji komunikacyjnej.

Już w pierwszych miesiącach po objęciu Wybrzeża buduje się kolej Swarzewo—Hel, a w następnych latach przedłuża się istniejące drogi bite do wiosek nad brzegiem morza położonych, — buduje się szosy Miroszyno — Tupadły — Jastrzębia Góra, Swarzewo — Wielka Wieś — Stacja Hallerowo i Sławoszyno — Karwia. W ten sposób osiedla, położone nad brzegiem morza, oprócz Dębek, otrzymują połączenia bądź kolejowe, bądź szosowe z resztą kraju.

W 1927 roku ówczesny Minister Komunikacji, inż. Paweł Romocki, inicjuje budowę arterji komunikacyjnej od Wielkiej Wsi do Jastrzębiej Góry wzdłuż brzegu i w 1928 roku wspólnie z Ministrem Robót Publicznych inż. Jędrzejem Moraczewskim i Dyrektorem Departamentu Dróg i Mostów tegoż Ministerstwa, prof. inż. Melchjorem Nestorowiczem, realizuje budowę Drogi Nadmorskiej.

Ministerstwo Komunikacji opracowuje ogólny projekt i kosztorys drogi i ze swych nadwyżek budżetowych wydziela fundusz na budowę drogi, oddając go do dyspozycji Ministerstwa Robót Publicznych, które jako ministerstwo resortowe, podjęło budowę.

Ponieważ istniejące miejscowe organy drogowe nie były przygotowane do prowadzenia większej budowy, jakoteż i ze względu na specjalny charakter funduszu budowy, Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji tworzy Komitet Budowy złożony z trzech osób; przedstawicieli Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Komunikacji oraz miejscowego Samorządu, powierzając temu Komitetowi fundusz i budowę drogi i wyznaczając jednocześnie kierownika budowy w osobie inż. Henryka Kiepała. Nadzór nad budową sprawował z ramienia Ministerstwa Robót Publicznych, inż. Wiktor Godlewski, naczelnik Wydziału w tymże Ministerstwie.

Według ogólnego projektu wykonanego przez Ministerstwo Komunikacji, Droga Nadmorska rozpoczęła się od Wielkiej Wsi, jako przedłużenie szosy Puck — Wielka Wieś i biegła wzdłuż brzegu do Jastrzębiej Góry. Całkowita długość drogi wynosiła 9,12 km. Maksymalne pochylenie niwelety wynosiło 3%, minimalny promień łuku 50 m. Droga według tego projektu otrzymać miała 8 m. szeroką jezdnię szabrową, podwójnie smołowaną, ujętą w betonowe krawężniki z obustronnymi zwirowanymi chodnikami po 5.50 m. szerokości. Koszt budowy według sporządzonego kosztorysu miał wynosić 4.100.000 zł. Ze względu jednak na zmiany, jakie zaszły w międzyczasie w rozbudowie Wybrzeża projekt Ministerstwa Komunikacji musiał być przerobiony, co też zostało uskutecznione przez Kierownictwo Budowy. Według tego no-



Szosa z Pucka do Swarzewa.

(H. Poddębski).

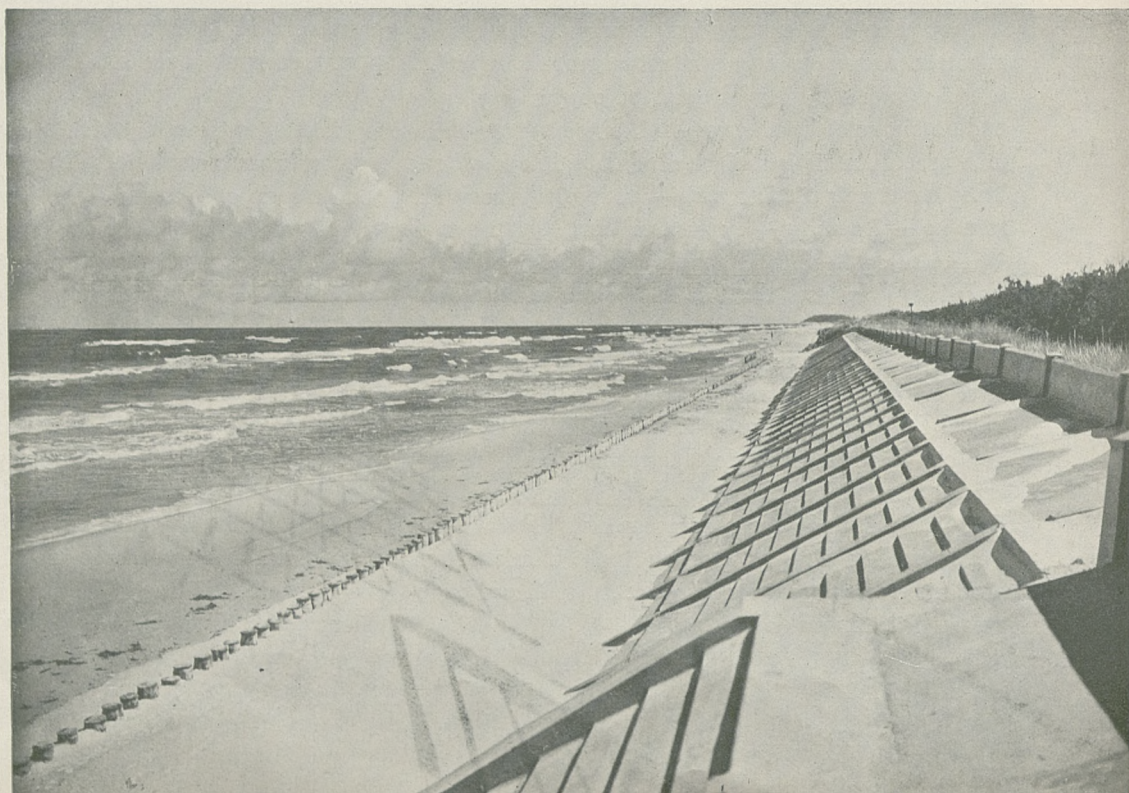
wego projektu Droga Nadmorska rozpoczyna się od przejazdu kolejowego przy stacji Wielka Wieś — Hallerowo, jako przedłużenie wykonanej w 1928 r. drogi bitej Wielka Wieś — stacja Hallerowo i mniej więcej po wytkniętym kierunku w projekcie Ministerstwa Komunikacji, prowadzi do Jastrzębiej Góry. Długość drogi według tego projektu wynosi 8.730 m. Maksymalne pochylenie niwelety utrzymano 3%, najmniejszy promień łuku zastosowano 150 m. W przekroju poprzecznym zaprojektowano jezdnię 8 m. szerokość z obustronnymi chodnikami po 4,5 m. Konstrukcja jezdni pozostawiona była narazie jak w pierwotnym projekcie.

Przez skrócenie długości trasy i zwięźenie chodni-

ków oraz przez przeprojektowanie robót ziemnych i obiektów wodnych uzyskano zmniejszenie robót a mianowicie:

Ilość robót ziemnych	zmniejszyła się	o	33.530 m ³
Ilość robót betonowych	"	"	545 "
Powierzchnia jezdni	"	"	3.120 "
" chodników	"	"	21.750 "
" mających być wykupionych terenów	zmniejszyła się	o	27.000 "

Oszczędności, które powstały z racji przeprojektowania drogi i te, jakie uzyskano przez prowadzenie własnej kopalni kamienia w powiecie Morskim (obniżenie ceny kamienia) i własnej kopalni żwiru na te-

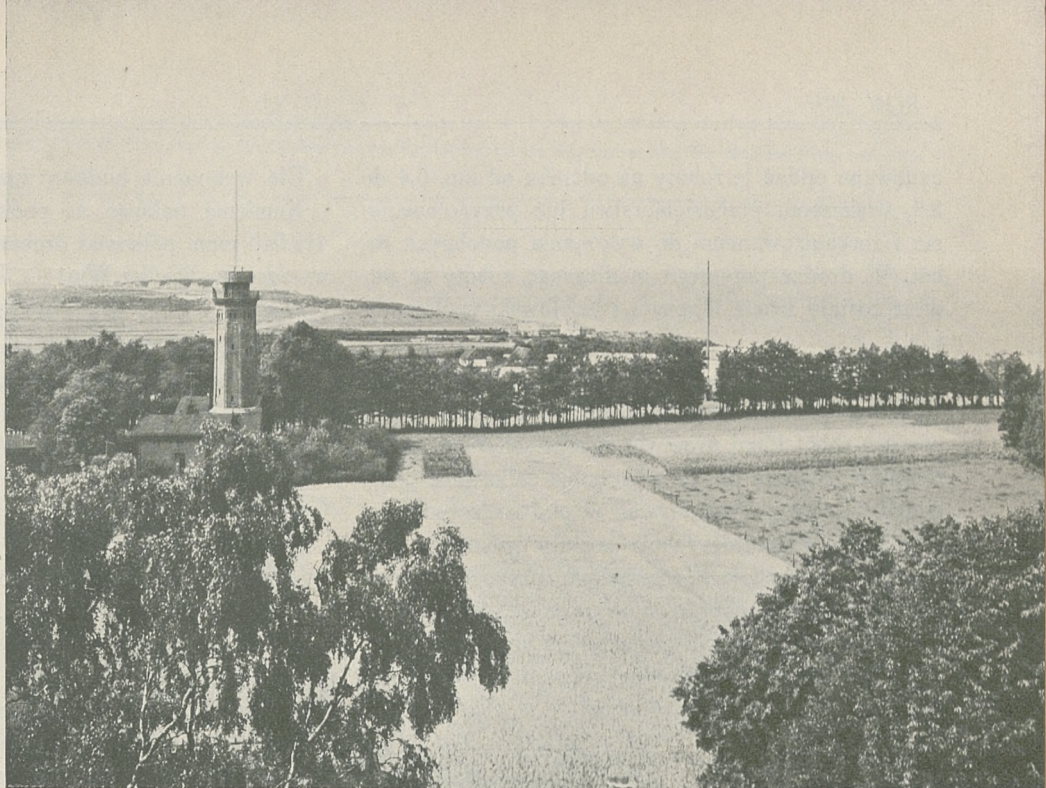


Karwia — Umocowany brzeg.

(H. Poddębski).

Rozewie — Widok z latarni morskiej.

(H. Poddębski).



renach przyległych do trasy drogi (obniżenie ceny żwiru), przez gospodarcze organizowanie wykonania robót, (obniżenie kosztów robocizny) przez zmechanizowanie wyrobu tłucznia (obniżenie kosztów tłucznia) oraz przez odpowiednie ulokowanie funduszu (procenty od kapitału) — pozwoliły na wykonanie:

- a) jezdni ciężkiego typu (drobna kostka uszczelniona asfaltem) zamiast projektowanej pierwotnie jezdni lekkiego typu (szosa smołowanej) dla odcinka Wielka Wieś — Jastrzębia Góra, oraz wykonanie,
- b) dalszych 6-ciu kilometrów drogi od Jastrzębiej Góry do Karwi jako drogi szosowej I klasy.

Z funduszu przeznaczanego na budowę drogi od Wielkiej Wsi do Jastrzębiej Góry długości 9,1 km.

zbudowano więc drogę od Wielkiej Wsi do Karwi, łącznej długości 15 km.

Koszty budowy według sporządzonych nowych projektów i kosztorysów wynieść miały: dla odcinka Wielka Wieś — Jastrzębia Góra 3,513.414,55 zł., dla odcinka Jastrzębia Góra — Karwia 744.324,71 zł., razem 4.257.739,26 zł., które miały być pokryte z funduszu budowy 4.075.000 zł., asygnowanego przez Ministerstwo Komunikacji i procentów od tegoż funduszu, ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego.

Celem odrobienia czasu zużytego na wykonanie nowych studjów i projektów, chcąc jeszcze w roku 1928 wykonać większość robót ziemnych i betonowych, zde-



Morze pod Ostrowem.

(H. Poddębski).

cydowano oddać te roboty na odcinku od km. 0,4 do 8,5, większemu przedsiębiorstwu już przygotowanemu i zorganizowanemu do wykonania podobnych robót. W drodze przetargu publicznego roboty te oddane zostały firmie Oppman i Kozłowski w Warszawie.

Reszta robót ziemnych na odcinku od km. 8,5 do 15,3 oraz ułożenie bruków zostały oddane w miarę postępu robót kilku drobnym przedsiębiorcom, przy czym otrzymywali oni do wykonania całkowicie przygotowane roboty i wykonywali je pod nadzorem Kierownictwa. Pozostałe roboty zostały wykonane całkowicie w zarządzie Kierownictwa, przy czym roboty nadające się do zakordowania były wykonane przez robotników akordowych grupami lub pojedynczo.

Sumarycznie ilość wykonanych poszczególnych robót przedstawia się następująco:

Wykonano robót ziemnych (wykopów)	171.158 m ³
Wykonano betonów dla przepustów	1.805 m ³

Wykonano 2 mosty drewniane z żelaznemi dźwigarami rozpiętości 15 i 5 m, razem 15 mb.

Umocowano skarp, nasypów i wykopów 102.739 m². Wykonano fundamentu szosowego grubości 22 cm. na podkładzie kamiennym dla jezdni z drobnej półkostki (9—11) 70.120 m².

Wykonano fundamentu żwirowego grubości 18 cm. (makadam żwirowy) dla jezdni z półkostki rządowej (17—20) 6.000 m².

Wybrukowano jezdni z półkostki drobnej w mozażkę i w łęki 70.120 m².

Wyasfaltowano, zalano spoin bruku drobnego 70.120 m². Wybrukowano jezdni z półkostki rządowej (bruk rządowy), łącznie ze skrzyżowaniami i przejazdami 7.500 m².

Wykonano jezdni szabrowej (grub. 28 cm.) na podkładzie kamiennym 24.900 m².

Wykonano i ułożono krawężników betonowych 18.220 mb.

Wykonano i ułożono krawężników z kamienia polnego (burtownika) 1.400 mb.

Wyżwirowano i zawałowano chodników 74.160 m².

Poza tem pracami zostały wykonane umocowania 5 jarów, skanalizowanie jezdni na odcinku Wielka-Wieś — Jastrzębia Góra, obsadzenie drzewami tegoż odcinka i inne drobne prace związane z wykończeniem budowy.

Dla wykonania budowy zużyto:

Kamienia polnego na podkład szosowy i tłuczeń 410.040 tonn, półkostki drobnej 9—11 cm. na jezdnię na odcinku Wielka Wieś — Jastrzębia

Góra	14.936,8 tonn
------	---------------

Półkostki rządowej na zabrukowanie jezdni w osiedlach Jastrzębia Góra i Karwia na drodze Jastrzębia Góra — Karwia oraz przejazdów i skrzyżowań na całej drodze	2.428 tonn
--	------------

Grysu i żwiru płukanego do asfaltowania bruczków	1.850 tonn
--	------------

Żwiru na podsypkę pod jezdnię brukowaną, na nawierzchnię chodników i na wyroby betonowe, rury, spusty, słupki i t. p.	23.488 tonn
---	-------------

Cementu dla budowy przepustów, rur spustowych, umocnienia jarów, krawężników i t. p. wyrobów betonowych	1.002 tonn
---	------------

Asfaltu do zalania spoin	2.675 tonn
--------------------------	------------

Węgla kamiennego dla parowozów kolejki transportowej oraz maszyn asfaltowych	746 tonn
--	----------

Materiałów pędnych, benzyny, benzolu, ropy i nafty dla wałów motorowych, tłuczkarki, podgrzewaczy, kompresorów i t. p.	47,5 tonn
--	-----------

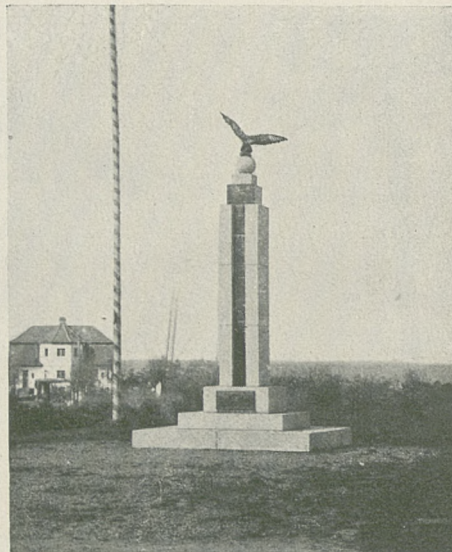
Smarów dla maszyn oraz taboru	12,7 tonn
-------------------------------	-----------

Wszystkie zużyte materiały były wyłącznie pochodzenia krajowego.

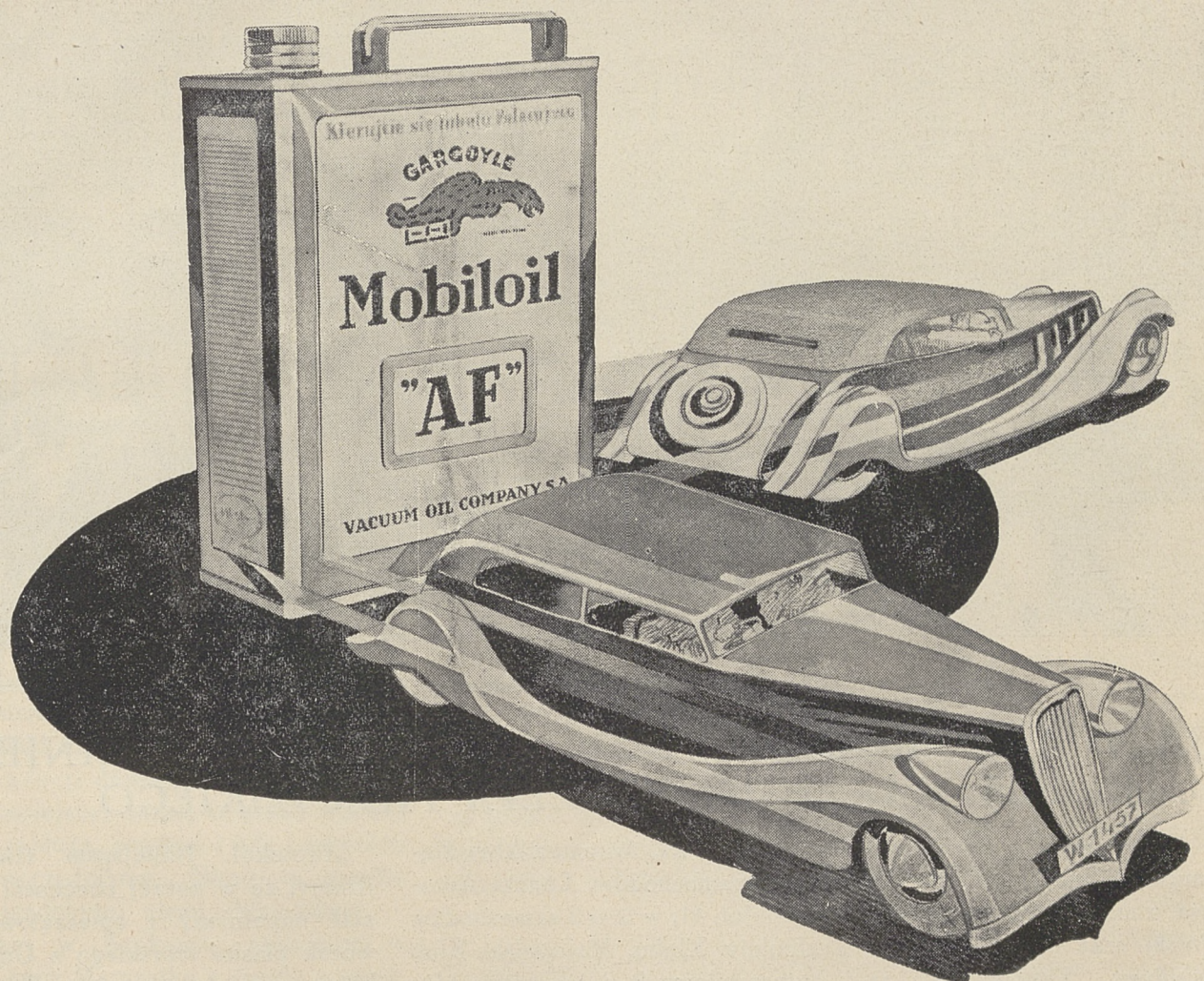
Budowa Drogi Nadmorskiej trwała od kwietnia 1928 r. do sierpnia 1931 r. Najpoważniejszą pozycję wydatków funduszu budowy stanowili pracownicy fizyczni i przedsiębiorcy. Jeżeli weźmiemy pod uwagę,

że przedsiębiorcy wykonujące poszczególne roboty przy budowie dawali tylko organizowaną pracę robotników, a więc z sum, które otrzymali od Kierownictwa Budowy, musieli wpłacić do rąk swych robotników około 70%, to okazuje się, że największym konsumentem funduszu budowy byli pracownicy fizyczni. Wobec zaś tego, że pracownicy ci zamieszkali w wioskach okolicznych i żywili się u miejscowych gospodarzy, to przynajmniej 40% zarobków ich przeszło w ręce rolników, czyli w sumie prawie około miliona złotych, t. j. około $\frac{1}{4}$ ogółu wydatków na budowę drogi.

K.



Pomnik Zygmutta III w Rozewiu przy drodze nadmorskiej.



Automobiliści!

Uzyskacie niższe koszty utrzymania
samochodu, stosując:



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.



Samochody klubowe na Rynku Krakowskim.

(Swiatowid).

ZJAZD AUTOMOBILKLUBÓW POLSKICH NA SYPANIE KOPCA MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Dwa Kluby podjęły równocześnie pomysł urządzenia Zjazdu do Krakowa, a mianowicie Automobilklub Polski oraz Krakowski Klub Automobilowy. Uzgodniono, iż Zjazd organizuje Kraków, jako Klub, na którego terytorjum odbyć się ma uroczystość.

Stosownie do propozycji K. K. A. Zjazd będący hołdem dla pamięci ś. p. Marszałka Piłsudskiego, miał dojść do skutku przy współdziałaniu wszystkich Klubów. Oficjalni delegaci Klubów mieli przywieźć proporczyki klubowe, z inicjatywy zaś A. P. uczestnicy Zjazdu mieli przywieźć ziemię ze swych stron na Kopiec.

Mimo krótkiego czasu, jaki pozostawał dla zorganizowania Zjazdu, Krakowski Klub Automobilowy wywiązał się w zupełności ze swego zadania, gromadząc w dniu zjazdu przeszło 150 samochodów.

Krakowski Klub Automobilowy zgłosił 54 maszyny, w tem człon-

ków Klubu 27, Automobilklub Śląski 30 samochodów, Łódzki Automobilklub 11, w tem 8 samochodów członków Klubu, Małopolski Klub Automobilowy 8 — wszystkie klubowe, Automobilklub Polski 8, w tem członków A. P. 5, Automobilklub Wielkopolski 7, Wileński Automobilklub 2, Pomorski Automobilklub 1. Oprócz tego zgłosiło się osobno 11 samochodów ze Śląska.

W Zjeździe uczestniczył także 2 Dyw. Pociągów Pancernych i Czołgów z Niepołomic (1 samochód i 16 motocykli z przyczepkami).

Samochody przybywały do godziny 11-ej przed Krakowski Klub Automobilowy. Wszyscy zamiejscowi uczestnicy przywieźli ziemię.

Pomorski Automobilklub przywiózł trzy urny ziemi z Bydgoszczy, z Torunia oraz piasek morski z Gdyni. Do każdej urny dołączony był akt. Treść jednego z nich przytaczamy:

„Protokół. Niniejszem stwierdzamy, że w naszej obecności został napełniony i opieczetowany worek piasku morskiego z Gdyni, który specjalna sztafeta Pomorskiego Automobilklubu dostarczył w naszym imieniu 16 czerwca 1935 roku do Krakowa dla złożenia w Kopcu I. Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego. Niech ta symboliczna gródka ziemi będzie łącznikiem naszych uczuć z jej Synem, który wszystko Jej oddał, nic od Niej nie wymagając”. Następują podpisy.

Wołyński Klub Automobilowy przywiózł dwie urny z ziemią. Przytaczamy w skróceniu teksty załączonych do tej ziemi aktów:

1) „Akt pobrania ziemi. W dniu czternastego czerwca tysiąc dziewięćset trzydziestego piątego roku z Zamku Dubieńskiego, pobrano woreczek ziemi przeznaczony na Kopiec ś. p. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Krakowie.

Ziemię tę zawiezie przedstawiciel

Wołyńskiego Klubu Automobilowego w dniu 16 czerwca 1935 złożony na Kopcu podczas sypania przez Zjazd Automobilklubów Polskich, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy.

Zamek dubieński wybrano dlatego, że jest to jedyna w ziemiach wschodnich Rzeczypospolitej twierdza, która nigdy nie była zdobyta; wytrzymała najazdy tatarskie, oparła się podczas wojen kozackich — a przestała reprezentować tu Majestat i Potęgę Najjaśniejszej Rzeczypospolitej dopiero wtedy, gdy Wołyń cały przestał do Polski należeć.

Dziś, gdy znowu Władze prawowite polskie siedzibę swoją tu oparły, a na Zamku powiewa biało-czerwony sztandar — wśród ziemi z legjonowych pobojoisk wołyńskich, ośrodka pracy w Janowej Dolinie i ośrodka nauki w Krzemieńcu — znaleźć się musi też ziemia z dubieńskiego Zamku na znak tradycji dawnej i ścisłej łączności dzisiejszej naszej tu pracy z pracą i zasługą, prawem i siłą naszych tu poprzedników. Niech ta grudka niezdobyczej ziemi dubieńskiej — tam w Krakowie, zmieszana w Kopcu Marszałka z ziemią z wszystkich Polski zakątków, symbolizuje wolę naszego tu wytrwania. Dubno, dn. 14.VI.1935".

2) „Akt przejęcia przez Delegata Wołyńskiego Klubu Automobilowego ziemi z pobojoisk legjonowych, zroszonych krwią w 1916 roku najlepszych synów Ojczyzny pod wodzą Komendanta Józefa Piłsudskiego na Polskiej Górze pod Kostiuchnówką, w Gminie Nowy-Czartorysk, powiatu Łuckiego, celem złożenia jej w Kopcu Marszałka Józefa Piłsudskiego na Sowińcu pod Krakowem.

Działo się na Polskiej Górze pod Kostiuchnówką dnia 13. czerwca 1935 roku.

Stosownie do uchwały Nadzwyczajnego Posiedzenia Zarządu W. K. A., z dnia 12. czerwca 1935 roku sekretarz generalny i członek



(Światowid).
Samochody udają się na Wawel.

Zarządu p. Mikołaj Grygorjew, przyjął z rąk niżej podpisanych, Przewodniczącego miejscowego Komitetu Ochrony terenów historycznych gminy Nowy Czartorysk, wójta gminy, p. Włodzimierza Onufrejczuka i Kierownika Szkoły Powszechnej wsi Kostiuchnówka, p.



Akty zebrania ziem z różnych dzielnic Polski.

Michała Wojakiewicza, jeden worek z ziemią, pobraną w obecności wszystkich uczestników niniejszego uroczystego aktu z Polskiej Góry pod Kostiuchnówką, z miejsca bohaterkich walk Legjonów Polskich o Niepodległość Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i nierozzerwalny związek Kresów Wschodnich i Macierzą.

Przejęty w sposób powyżej opisany worek z ziemią z Polskiej Góry zostanie w dowód najwyższego kultu i czci całego Wołynia do Wodza Narodu Józefa Piłsudskiego, złożony na Kopcu Jego Imienia na Sowińcu pod Krakowem, jako historyczny symbol, że Ziemia Wołyńska wierną będzie po wieczne czasy tym wielkim ideom, w których żył i walczył Józef Piłsudski".

Oprócz tego Klub Wołyński przywiózł blok bazaltu z Janowej Doliny, do którego dołączono następujący akt:

„Akt wręczenia bryły bazaltu na Kopiec Im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Pracownicy Państwowych Kamieniołomów w Janowej Dolinie na Wołyniu, chcąc wziąć udział w sypaniu Kopca Marszałka Józefa Piłsudskiego na Sowińcu pod Krakowem, wręczają w dniu 10 czerwca 1935 r., Vice-Prezesowi Wołyńskiego Klubu Automobilowego, Panu Naczelnikowi Inż. Wacławowi Gordziałkowskiemu bryłę bazaltu, prosząc o umieszczenie jej razem z ziemią, przywiezioną przez uczestników Zjazdu Automobilklubów Polskich w dniu 16 czerwca r. b. w Krakowie w kopcu, który cała Polska zjednoczona żałobą, w hołdzie nieśmiertelnej pamięci Wielkiego Wodza Narodu, buduje.

Akt niniejszy w imieniu 2727 pracowników podpisują przedstawiciele wszystkich organizacji społecznych w Janowej Dolinie".

Następują podpisy siedmiu różnych organizacji, jak to Związku Strzeleckiego, Związku Pracy Oby-

watelskiej, Związku Rezerwistów, Związków Sportowych i zawodowych".

O godzinie 13.30 uczestnicy Zjazdu pozostawiając samochody u stóp Wawelu, udali się pod przewodnictwem Prezesa K. K. A. p. Antoniego hr. Potockiego, do Kryptyna Wawelu, celem złożenia hołdu prohom Budowniczego Polski ś. p. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Po powrocie z Wawelu samochody zaparkowano w Rynku, zaś uczestnicy Zjazdu korzystając z półtoragodzinnej przerwy udali się na obiad. Stali uczestnicy Zjazdów i imprez udali się do Krakowskiego Klubu, gdzie w pięknym lokalu przygotowano ponad 100 obiadów.

Po południu stokilkadziesiąt maszyn zjazdu, powiększone o dalsze

samochody krakowian, udało się na Sowiniec.

Wzgórze, na którym cały Naród sypie kopiec, znajduje się w obrębie parku miejskiego w tak zwanym Lasku Wolskim. Dostęp dla samochodów możliwy jest tylko jedną wąską drogą, od której prowadzi ścieżka spacerowa na wzgórze Sowińca.

Kierownictwo Zjazdu, licząc się z tem, że uczestnicy Zjazdu nieść będą przywiezioną z sobą ziemię, musiało wybrać dla wysiadania z wozów taki punkt, z którego by było najbliżej na Kopiec. Nie można było zatem zaparkować wozów na polanie, która znajdowała się w odległości 4 kilometrów. Ustawianie wozów w jeden długi korowód uzależniało oczywiście odjazd wozów

znajdujących się w tyle, od tego, aby ruszyły wozy znajdujące się na przodzie. Była to jedyna niewygodna strona organizacyjna Zjazdu, ale przyznać trzeba, że względy terenowe i techniczne uniemożliwiały inne rozwiązanie sprawy.

Przybywający na Sowiniec grupami uczestnicy Zjazdu brali czynny, osobisty udział w sypaniu Kopca, poczem wpisali się do wielkiej księgi pamiątkowej, gdzie zarezerwowano miejsca dla Klubów Automobilowych.

Ze zjazdu dokonano zdjęć filmowych.

Kierownictwo Zjazdu spoczywało w rękach Prezesa Komisji Sportowej K. K., p. Tadeusza Bukowieckiego.

CAŁOKSZTAŁT PRAWA O KONCESJACH SAMOCHODOWYCH

W jednym z ostatnich numerów Dziennika Ustaw (Dz. U. R. Nr. 29), ukazało się „Rozporządzenie Ministrów Komun. i Spraw Wewnętrznych o wydawaniu koncesyj na zarobkowy przewóz osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej”.

Rozporządzenie to jest rozporządzeniem wykonawczem do ustawy z dnia 22 marca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie

gminy miejskiej (Dz. U. R. P. Nr. 32/33) i dopiero obecnie ustawa ta naprawdę wejdzie w życie.

Wspomniane rozporządzenie wykonawcze reguluje wiele kwestyj, dotąd będących w zawieszeniu, w związku z czem nie od rzeczy będzie zapoznać się bliżej z niektórymi postanowieniami ustawy i wyjaśnić je sobie na podstawie przepisów rozporządzenia wykonawczego.

Jak wiemy, ustawa z dn. 22 mar-

ca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej wprowadziła w art. 1 obowiązek uzyskiwania koncesyj na zarobkowy przewóz osób pojazdem mechanicznym na drogach publicznych (ulicach i placach) w obrębie gminy miejskiej. (Obowiązek uzyskiwania koncesyj jest zbędny jedynie w przypadkach, wymienionych w art. 8, np. przewozy osób autobusami przedsiębiorstwa „Polskie Koleje



SP. AKC. FABRYK METALOWYCH POD FIRMA NORBLIN, B-cia BUCH i T. WERNER

ZARZĄD i FABRYKA: WARSZAWA, ŻELAZNA 51.
TEL. WYDZ. SPRZEDAŻY PLATERÓW 618-80

MAGAZYNY FABRYCZNE:

w Warszawie Bracka 17
Marszałkowska 126
Nalewki 2a
w Łodzi Piotrkowska 11
w Krakowie św. Jana 2
w Gdyni Świętojańska 53.

Wykwintne i trwałe PLATERY

PUHARY na nagrody sportowe



Państwowe", przewoży gości hotelowych do hotelu i na dworzec, przewoży podróżnych na lotniska i spowrotem i t. p.).

W myśl art. 2 ustawy — wspomnianych koncesyj udziela w zasadzie zarząd odnośnej gminy miejskiej. Jednakże w gminach miejskich, wydzielonych z powiatowych związków samorządowych, na zarobkowy przewóz osób autobusem przez przedsiębiorstwa, działające przy udziale kapitału państwowego, koncesyj takich udziela powiatowa władza administracji ogólnej, a w mieście stoł. Warszawie Komisarz Rządu m. st. Warszawy — w obu wypadkach po zasięgnięciu opinii właściwej gminy miejskiej.

Jak widać zatem z treści dopiero cytowanego przepisu zarząd gminy miejskiej przy udzielaniu odnośnej koncesji w zasadzie nie jest skrzepowany obowiązkiem porozumiewania się z inną władzą. Wyjątek od tej zasady przewidział ustęp 2. tegoż art. 2, który zastrzegł, że „Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych ustala przypadki, w których udzielenie koncesyj przez zarządy gmin miejskich wymaga zgody powiatowej władzy administracji ogólnej, a w m. st. Warszawie — Komisarza m. st. Warszawy”.

Kwestję tę wyjaśnił § 1 rozporządzenia wykonawczego, który mówi:

„Zarząd gminy miejskiej powinien uzyskać zgodę powiatowej władzy administracji ogólnej, a w m. st. Warszawie — Komisarz Rządu na m. st. Warszawę na wydanie koncesji, jeżeli:

a) koncesja ma być wydana cudzoziemcowi, spółce akcyjnej, spół-

ce z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółdzielni;

b) chodzi o koncesję wyłączną na regularne przewozy autobusami na określonych liniach”.

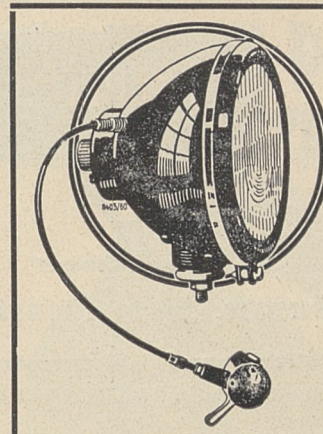
Istotną częścią składową każdej koncesji są, jak wiadomo, postanowienia, dotyczące praw i obowiązków koncesjonariusza, czasu trwania koncesji oraz szereg innych postanowień o charakterze publiczno-prawnym. Otóż na zasadzie art. 6 wspomnianej ustawy „warunki, pod którymi koncesje będą udzielane, prawa i obowiązki uprawnionego, czas trwania koncesji, rodzaje i wysokość opłat, jak również przycy-

BE-TE-HA

WARSZAWA

MARSZAŁKOWSKA 17

TELEFON 554-60



**URZĄDZENIA
OSWIETLENIOWE
ELEKTRYCZNE**

do samochodów, motocykli, rowerów
wytrobu firmy **ROBERT BOSCH, S. A.**
w Sztutgardzie

SPRZEDAJE, MONTUJE I NAPRAWIA
we własnej Stacji Obsługi



REWELACYJNE SKUTKI w eksploatacji samochodu osiągniesz używając idealnych smarów koloidalno-grafitowych **„HADUROLIT”**

CENTRALA NA POLSKĘ:

Firma „HADURO“ Poznań, Al. Piłsudskiego 16, telefon 65-86

PRZEDSTAWICIELSTWA:

WARSZAWA, Smolna 22 m. 45, tel. 504-64,

KRAKÓW, Urzędnicza 42, tel. 142-30



ca się o koncesję posiada odpowiednie kwalifikacje do prowadzenia przedsiębiorstwa przewozu i może spełniać należycie obowiązki przewozowe bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa lub interesu publicznego".

W myśl § 3 rozporz. wykonawczego, (1) Pierwszeństwo do otrzymania koncesji ma osoba, która zobowiąże się do używania pojazdów mechanicznych, odpowiadających specjalnym wymaganiom obrony Państwa.

(2) Jeśli ubiegający się o koncesję zapewni gminie specjalne świadczenia na rzecz budowy i utrzymania dróg (ulic i placów), niewynikające z obowiązków ustawowych, władza może wydać koncesję z prawem wyłączności na regularne przewozy autobusami na określonych liniach na obszarze całej gminy".

Jednym z najważniejszych obowiązków, jaki na właścicieli taksówek i autobusów nałożyło rozporządzenie wykonawcze, jest wprowadzenie przymusowego ubezpieczenia za przejechanie przechodniów i uszkodzenie cudzej własności. W myśl § 8 omawianego rozporządzenia wykonawczego (ustęp 1). „Koncesjonariusz obowiązany jest ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej za szkody, jakie mogą powstać wskutek wykonywania przewozów.

Jak postanawia ustęp 2. tegoż art. sumy gwarancyjne powinny wynosić conajmniej:

10.000 zł. za uszkodzenie jednej osoby,

i 30.000 zł. za uszkodzenie więcej osób wskutek jednego wypadku oraz

2.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

(3) Obowiązek ubezpieczenia się nie dotyczy miejskich przedsiębiorstw przewozowych, prowadzonych przez zarząd gminy miejskiej, niewydzielonej z powiatowego związku samorządowego.



chemisier

Warszawa, Marszałkowska 101

Poleca nowości pierwszorzędnych fabrykatów ANGIELSKICH, jak:

NICHOLSON — Płaszczki nieprzemakalne i jesionki.

UHRING, SPORTEX, TOWNTEX — Kupony na garnitury.

D. a. J. ANDERSON — Popeliny, Oxfordy, tafty, wełn. na bieliznę.

VAN HARDING — Patentowane koszule.

VAN HEUSEN — Patentowane kołnierzyki.

GARRICK i GLYN'S — Kapelusze.

WEBB i DENT'S — Rękawiczki i kurtki skórzane.

J. H. BUCKINGHAM, HOLLIDAY i BROWN — Galanterja i krawaty.

TENOVA i Selfix — skarpetki, Parasole, pullovery i pledy.

DAMSKIE: hurtki skórzane, pantofle ranne i pullovery.

§ 9 rozporz. wykonawczego omawia szczegółowo zasady, jakim winna odpowiadać umowa, zawarta z zakładem ubezpieczeń, mianowicie:

1) umowa może być zawarta tylko z dopuszczonemi do działalności zakładami ubezpieczeń oraz na podstawie ogólnych i szczególnych warunków ubezpieczenia, zatwierdzonych przez właściwą dla tych zakładów władzę nadzorczą;

2) umowa nie może zawierać żadnych odchyień od ogólnych i szczególnych warunków ubezpieczenia, zatwierdzonych przez właściwą dla tych zakładów władzę nadzorczą;

2) umowa nie może zawierać żadnych odchyień od ogólnych i szczególnych warunków ubezpieczenia, któreby zmniejszały sumy gwarancyjne poniżej norm, wskazanych w § 9, lub zmniejszały za-

kres odpowiedzialności zakładu, przewidziany w ogólnych i szczególnych warunkach ubezpieczenia;

3) o każdym zmniejszeniu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za wypadek ubezpieczeniowy poniżej zakresu, przewidzianego niniejszym rozporządzeniem, jak również o każdym ustaniu tej odpowiedzialności zakład ubezpieczeń winien zawiadomić na 8 dni naprzód władzę, która wydała koncesję, pod rygorem ponoszenia odpowiedzialności w pełnym zakresie;

4) niewypełnienie przez ubezpieczającego obowiązków, wynikających z umowy ubezpieczenia, nie może zwolnić zakładu ubezpieczeń od odpowiedzialności za wypadek ubezpieczeniowy, o ile wynikające z niego roszczenie objęte jest zakresem odpowiedzialności zakładu, przewidzianym w ogólnych i szczególnych warunkach ubezpieczenia, chyba, że ubezpieczający nie zapłacił składki, a zakład ubezpieczeń zawiadomił o tem przynajmniej na 8 dni naprzód władzę, która wydała koncesję (pkt. 3). Nie narusza to prawa zakładu ubezpieczeń do dochodzenia od ubezpieczającego zwrotu wypłaconego odszkodowania;

5) zakład ubezpieczeń może wypłacić ubezpieczającemu odszkodowanie z umowy ubezpieczenia tylko wówczas, jeśli ubezpieczający wykaze, że roszczenie poszkodowanego z powodu wypadku ubezpieczeniowego zostało przez niego zaspokojone, albo że poszkodowany zgadza się na wypłacenie odszkodowania do rąk ubezpieczającego.

(2) Władza zakazuje wykonywania przewozu w razie stwierdzenia ustania odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za wypadek ubezpieczeniowy, jak również w razie zawarcia ubezpieczenia nieodpowiadającego przepisom niniejszego rozporządzenia.

W myśl § 10 rozporz. wykonawczego „Koncesjonariusz uprawniony do wykonywania regularnych

przewozów autobusami na określonych liniach, obowiązany jest rozpocząć wykonywanie przewozów najpóźniej w ciągu 3 miesięcy po otrzymaniu koncesji, jeżeli w warunkach koncesji nie wskazano innego terminu rozpoczęcia".

W myśl § 11 rozporz. wykonawczego „Koncesjonariusz wykonujący regularne przewozy autobusami na określonych liniach, obowiązany jest zawiadomić władzę, która wydała koncesję, o zamiarze zrzeczenia się koncesji, przynajmniej na trzy miesiące przed wstrzymaniem ruchu, jeżeli w warunkach koncesji nie wskazano innego terminu zawiadomienia".

W myśl § 12 rozporz. wykonawczego „Koncesji nie wolno odstępować w żadnej formie osobom trzecim".

W myśl art. 8 Ustawy z 22.III. 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi nie potrzeba uzyskiwać koncesji na:

1) przewóz osób pojazdami mechanicznymi przedsiębiorstw przewozowych w gminach miejskich, wydzielonych z powiatowych związków samorządowych, jeżeli gmina prowadzi takie przedsiębiorstwa we własnym zarządzie;

2) przewóz osób pojazdami mechanicznymi przedsiębiorstw pań-

WSZYSCY PANOWIE NOSZĄ BIELIZNĘ „JOTKA”



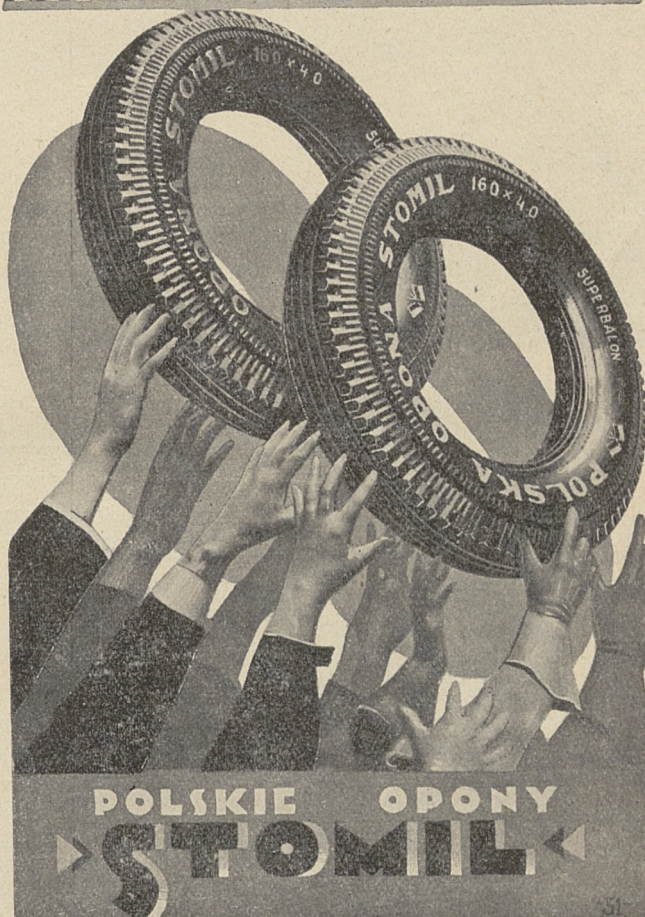
Jotka

zawsze najlepsza

Do nabycia w pierwszorzędnych magazynach
Obecny adres:

Warszawa, Wierzbowa 11 (Pl. Teatralny)

ZAWSZE POŻĄDANE NAITRWAJSZE I NAITANSZE



stwowych „Polskie Koleje Państw.” i „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”;

3) doraźne przewozy wycieczkowe, organizowane przez towarzystwa turystyczne o charakterze społecznym, które nie uprawiają pizemysłu przewozowego;

4) przewóz osób pojazdami mech. przedsiębior. lotniczych do portów i z portów lotniczych;

oraz w szeregu innych, przeważnie drobnych przypadków, jak przewóz pracowników do miejsca i z miejsca pracy, przewóz gości hotelowych, przewóz zwłok.

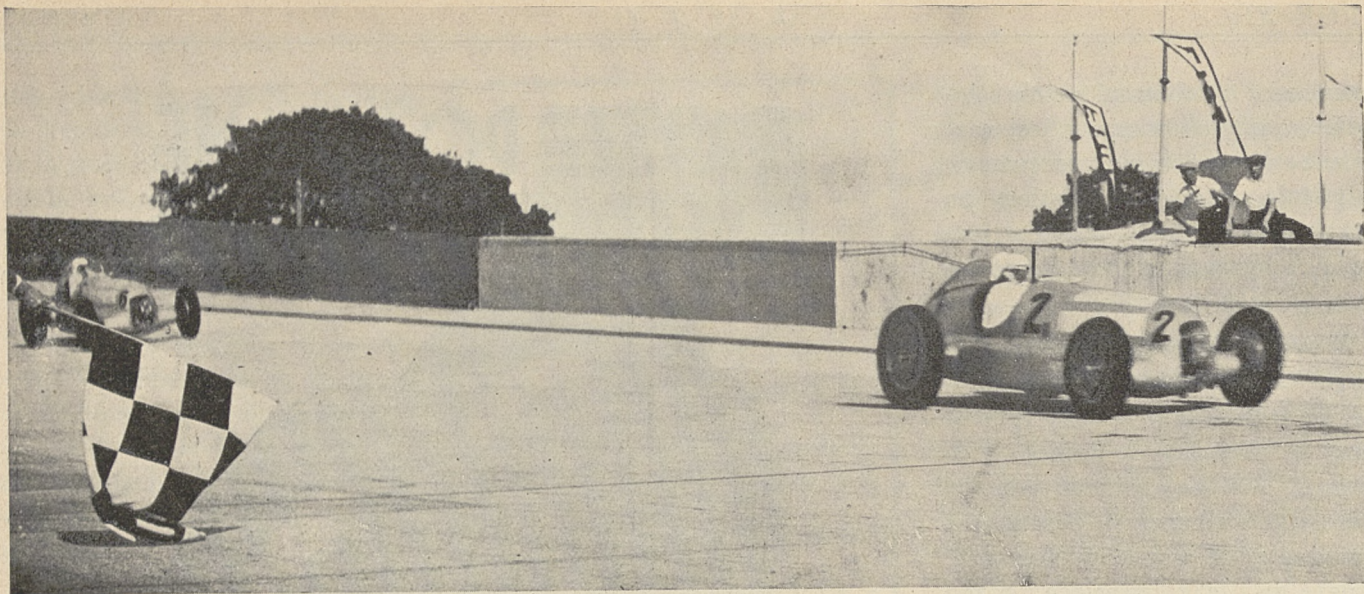
Ważne postanowienia zawiera art. 10 ustawy. Mianowicie w myśl ustępu 1. tego art. „Osoby, które w dniu ogłoszenia ustawy niniejszej wykonywują przewóz, określony w art. 1, mogą go nadal wykonywać

bez uzyskania koncesji, aż do zużycia posiadanych pojazdów, nie dłużej jednak niż przez okres dwóch lat od dnia ogłoszenia ustawy niniejszej”.

W myśl ust. 2 tegoż artykuł. „w ciągu 3 miesięcy po ogłoszeniu przepisów wydanych na podstawie art. 6. osoby, wykonywujące przewóz osób autobusem, powinny złożyć kaucję, albo polisę ubezpieczeniową na zabezpieczenie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej za szkody, powstałe wskutek wykonywania przewozu”.

W zakończeniu tych rozważań warto zaznaczyć, że wspomniana ustawa, a co zatem i rozporządzenie wykonawcze obowiązują na terenie całego Państwa z wyjątkiem województwa śląskiego.

Henryk Gołogórski.



Finisz Grand Prix Automobilklubu Francji — 1-y Caracciola za nim v. Brauchitsch.

(France Presse)

GRAND PRIX AUTOMOBILKLUBU FRANCJI

Niewiele dat kalendarza międzynarodowego posiada większe znaczenie od daty Grand Prix Automobilklubu Francji. Jest to wyścig drogowy, którego trasa obejmuje jednocześnie część autodromu Linas-Monthléry, — tak że pewne jej odcinki pozwalają na rozwijanie bardzo poważnych szybkości. Zawodnicy przebyć muszą 40 okrążeń, co równa się 500 kilometrom, — przestrzeń, na której da się wypróbować wytrzymałość mechanizmów, zwłaszcza przy dość trudnej trasie i szybkim tempie, jakie charakteryzują Grand Prix.

W zeszłym roku nowe maszyny niemieckie: Auto-Union i Mercedes debiutowały w Grand Prix Francji, lecz wszystkie uległy defektom i zwycięstwo przypadło Alfa-Romeo. Po roku pełnym zwycięstw, uzbrojeni w doświadczenie, Niemcy powrócili na tor paryski aby wynagrodzić sobie poniesioną na nim porażkę.

Stajnia Ferrari, której gwiazda wydaje się być ostatnio nieco przyćmioną, wystawiła dwóch tylko reprezentantów, lecz zato niebyłej miary. Byli to Tazio Nuvolari i Louis Chiron na nowych czterolitrowych Alfach. Model „Bimotore” pomyślany specjalnie dla Grand

Prix Tripolis, tego najszybszego z wyścigów, naturalnie nie wchodził w grę z powodu swej wagi przekraczającej 750 kg.

Stajnia Subalpina wystawiła dwa Maserati, dobrze wypróbowanego już typu, które jednak nie mogą konkurować szybkością z nowszymi modelami innych marek. Prowadzili je Sommer i Zehender.

Wkońcu wielki Ettore zdecydował się na zapisanie jednego tyłko wozu. Był to nowy model 3,800 litrowy, który został wykończony w przeddzień wyścigu i chociażby z tej przyczyny nie mógł obiecywać sobie zbyt wielkich sukcesów. Kierowcą jego był stary mistrz, Robert Benoist.

Na jedenastu startujących sześciu jechało w barwach niemieckich, choć wśród zawodników było tylko czterech Niemców. Byli oni pod każdym względem faworytami wyścigu, bowiem sama ich liczba pozwalała na taktykę niedostępną dla mniejszych drużyn, — poświęcania jednego lub dwóch ze swoich celem wyeliminowania przeciwnika, pozatem zaś rozporządzali oni najszybszymi maszynami.

Wyższość ich polega, jak wiadomo, przede wszystkim na niezależnym zawieszeniu kół — u Auto-Union na drążkach ulegających

skręcaniu, zaś u Mercedesa na sprężynach spiralnych t. zw. „materacowych”. Nie chodzi tu tak dalece o pochłanianie nierówności drogi, bo pełnej wygody kierowca wyścigowy i tak zwykle się wyrzeka, lecz o pełne wyzyskanie potężnej akceleracji jaką rozporządzają te wozy.

Alfa-Romeo próbowały już też niezależnego zawieszenia, coprawda tylko przednich kół, zapomocą sprężyn systemu Dubonnet, który jest w użyciu w kilku samochodach seryjnych. Wszelkie jednak przeróbki podwozia takiego jak monopošto Alfa są ryzykowne i wyniki próby nie były zbyt zachęcające. Nie przesądza to naturalnie o tem, że następne podwozie może być od podstaw opracowane dla niezależnego zawieszenia kół, prawdopodobnie zarówno przednich jak i tylnych.

Jeśli chodzi o kierowców to siły podzielone były bardziej równomiernie niż w zakresie maszyn. Auto-Uniony prowadzone były przez: von Stuck'a, Rosemeyer'a, młodego obiecującego kierowcę niemieckiego i Achillesa Varzi.

Mercedesy prowadzili: Caracciola, von Brauchitsch oraz Luigi Fagioli.

Nasuwa się tu porównanie z wy-

5

zasadniczych korzyści

przeł...



Mobiloil "D"

Maksymalna
pewność
ruchu

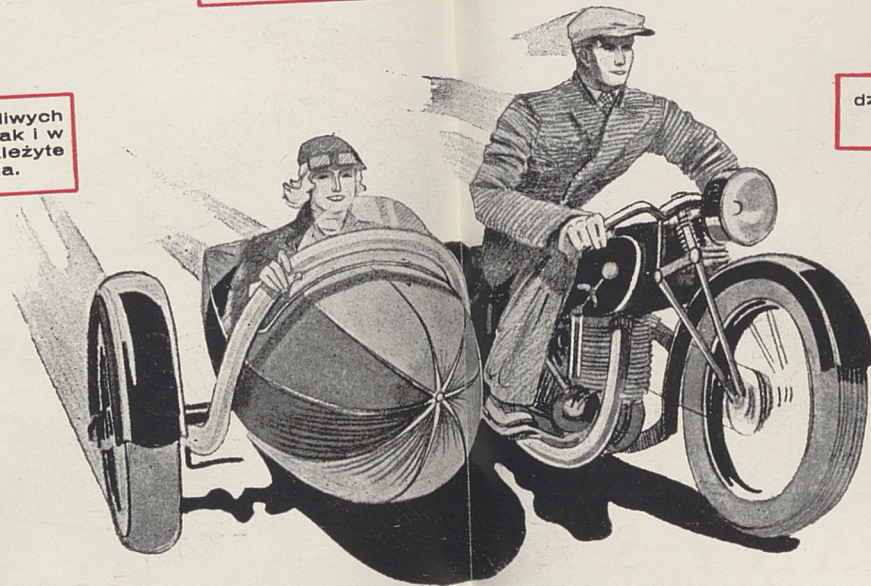
Mobiloil zapobiega tworzeniu się szkodliwych osadów zarówno w komorze spalania jak i w karterze silnika, przez co umożliwia należyte funkcjonowanie systemu smarowania.

Minimalne
zużycie
oleju

Dzięki wysokiej trwałości chemicznej Mobiloil i jego odporności na starzenie, straty spowodowane rozkładem oleju są minimalne, przyczem żywotność napełnienia olejowego jest bardzo długa.

Najlepsza
konserwacja
maszyny

Zapewniając właściwe i niezawodne smarowanie Mobiloil przyczynia się do zmniejszenia wydatków na naprawy.



Mobiloil "DM"

Najmniejsze
zużycie
paliwa

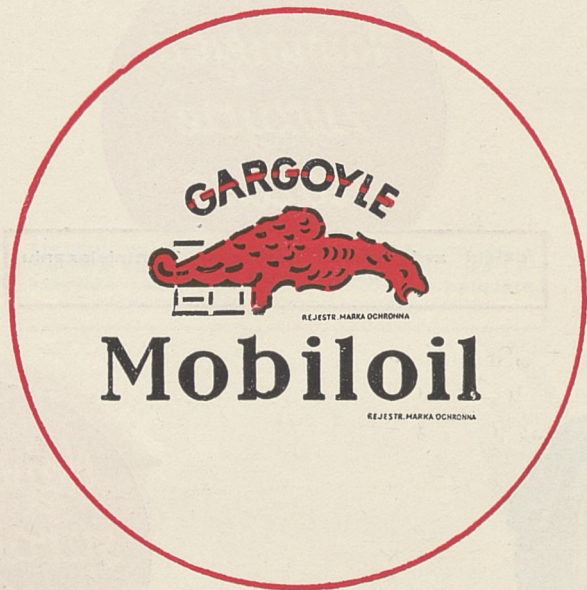
dzięki zwiększeniu kompresji i zmniejszeniu szkodliwego tarcia.

Najwyższa
sprawność
silnika

Trwała i nieprzerwana powłoka Mobiloil na wszystkich trących się częściach, odporna na wszelkie temperatury i ciśnienia występujące w ruchu, zmniejsza szkodliwe tarcie.

Uzyskując 5 powyższych korzyści, osiąga się równocześnie przez stosowanie Mobiloil najrentowniejszą eksploatację pojazdu.

Kierujcie się Tabelą Polecającą!



VACUUM OIL COMPANY S. A.

ścigami angielskimi w Brooklands, gdzie większość kierowców to amatorzy, prowadzący własne maszyny dla przyjemności, podczas gdy w Grand Prix biorą udział jedynie kierowcy fabryczni lub przedstawiciele „stajni wyścigowych”, — co zresztą na jedno wychodzi, bo np. Ferrari jest ekspozyturą firmy Alfa-Romeo. Trzeba przyznać, że, jak zwykle, zawodowcy przewyższają naogół techniką amatorów, — ci zaś ostatni pocichu zazdroszczą im wspaniale przygotowanych maszyn, świetnej obsługi i tej wprawą jaką dają setki wyścigów. Nie na darmo mówi się w paddocku Brooklands z ukrywaną admiracją o „duchu kontynentalnych Grand Prix”. Ten duch to atmosfera walki o szybkość za wszelką cenę. Nagroda jest wielką, a dla zawodników niemieckich zapewne duże znaczenie przedstawia kwestja usprawiedliwienia przed swoim rządem wydatków, którełożył on na finansowanie ekspedycji.

O godzinie 1-ej wozy stają na starcie. Jak zwykle, ryk motorów zagłusza wszystko. Ponad ton jedenastu potężnych silników wyścigowych wybija się złowrogi skowyt kompresorów Mercedesa, który słychać z wycia wysokoobrotowej sprężarki jeszcze za czasów historycznego już modelu SSK. Od rana słońce piekło beton toru, którego niepodobna już dotknąć ręką, tak jest gorący. Ma to pewne znaczenie jeśli chodzi o gumy, lecz mechanicy dobrze już wiedzą jak je napompować dla takich warunków.

W pierwszym rzędzie stanęli Nuvolari, von Stuck i Varzi. Na sygnał dany flagą przez kierownika wyścigu, motory uderzyły w najwyższy ton a maszyny rzuciły się naprzód. Prowadzenie objął odrazu Nuvolari, którego niesłychana odwaga i legendarna zręczność czynią z niego niezmiernie niebezpiecznego współzawodnika jeśli tylko jego wóz wytrzyma tempo. Na trasie obfitującej w zakręty jego monoposto wydaje się mieć pewną wyższość nad ultra-niskimi i ae-



Caracciola odpowiada na owację publiczności

(Keystone)

rodynamicznymi Auto-Unionami, nietylko pod względem szybkości lub trzymania drogi, ile pod względem lepszego opanowania samochodu przez kierowcę, dzięki jego wysokiej pozycji, z której panuje on nad całą maszyną, widząc doskonale drogę naokoło siebie. Nuvolari jedzie na Alfa-Romeo, zaś von Stuck jedzie w Auto-Unionie, z którego wystaje mu tylko głowa. Aerody-

namicznie jest to lepiej, ale w praktyce okazuje się, że tak jak szybciej jedzie się konno niż w powozie, tak dla dobrego kierowcy odpowiednia pozycja przy kierownicy ma duże znaczenie. Tory wyścigowe, na których maszyny tak nowoczesne jak A. U. będą w swoim żywiole jeszcze nie zostały zbudowane. Byłyby to tory pozwalające na przeciętne ponad 200 km/g.



Start w Grand Prix A. C. F.

(France Presse)

z wirażami o odpowiednich promieniach; ale narazie żyjemy jeszcze w epoce wyścigu drogowego, w którym wymijanie przeszkód niemal ocierając się o nie stanowi główny element gry.

Na prostej zbudowano t. zw. „chicane”, to jest zaporę, która zmusza zawodników do wykonania dodatkowego zygżaku i jednocześnie znacznie obniża średnie szybkości, dając okazję do wyróżnienia się najlepszym kierowcom. Tutaj bezkonkurencyjnym jest Nuvolari, choć i Caracciola pokazuje piękną jazdę wpadając w zygżak w pędzie i odzyskując swą szybkość niemal natychmiast po wyjściu z niego na prostą.

Przeciętna jaką osiągnął w pierwszym okrążeniu, z zatrzymanego startu, Nuvolari jest bardzo dobra — 134 km./godz., w dalszych okrążeniach bije on raz po razie swoje własne rekordy, — 135.35 km./godz. 136.50 — najszybszem było ósme okrążenie z średnią 136.79 km./g.

Walcząc sam niemal, bo drobne usterki zatrzymały Chiron'a na czwartym miejscu, przeciwko potężnej koalicji niemieckiej miał Włoch stosunkowo niewielkie szanse. Jednak, gdyby jego maszyna wytrzymała jazdę swego wielkiego kierowcy, spodziewałbym się widzieć go na pierwszym miejscu. Nu-

volari ma niesamowity sposób przescigania w ostatnich chwilach wyścigu, gdy każdy jest już trochę zmęczony, gdy taśmy hamulców już są zużyte, a motor nieraz niepewny. Znajduje on wtedy w sobie nowy zapas energii i jadąc coraz to prędzej zwycięża.

Niektórzy spodziewali się to zobaczyć i teraz, pocichu sobie tego życząc, bo hegemonja niemiecka na torze Monthléry nie jest w smak Francuzom. Niestety transmisja nowego Alfa-Romeo była widocznie obliczona na słabszy motor niż ten, który wbudowano w wóz Nr. 14. Dowodzi tego fakt, że zarówno Chiron jak i Nuvolari ulegli defektom transmisji, która nie mogła wytrzymać mocy przeszło 300-konnego (jak mówiono), silnika.

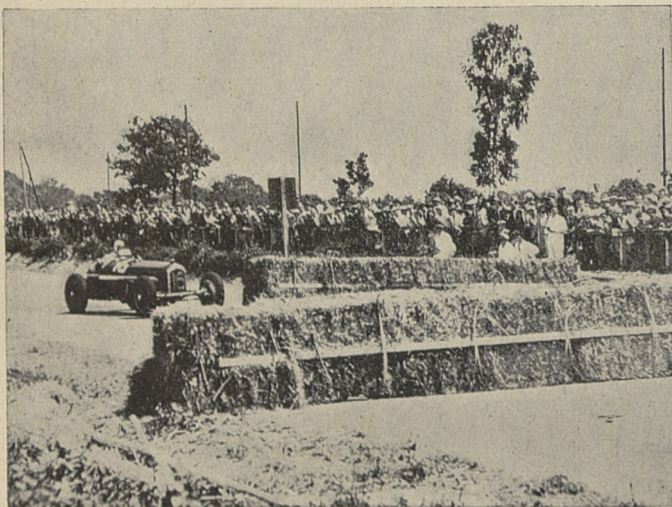
Po wycofaniu się dwóch czerwonych wozów włoskich Grand Prix można było uważać niemal za skończony, bowiem Bugatti odbywał raczej jazdę próbną, zatrzymując się raz po razie przy standach. Zrozumiałem jest, że fabryki nie chciały budować specjalnie na Grand Prix A. C. F. nowych zupełnie wozów, ponieważ w chwili przygotowywania ich do tej imprezy nie była jeszcze znana nowa formuła międzynarodowa, a więc maszyna któraby się z nią nie zgadzała, byłaby obliczoną na udział jedynie tylko w

Grand Prix tegorocznem, — co nikomu by się nie opłaciło. Teraz, gdy formuła na przyszłych parę lat jest już znana, niewątpliwie zarówno Alfa jak i Bugatti wypuszczą koncepcje zupełnie nowe, — zapewne inspirowane przez ostatnie konstrukcje niemieckie.

Grand Prix de l'A. C. F. roku 1935 wygrał Caracciola na Mercedesie z przeciętną 124.5 km./godz. Lecz w przyszłym roku napotka on zapewne na silniejszą konkurencję, — nowa formuła niechcący jakby idzie na rękę firmom angielskim, które oddawna specjalizowały się w budowie lekkich wozów wyścigowych. Prócz tego, jeśli konstruktorzy francuscy otrzymają od rządu pomoc, na którą liczą już od paru lat, zapewne wyprodukują coś co będzie godnem tradycji francuskiej w tej dziedzinie. Włosi niewątpliwie także nie mają zamiaru się poddać bez walki.

Z drugiej strony pozycja zajęta przez Niemców jest niezmiernie silna. Mówiono, że Auto-Uniony są tak lekkie, że umyślnie obciążano je ołowiem dla ważenia, aby ukryć ich niską wagę przed konkurentami. W każdym razie wydaje się, że w przyszłym sezonie czeka nas szereg spotkań jeszcze o wiele ciekawszych od ostatniego Grand Prix Francji.

(L.)



Chiron dojeżdża do zastaw

(France Presse)



Wyścig starych gratów przed Grand Prix A. C. F. (France Presse)



**25-ty ROK PRODUKCJI
12-ty ROK NIEPRZERWANYCH
REKORDÓW ŚWIATOWYCH**

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

M O T O R - S T O C K
W A R S Z A W A

Plac Napoleona 3

Adr. teleg. „MOTOSTOCK”

Telefon 2-59-14

P. K. O. Nr. 14.133

Janusz J. Makowski

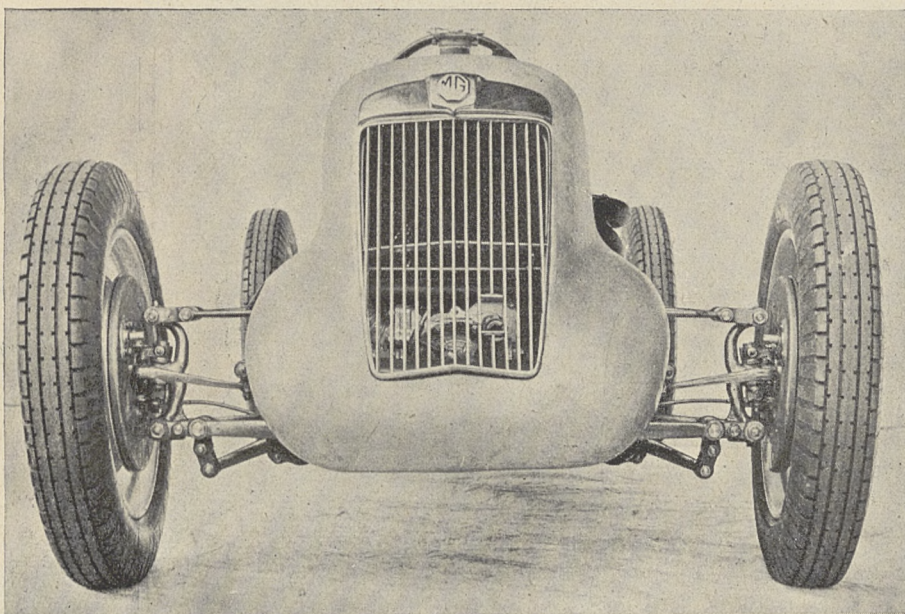
NOWE ANGIELSKIE WOZY WYŚCIGOWE

Na terenie angielskim, w bardzo rozległej gamie wozów o charakterze wybitnie sportowym, znajdują się zaledwie dwie firmy — o wozach których można powiedzieć, że dla użytku w wielkich imprezach wyścigowych międzynarodowych znajdują się na poziomie maszyn konkurencyjnych, pochodzących z kontynentu. To też tylko dwie te firmy, które postawiły sobie za cel budowę maszyn dla sportu i wyścigów, są jedynymi godnymi uwagi obrońcami barw angielskich w imprezach automobilowych Anglii i kontynentu. Pierwsza z nich — słynna już na cały świat MG (należąca do potężnego koncernu Morrisa) wyrobiła sobie już opinię niepokonanej nie tylko w wyścigach i próbach rekordowych ale też i w wyniku udziału w nader licznych raidach terenowych. Druga fabryka, powstała z inicjatywy konstruktorów i sportowców angielskich, nosi miano ERA. Zadaniem jej jest dostarczenie wozów dla obrony angielskich barw w kategoriach wyższych, gdyż jak już jest wiadomo z licznych artykułów w Aucie — fabryka MG specjalizuje się w budowie wozów o małym litrażu.

MG Midget — typ R, jednoniejscowy.

Znanem jest powszechnie, że wszelkie konstrukcje samochodów angielskich, począwszy od najpopularniejszych użytkowych do rekordowych bolidów — są nadzwyczaj konserwatywne w konstrukcji. Cecha ta odnosi się też do wszystkich produkowanych dotychczas modeli MG. To też tem większą rewelacją było niedawne wypuszczenie na rynek całkowicie nowego modelu wyścigowego R, który swą nowoczesnością wyprzedza poprostu wiele typów kontynentalnych i staje z miejsca wśród najbardziej nowoczesnych wozów wyścigowych.

Pomiędzy wielu ulepszeniami we



Plaszczyna czołowa wozu M. G. typ. R.

wszystkich prawie organach podwozia, o których tu ze względu na brak miejsca, trudno szerzej się wypowiedzieć, należy podkreślić, zasadniczo obce dotychczas Anglikom rozwiązanie zagadnienia resorowania, za pomocą prętów Porsche'go. Drugim punktem rewelacyjnym modelu R jest silnik, który posiada tak wysoką specjalistyczną moc, jak żaden inny silnik tej kategorii na świecie.

Przystępując do budowy tego wozu, współpracowała fabryka z licznymi fabrykami przemysłu pomocniczego, w dosłownej liczbie

34. Poniżej wymieniam najciekawsze z nich, które zainteresować mogą polskich techników:

Sterling Metals — Odlewy elektryczne,

Laystalls — Wał korbowy,

Glacier — Biały metal,

Hadfields — Wałki resorowe,

Hardy Spicer — Wał kardanowy,

Ferodos — Taśmy hamulcowe

Light Production Co. — Tłoki,

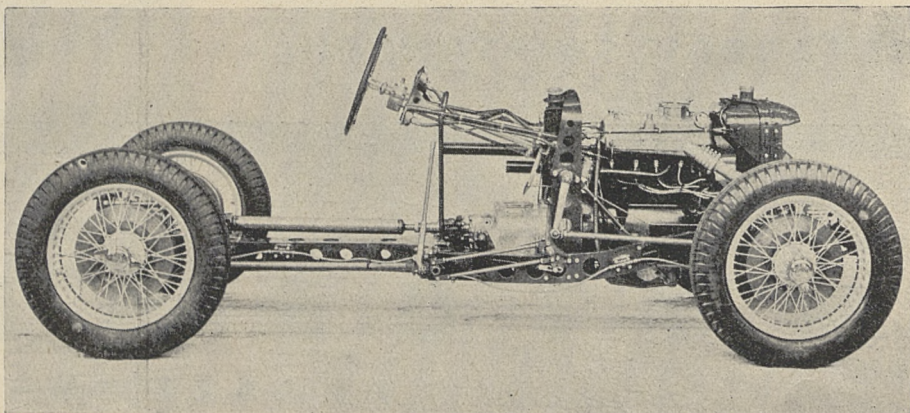
New Hudson — Hamulce sys-

Girling,

Lucas — Instalacja zapłonowa,

Luvax — Amortyzatory,

Triplex — Szkło,



Podwozie M. G. typ. R.

Mc. Evoy — Sprężarka.

Przeglądając konstrukcję modelu R można stwierdzić, że silnik jego jest wersją sprężarkowego silnika poprzedniego typu Q. Zasadnicza, zastosowana w nowym silniku, zmiana polega na zwiększeniu jego podłużnego wymiaru, przez co ulepszono system cyrkulacji wody. Powodem tej zmiany była chęć poprawienia chłodzenia silnika, a zwłaszcza osiągnięcia lepszego chłodzenia głowicy, która w silniku poprzedniego modelu Q nie była widocznie dostatecznie chłodzona. Wałek rozrządczy umieszczony jest w głowicy i napędzany jest od wału głównego innym wałkiem pionowym, który służy jednocześnie jako ośka dynama. Na każdy cylinder dwa zawory. Każdy zawór posiada po trzy sprężyny. Wał osadzony jest na trzech łożyskach, wykonanych kompozycją, w której leży jedna z tajemnic tego silnika. Materiał ten bowiem wytrzymuje do 7500 obr./min. Napęd sprężarki — od przedniego końca wału.

Dane cyfrowe silnika przedstawiają się następująco:

Cylindry — 4 w rząd,
Średnica — 57 mm,
Skok — 73 mm.,
Pojemność — 746 cm³,
Max. obroty — 6500 na min.,
Max. moc — 108 KM.,
Oliwienie — pod ciśnieniem,
Sprężarka — Zoller — MG,
Gażnik — S. U. specjalny,
Świece — 14 mm., KLG.,

Dane podwozia: Przeniesienia skrzynki biegów:

1 : 1
1.31 : 1
1.84 : 1
3.09 : 1

bieg tylny 4.15 : 1

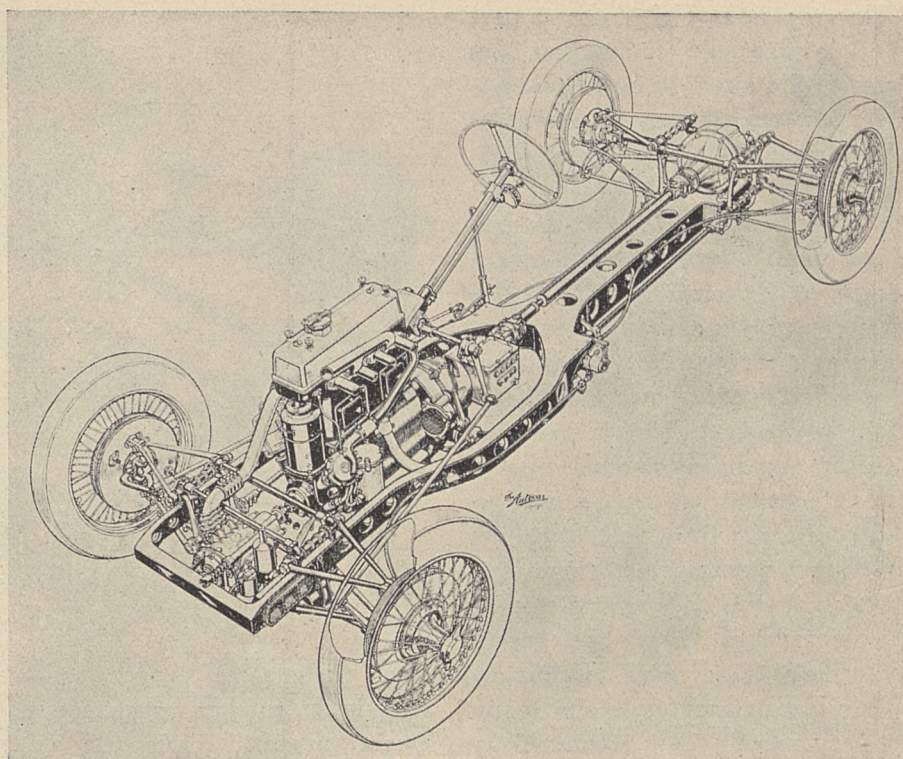
tylny most 4.125

Opony 4.7518 Dunlop

Zbiornik paliwa 22 galony

Waga 11 ctn.

Grupa preselekcyjnej skrzynki biegów jest wykonana w/g patentu Wilson, z tą jednak zmianą, że zmiennik (dźwignia) umieszczony

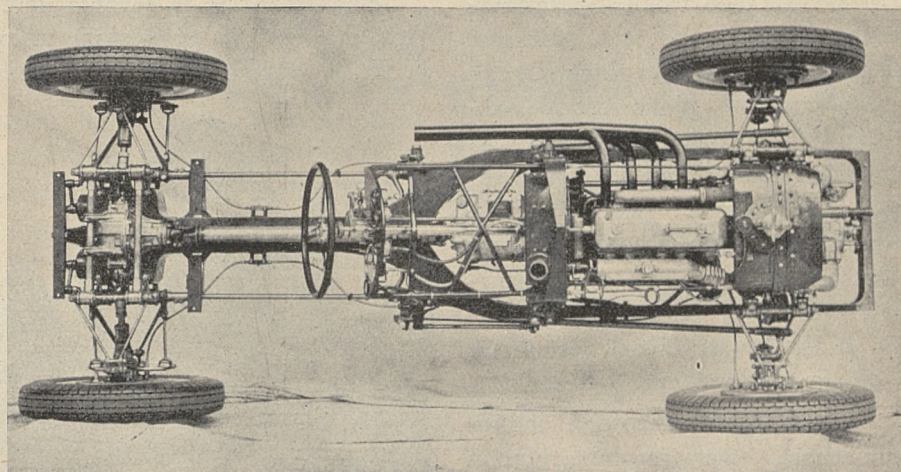


Podwozie M. G. typ. R widoczne z góry

jest na kolumnie sterowej — tuż pod kołem sterowem. W ten sposób kierowca nie musi dla zmiany biegów zdejmować rąk z kierownicy. Między silnikiem i skrzynką biegów jest wmontowane sprzęgło, które służy tylko jako zabezpieczenie, aby nie uszkodzić skrzynki Wilsona przy ostrem lub nieumiejętnem operowaniu. Sprzęgłem tem nie operuje kierowca lecz pracuje ono automatycznie.

Sprężarka, silniki skrzynka Wil-

sona stanowią zwartą całość, umieszczoną w rozwidleniu nadzwyczaj prostego i lekkiego nośnika, który w tym wozie zastępuje ramę. Ta nadzwyczaj prosta rama wykonana jest ze stalowych blach spawanych, tworzących w przecięciu przekrój zamknięty. Waga jej jest nieprawdopodobnie mała: 57 funtów. Użycie tej ramy wymagało zastosowania niezależnego resorowania kół. Każde koło zawieszane jest na dwóch wieszakach trójkątnych.

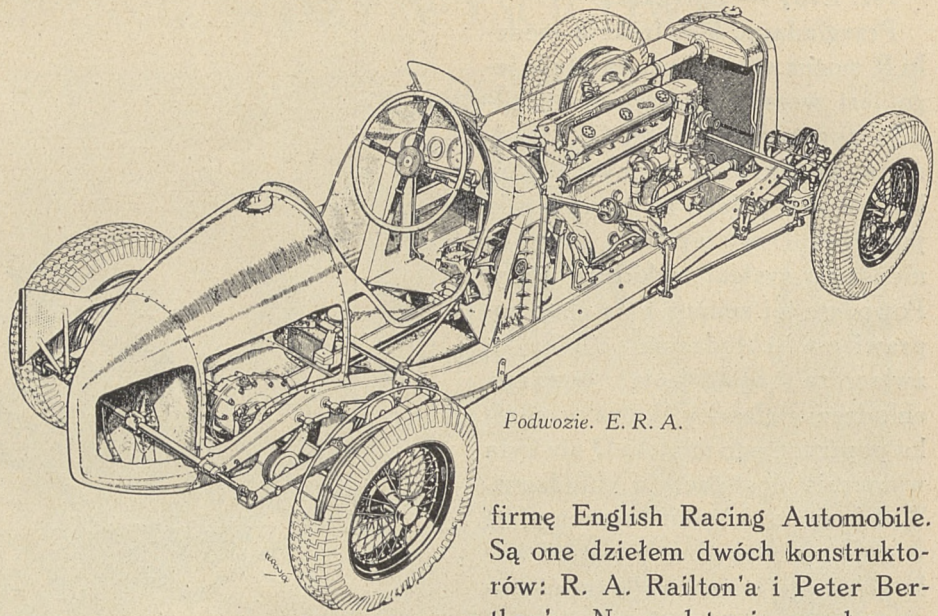


Podwozie M. G. typ R. widoczne z góry

Dolne wieszaki połączone są z prętami na skręcanie (torsion bar), po jednym dla każdego koła. Wszystkie pręty umieszczone są równoległe do podłużnic ramy. Masy nieresorowane zredukowane są do minimum. Na wszystkich kołach zastosowano amortyzatory hydrauliczne, co jest tem ciekawsze, że dotychczas prawie że niestosowano takich amortyzatorów na przednie koła indywidualnie resorowane. Regulację resorowania można przeprowadzać zupełnie dowolnie, operując natężeniem tak prętów jak i amortyzatorów. Przy zastosowanym systemie resorowania zwrócono uwagę na jaknajwiększy stopień bezpieczeństwa, i tak np.: pręty Porsche'go tego wozu wykonane przez Hadfieldsa łamią się dopiero przy ugięciu 2880 stopni, kiedy w praktyce maksymalne ich ugięcie wynosi 35 stopni.

System sterowania jest całkowicie nowy. Jego oryginalność i prostota konstrukcyjna jest widoczna doskonale ze zdjęć. Głównym plusem tego systemu jest zupełne usunięcie poprzeczki łączącej koła — tak więc wstrząsy jednego koła nie są przenoszone w żadnym wypadku na drugie. W grupie hamulców zasługuje na uwagę zastosowanie elektronowych tarcz bębnowych hamulcowych. Hamulce ręczny i nożny działają na cztery koła. System hamulców Girling, specjalnie nadawał się dla tego wozu. Szczęki hamulców rozpierane są stożkami wciąganiem za pomocą linek między końce szczęk — pionowo do płaszczyn kół. System ten pozwala na osiągnięcie aż sześciokrotnie większego przeniesienia i kilkakrotnie mniejszej siły dla dźwigni hamulca. Jest to bardzo istotne dla kierowców — dla których częste hamowanie w długich wyścigach jest jedną z głównych przyczyn zmęczenia.

Przy budowie karoserji jednocieśniewej zastosowano blachy aluminiowe. Siedzenie kierowcy posiada powietrzną poduszkę. Ta-



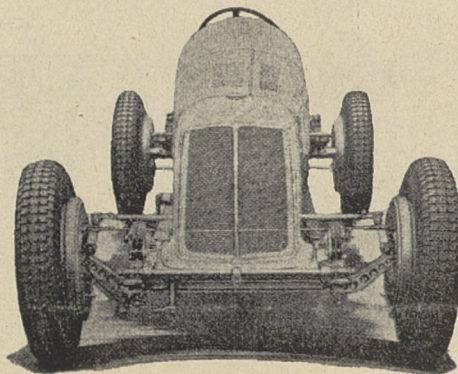
Podwozie. E. R. A.

blica rozdzielcza oprócz szybkościomierza zawiera wskaźnik ciśnienia sprężarki i inny dla oliwy, wskaźniki temperatury wody i oleju, wskaźniki dla instalacji zapłonowej i pompkę oliwną. Fabryka swój model R całkowicie już wypróbowała i z pierwszej serji dostarczyła już 10 maszyn kierowcom następującym: 3 wozy — Kpt. George Eyston, oraz po jednym: Sir Malcolm Campbell, Jacques Menier, R. T. Horton, Evans, Esplen, Fontes, Baird.

Fabryka komunikuje, że jest już w stanie typ R dostarczać po cenie £ 750, za maszynę gotową do wyścigu. Szybkość maks. 200km/g.

E. R. A.

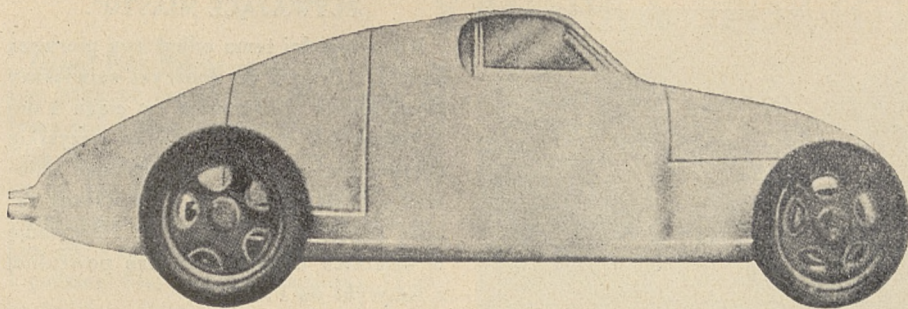
Demonstrowane w sezonie ubiegłym na terenie angielskim wozy E. R. A., produkowane są przez



Płaszczyna czołowa wozu E. R. A.

firmę English Racing Automobile. Są one dziełem dwóch konstruktorów: R. A. Railton'a i Peter Berthon'a. Na podstawie zeszłorocznych wyników można twierdzić, że choć wozy te nie wykazały jeszcze rewelacyjnych szybkości, to jednak ich wybitne możliwości akceleracji i hamowania stwarzają z nich groźną konkurencję dla renomowanych nawet maszyn w wyścigach o skomplikowanych trasach.

Przeglądając konstrukcję podwozia okazuje się, że silnik jest modyfikacją 6-o cyl. Riley'a — od którego zewnętrznie różni się tylko formą zawieszenia w ramie. W konstrukcji jego zastosowano zmiany umożliwiające osiągnięcie najwyższej mocy drogami naogół znanymi, a więc przez zmianę kształtów garbów rozrządu, komór spalania, przekrojów gniazd zaworowych i t. d. W silniku zastosowane są szeroko lekkie stopy. Ciekawym jest, że po przeprowadzeniu prób zdecydowano się na pozostawienie gniazd zaworowych bezpośrednio w aluminium. System rozrządu pozostawiono na wzór konstrukcji Riley, a więc przez dwa wałki atakowane z przodu silnika. Gaźnik S. U. specjalny. Sprężarka Jameson, w układzie poziomym, w przodzie silnika. Oliwienie silnika posiada dwie trybowe pompy, z których jedna prowadzi oliwę ze zbiornika, umieszczonego w środku ramy pod wałem kardanowym.



Nowa niemiecka konstrukcja małowitrazowego wozu wyścigowego, mającego konkurować z anglikami.

Oliwa dochodzi do wszystkich łożysk silnika, przyczem zwrócono uwagę na intensywne smarowanie łożyska dużej średnicy w środku wału. W ten sposób zostało nieco zmienione oliwienie (sump) silnika Riley.

W zastosowanej skrzynce biegów Armstrong Siddeley-Wilson, jedyną zmianą było zmniejszenie poważne wagi.

W konstrukcji ramy nie widać żadnych nowości. Zastosowano zwykłe podłużnice z krzyżakiem wspierającym. Resory półeliptyczne wraz z silnymi amortyzatorami ciernymi. Ciekawe jest odkucie przedniej osi typu klasycznego — dokładnie widoczne na rysunku. Bębny hamulcowe posiadają tarcze z lekkich stopów, obficie żebrowane. Ich system Girling (identyczny z użytym w nowym wozie MG) pozwala na b. czułe i pewne hamowanie.

Ponieważ wóz jest jednomiejscowy, przeto siedzenie kierowcy — umieszczone bezpośrednio nad wałem kardanowym — znajduje się dość wysoko. Sytuacja ta nie jest charakterystyczna tylko dla wozów ERA — gdyż wszystkie wozy kontynentalne (poza Auto Unionem) posiadają tą ujemną stronę. Wysokie jednak umieszczenie siedzenia kierowcy i szerokie rozsta-

wienie dźwigni sprzęgła i hamulców — daje możliwość nader łatwego prowadzenia, przez fakt osiągnięcia doskonałej widoczności i wygodnej, niemęczącej pozycji jeźdźca. Koło kierownicze umieszczone jest w środku wozu, choć zasadniczo kolumna kierownicza znajduje się z prawej strony silnika. Ramię sterownicze znajduje się pod osią. Nowy typ koła szprychowego został zastosowany wraz z b. szeroką obręczą — specjalnie przystosowaną do ostatniego typu opon wyścigowych Dunlop. Bezpośrednio za siedzeniem kierowcy umieszczony jest lekki, o dużej pojemności zbiornik paliwa — którego forma uzależniona jest od kształtu zakończenia karoserji. Spływ paliwa do gaźnika jest zapewniony dwiema metodami: ciekawym urządzeniem gwarantującym stałe ciśnienie w zbiorniku i dodatkową pompką ręczną — odznaczającą się w tym wypadku nader małą wagą.

Cała karoserja, błotniki i osłona chłodnicy wykonane są z blach aluminiowych. Mała waga karoserji pozwoliła wybitnie zmniejszyć wagę wozu, która bodajże czy nie jest najbardziej rewelacyjnym punktem budowy wozów ERA. Waga kompletnej maszyny w zależności od kategorii waha się w granicach od 600 do 650 kg. W startują-



TUNGSRAM FILTROWKI

GWARANTUJĄ BEZPIECZEŃSTWO
W NOCY I PODCZAS MGŁY

cych maszynach tej marki widać tak charakterystyczne dla tych i podobnych konstrukcji angielskich — nader pedantyczne opracowanie i wykonanie najdrobniejszych nawet szczegółów. Wozy ERA malowane są z reguły na kolor zielony, dla łatwego odróżnienia ich od wozów innych marek.

Wytwórnia lansowała swoje wozy w trzech kategoriach silników: 1100 cm. (57.2×69.8 mm.), 1500 cm. (57.2×95.5 mm.), i 2 litry (62.7×107 mm.). Przepuszczalnie w sezonie tegorocznym wypuści fabryka jeszcze model o dużym litrażu.



SAMOCODY OSOBOWE 1935 R.

CHEVROLET

11.500 złotych

VAUXHALL

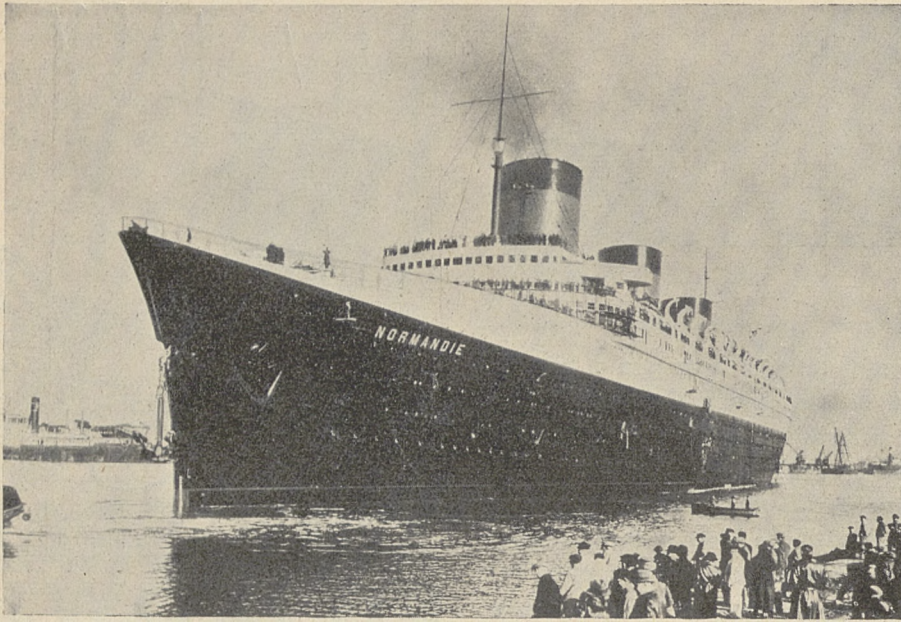
8.500 złotych

Znakomitej jakości motory. piękna karoserja.

Przedstawicielstwo

STOŁECZNE TOWARZYSTWO HANDLU SAMOCODAMI

WARSZAWA, KREDYTOWA 2/4. TELEFON 262-06, 200-41

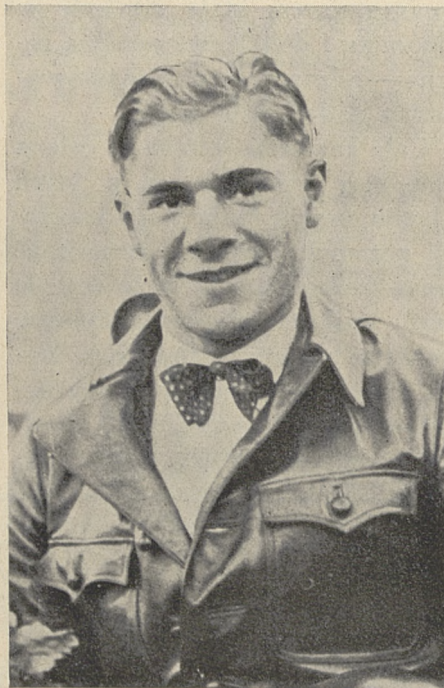


Normandie wychodzi z doku.

Ś. p. EMIL SCHWEITZER.

W dniu 9 lipca zmarł w szpitalu znany motocyklista Emil Schweitzer wskutek obrażeń wewnętrznych, odniesionych w dn. 23 czerwca w czasie próby pobicia polskiego rekordu 1 klm. z rozbiegu. Ś. p. Emil Schweitzer przeżył zaledwie lat 26. Pochodził On ze znanej rodziny przemysłowców warszawskich. Po ukończeniu gimnazjum Reya studjował On na wydziale mechanicznym politechniki w Weimarze. W r. 1934 powrócił On do kraju dla odbycia służby wojskowej i wstąpił do szkoły pilotów w Dęblinie, w której odznaczył się zwłaszcza w dziedzinie szybownictwa. Od lat najmłodszych uprawiał On z zamiłowaniem sport motocyklowy i po powrocie do kraju startował we wszystkich większych zawodach motocyklowych. W r. 1933 zdobył On mistrzostwo Polski na torze, a w r. 1934 mistrzostwo torowe Warszawy. W r. 1932 został On wicemistrzem w wyścigach górskich. W roku zeszłym uległ On już raz ciężkiej katastrofie motocyklowej w czasie wyścigu Berlin — Warszawa. Wyszedł On wprawdzie z wypadku tego cało, ale uległ silnemu wstrząsowi nerwowemu, który uniemożliwił Mu uprawianie przez rok blisko sportu motocyklowego. Dopiero w roku bieżącym Schweitzer powróciwszy do zupełnej równowagi postanowił zaatakować polski rekord szybkości na 1 km., który to rekord jest w posiadaniu poznańczyka Nagengasta i wynosi 150 km. 959. Już raz w r. 1931 Schweitzer skutecznie atakował ten rekord. Tym razem przygotował się On do rekordu nadzwyczaj starannie, obudowując nawet

swoją maszynę aerodynamicznymi owiewkami. Niestety przy pierwszej próbie wyleciał On z toru i ciężko potłuczony w niepełną trzy tygodnie później życia dokonał. Sport motocyklowy polski traci w Nim zapalonego i brawurowego jeźdźca oraz rokującą wielkie nadzieje na przyszłość siłę. Wśród licznych swoich kolegów i przyjaciół śmierć Jego wywarła szczyry i głęboki żal.



Ś. p. Emil Schweitzer.

„PŁYWAJĄCE MIASTO”.

Kilka tygodni temu odbył swą pierwszą podróż z Francji do Ameryki największy okręt świata „Normandie” w ciągu 4 dni 3 godzin i 2 minut, pobijając wszystkie dotychczasowe rekordy i uzyskując „Niebieską Wstęgę” oceanu. I ten własny rekord pobity już został przez Normandie w ostatnich dniach w drodze powrotnej z Ameryki do Francji.

Okręt ten — to pływające miasto. Na jego pokładzie zmontowanych jest 770 linii telefonicznych, 40,000 lamp elektrycznych pokrywa zapotrzebowanie świetlne, specjalna winda prowadzi do gigantycznych rozmiarów garażu — słowem urządzenia i liczby, odpowiadające standardowi średnio-wielkiego miasta.

Co jednak automobilistów najbardziej interesuje — to kilka dat, dotyczących maszyn. Kolosalne kotły wytwarzają parę dla turbin, które napędzają cztery śruby. Każda z tych śrub waży „drobnostkę”, bo tylko 23.000 kg. Sam ster waży więcej, niż najcięższa lokomotywa pociągu pośpiesznego! Chcąc uzmysłowić sobie, jak kolosalną jest moc maszyn, zainstalowanych na tym okręcie, wystarczy wziąć pod uwagę, że do pokonania tejsamej mocy, potrzebną byłaby siła, wytwarzana przez 3,000 samochodów, pracujących przy pełnym obciążeniu.

Pomysłowe środki wzgl. urządzenia bezpieczeństwa na tym nowym kolosie oceanu przewidują każde możliwe niebezpieczeństwo, a konstruktorzy tego okrętu są tak pewni swej rzeczy, że wykluczają możliwość pożaru i rozbicia się okrętu. Kadłub okrętu — podobnie jak plaster pszczelny — podzielony jest na komory i w ten sposób zabezpieczony przed wdzierającą się wodą w razie ewentualnych uszkodzeń. Z tą samą pieczołowitością położono najwyższy nacisk na konserwację maszyn — serca okrętu.

Cienka powłoka olejowa ma wszystkim tym maszynom zapewnić właściwe smarowanie, ma zapobiec zatarciu i wytopieniu się łożysk, a temsamem uchronić przed niebezpiecznymi przerwami w ruchu. Olej, któremu to szczególnie trudne zadanie powierzono, jest produktem firmy Vacuum Oil Company. Świadczy to znowu o wielkiem zaufaniu, jakim cieszą się wysokowartościowe produkty smarne Gargoyle i jest dowodem ich znakomitej i niedoścignionej jakości.

Również i automobilista, jeśli chce być dobrym „kapitanem” swej maszyny i zależy mu na jej właściwym smarowaniu, powinien z faktu tego wysnuć dla siebie odpowiednie wnioski i stosować do swego samochodu wyłącznie światowej sławy oleje Gargovle Mobiloil. (n.).

KRONIKA SPORTOWA

Grand Prix Marny rozegrane zostało w tym roku po raz 10-y w dniu 7 lipca na torze pod Reims. Wyścig główny o Grand Prix Marny został podzielony w tym roku na dwa przedbiegi eliminacyjne w 15 okrążeniach toru, t. j. na dystansie 127 km. 390 i na rozgrywkę główną trwającą 1 godzinę. Startowało początkowo 12 zawodników. Ostateczne zwycięstwo odniósł R. Dreyfus na Alfa-Romeo przebywając 157 km. 760. 2-im był L. Chiron na Alfa-Romeo, 3-im R. Sommer na Alfa-Romeo, 4-y M. Lehoux na Maserati, 5-y Brian Lewis na Bugatti, 6-y C. E. C. Martin na Bugatti, 7-y Raph na Alfa-Romeo i 8-y Hartmann na Maserati. W wyścigu wozów turystycznych startowało 11 zawodników. Dystans 105 km. 850 czyli 25 okrążeń toru. W klasyfikacji w kategorii 5 litrów 1-y był A. Perrot na Delahaye w 1 g. 29 m. 22 s. 7/10 — przeciętna 131 km. 340. W kategorii 3 litrów 1-y J. Trevoux na Bugatti w 1 g. 32 m. 23 s. — przeciętna 127 km. 056. W kategorii 1.500 ccm. 1-y był Gordini na Fiat — 21 okrążeń w 1 g. 31 m. 4 c. 5/10 — przeciętna 108 km. Drugą w tej kategorii była p-i Itier również na Fiat.

Pobicie 20-u rekordów światowych. Jak donoszą pisma amerykańskie znany kierowca angielski John Cobb przybył w połowie lipca do Salts Beds w stanie Utah, gdzie na, słynnym już przez pobicie na nim szeregu rekordów światowych przez Jenkinsa, torze na dnie wyschniętego słonego jeziora z łatwością pobił 20 rekordów światowych, a mianowicie:

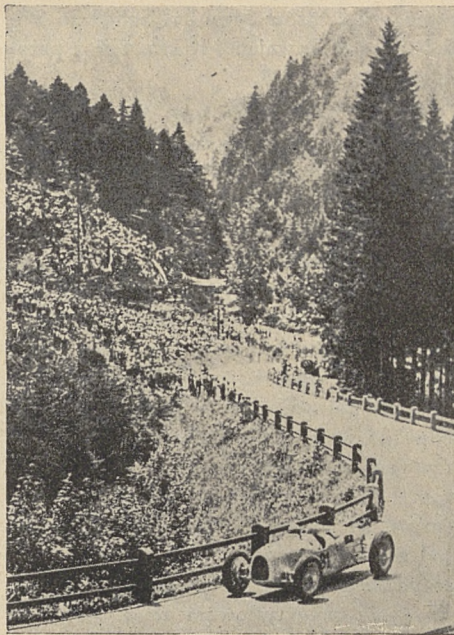
50 kilometrów z przeciętną 248 km. 526 (dawny rekord 241 km. 770), 50 mil. z przec. 247 km. 133 (dawny rek. 243 km. 890), 100 km. z przec. 246 km. 386 (dawny rek. 244 km. 898) 100 mil z przec. 246 km. 096 (dawny rek. 216 km. 870), 200 km. z przec. 246 km. 563 (dawny 217 km. 096) i wreszcie 1 godziny — 246 km. 694 (dawny rekord — 217 km. 106). Wszystkie te rekordy należały poprzednio do v. Stucka na Auto-Union.

W dalszym ciągu John Cobb z pomocą T. E. Rose Richards i C. Dodson'a pobił następujące rekordy światowe:

500 km, 500 mil, 1000 km, 1000 mil, 2000 km, 2000 mil, 3000 km, 3000 mil, 4000 km, 5000 km, 3 godz., 6 godz., 12 godz. i 24 godz. Cyfry dokładne nowych rekordów nie zostały jeszcze ogłoszone, nieoficjalnie wyglądają niektóre, jak następuje:

500 km. z przeciętną 237 km. 488 (dawny rekord 213 km. 191).

1000 mil z przeciętną 233 km. 192 (dawny rekord 210 km. 673).



(Keystone).

H. Stuck na Auto-Union wygrywa w dn. 30.VI wyścig górski Kesselbergu.

24 godz. 5.205 km. — przeciętna — 216 km. (dawny rekord 4.913 km. 738 i przec. — 204 km. 739).

W ten sposób J. Cobb ze swoimi towarzyszymi pobił 20 rekordów światowych, które wszystkie od 500 km. począwszy należały od 17 sierpnia 1934 r. do Jenkins'a na Pierce-Arrow. Wprawdzie Jenkins pobił wszystkie te rekordy sam jeden, prowadząc wóz bez zastępcy w ciągu 24 godz.,

jednak i wyczyn Cobba i towarzyszy połączony był z wielkimi trudnościami. Piekielny upał (42° w cieniu), a następnie osłepiający odbłask słońca na białej pokrytej kryształami soli nawierzchni toru czyniły jazdę niezwykle trudną i męczącą. Po kilkunastu godzinach tor wytknięty na gładkiej powierzchni wyschniętego jeziora był już tak zjeżdżony, że zaszła konieczność przeniesienia się w inne miejsce. Na szczęście organizatorzy byli na tyle przewidujący, że zawczasu wytknęli i oświetlili drugi tor zapasowy.

Cobb dosiadał znaną już z poprzednich jego wyczynów maszynę Napier-Railton.

Grand Prix Automobilklubu Francji. Na innym miejscu podajemy obszernie sprawozdanie z przebiegu tegorocznego wyścigu o Grand Prix Automobilklubu Francji, rozgranego w Monthlery w dn. 3 czerwca. Tutaj natomiast przytaczamy tylko ostateczną klasyfikację zwycięzców:

1-y Rudolf Caracciola na Mercedes-Benz w 4 g. 0 m. 54 s. 6/10 — przeciętna — 124 km. 571.

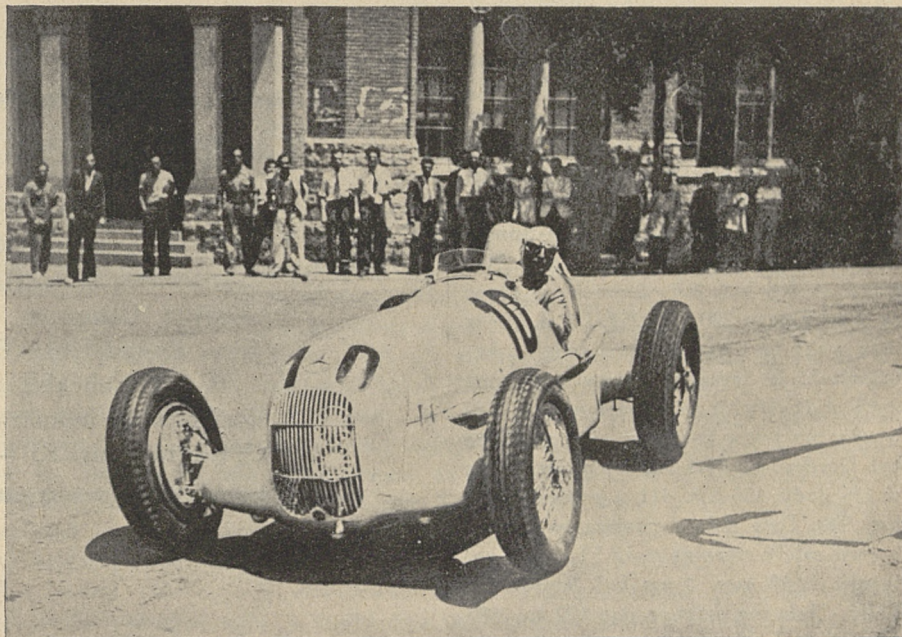
2-i von Brauchitsch na Mercedes-Benz w 4 g. 0 m. 55 s. 1/10.

3-i Zehender na Maserati o 2 okrążenia w tyle.

4-y Fagioli na Mercedes-Benz o 3 okrążenia.

5-y Varzi-Geier na Auto-Union o 5 okrążeń.

6-y Sommer na Maserati o 5 okrążeń.



(Keystone).

Fagioli na Mercedes Benz wygrywa dn. 30.VI Grand Prix Barcelony.

Grand Prix Belgii. Tegoroczny wyścig o Grand Prix Belgii rozegrany został w dniu 14 lipca, jak zwykle na torze Francorchamps pod Spa. I znowu tak jak w poprzednich tegorocznych wielkich wyścigach międzynarodowych całkowite zwycięstwo odniosła niemiecka marka Mercedes-Benz, w tym samym co i poprzednio z góry już ułożonym porządku 1-y Caracciola — 506 km. 600 w 3 g. 12 m. 31 s. t. j. z przeciętną 157 km. 510, 2-i Fagioli zastąpiony w 23 okrążeniu przez kierowcę niemieckiego v. Brauchitscha, który poprzednio gdyż w 15 okrążeniu wycofał się ze swoją maszyną. Czas ich — 3 g. 14 m. 8 s. Trzecim był Chiron na Alfa-Romeo w 3 g. 14 m. 47 s., 4-ym Dreyfus na Alfa-Romeo, 5-ym Benoit na Bugatti, 6-ym Lehoux na Maserati i 7-ym Taruffi na Bugatti.

Grand Prix Barcelony. Tegoroczny wyścig o Grand Prix Barcelony organizowany przez klub Penya-Rhin rozegrany został w dniu 30 czerwca na torze parku Monjuich w 70 okrążeniach mniejszego toru. Znowu podobnie jak i w Grand Prix Automobilklubu Francji zwycięstwo przypadło 2 Mercedesom i znowu tym razem jedynie Nuvolari podniósł sztandar walki z niezwykłymi Niemcami. Klasyfikacja była następująca: 1-y L. Fagioli na Mercedes-Benz 265 km. 300 w 2 g. 27 m. 47 s. — przeciętna 107 km. 234. 2-i Caracciola na Mercedes-Benz w 2 g. 28 m. 28 s., 3-i Nuvolari na Alfa-Romeo w 2 g. 29 m. 16 s., 4-y Brivio na Alfa-Romeo, 5-y Zehender na Maserati, 6-y Soffietti na Maserati i 7-y Garcia na Bugatti.

Grand Prix Lotaryngii. Wyścig ten rozegrany został w tym roku poraz 3-i w dniu 30 czerwca na torze drogowym w Seichamps według ciekawej formuły na czas. W wyścigu wozów wyścigowych, trwającym 3 godziny zwycięstwo odniósł Chiron na Alfa-Romeo przebywając 325 km. 503 — z przeciętną 108 km. 500. Drugim był J. P. Wimille na Bugatti — 320 km. 900, 3-im G. Comotti na Alfa-Romeo — 315 km. 462., 4-ym M. Lehoux na Maserati — 308 km. 265., 5-ym R. Sommer na Alfa-Romeo 300 km. 254. i t. d. Prócz tego wozy te klasyfikowane były w kategoriach. W wyścigu wozów turystycznych podzielonym na 2 serie w serji 1-ej wozów małych w kategorii 1.100 cm. 1-ym był Gordini na Fiat 508 — przebywając w 1½ godz. 130 km. 411 z przeciętną 86 km. 940. Dwa dalsze miejsca w tej kategorii zajęły również małe Fiaty. W kategorii 1.500 ccm. 1-ym był Scordel na Rally - Salmson przebywając 102 km. 680. W serji 2-ej wozów większych w kategorii 2 litrów 1-ym był Arnould na Bugatti przebywając 129 km. 036 z przeciętną

86 km. 004. W kategorii 3 litrów — 1-ym Mestivier na Amilcar-Pegase — 135 km. 069 z przeciętną 90 km. 046 wreszcie w kategorii 5 litrów 1-ym był Schell na Delahaye, przebywając 144 km. 897 z przeciętną 96 km. 528.

Śmierć viceprezesa tow. Fiat. W dniu 14 zginął w wypadku samolotowym ś. p. Edoardo Agnelli, syn prezesa zarządu tow. Fiat, w Turynie i sam viceprezes zarządu tegoż towarzystwa. Ś. p. Edoardo Agnelli powracał na wodnopłacie, prowadzonym przez słynnego lotnika tow. Fiat — Ferrarina, z wycieczki powietrznej. W chwili wodowania samolot najechał na niewidoczną pod wodą przeszkodę i skapotował. Ferrarin został wyrzucony do wody i nie poniósł żadnej szkody, natomiast Agnelli upadł na śmigło i został niem uderzony w głowę, ponosząc śmierć na miejscu. Ś. p. Edoardo Agnelli był niezwykle czynnym sportowcem i założycielem wielu organizacji sportowych. W życiu przemysłowem Italji odgrywał on, pomimo młodego wieku, bardzo wybitną rolę, należąc do wielu największych interesów i zajmując w nich szereg naczelnych stanowisk. Przez śmierć jego poniosło tow. Fiat wielką i niepowetowaną stratę.

Meeting w Dieppe. W dniach 20 i 21 lipca odbył się doroczny meeting automobilowy w Dieppe. Składał się on z wyścigu małych samochodów (1100 i 1500 ccm.) rozegranego w dniu 20-ym w cza-

sie 2 godzin. Wyścigi były poprzedzone zjazdem gwiazdzistym. W wyścigu małych wozów startowało 19 zawodników. Zwycięstwo odniósł Anglik Fairfield na E. R. A., przebywając 245 km. 946 — z przeciętną 121 km. 973. Drugim był księżę sjamski B. Bira na E. R. A., 3-im P. Veyron na Bugatti, 4-ym H. W. Cook na E. R. A. Wyścig ukończyło 9 zawodników. Bezapelacyjne zwycięstwo, jak widzimy, odniosły w tym wyścigu wozy angielskie, t. j. słynny wóz E. R. A., który jest tem w klasie małych wozów wyścigowych, czem Mercedes-Benz w klasie dużych.

W wyścigu o Grand Prix Dieppe, rozegranym po raz 7-y przez duże wozy wyścigowe, startowało 17 zawodników. W tym wyścigu zwyciężył René Dreyfus na Alfa-Romeo, przebywając 400 km. 191 z przeciętną 133 km. 397. Drugim był L. Chiron na Alfa-Romeo, 3-im J. Wimille na Bugatti, 4-ym R. Shuttleworth na Alfa-Romeo, 5-ym Farina na Maserati. Wyścig ten ukończyło ogółem 12 zawodników. Zwycięstwo, jak zwykle, gdy nie startują wozy niemieckie, odniosła m-ka Alfa-Romeo i stajnia Ferrari.

Pobicie 6 rekordów międzynarodowych. G. E. T. Eyston i Denly za sterem Hotchkissa pobili w dniu 17 lipca na torze w Monthlery 6 rekordów międzynarodowych w klasie 2 litrów, a mian. rekordy 500 km. 3 godzin, 500 mil, 100 km., 6 godzin i 100 mil.

Odpowiedzi Redakcji

Stałemu prenumerotorowi

1. The automobile trade directory for Automotive Industrial Buyers Chilton Class Journal Company, Chestnut and 56 th. Sts. Philadelphia P. A. — kwartalnik.
 2. Braunbeck's Adressbuch der Motorfahrzeug-Industrie — Berlin św. 68 Markgrafenstr. 55 — rocznik.
-



DZIAŁ KLUBOWY

Automobilklub Polski

Warszawa, ul. Szucha 10 (dom własny)

Sekretariat czynny od godziny 10 do 4 pp. — Telefon 8-45-21.

PROTOKÓŁ

Dorocznego Ogólnego Zebrania Członków Automobilklubu Polski w Warszawie w siedzibie Klubu przy Alei Szucha Nr. 10, w dniu 19 czerwca 1935 r.

Ogólne Zebranie wyznaczone w pierwszym terminie nie doszło do skutku z powodu braku przewidzianego w par. 11 Statutu quorum. W drugim terminie lista obecności wykazywała 34 obecnych członków, reprezentujących łącznie 52 głosy na zasadzie nadesłanych upoważnień.

Zagajenie. Zagaił posiedzenie Prezes p. Juljan Piasecki, wygłaszając na wstępie gorące słowa pamięci poświęcone Marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu.

W przemówieniu swem Prezes zaznaczył, że obowiązkiem wszystkich jest wykonywanie wskazań pozostawionych w spuściznie duchowej Wielkiego Męża, w dążeniu do utrwalenia potęgi i mocy Rzeczypospolitej.

Pamięć Marszałka obecni uczcili chwilą skupienia.

Następnie na wniosek Prezesa uczczono pamięć zmarłych w 1934 roku członków Automobilklubu Polski, ś. p. Stefana Dembińskiego, Mieczysława Lubkowskiego, Teodozego Nosowicza, Ryszarda Minchejmera, Stanisława Dłużewskiego, Tadeusza Jankiewicza i Stanisława Józefowicza, — przez powstanie.

Wybrany na Przewodniczącego Vice-Prezes p. Janusz Regulski odczytał na wstępie obecnym porządek dzienny Ogólnego Zebrania:

Porządek dzienny:

1. Zagajenie.
2. Wybór Przewodniczącego.
3. Sprawozdanie Komitetu z działalności za 1934 r.
4. Odczytanie protokołu Komisji Rewizyjnej oraz zatwierdzenie zamknięcia rachunkowego za 1934 r. i udzielenie Komitetowi absolutorjum.
5. Uchwalenie budżetu na 1935 r.
6. Wybór 10-ciu Członków Komitetu na miejsce ustępujących.
7. Wybór 10-ciu Członków Komisji Balotującej.
8. Wybór 3-ch Członków Komisji Rewizyjnej i 2-ch Zastępców.
9. Wolne wnioski.

Sprawozdanie Komitetu. Sekretarz Generalny p. Franciszek Sznarbachowski przedstawił obecnym sprawozdanie z działalności Komitetu za 1934 rok, nadmieniając, że w roku tym obchodził Automobilklub Polski 25-lecie swego istnienia.

Opracowanie Statutu. Przygotowując się do spełnienia swych zadań, w przewidywaniu oczekiwanego rozwoju motoryzacji kraju, Komitet zajęty jest obecnie pracami nad reorganizacją ustroju Automobilklubu Polski łącznie z Klubami terytorjalnymi, opracowując projekt Statutu A. P. i Statutu wzorowego dla klubów terytorjalnych, tworzących jedną całość, mając na celu stworzenie jednolitej, spójnej i sprężystej organizacji, która powołaną będzie do współpracy z kompetentnymi władzami państwowymi.

Podkreśla, że ważnym hamulcem, krępującym rozwinięcie działalności Komitetu są trudności finansowe Klubu, wywołane w znacznej mierze nieregularnym opłacaniem składek członkowskich.

Poszczególne działy Sekretariatu, jak również, Redakcja czasopisma „Auto”, wykazały w 1934 roku b. nieznaczne zmniejszenie w obrotach.

Komisja Sportowa. Głos zabrał Prezes Komisji Sportowej p. Janusz Regulski, zaznaczając na wstępie, że ze względu na ciężkie warunki ogólne trudno jest nie tylko rozwinąć, lecz utrzymać na dawnym poziomie działalność sportową. Komisja sportowa zmuszona była zrezygnować w roku ubiegłym z imprez międzynarodowych. W zakresie imprez krajowych zorganizowana była:

- 1) Jednodniowa Jazda Konkursowa,
- 2) Ogólnopolski Zjazd Gwiazdzisty do Stolicy z okazji Challenge'u,
- 3) kilka drobnych imprez.

Program działalności sportowej na 1935 rok obejmuje kilka imprez o charakterze popularnym i ma na celu organizowanie łatwiejszych i dostępnych zawodów. W sierpniu projektujemy Zawody Międzyklubowe, t. zw. Międzyklubowy Turniej Samochodowy między A. P. i Ł. A. K., pozatem kilka imprez drobniejszych. Z powodu żałoby narodowej wszystkie imprezy odłożone zostały na sezon jesienny, — jedynie w czerwcu odbył się Zjazd do Krakowa, celem oddania hołdu prochom Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Na terenie Klubów afiliowanych projektowane są również mniejsze imprezy, — natomiast w 1936 roku, o ile pozwolą na to ogólne warunki, zamierzam zorganizować Międzynarodowy Raid Samochodowy.

Sprawozdania Komitetu i Komisji Sportowej zostały przez obecnych zaakceptowane.

Przechodząc do p. 4 porządku dziennego Dyrektor Biura p. Jan Tomicki podał do wiadomości obecnych zestawienie rachunkowe za 1934 rok, zamykające się sumą bilansową Zł. 908.142.81, oraz rachunek wpływów i wydatków za 1934 rok, zamykający się sumą Zł. 65.364.89, jak również protokół Komisji Rewizyjnej, które Ogólne Zebranie zatwierdziło, udzielając Komitetowi absolutorjum.

Przedstawiony przez Komitet preliminarz budżetowy, bilansujący się po stronie wydatków i wpływów sumą Zł. 147.850.—, na 1935 rok Ogólne Zebranie zaakceptowało.

P. J. Regulski w kilku słowach zwraca uwagę obecnych na zmniejszanie się wpływów i wydatków, wykazane w zestawieniu rachunkowym, co jest jednoznaczne ze zmniejszeniem się działalności Klubu. Jest to objaw, który wyłomaczyć się daje pewną niechęcią ogółu do zrzeszania się w Instytucjach społecznych, a przez to samo do pracy społecznej.

W zrozumieniu znaczenia zorganizowanej pracy na każdym polu, a tembardziej w dziedzinie motoryzacyjnej, Prezes Regulski nawołuje do współpracy, apelując zarazem do obecnych, by w miarę swoich sił i możliwości propagowali znaczenie A. P. i rolę, którą odegrać może w rozwoju motoryzacji kraju.

Przewodniczący prosi obecnych o oddanie głosów, w celu przeprowadzenia wyborów do Komitetu, Komisji Balotującej i Komisji Rewizyjnej, zapraszając na skrutatorów pp. Stanisława Barylskiego i Stefana Sztukowskiego.

W wyniku głosowania na miejsce ustępujących statutowo w 1935 roku Członków Komitetu:

- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| 1) Ryszard Borman, | 6) Maurycy hr. Potocki, |
| 2) Jerzy Iwanowski, | 7) Karol hr. Raczyński, |
| 3) Franciszek Kobylński, | 8) Janusz Reguński, |
| 4) Józef Łepkowski, | 9) Aleksander Seńkowski, |
| 5) Ignacy Matuszewski, | 10) Franciszek Sznarbachowski. |

Wybrani zostali do Komitetu na 1935 i 1936 rok:

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| 1) Ryszard Borman (49-), | 6) Janusz Reguński (46), |
| 2) Ryszard Herget (49), | 7) Aleksander Seńkowski (49) |
| 3) Józef Łepkowski (49) | 8) Tadeusz Sokołowski (49), |
| 4) Ignacy Matuszewski (31), | 9) Franc. Sznarbachowski (49) |
| 5) Karol hr. Raczyński (49), | 10) Włodzimierz Zeydowski (47) |

Do Komisji Balotującej wybrano pp.:

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 1) Gustaw Deisenberg (45), | 6) Zbigniew Rozmanit (49), |
| 2) Karol Hettlinger (48), | 7) Janusz Sękowski (49), |
| 3) Ludwik Antoni Kozłowski | 8) Juljan Srzednicki (49), |
| 4) Jan Maryński (48), | 9) Jan Wolski (49), |
| 5) Wiktor Mikulecki (49), | 10) Karol Kowerski (49). |

Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.:

- 1) Mieczysław Brun (49),
- 2) Witold Pawłowicz (49),
- 3) Jan Wolski (49).

Zastępcy:

- 1) Józef Jerzy Bronikowski (49),
- 2) Jan Gebethner (49).

Wolne wnioski. P. Kazimierz Poznański zwrócił uwagę obecnych na panujące nieporządki z powodu nieprzestrzegania przepisów dotyczących ruchu na drogach publicznych. Powołane do pilnowania porządku na drogach władze reagują zbyt słabo na wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom. Dla zapobieżenia rozwijającej się u nas w przerażającym tempie anarchii drogowej. P. Poznański proponuje, by uzyskać od władz miarodajnych dla członków A. P. uprawnienia do przestrzegania by przepisy regulujące ruch były ściśle wykonywane.

Wniosek ten przyjęty został przez obecnych z uznaniem i postanowiono wyjednać u władz naszych, by upoważnienia, które w swoim czasie istniały, wydawane były członkom A. P.

Na tem posiedzenie zakończono.

WŁADZE AUTOMOBILKLUBU POLSKI na 1935 r.

Na posiedzeniu Komitetu A. P. w dniu 26 czerwca 1935 r. dokonano przewidzianych Statutem dorocznych wyborów z wynikiem następującym:

Prezes: Juljan Piasecki,

Vice-prezesi: Ignacy Matuszewski, Stefan Fuchs, Janusz Reguński, Stanisław Świeżawski.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 3, ul. Klementyny Tańskiej, tel. 50-50. Sekretariat czynny od godz. 12-13 i od 18-20

Komunikat sprostowanie.

W komunikacie z dorocznego Walnego Zebrania Małopolskiego Klubu Automobilowego w dniu 6 kwietnia 1935 r., a umieszczonym w Nr. 6 Auta na str. 152 w liście osób wybranych do Władz Klubu pominięto nazwisko 3-go Vice-Prezesa

Sekretarz Generalny: Franciszek Sznarbachowski.

Skarbnik: Stefan Fuchs.

Prezes Komisji Sportowej: Janusz Reguński.

Vice-prezes: Aleksander Seńkowski.

Prezes Komisji Turystycznej: Włodzimierz Zeydowski.

Vice-prezes: Jan Maryński.

Gospodarz: Ryszard Borman.

MIĘDZYKLUBOWY TURNIEJ AUTOMOBILOWY.

Z inicjatywy Komisji Sportowej A. P. w roku bieżącym, po raz pierwszy, odbędzie się impreza sportowa p. n. Międzyklubowy Turniej Automobilowy, na początek pomiędzy A. P. i Ł. A. K. w dniu 1 września r. b. Regulamin ramowy tej imprezy dyskutowany był na Międzyklubowym Zjeździe Kom. Sportowych wiosną r. b.

Impreza ta ma następujący przebieg:

A. P. i ŁAK tworzą dwa odrębne obozy zawodników startujących tak z A. P. jak i ŁAK o jednakowym zgóry ułożonym czasie. Zadaniem zawodników A. P. jest przejechać dystans z Warszawy do Łodzi i na punkt zborny wspólny w Skierniewicach resp. zawodników ŁAK z Łodzi do Warszawy i na punkt zborny, w możliwie najkrótszym czasie, unikając po drodze spotkania (na swoim terenie) z przeciwnikiem, gdyż spotkania takie, w zależności od terenu operacyjnego A. P. lub ŁAK, grozi utratą chorągiewki, t. j. klasyfikacji o nagrodę szybkiego przejazdu.

Teren pomiędzy A. P. i ŁAK przedzielony jest, mianowicie linią demarkacyjną, biegnącą wzdłuż szosy Rawa-Skierniewice-Łowicz. Linję tą wolno tylko przecinać, wzdłuż posuwać się jest wzbronione.

Przekroczenie tej linii demarkacyjnej przez zawodników nastąpić może tylko pomiędzy Łowiczem a Rawą.

Na terenie ŁAK, t. j. od Łodzi do linii demarkacyjnej, mają prawo akcji zaczepnej, t. j. pokonywania przeciwnika przez odebranie mu chorągiewki tylko zawodnicy A. P. i odwrotnie, na terenie pomiędzy Warszawą a linią demarkacyjną dosama zawodnicy Ł. A. K.

Drugim zadaniem zawodników jest pokonać w drodze jak najwięcej przeciwników, t. j. zdobyć na nich chorągiewki i tym sposobem pretendować do nagrody za spryt i odwagę.

Międzyklubowy Turniej Automobilowy zatem będzie imprezą ciekawą, daje możliwość wykazania nie tylko grupowego, ale i indywidualnego przygotowania, znajomości terenu, opanowania kierownicy i przebiegłości.

Inicjując Międzyklubowy Turniej A. P. zamierza pobudzić tym sposobem sportowe życie i współzawodnictwo między klubami, gdyż dotąd brak takiej wspólnej imprezy, ograniczał klubby normalnie do imprez lokalnych.

A. P. spodziewa się, że dodatnie wyniki, jakich należy spodziewać się po Turnieju między A. P. i ŁAK zachęcą potem i inne Kluby Regionalne do rozgrywek podobnych między sobą.

Międzyklubowe Turnieje, ze względu na ich szczególne znaczenie winny znaleźć się co roku w programie Sportowym Klubów.

p. prof. dr. Juljusza Nowotnego. W ten sposób Władze Małopolskiego Klubu Automobilowego na r. 1935 stanowią:

Prezes: inż. Hłasko Wiktor.

Vice-prezesi: prof. dr. Teodorowicz Mieczysław, dr. Wygard Ignacy i prof. dr. Nowotny.

Sekretarz generalny: Niezabitowski Tadeusz.

REGULAMIN

Zjazdu Gwiazdzistego do Warszawy w dniu 15 września 1935 r., organizowanego przez A. P. i przy współudziale AeroKlubu Rzeczypospolitej Polskiej w związku z Międzynarodowymi Zawodami o Puchar Gordon Bennetta i popisami lotniczymi.

I. Rodzaj imprezy. Udział w Zjeździe jest otwarty i dostępny dla każdego zawodnika, posiadającego Licencję sportową roczną lub jednorazową i który zgłosił swój udział w A. P. lub w jednym z Klubów Afiljowanych.

UWAGA. Samochód zawodnika może być prowadzony przez osobę trzecią, jednakże zgłaszający zawodnik jest obowiązany przebywać w czasie całej drogi w zgłoszonym samochodzie.

II. Warunki dla samochodów i kierowców. Do Zjazdu dopuszczone są tylko samochody osobowe tak typu turystycznego jak i sportowego, posiadające prawo kursowania na drogach publicznych, kierowcy wozów obowiązani są posiadać przepisowe prawo na prowadzenie pojazdów mechanicznych po drogach publicznych. Kierowcy obowiązani są przestrzegać warunków bezpieczeństwa jazdy po drogach publicznych.

III. Obowiązki uczestników. Przez swój zapis uczestnicy Zjazdu stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom i warunkom niniejszego regulaminu, oraz obowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej. Uczestnicy Zjazdu biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Zjazdu. A. P. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszej imprezy sportowej. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z imprezą (materiały pędne, utrzymanie, opłaty od zgłoszeń, za licencje i t. p.).

IV. Szlaki Zjazdu. Zjazd gwiazdzisty może odbywać się po szlakach dowolnych.

Dopuszczalne jest jednorazowe przejechanie tego samego odcinka trasy w obu kierunkach, t. j. tam i spowrotem.

Minimalny dystans dla uzyskania plakiety jest 50 km. *w linii powietrznej*, według mapy samochodowej A. P. z r. 1935.

Do klasyfikacji oblicza się dystans w linii powietrznej od miejsca startu do mety lub też sumę odległości w linii powietrznej między punktami udokumentowanymi w karcie drogowej.

V. Zgłoszenia i wpisowe. Zgłoszenia wraz z wpisowem w sumie zł. 15.— przyjmuje A. P. i wszystkie kluby Afiljowane.

Termin zgłoszeń upływa w dniu 12. września, godz. 12. w południe.

VI. Start. Wyjazd może odbyć się w godzinach dowolnych nie wcześniej jednakże niż godz. 12 w południe dnia 14. września 1935 roku.

Jako miejsce startu wolno obrać sobie każdą miejscowość, w której znajduje się władza powołana do poświadczenia startu (Automobilkluby, Komisariaty i posterunki Policji Państwowej, Urzędy Pocztowe, Kolejowe, Urzędy Celne i władze Samorządowe).

Miejsce startu jednakże musi być podane w zgłoszeniu.

VII. Karty drogowe. Każdy zawodnik otrzyma Kartę Drogową za pośrednictwem Klubu, który przyjął zgłoszenie. W karcie Drogowej zawodnik musi mieć poświadczone godziny i miejsce startu, ewent. poświadczenia z miejscowości i godzinę przejazdu przez nie, w których zawodnik zmieniał kierunek jazdy i czas przyjazdu na metę.

Zagubienie karty drogowej wyłącza zawodnika z konkurencji.

VIII. Napisy. Przez cały czas trwania Zjazdu każdy samochód musi być zaopatrzony w dwa napisy czerwone na białym tle „Zjazd Gwiazdzisty do Warszawy” i Nr. Karty drogowej. Napisy musi sobie przygotować każdy zawodnik sam. Jeden napis umieszcza się na przodzie samochodu — drugi w tyle. (wymiar conajmniej 50×18 cm.).

IX. Meta. Meta na Placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie.

Na mecie kontrola przyjazdu otwarta będzie od godz. 9-ej rano do 11-ej dnia 15. września 1935 r. Przyjazd po godzinie 11-ej karany będzie za każdą minutę opóźnienia 10. punktami karnymi. Kontrola przyjazdu będzie ostatecznie zamknięta o godz. 11-ej m. 30, poczem nastąpi wyjazd korowodem na lotnisko.

Czasem obowiązując jest sygnał czasu Radjo-Stationi — Warszawa.

X. Kategorie samochodów. Wozy biorące udział w zawodach dzielą się na dwie kategorie według pojemności silnika

I. Kategoria do 1500 cm³,

II. Kategorji ponad 1500 cm³.

XI. Punktacja. Za każdy km w linii powietrznej wg. mapy wymienionej w § IV. stwierdzony dowodami i zaliczony — punkt dodatni 1.

XII. Klasyfikacja i nagrody. Zawodnicy, którzy uzyskają największą ilość punktów dodatnich w swojej kategorii otrzymają nagrody.

Każdy zawodnik, który przejedzie conajmniej 50 km w linii powietrznej otrzymuje plakietę pamiątkową.

Poza plakietami ufundowany został szereg nagród specjalnych, których regulamin podany będzie do wiadomości oddzielnie.

XIII. Kierownictwo Zjazdu. Z ramienia Komisji Sportowej A. P. wyłonione zostaje Kierownictwo Zjazdu, którego postanowienia, obliczenia wyników i decyzje obowiązują narówni z niniejszym regulaminem.

Do komentowania niniejszego regulaminu upoważnione jest jedynie Kierownictwo Zjazdu.

XIV. Sankcje karne. Zawodnicy niewłaściwie zachowujący się i tym sposobem obrażający powagę imprezy i opinię A. P. i Klubów Afiljowanych zostają zdyskwalifikowani i z uczestnictwa usunięci. Również wykluczeniu podlegają zawodnicy, którzy nie stosują się do obowiązujących przepisów bezpieczeństwa jazdy i do przestrzegania postanowień niniejszego regulaminu.

XV. Wjazd na lotnisko. Stosownie do porozumienia Automobilklubu Polski z Aeroklubem Rzeczypospolitej Polskiej zarezerwowane zostanie w dniu 15. września r. b. na terenie lotniska pomieszczenie na park samochodowy skąd uczestnicy Zjazdu będą mogli swobodnie obserwować przebieg popisów lotniczych i start balonów. *Wjazd samochodów wraz z obsadą — bezpłatny.* Specjalne nalepki do umieszczenia na szybie będą w tym celu przez Kierownictwo wydane, poczem w kolejności ustalonej przez Kierownictwo wszyscy zawodnicy korowodem wyjeżdżają na lotnisko.

Program zawodów balonowych i lotniczych załącza się.

XVI. A. P. rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszego regulaminu.

PROGRAM ZAWODÓW BALONOWYCH I LOTNICZYCH

Sobota 14 września 1935 r.

Godzina 16.00. Otwarcie kontroli Zlotu Gwiazdzistego samolotów. Wystrzelenie rakiety, zapalenie dynamicznej świecy na lotnisku.

Godzina 16.30. Start wirowca do lotu pokazowego oraz loty pokazowe samolotów RWD-10 i P-24.

Godzina 18.00. Zamknięcie kontroli Zlotu Gwiazdzistego, hangarowanie samolotów.

Godzina 18.30. Wypuszczenie baloników na konkurs „Mały Gordon-Bennett”. Od godz. 15.30 do 18.00 odbędą się na lotnisku w Mokotowie loty pasażerskie, organizowane przez PLL „LOT”.

Niedziela 15 września 1935 r.

Godzina 12.00. Defilada uczestników Zlotu Gwiazdzistego nad miastem i zrzucanie ulotek reklamowych oraz puszczanie baloników z powietrzem.

Godzina 12.30. Początek konkursu szybowców.

Godzina 14.00. Pokaz samolotów różnej kategorii: pokaz szybkości na dystansie 50 km (5 okrążeń). Sa-

moloty RWD-8, RWD-13, PZL-27, Fokker, Douglas, PWS-14 i P-24. Po ukończeniu pokazu, podczas przejścia nad taśmą, samoloty zrzucają meldunki do celu.

Godzina 14.40. Start trzech szybowców, w tem jeden akrobacyjny. Pokaz lotu ślizgowego oraz akrobacji.

Godzina 15.00. Jumping: „Ludzie bez wagi”.

Godzina 15.15. Start wirowca, pokaz dwukrotny startu i lądowania. Jednocześnie start RWD-9, pokaz startu i lądowania.

Godzina 15.30. Wypuszczenie baloników do konkursu „Mały Gordon-Bennett”.

Godzina 15.35. Początek uroczystości otwarcia zawodów Gordon-Bennetta. Przemówienia osób oficjalnych, ogłoszenie otwarcia konkursu, ogłoszenie nazwisk zawodników i t. p.

Godzina 16.00. Start pierwszego balonu.

Godzina 18.30. Zakończenie startu balonów, odegranie marsza pożegnального.