

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW TERYTORIALNYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS
MIESIĘCZNIK ROK XVIII. NR 3. MARZEC 1939

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr 3

Pan Prezydent R. P. prof. Ignacy Mościcki oraz Pan Marszałek Śmigły - Rydz udzieliłi wysokiego protektoratu Automobilklubowi Polski	89
Walka prasy o lepsze jutro motoryzacji	90
Autem wzdłuż Karpat — Zofia Andrzejkowiczówna	95
Samochodowa Wystawa Berlińska w 1939 r. — Seweryn Andrzejewski	100
XXX-ty Brukselski Salon Samochodowy — Fr. I. Stykołt	107
Iskrownik czy zapłon bateryjny — W. Z.	110
Jazda Zimowa do Zakopanego Krak. Kl. Aut.	112
II Turystyczny Raid Zimowy P. T. K.	114
Podania o ulgę podatkową	120
Kronika	121

PRZEMYSŁ SZKLARSKI I FABRYKA LUSTER
SZULC i S-ka

SP. Z O. O.

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 48 TEL 2-65-94

poleca

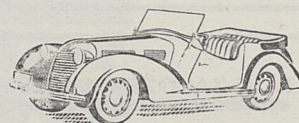
SZYBY SAMOCHODOWE

HARTOWANE „SECURIT” I TRZYWARSTWOWE „TRIPLEX”

SAMOCHODY

Aero

Typ
„30”
H. P.



Typ
„50”
H. P.

2 cyl., 2-takt. pojemn.
siln. 1 litr,
spala 8 litrów na 100 km

4 cyl., 2-takt. pojemn.
siln. 2 litry,
spala 12 litrów na 100 km

NAPĘD PRZEDNI, NIEZALEŻNE ZAWIESZENIE

WSZYSTKICH 4-ch KÓŁ,

ODLEGŁOŚĆ NAJNIŻSZEGO PUNKTU OD ZIEMI 22 cm

Karoserie sportowe, limuzyny, cabriolimuzyny i cabriolety

Modele 1939 na składzie

GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

SAMOCHODY AERO Sp. z o. o.

Warszawa, 6-go Sierpnia 20 telefon 8-44-11

SALON WYSTAWOWY Al. Ujazdowskie 22, tel. 8-24-80

REWELACYJNE CIĄGNIKI „PRIMUS - DIESEL”

NAJTAŃSZA SIŁA POCIĄGOWA

NADAJĄCE SIĘ DO KAŻDEJ PRZYCZEPY

ŚWIATOWEJ SŁAWY SILNIKI „DEUTZ - DIESEL” ZNANE ZE SWEJ DŁUGOWIECZNOŚCI

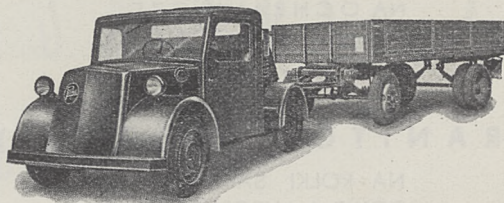
GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

CIĄGNIKÓW „PRIMUS”, TRAKTORÓW „HAGEDORN-WESTFALIA”, PIŁ MECHANICZNYCH, PODWOZI SAMOCHODOWYCH (O NAPĘDZIE ROPNYM), OD 1 DO 4 TONN, SZYBKOŚĆ 65 km/g. ZUŻYWA PALIWA NA 100 KM 12 LITRÓW ROPY.

DOM HANDLOWO-PRZEMYSŁOWY

H. SOBOLEWSKI i W. NIEDŹWIECKI

SP. Z O. O. — WARSZAWA, KREDYTOWA 9, TEL. 225-39.



PRIMUS P20, szybk. 30 km/g., zużywa 10 lit. ropy na 100 km.

TRYUMF KRAJOWEJ OPONY

Telegram

Nr 26 103 9

Przewód nr

Uwagi służbowe

ODTELEFONOWANY

Przyjeżdża dnia 1939

godz. 4 min 05

z

Podpis


Urząd

LC 215 MONTECARLO 124 33 25 16/35

PRAGNIEMY NAJSERDECZNIEJ PODZIEKOWAĆ ZA GUMY WSPANIAŁE SEYBERLINGA KTÓRE ZDAŁY EGZAMIN NA NAJCIEZSZEJ TRASIE POKONUJĄC BEZ ZMIAN 7000 KLM NAD WYRAZ PODŁYCH DROG POTWIERDZĄC NAJDOBRIEJ ZEGUMY WYRABIANE W KRAJU NIE USTĘPUJĄ AMERYKAŃSKIM

MAZUREK LUBIENSKI

SEIBERLING



ROK ZAŁOŻENIA 1829

ZAKŁADY PRZEMYSŁU BAWELNIANEGO LUDWIK GEYER S. A.

**Biuro sprzedaży
W WARSZAWIE
BODUENA NR 4
Telefon: 688-86**

SZTUCZNĄ SKÓRĘ (DERMATOID)

NA POKRYCIE DACHÓW
SAMOCHODOWYCH
NA POKRYCIE SIEDZEŃ
NA OCHRONIACZE
MASEK I CHŁODNIC
NA KIEDRY

GRANITOL (LIBROID)

NA ROLKI SAMOCHO-
DOWE I AUTOBUSOWE



Doświadczony kierowca
żąda akumulatora tylko
marki

PETEA



TABELA POLECAJĄCA

POLMIN

WŁAŚCIWYCH

WŁAŚCIWYCH

OLEJOW, SMAROW

SAMOCHODOWYCH



NOWE WIELKIE ZWYCIĘSTWO SAMOCHODÓW

CITROËN

W II TURYSTYCZNYM RAIDZIE ZIMOWYM P. T. K.

Na 23 wozy startujące w kategorii samochodów dużych do 2 litr.
zostali przyznane tylko 3 złote medale, z których

**2 MEDALE ZŁOTE ZDOBYŁY
SAMOCHODY CITROËN**

1 ZŁOTY MEDAL na sam. CITROËN 11 S. — p. Inż. JAN PODOSKI

1 ZŁOTY MEDAL na sam. CITROËN 11 S. — p. Por. WOJCIECH KOŁACZKOWSKI

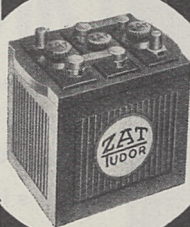
1 SREBRNY MEDAL na sam. CITROËN 7 — p. JERZY STRENGER

TRZY WOZY NA STARCIE

TRZY ZWYCIĘSTWA

Salon Wystawowy w Warszawie: Ossolińskich 8 (Plac Marszałka Piłsudskiego) telefon 304-11

**OCZY:
SERCE**



*Twojego
SAMOCHODU*



TUDOR

SKÓRY ZAMSZOWE

do mycia samochodów, czyszczenia części i szyb

Skład skór

O. Browar

Warszawa, Franciszkańska 26, telefon 11-31-14
hurt detal

FABRYKA SZKŁA

B-cia BABICZ i S-KA Sp. z O. O.

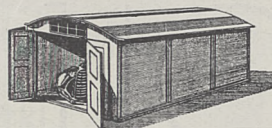
WARSZAWA, NOWOGRODZKA 23 TEL. 9-70-02
POLECA

Szyby hartowane przepisowe krajowe i zagraniczne

Ciepłe, ruchome i niepalne

GARAŻE

pojedyncze i boksy
o stalowej konstrukcji
wypełnionej płytami



„Mastewal” z instalacją elektrycznego
oświetlenia i ogrzewania.

DOSTARCZAMY i MONTUJEMY
po cenach konkurencyjnych
BIURO INŻYNIERYJNO - BUDOWLANE

Inż. Aleksander Chmielowski
Warszawa, ul. Krucza 6, m 7. Tel. 9-99-85



ZARZĄD GŁÓWNY AUTOMOBILKLUBU POLSKI PODAJE DO WIADOMOŚCI OGÓŁOWI ZRZESZONYCH AUTOMOBILISTÓW O WYSOKIM ZASZCZycIE, JAKI SPOTKAŁ NASZĄ INSTYTUCJĘ, JAKO NACZELNĄ ORGANIZACJĘ ZRZESZONEGO POLSKIEGO AUTOMOBILIZMU:

— PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ PROF. DR. IGNACY MOŚCICKI ORAZ PAN MARSZAŁEK ŚMIGŁY-RYDZ, NA PROŚBĘ PREZYDIUM AUTOMOBILKLUBU POLSKI, RACZYLI OBJĄC WYSOKI PROTEKTORAT NAD AUTOMOBILKUBEM POLSKI ORAZ NAD GRAND PRIX POLSKI — XII-ym MIĘDZYNARODOWYM RAIDZIE A. P. 1939.



Pan Prezydent R. P. prof. Ignacy Mościcki w dniu 21-go lutego 1939-go roku udziela na Zamku audiencji. Prezydium Automobilklubu Polski w osobach Prezesa A. P. — pana wiceministra inż. Juliana Piaseckiego (z prawej) oraz wiceprezesa A. P. — pana dyr. Janusza Regulskiego (z lewej)

Walka prasy o lepsze jutro motoryzacji

Historię prasowych walk o motoryzację można podzielić na dwa okresy. Pierwszy od chwili użyskania niepodległości do (mniej więcej) roku 1928 lub 1929. Był to okres naiwnych, sporadycznych wystąpień, które charakteryzowała częsta płytkość i brak orientacji w teorii produkcji, zasadach handlu zagranicznego i podstawowych zagadnieniach natury ogólnogospodarczej. W każdym razie artykuły i wzmianki ze wspomnianego okresu nie bardzo „trzymały się kupy”. Większość piszących szukała przeważnie rozwiązania po omacku, atakując niemal z reguły jeden odcinek zagadnienia — o innych zapominano lub łatwo wpadano w ton rozkosznej bezkarności, lekceważącej zasadnicze prawa — jeśli już nie polityki ekonomicznej (którą sobie można tak lub inaczej „zmontować” to po prostu — logiki! Myślimy tu o tych słynnych reformatorach, którzy jednym pociągnięciem pióra dawali sobie radę z całym zagadnieniem. Na przykład ktoś pisał 12 lat temu, że:

„wpuścić bez cła 300 tysięcy sztuk Fordów, niech się nasyci rynek. Potem zamknąć granicę, a w kraju powstaną z konieczności wytwórnie części zapasowych dla tych Fordów, ba! Całe nawet montownie (?) motorów i gum”.

Przypomina to przepisy pani Ćwierciakiewiczowej: wziąć pół łyżki klarowanego masła, polewać na wolnym ogniu, przybrać chrzanem itd..

Ktoś inny znowu radził, aby:

„zamienić konie na samochody drogą wymiany bezpośredniej. My wysłamy do Niemiec 100 koni, a w zamian otrzymamy 10 samochodów, które zostaną rozdane za darmo tym gminom, które dostarczyły koni. Z podatków i opłat powstaną własne wytwórnie samochodów”.

Powoli jednak, w miarę jak popularyzowały się zasady produkcji i wymiany międzynarodowej typ wyżej przytoczonych elaboratów zaczął zanikać. Opinia przestała trawić tego rodzaju pigułki, szukając w enuncjacjach prasowych realizmu, ścisłości i logiki. Blisko 10-letnie (mówię tu o roku 1929) oczekiwanie na samochód tani i dobre drogi zniecierpliwilo społeczeństwo, które zaczęło się domagać coraz energiczniej zreformowania stosunków motoryzacyjnych, wywołując odpowiednie „ciśnienia twórcze”. Wówczas to zjawili się pierwsze montownie, P.Z. Inż. zaczął się organizować, zaczęły się walki o monopol na rynku między tymże PZInżem a agenturami zagranicą. Prasa została tym samym wciągnięta w wir walki. Każda z grup starała się zastrzyknąć danemu piśmieniu surowicę własnych poglądów. Stąd powstał ferment i zamieszanie, stąd multum doktryn quasi „naukowych”, watowanych taką lub inną tendencją.

Tak w dużym skrócie przedstawiała się sprawa w tym drugim okresie, który jeszcze ciągnie się nadal...

* * *

Proszę tylko zauważyć ile się ścierało i ściera prądów, które odzwierciedla prasa:

a) „krańcowo autarkiczny” — którego zwolennicy marzyli o zamknięciu dowozu sprzętu motorowego i wzniesieniu wytwórni produkujących duże serie przy pomocy najbardziej radykalnych posunięć i kombinacji finansowych;

b) „mixt” — czyli importu sprzętu o mniejszej wartości militarnej i produkcji sprzętu niezbędnego dla wojska;

c) „importu ukrytego” — przez montownie;

d) „importu czystego” — wszelkich typów pojazdów;

Tyle, jeśli chodzi o podaż. A przecież do tej litani trzeba dodać jeszcze podział na zwolenników:

1) polityki liberalnej — t. zn. opowiadających się za wpuszczeniem na rynek dowolnej ilo-

ści typów, lub utworzeniem nieograniczonej (możliwie największej) ilości wytwórni czy montowni (!);

2) polityki reglamentacyjnej tak w zakresie handlu, jak i produkcji;

3) polityki etatystycznej, której zwolennicy najchętniej by widzieli wszelkie placówki produkcyjne i handlowe w rękach państwa.

Powyżej wymienione kierunki rzadko kiedy nie ulegały specyficznemu spaceniu, przemieszaniu... Przysłowiowy polski indywidualizm miał tu wielkie pole do popisu, ambicja przevorsowania „własnego” oryginalnego poglądu niewątpliwie stała nieraz na pierwszym miejscu, powodując niejednokrotnie rozproszenie sił i... uwagi czytelników. Krótko mówiąc z „motoryzacji” zrobiono temat popisowy, „ożywiający”.

Z czasem łamy gazet oddano na usługi wszystkich tych, którzy mieli coś do powiedzenia w sprawie motoryzacji. Oczywiście nie chcemy bynajmniej twierdzić, że w plejadzie piszących o motoryzacji znaleźli się sami grafomani. Przeciwnie. Cały szereg doskonale znanych dziennikarzy, wyspecjalizowanych w tej dziedzinie niejednokrotnie przyczynił się do utrzymania właściwego nastawienia opinii publicznej, do „podgrzania” jej w momentach kiedy zainteresowanie sprawą głośno, lub kiedy dorywczo wypowiadający się „reformatorzy” odwracali uwagę ogółu od zagadnień zasadniczej wagi.

Trzeba podkreślić również, że rola piszących o motoryzacji była równie trudna, jak i doniosła. Niezwykle skomplikowany problem „motoryzacji” obejmował przecież zagadnienia paliwowe, koncesji autobusowych i taksówkowych, sprawy importu części zapasowych, surowców itd. Jest to labirynt, w którym znaleźć bardzo łatwo fałszywe drogi, a w każdym razie drogi prowadzące do... bolesnych nieraz interwencji...

Co gorsza brak centralnej instytucji, która by się zajęła energicznie uporządkowaniem sprawy motoryzacyjnej, pojętej dostatecznie szeroko, wywoływał — jak wiemy — sprzeczne, kolidujące ze sobą posunięcia. Dezorganizacja nie mogła się nie odbić na prasie, która jeśli chodzi o dalekosiężność i precyzję wypowiedzi polityki często w tych warunkach zawodziła, z wielką oczywiście szkodą dla sprawy.

Dopiero lata najgorszej koniunktury motoryzacyjnej spowodowały publikację artykułów bardziej rozsądnych, przewidujących, omawiających całość danego zagadnienia. Myśl motoryzacyjna zaczęła się wówczas krystalizować. Poszczególne piśma opowiedziały się za takim lub innym kierunkiem i — trzeba to podkreślić — trwały przy nim z dużą konsekwencją, niedocenianą przez czytelnika, niezorientowanego w kulisach gry motoryzacyjnej, jednej z najbardziej nieciekawych gier, jakie były na naszej niwie gospodarczej rozgrywane...

Gdybyśmy sobie zadali trud przestudiowania wszystkich celniejszych, sztandarowych artykułów, jakie ukazywały się w pismach codziennych w ostatnim pięcioleciu, łatwo zorientowalibyśmy się, że większość dzienników opowiedziała się za mniej więcej tą linią polityki motoryzacyjnej, jaką obecnie obserwujemy. To znaczy za:

I) ulgami podatkowymi dla nabywców;

II) za stworzeniem produkcji drogą stopniowego przechodzenia z montażu na stosowanie części krajowego pochodzenia;

III) za możliwym liberalizmem w stosunku do importu pojazdów nieprodukowanych w Polsce.

Nie twierdźmy bynajmniej, że właściwie te postulaty były odzwierciedleniem najsłuszniejszych dążeń — niemniej jednak trzeba stwierdzić, że poprzedziły one obecnie stosowane posunięcie rządu w zakresie polityki motoryzacyjnej.

Oczywiście jeśli chodzi o sprawę drogową, to nie było chyba pisma, które by w ciągu ostatniego 10-cio lecia nie zamieściło przynajmniej raz na tydzień jednego artykułu, wołającego o pomoc finansową dla niszczących dróg. W tym zakresie panowała absolutna harmonia. Niestety, był to zakres wyjątkowy.

Najwcześniej — jeśli chodzi o głębokie i najbardziej alarmujące ujęcie — zainteresował się szerzej sprawą drogową „Kurjer Poranny”. W l. 1934 — 1935 atakował on bezustannie dziurawe szosy i bezplanową gospodarkę. Ataki te odniosły sukces.

* * *

Sprawa przywilejów dla nabywców pojazdów mechanicznych wywalczana była przez prasę w drugim etapie bojów atramentowych. W pierwszym chodziło głównie o sprawy cel i produkcji.

Tak więc w roku 1933 kiedy jeszcze PZInż. nie uruchomił produkcji, „Ilustrowany Kurjer Codzienny” pisał:

„Otworzenie granicy dla wolnej konkurencji, aby umożliwić dostarczenie nam najlepszych samochodów za najniższą cenę, może i musi być połączone z reglamentacją, zmierzającą do tego, aby dopuścić do konkurencji tylko te fabryki, które gotowe są inwestować w Polsce znaczne kapitały w postaci założenia fabryk montażowych, używania materiałów krajowych, wyszkolenia i zatrudnienia inżynierów i techników polskich, przyczyniając się w ten sposób do stopniowego rozwoju produkcji krajowej i wyeliminowania zagranicznych części montażowych, które zastąpione zostaną fabrykatami z polskiego surowca”.

Ten cytat — to credo „Ikaca”, powtarzające się w ciągu następnych trzech lat, niezmiennie, niby motyw przewodni kampanii. Jak wiemy, kampania ta została uwieńczona powodzeniem.

Mniej więcej zbliżenie dezyderaty ogłosił w rok później „Kurjer Warszawski”, pisząc, iż dla zmotoryzowania Polski niezbędnym jest:

„1) faworyzowanie importu potrzebnych krajowi i armii kilku typów podwozi przez niższenie cła do minimum, najwyżej 10% ad walorem;

2) poparcie wszelkiej poważnej inicjatywy samochodowej przemysłów krajowych lub zagranicznych, któreby chciały budować samochody w Polsce;

3) ochrona samochodowych przemysłów i warsztatów pomocniczych przez obniżkę obciążeń fiskalnych. Tyczy się to szczególnie fabryk karoseryjnych;

4) wprowadzenie obowiązkowej nauki prowadzenia samochodu i jego elementarnej obsługi w średnim i wyższym szkoleniu technicznym;

5) premiowanie wybitnych mechaników kierowców, producentów, sprzedawców itp. z tej branży;

6) zniesienie raz na zawsze podatku drogowego dla każdego samochodu w pierwszym roku jego użytkowania;

7) zupełne zniesienie podatku od podwozi 4-ro tonowych, mało rozpowszechnionych w czasie pokoju a szczególnie potrzebnych w czasie wojny (tak uczyniły zresztą Niemcy)... itd.”.

Tu widzimy już zaczątki kampanii o ulgi podatkowe, kampanii coraz to przybierającej na sile.

W nieco później opublikowanym artykule „Kurjer Warszawski” odnośnie zagadnienia produkcyjnego konstatuje, że:

„Produkcja krajowa samochodów bez wszelkich wątpliwości powinna być nareszcie stworzona. Niechże wojsko posiada swoją fabrykę wozów wojennych. Niech poza tym istnieje wytwórnia koniecznych dla kraju i armii podwozi ciężarowych. Co do samochodów osobowych, to jest tylko jedna droga: otworzyć granicę dla importu, a poprzez to prywatne inicjatywy, które zechcą sprowadzać zespoły i montować maszyny. Jeszcze większe poparcie daćby należało tym producentom, którzy nie ograniczają się do montowania zespołów, ale którzy przystępują do fabrykowania podwozi i całych karoserii w kraju”.

W tym samym artykule znajdujemy pierwszą chyba wzmiankę na terenie prasy polskiej o ulgach dla nabywców:

„...Idzie nowa konieczność, mianowicie: ulgi dla automobilistów. Formalności powinny być krótkie, opłaty całkowicie przeznaczone na podatek od paliwa. W Niemczech dla poparcia przemysłu zwalnia się nabywcę od podatku dochodowego od tej sumy, za jaką został nabyty samochód...”.

Problem prześladowania właścicieli samochodów przez urzędy skarbowe został po raz pierwszy poruszony na łamach IKC, który w marcu 1934 roku ze zgrozą pisał o tej wielkiej klęsce automobilizmu.

O tym, jakie stosunki panowały na gruncie motoryzacyjnym, możemy się zorientować z komentarza, omawiającego w „Kurjerze Warszawskim” fakt ujęcia przez min. Piaseckiego sprawy motoryzacyjnej w Jego ręce. „Kurjer Warszawski” pisał wówczas:

„Z wielu znaków na niebie i ziemi orientujemy się, że całokształt zagadnienia badany jest przez nowego dyktatora motoryzacji nader dokładnie i wszechstronnie. A żmudna to praca, dość niebezpieczna przy tym w szczegółach, bo na terenie omawianym nie brak i rań podwodnych i węzłów jadowitych. Handlowe, a zatem o dużym zacięciu konkurencyjnym, podłoże materiałowe zagadnienia nie przyczynia się do ułatwienia zadań jednostce, której zadaniem i celem jest znaleźć właściwe wyjście z sytuacji, dziś beznadziejnie się przedstawiającej...”.

„Narazie wiadomo, że w min. komunikacji trwają prace nad stworzeniem planu [produkcji] montażowej, racjonalnie opartej o polskie przemysły pomocnicze”.

Te słowa pisane były w dniu 22-go czerwca 1934 roku.

Mniej więcej w tym czasie zaczęły się ostrzejsze ataki prasowe prowokowane przedłużaniem się w nieskończoność sytuacji bezwładu. Nie wygojone rany po kryzysie ogólnogospodarczym, tak niedawny jeszcze dławiący ucisk fiskalny (słynne obciążenia drogowe), wreszcie niekorzystne nastawienie władz skarbowych — wszystko to nie zachęcało do kupna samochodu.

* * *

Jeśli chodzi o produkcję, to rok 1934 i 1935 upływały w oczekiwaniu na montownię. W „Kurjerze Porannym”, omawiającym szczegóły opracowywanego wówczas rozporządzenia o koncesjach montownianych, czytamy:

„...miejmy nadzieję, że na to rozporządzenie nie będziemy czekać zbyt długo. Rok 1935 został dla istotnej motoryzacji kraju bezpowrotnie stracony, dziś już czas najwyższy na to, aby przygotować produkcję na rok 1936, jeśli ma być ona przemysłowa i dostosowana do wymogów rynku”.

W sierpniu tego samego roku „Kurjer Poranny” przeanalizował sytuację ówczesną i przyszedł do wniosku, że skoro do montowni nie może dojść ze względów polityki handlowej, to:

Jako ostatnią
NOWOŚĆ
produkujemy

NIEPRZEGRZEWAJĄCE SIĘ CEWKI
z ogranicznikiem prądu

dla bardzo ciężkich warunków pracy (Fiat 621 i in.)
Dodatkowy zacisk ułatwia rozruch w zimie

Najpewniejsze
CEWKI SYGNAŁY
• SWEL • K. Zakolski
WARSZAWA • Grochowska 278 • tel. 1031/75



„skupmy wszelkie wysiłki dookoła jedynej w Polsce fabryki samochodowej, z konieczności gospodarczej powołanej do samodzielnego nasycenia rynku i rozbudujmy ją szybko w ten sposób, aby w znacznym stopniu mogła zapotrzebowanie pokryć i wymaganiom odpowiedzieć”.

Zastrzegając się jednak autor twierdząc, że takie rozwiązanie ma również i swoje ciemne strony, gdyż:

„opóźnia nasycenie rynku samochodami i motoryzację (w porównaniu do koncepcji montownianej), co ma duże znaczenie dla obrony kraju”.

Poza tym rozbudowanie fabryki stworzy jeszcze pełniejsze warunki produkcji monopolistycznej. A monopol zupełny, to w większości wypadków brak dostatecznej elastyczności produkcji, zbyt mało wnikliwa sprzedaż, zbyt powierzchowna reklama — jednym słowem doskonałe warunki do strupiejszości, niezaradności i braku dostępu. No i oczywiście groźba śrubowania cen”.

Słuszne uwagi — ale obawy były płonne. Monopol PZInz. nie był już wówczas możliwy, gdyż czynniki kierujące motoryzacją zasadniczo zdecydowały się na całkowitą zmianę polityki. Uruchomienie montowni było postanowione, ale wciąż zachodziły „jakieś” przeszkody, pertraktacje przedłużały się w nieskończoność.

* * *

W niespełna rok po tym, montowni jeszcze nadal nie było — a sprawa produkcji na terenie PZInzu również nie została rozwiązana — wytwórnia ta produkowała wciąż w ilościach znacznie mniejszych, aniżeli by mógł wchłoniąć rynek krajowy. Była to najbardziej smutna sytuacja. Wówczas „Kurjer Poranny” rozważał, po raz niewiadomo który, wszystkie pro i contra montowni stwierdzając, że:

„Jednym z groźniejszych argumentów przeciwników montowni jest wyjątkowa troska o nasz bilans handlowy. Posługiwanie się odpowiednimi argumentami w odpowiedniej chwili jest wielką sztuką, ale sztuka zonglowania argumentami z najsłabszym wyczuciem „nastawienia” i mody miewa swoje słabe dni”.

Oczywiście względy bilansowe nie były groźne i zasadnicze — wystarczyło sobie uświadomić ile milionów wydajemy na przywóz różnych owoców, cytryn itd. produktów, które do obrony Państwa nie mają, zdaje się, żadnego zastosowania. Przewlekające się rozmowy montowniane i brak jednocześnie programu zasadniczego, któryby uregulował całokształt spraw motoryzacyjnych, skłonił cały szereg pism do nieraz bardzo gorzkich wypowiedzi. Tak np. czytamy w artykule z dn. 2 listopada 1935 roku krytykującym zbyt wolne tempo reform motoryzacyjnych, zamieszczonym w „Czasie”.

„...oczywiście odbywają się setki konferencji w ministerstwach, gromadzą się stosy akt. Słowem machina biurokratyczna działa wspaniale i niezawodnie dusi każdy ważniejszy projekt w zarodku”.

Było to pisane zresztą nie tylko a propos produkcji i cel, ale głównie a propos braku samochodów na rynku i bardzo niedogodnych warunków sprzedaży, uniemożliwiających szerszą motoryzację kraju. Oczekiwanie na instytucję kredytowej sprzedaży samochodów trwa zresztą do dziś dnia, jakkolwiek przecież podłoże prawne po bardzo długich wstępowach i zapowiedziach zostało wreszcie przygotowane zupełnie dokładnie.

* * *

O ile na początku kampanii prasowej o motoryzację Polski nie zwracano zbytniej uwagi na problem centralnego kierownictwa, o tyle w miarę jak poznawano dokładnie „system” poczynił motoryzacyjnych, zaczęto coraz głośniej wołać o scentralizowanie władzy motoryzacyjnej. Najwcześniej zaczął domagać się tej zmiany „Kurjer Poranny”, który w kwietniu 1935 roku pisał:

„całokształt organizacji kierownictwa sprawami motoryzacyjnymi przedstawiałyby się w postaci następujących, logicznie powiązanych ze sobą, elementów:

- 1) ośrodka dyspozycyjnego, skupiającego w jednym miejscu dyrektywy w zakresie motoryzacji i stanowiącego podstawę budowy schematu organizacyjnego;
- 2) ciała doradczego i opiniotwórczego, korzystającego ze współpracy czynników fachowego i społecznego;
- 3) organu badawczego, opracowującego fachowo konkretne zagadnienia techniczno-eksploatacyjne”.

Był to projekt dzisiejszej Komisji Międzyministerialnej dla Spraw Motoryzacji Kraju, która nota bene nie jest według opinii prasy tworem spełniającym

warunki twórców, warunki pokrywające się zresztą z tymi, jakie przytoczyliśmy powyżej.

Rzecz charakterystyczna: stosy wycinków artykułów prasowych, jakie teraz przerzucamy dla celów retrospekcji, w większej części podobnie jak cytaty o „ośrodku dyspozycyjnym” — mogłyby być wzięte za bruliony późniejszych rozporządzeń, okólników i ustaw. Stąd wniosek, że jednak akcja prasowa nie była strzelaniem w powietrze, że jednak ludzie piszący o motoryzacji (przeważnie nielubiani na terenie zainteresowanych ministerstw i instytucji) — mieli częstotrację. Oczywiście nie możemy tu wnikać czy zapatrywania poszczególnych pionierów motoryzacji były zupełnie oryginalne, czy były wzorowane na urządzeniach zagranicznych i podlegały jedynie modyfikacji. Jest rzeczą pewną, że ci dziennikarze wydobywający w pocie czoła na wierzch ważne i aktualne sprawy, odegrali rolę nauczycieli, że wskazali rozkładającym ręce drogę wyjścia z impasu, że ani na chwilę nie pozwolili ustać z reformami!

Nie wolno też nie zauważyć chęci poprawy stosunków ze strony władz. Każda słuszna i nowa, na naszym gruncie, idea, była brana pod uwagę i wcielana w życie. Całe nieszczeście, że istniejące wszędzie posterunki biurokratycznej defensywy opóźniały znacznie reformy, że kazały się zastanawiać latami nad takim problemem, jak sprzedaż samochodów na raty albo zagadnienie zaopatrzenia w paliwo płynne... To były wielki minusy, które niewątpliwie poczyniły szkody równie duże, jak te, które konstatujemy w dziedzinie produkcji.

* * *

Rok 1936, który przyniósł pierwsze zdrowo pomyślane posunięcia (i pierwsze efekty o charakterze trwałym niż poprzednie), wywołał charakterystyczną reakcję w pewnych kołach. Zaczęto na każdym kroku dopatrywać się poprawy sytuacji, poprawy zasadniczej i długofalowej. Był to skok z krańcowego pesymizmu w krańcowy i nieusprawiedliwiony optymizm! Wówczas to przestrzegali „Czas” przed zbyt pochopnym przecenianiem sytuacji in plus pisząc:

„psychoza poprawy zaczyna się niestety (tak, niestety!) szerzyć tak, jak szerzyło się ongiś mniemanie o ogólnej i ponurej klęsce demotoryzacji”.

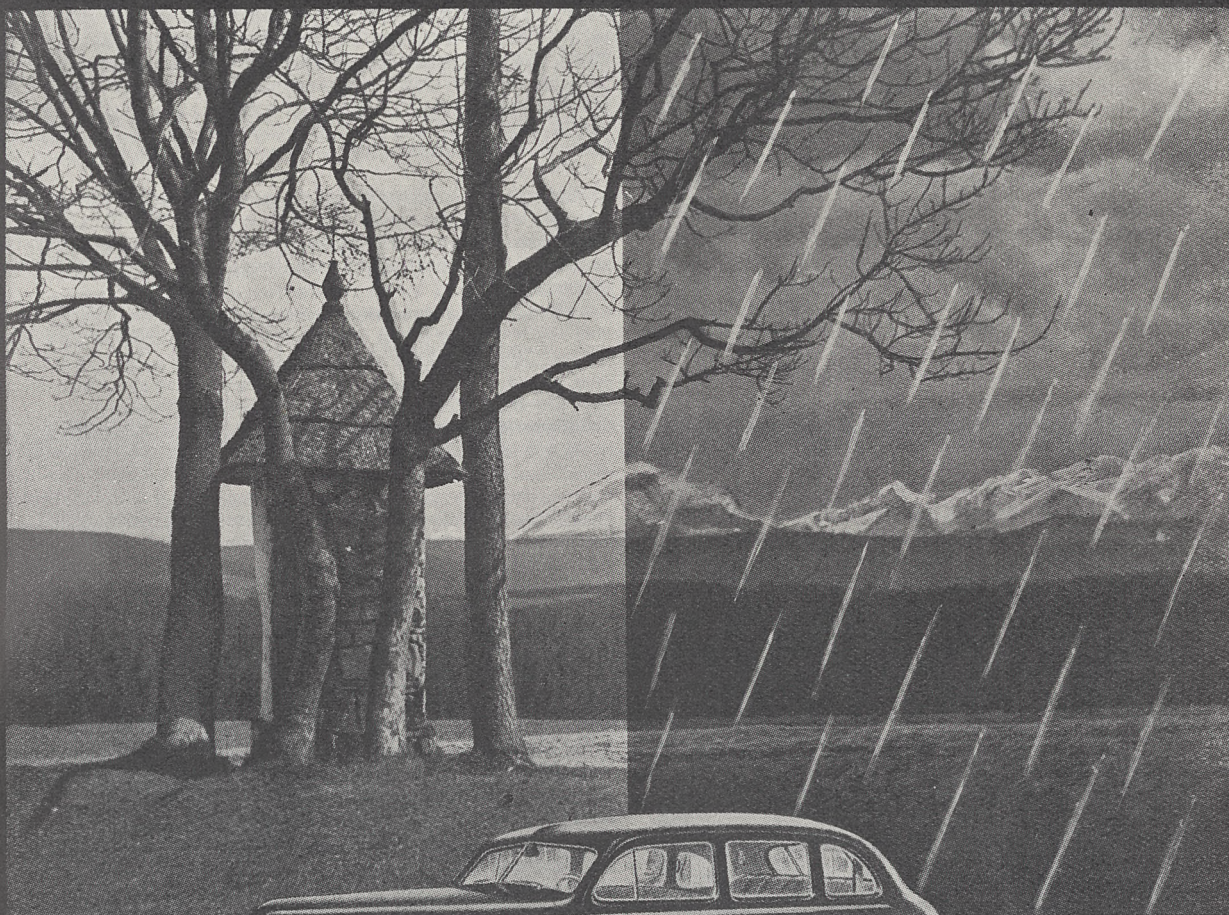
Tylko, że tamta ponura psychoza była uzasadniona, a ta dzisiejsza nie. Oczywiście niektórym, dbającym o utrzymanie dzisiejszego stanu rzeczy, zależy może nawet na utwierdzeniu opinii, „że jest lepiej z każdym dniem i że będzie dobrze”.

Rzeczywiście: gdy ktoś nie ma w ogóle żadnego mieszkanka, to, po wprowadzeniu się do suteryny będzie przekonany, że osiągnął raj. Chodzi tylko o to, czy takie właśnie nędzne osiągnięcie może być uważane za „raj”, za chociażby minimum wymagane i osiągalne w danych warunkach. Oczywiście jeśli mówimy o minimum „wymaganym” to myślimy nie tylko o potrzebach komunikacyjnych kraju, ale przede wszystkim o jego obronności. Otóż — zdaniem naszym — ostatnie kilkanaście miesięcy nie przyniosły spełnienia tych postulatów, jakie podsuwane były opinii na patelni prasowej jeszcze kilka lat temu, a które to postulaty jeśli chodzi o liczebność taboru i stan produkcji odgrzały nie tak dawno Kongres Inżynierów we Lwowie, przypominając surowym głosem o konieczności stworzenia potęgi motoryzacyjnej. Tej konieczności zdaje się nie pojmować pewien odłam prasy.

Przykładana jest do sytuacji obecnej najskromniejsza miarka wycechowana jeszcze za czasów najgorszej nędzy motorowej i zupełnie niewiary w przyszłość! Twierdzimy z całą stanowczością, że zbyt optymistyczne ujęcie zagadnienia może przynieść poważne szkody. Okazało się bowiem w ciągu tych kilkunastoletnich bojów, że prasa nawet w naszych warunkach jest potężnym narzędziem, że jej rola

GDY MARCOWE SŁOŃCE

WALCZY Z ZAWIERUCHĄ



PRACĘ SILNIKA UŁATWIA



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

w dziejach naszej motoryzacji była duża, najzupełniej pozytywna i że jej rola nie jest jeszcze skończona. Impas optymizmu, bardzo swoisty, bardzo niebezpieczny miejscami, niewątpliwie ustąpi miejsca nowemu okresowi wystąpień bardziej bojowych. Tu zastrzec się trzeba przeciw bojowości bezmyślnej, nieprzemysłanej, połączonej z nieręczową krytyką i demagogią.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na ciekawy fakt przodownictwa prasy codziennej w całej kampanii promotoryzacyjnej. Prasa ta w swych mniej lub więcej udanych enuncjacjach była często bliższa życiowego rozwiązania i lepiej wyczuwała hierarchię potrzeb, aniżeli te koła, które przez swe wykształcenie i zajęcie bliżej były zagadnienia postawione.

Na prasę narzekało się i narzeka, że wystąpienia jej nacechowane są dyletantyzmem! Ale jednocześnie nie uczyniono nic, absolutnie nic, aby odpowiednio naświetlić zagadnienie produkcji lub polityki handlu zagranicznego obejmującej tak ważny czynnik polityki motoryzacyjnej! Prasa pozostawiona była i jest swemu „własnemu przemysłowi”. swej wiedzy. Grono fachowców niezawsze i niekoniecznie chętnie służyło wyjaśnieniami.

To są istotne momenty, które w imię dobra sprawy należałoby bliżej zbadać. W każdym razie, jeśli idzie o motoryzację, bardziej zorientowani publicyści pochodzą z grona dziennikarzy, a nie, jak to ma miejsce np. w publicystyce rolniczej lub gospodarczej, z grona fachowców tego działu. Jest to niewątpliwie wynik małej spoiwości i sprężystości grup zainteresowanych bezpośrednio, braku impetu i... organizacji. Ci najbardziej zainteresowani w rozwoju motoryzacji, najczęściej zdobywali się jedynie na... krytykę krytyki! Nie lubili krytyki, jakkolwiek jeszcze bardziej odczuwali absurdalność sytuacji. Widocznie nie wierzyli w prasę, a może kierowały nimi inne względy i konieczności.

Jeśli np. chodzi o prasę specjalną gospodarczą, to ze smutkiem trzeba przyznać, że nie ma ona bynajmniej pięknych kart w zakresie bojów motoryzacyjnych. Raczej powiedziałbym karty nieciekawe. Oto na przykład Polska Gospodarcza w latach 1929—1931 publikowała artykuły wyłącznie o treści antymotoryzacyjnej, a w każdym razie nie ułatwiającej rozwoju motoryzacji i zdradzającej krańcowy konserwatyzm sfery, które te artykuły inspirowały. Między innymi np. znajdujemy w roczniku 1930 w zeszytce 14-ym na stronie 624 bardzo znamienity artykuł p. t. „Kontrakcja kolei w walce współzawodnictwa z samochodem”. Czytamy tam:

„Ogół zarządów kolejowych domaga się zatem, by na samochody, wykorzystujące związanej rolę publiczną nałożono w drodze zmian prawodawczych obowiązki uzasadnionej potrzebą stworzenia równych ram pracy komunikacyjnej, tudzież potrzebę obciążenia ogółu podatników — to odnosi się przede wszystkim do samochodów”.

„Jako inne środki prawnego równouprawnienia (kolei i samochodu) podaje się zwolnienie kolei od sztywnych taryf, stworzenie jednakowej odpowiedzialności za przewozy samochodowe i kolejowe rozszerzenie na samochody przepisów socjalnych (a gdzie podatek od luksusu, dodatek od szybkości i 1000 cylindrów? Gdzie „specjalny wyrównawczy” od ilości obrotów silnika itd. — przecież takie opłaty można by też zastosować!; auto znikałoby wtedy z szos w ciągu roku! — przyp. red.), obciążenie ich świadczeniami publicznymi oraz podatkami na równi z koleją (w Niemczech kolej daje państwu 28% swych dochodów, a samochód tylko 3%), obostrzenie i rozszerzenie na wszelkie przewozy przepisów koncesyjnych. Tu mimowolnie nasuwają się uwagi do stosunków polskich. Projekt ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym leży w Sejmie i znajduje on poparcie samochodowców (!?), gdy od niego zależy rozbudowa dzisiejszych dróg”.

Ten cytat to próba standartowa ówczesnych poglądów miarodajnych. W innym zeszytce „Po'ski Gospodarczy” nr 22 z 1930 r. strona 990, w artykule p. t. „Komunikacja i transport” czytamy że:

„Wobec tak dalece posuniętej akcji zaczepnej (ze strony samochodu) — kolej dotąd zbyt powolna i mało sprawna musi rozpocząć odpowiednią kontrakcję”.

A więc zupełnie wyraźne wypowiedzenie walki transportowi motorowemu, wbrew temu co uczynił Zachód! W dalszym ciągu swego alarmowego artykułu autor nawołuje do obciążenia samochodu odpowiednimi opłatami i pokłada duże nadzieje w ustawie

o Funduszu Drogowym, który wówczas leżał, niezrealizowany przez Sejm. Zresztą oba cytowane artykuły wyraźnie mierzą do przekonania czytelnika o szkodliwości samochodu jako komunikacji mającego formy fiskalne, „żadnych” obowiązków itd. Autor przypuszczalnie najchętniej dowodziłby, że wogóle auto powinno być ujęte w bardzo surowe rygory i zaliczone do środków o bardzo specjalnym przeznaczeniu. Piszę się zresztą w ten sposób w innym równie „głębokim” elaboracie pt. „Koleje i szosy” (Polska Gospodarcza z roku 1930-go str. 2233), gdzie autor zupełnie niedwuznacznie określa rolę auta, jako środka transportu:

„głównym środkiem przewozu pozostają przewozy szynowe, podczas gdy nowa komunikacja motorowa winna być rozwijana, jako zastąpienie kolei tylko w wyjątkowych wypadkach.

Szczytem „demotoryzacyjnego” nastawienia jest nawoływanie do stosowania bojowych taryf i to w a r o w y c h i osobowych, któreby zniszczyły skutecznie rozwijające się towarzystwa transportu motorowego:

„Stając na stanowisku racjonalnej i oszczędnej polityki komunikacyjnej i licząc się z rzeczywistością istnienia już ogromnych inwestycji kolejowych i z potrzebą ich jak najlepszego wykorzystania, musimy uznać stworzenie taryf bojowych za słuszną i sprawiedliwą do przeciwdziałania destrukcjom wywołanym przez rynkową taryfę samochodową”.

Wyjątkowo powyższych nie cytujemy w celach polemiki, której nie warto prowadzić na gruzach dawnej polityki komunikacyjnej. Chodzi nam jedynie o podkreślenie kontrastów, jakie zachodziły między punktami widzenia publicystów piszących na łamach prasy codziennej i tymi specjalistami z łamów prasy gospodarczej... Chcemy przypomnieć tym wszystkim, którzy twierdzą, że akcja promotoryzacyjna prasy prowadzona była w warunkach jaknajprzychylniejszych — że warunki te były bardzo trudne, że wszystkie trzy resorty: komunikacji, skarbu i przemysłu i handlu nie miały jeszcze żadnych mocnych i dokładnie przemysłowych koncepcji na tematy motoryzacyjne. Przeciwnie jeśli coś pisano, działano czy mówiono to zawsze starano się traktować motoryzację, jako a p a r a t dodatkowy, lub mówiąc kwiecistnie, jako do j n ą k r o w ę, na której każdy resort chciał zarobić!

Charakterystyczne były nawoływania do sprawiedliwego obciążenia trakcji motorowej podatkami drogowymi i socjalnymi(!) — przy jednoczesnym przemilczeniu konieczności nałożenia takich samych sprawiedliwych opłat na kilka milionów wozów i bagażu. Te i podobne posunięcia taktyczne stanowiły najczęstszy cel strzałów prasy bardziej obiektywnej, która mimo, że nie rozporządzała odpowiednimi materiałami, zdobywała się na politykę dalekosiężną i... obiektywną.

Nietrudno się domyśleć, że siły antymotoryzacyjne drzemiały nadal, że jeszcze nie raz będziemy obserwować ich działanie. Zadaniem prasy jest czuwanie nad sprawą motoryzacji, niedopuszczanie do otoczenia jest zasłoną tajemnicy. Prasa zdała egzamin z odwagi, roztropności i ideowości w swym nastawieniu, to też niepodobna jej odmówić prawa wglądu w sprawy motoryzacyjne, sprawy „delikatne” i doniosłe.

Okres, który tu omówiliśmy, należałoby uważać mimo wszystko za okres „wstępnych bojów”. Te trudniejsze, bardziej odpowiedzialne, kampanie mamy jeszcze, niestety, przed sobą. Miejmy nadzieję, że uniknie się w przyszłości niepotrzebnych, prymitywnych alarmów, paplaniny i swarliwości. Dotąd walczyła prasa o r o z u m i e n i e — dziś zaczyna walczyć o p r o d u k c j ę, o konkretne najzupełniej posunięcia, wymagające znacznie większej wiedzy i wszechstronnego przygotowania. Wystąpienia „głosowne” i nieprzemysłane nie powinny już znaleźć się na łamach dzienników i czasopism.

B. And.

ZOFIA ANDRZEYKOWICZÓWNA

Autem wzdłuż Karpat

Podobno młodość jest najpiękniejszą, ale zarazem najszybciej przemijającą rzeczą na świecie. Starajmyż się więc o to, by ten krótki odcinek wieczności przeżyć całym rozpędem! Niech nasza młodość będzie szalona, bujna i piękna, niech będzie wykorzystana w stu procentach.

Jedną z największych ludzkich przyjemności, która dla wielu jest jakimś magnesem o niezwyklej sile, jest podróżowanie — wypad w „Nieznane”. Ale nam, dzieciom XX-go wieku nie wystarcza już kolej, my chcemy w ciągu kilku godzin przemierzać świat wzdłuż i wszerz, zatrzymując się tam, gdzie oko zasygnalizuje jakąś ciekawostkę i... znów ruszać dalej i dalej.

Pęd — czyż może być coś bardziej emocjonującego?

Wszystkie nasze zmysły są wówczas w napięciu, wrażenia zmieniają się jak w kalejdoskopie i chwili rzeczywistość zda się graniczyć z bajką. Oczywiście takiej przyjemności może nam dostarczyć jedynie nasz czterokołowy przyjaciel — a u t o.

Przed wszystkim, na wstępie, mała uwaga — nasze drogi nie są tak złe, jak to się o nich często mówi. Oczywiście zdarzają się odcinki gorsze, od czasu do czasu jakieś objazdy, zwłaszcza, że taka już jest moda, żeby rozkopywać drogi w sezonie, kiedy wszyscy wyruszają na wycieczki. Ale bądźmy optymistami, zbliża nie wygląda to tak tragicznie i doprawdy nie psuje zupełnie dobrego wrażenia z podróży, a nawet nie odbija się znowu tak bardzo źle na zdrowiu naszej maszyny — o ile jest w dobrym gatunku. W każdym razie nie powtarzajmy uparcie, że polskie drogi są do niczego i że lepiej wyrzucić się wycieczki, niż narazić się na „wytrzęsanie”. Podobne zdanie jest nie do wybaczenia i mści się srogo na wnioskodawcy.

Ale ad rem. Chciałabym opisać jedną z naszych licznych, a jednocześnie, moim zdaniem, najpiękniejszych wycieczek po Polsce.

Mieliśmy wszyscy dziesięć dni urlopu, mało gotówki, ale dobrego czteroosobowego Opla — Olympię i.. szaloną chęć zwiedzenia naszej południowej granicy. Przy tak „nikłych danych” było to może zbyt śmiałe żądanie, ale kto nic nie żąda nic nie ma. To też w pewien rozżocony, roześmiany poranek lipcowy wsiedliśmy buńczucznie do naszego świecącego Opelka i ruszyliśmy ostro z miejsca. Na starcie zostało trochę dymu spalinowego i nasi mili znajomi którzy z „powodów technicznych” (brak miejsca w samochodzie) musieli zostać w stolicy, a przed odjazdem zebrali się, by nas pożegnać i życzyć nam złapania jak największej ilości gwoździ. To pobożne życzenie było zbyt szczere, by miało się sprawdzić.

Pierwszym naszym celem był Lwów (382 km), dokąd dojechalśmy po ośmiu godzinach, raz tylko zatrzymując się w Lublinie na jedną godzinę.



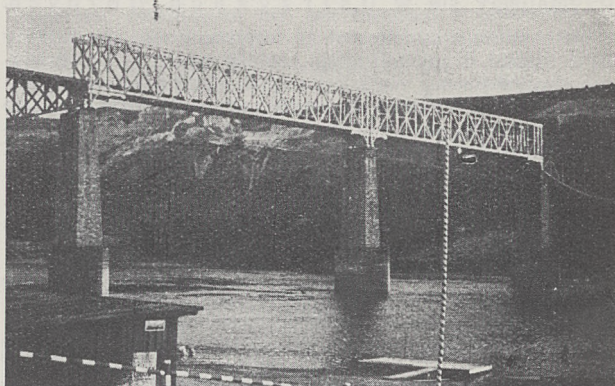
Cmentarz obrońców Lwowa (Poległym Francuzom)

Na zwiedzanie Lwowa poświęciliśmy cały następny dzień, wyruszając do Tarnopola trzeciego dnia rano. Szacowne to miasto, ze względu na mieszkającą tam naszą rodzinę, zatrzymało nas całą dobę. Tutaj też złożyliśmy przysięgę „wziąć tempo” i zgodnie z tym założeniem po nasmarowaniu wozu ruszyliśmy pośpiesznie — przez Trembowłę i Czortków, do Zaleszczyk, po gorące słońce południa.

Okrzyżanie Zaleszczyki sprawiły nam zawód. Największej atrakcji — owoców — jeszcze nie było, a położenie i widoki dość przeciętne. Ale jeśli ktoś kocha słońce, to tutaj znajdzie raj. Chcąc zakosztować tego raju, zatrzymaliśmy się na dzień następny, spędziwszy noc w domu turystycznym Tow. Tatrzańskiego.

Nocleg był podły, ale obudziło nas dopiero palące słońce. Całe rano aż do obiadu spędziliśmy, pływając kajakami po Dniestrze i napróżno usiłując przedostać się na drugi brzeg, strzeżony teraz pilnie przez straż pograniczną. Obostrzone przepisy nie pozwoliły nam również na otrzymanie pozwolenia przejechania autem od Zaleszczyk do Śniatynia granicą rumuńską. To też, wypiwszy na pociechę mroźnych owoców w płynie, musieliśmy wrócić kilkadziesiąt kilometrów tą samą drogą, by następnie przez Uścieszko, Horodenkę, Śniatyn i Kosów trafić do Żabiego. Jest to jedna z najpiękniejszych dróg w Polsce, która czarem swym zwabia coraz większą ilość miłośników piękna, wiodąc ich w centrum Huculszczyzny.

Żabie tak nas oczarowało, żeśmy nie mogli wyrzucić się przyjemności spędzenia paru godzin na tratwie, leniwie pozwalającej na swawolne zaczepki rozigranych fal Czeremoszu.



Most kolejowy w Zaleszczykach



Rozigrane fale Czeremoszu (żabie)

Niestety okazało się, że szosa Żabie — Worochta jest chwilowo zamknięta z powodu naprawy wobec czego byliśmy zmuszeni wracać na Kosów nakładając masę drogi, by przez Jabłonów, Kołomyję i Delatyn, trafić do Worochty. Warto jednak było poświęcić trochę benzyny, by jadąc wzdłuż Prutu, zwiedzić Dorę, gdzie znajduje się prześliczna mała cerkiewka, Jaremcze, z jego wspaniałym mostem, zbudowanym w całości z kamienia (podobno jest to jedyny tego rodzaju most w Europie), następnie Tatarów i Worochtę. Ta część drogi upamiętniła się nam szczególnie, gdyż po bardzo burzliwym i ulewным dniu, nadeszła noc ciężka i ciemna, pełna jeszcze błyskawic, groźnie rozświeblających rozszalałych teraz fale rzeki.



Z łałem opuszczamy Żabie

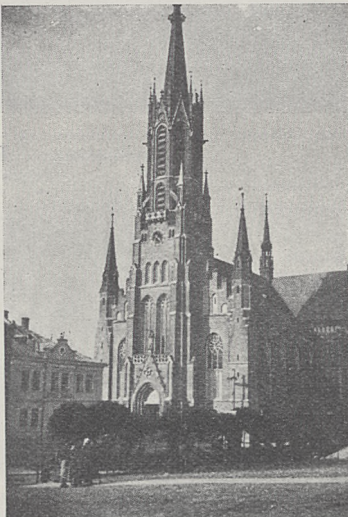
Przepiękne widoki doliny Prutu oraz malowniczy widok pod Jaremczem, zatrzymały nas dłużej, tak, że noc przyłapała nas w Mikuliczynie. Stąd nazajutrz dopiero wyruszyliśmy w dalszą drogę. W ciągu następnego dnia przejechaliśmy: Delatyn gdzie cyganie smętnie przygrywali przy naszym wesołym śniadaniu, Nadwórna, Stanisławów, Kałusz, Morszyn, Stryj (najsmaczniejsze naleśniki na świecie w mleczarni „Oaza”), Drohobycz, Sambor i zatrzymaliśmy się w Ustrzykach Dolnych.

Nie wiem, czy kto zna tę miejscowość, ale myśmy byli dumni z jej odkrycia. Mielśmy tutaj najwygodniejszy nocleg i najsmaczniejsze śniadanie, które zadowolniłoby samego Lukullusa — pyszny pasztet, pieczeń z rogalca, wykwintne sery itd. To królewskie jedzenie spożywaliśmy w polskiej restauracji „Bristol”, której suto zastawiony bufet śmiało mógłby konkurować z barami warszawskimi pod każdym względem z wyjątkiem cen, które tam były śmiesznie niskie.

W Ustrzykach nastąpiło drugie smarowanie wozu.

Już począwszy od Stanisławowa krajobraz zaczął się zmieniać, przygotowując nas powoli do uprzemysłowionej części kraju. Przejechawszy piękną serpentynę koło Sanoka, trafiliśmy w serce przemysłu naftowego w Polsce — Krośno, Jasło i Gorlice. Wieże wiertnicze stojące jedna obok drugiej stanowiły tutaj prawdziwy „las”, budzący zaufanie we własne siły.

Zbliżaliśmy się teraz do pięknej doliny Popradu, którą właśnie ze względu na bardzo ograniczony czas i kieszonki, należało ominąć. Ale któżby się rzadził zimnym rozumem, kiedy gorące słońce wlewało



Kościół w Grybowie

w serce przeświadczenie, że „jakoś to będzie”. Co prawda trzeba przyznać ze skruszą, że spodziewaliśmy się czegoś piękniejszego. Stanowczo Czeremosz i Prut więcej się nam podobały. A może byliśmy już trochę zepsuci czarownymi widokami, które prawie bez przerwy towarzyszyły nam w podróży.

Z Piwnicznej powróciliśmy tą samą drogą do Nowego Sącza i dalej, poprzez Krośnice i Czorsztyn, który w świetle księżyca, przedzierającym się przez wieczorne opary, wyglądał jak jakaś baśniowa dekoracja, wjechaliśmy na szosę, biegnącą wzdłuż Czarnego Dunajca.

Obok południowo-wschodniego kąta Polski, ten odcinek drogi okazał się najpiękniejszy. Spiętrzone po kilkudniowej ulewie wody Dunajca pędziły teraz z jakąś nieubłaganą, żywiołową siłą, głużąc (na szczęście!) nasze entuzjastyczne okrzyki.

Z niesłabnącym zachwytem dotarliśmy do Zakopanego. Po zasłużonym wypoczynku, ruszyliśmy rano do Morskiego Oka. Drobnym kapuśniaczek w połączeniu z nagłym ochłodzeniem nie potrafił umniejszyć czaru tej ultra-serpentyny. Wiecznie zadumane i niezgłębione Morskie Oko przywitało nas śnieżnym chłodem. Z prawdziwą satysfakcją stąpaliśmy po chrupiącym śniegu, nie mogąc wprost uwierzyć, że zaledwie kilka dni temu prażyliśmy się na 50-cio stopniowym upale w Zaleszczykach. I jedynym potwierdzeniem, że działo się to w rzeczywistości, a

nie w sennych majakach, były nasze obolałe od opalenia ramiona i karki.

Ostatni wypad w góry tak nas rozmarzył, że zdążyliśmy zaledwie dojechać, przez Chocholów i Czarny Dunajec, do Jabłonki. Tutaj spędziliśmy ostatnią noc w podróży. Następnego ranka, wielce markotni, rozpoczęliśmy ostatni etap: Rabka, Myślenice, Kraków (tutaj nastąpiło trzecie smarowanie wozu), Kielce, Radom, Warszawa.

Ogółem według mapy przejechaliśmy 1813 km, licznik zaś wykazał 2112 km.

Przyczyniły się do tego różne objazdy, zwiedzanie miast itp.

* * *

Na zakończenie chciałabym jeszcze dorzucić kilka rad oraz danych liczbowych. Otóż przede wszystkim: rzeczy bierzemy jak najmniej, gdyż cztery walizki z trudem wchodzi do kufra i zresztą pociąg obciąża samochód? Na tego rodzaju wycieczce stroje nie są potrzebne, natomiast niezbędną rzeczczą są ciepłe swetry i koce, gdyż wieczory są zimne. Trzeba również zabrać konieczne po 2 prześcieradła i jasiek dla każdego.

Sprawa noclegów została teraz w cudowny sposób rozwiązana — w każdej wsi i miasteczku szkoły zostały zamienione na schroniska wycieczkowe. W schludnej i milej sali dostaje się wspaniałe sprężynowe łóżko Jarnuszkiewiczza, dwa miętutkie i czyste koce, poduszkę ze słomy i za to wszystko płaci się 20 gr za noc. Ministerstwo o prawdziwie dogodziło turystom, pozwalając im nie tylko na tani, lecz i higieniczny nocleg.

Wóz zostawialiśmy zawsze pod gołym niebem, starając się zwykle wprowadzić go za jakies ogrodzenie, żeby nie był bardzo widoczny. Parę razy jednakże, np. w Zaleszczykach i Mikuliczynie, nie mo-



Cerkiewka w Dorze

gliśmy go nigdzie ukryć, wobec czego jeden z nas, najbardziej „z urzędu” poświęcający się (oczywiście właściciel) urządził sobie wspańnięte łóże w samochodzie — odkręcił przedni fotel, obrócił go o 90 st., używając w ten sposób możliwą długość „łóżka” i podobno spał jak suseł.

Zwykle trzymaliśmy się zasady zatrzymywać się, czy to na spanie, czy na jedzenie w mniej okrzyczanych i wspańniętych miejscowościach. Dzięki temu, odżywiając się solidnie, nie żałując sobie na żadne smakołyki i kupując nieraz owoce, wydaliśmy na jedzenie, łącznie w cztery osoby, 130 zł.

Oczywiście największą pozycję w naszym budżecie stanowiło „pożywienie” auta. Jechaliśmy na mieszanice Esso lub Karpaty. Ogółem nasz Opel spalił 225 ltr. benzyny, co wynosi 135 zł; poza tym 3,5 ltr. oliwy Mobiloil — 14,50 zł, na smarowanie wozu zużyliśmy 0,5 kg towotu — 1,80 zł. W sumie więc wydaliśmy łącznie:

Koszt benzyny, oliwy i smarów . . .	151 zł 30 gr
Żyćcie	130 zł 00 gr
8 noclegów w szkołach	6 zł 40 gr
2 noclegi we Lwowie	9 zł 00 gr

Razem	296 zł 70 gr
Na osobę wypada	74 zł 15 gr

Wszelkie prace, jak smarowanie, łatanie kieszek itp. dokonywane były własnoręcznie, ze względów zrozumiałych. Jeżeli jednak ktoś ma w zapasie kilka złotych, to stanowczo lepiej dawać kieszki do wulkanizacji, gdyż łatki często się odklejają i dużo z nimi kłopotu.

Bardzo ważna jest również, ze względu na czas, dobra organizacja i podział pracy. Zmiana koła wraz z klejeniem kieszki trwała u nas przeciętnie 10 — 15 min. Naogół jednak w ciągu całej podróży spotkała nas ta przyjemność zaledwie kilka razy, pomimo, że mieliśmy nie wielki i niezbyt nowy zapas.

Dobrze jest jednak zabrać ze sobą, oprócz koła zapasowego, jeszcze jedną nową dętkę. Oczywiście należy pamiętać o przyborach do klejenia, nożyczkach, latarce no i koniecznie o mapie, a właściwie dwóch mapach, jednej ogólnej i drugiej w odcinkach. Zwłaszcza ta druga, Atlas Polski Continental dla automobilistów, oddała nam nieocenione usługi, pomimo, że jest z pierwszego wydania. Natomiast mapa Polskiego Touring Klubu okazała się w podró-



Majątek Olszanica w okolicy Ustrzyków Dolnych



Dolina Popradu

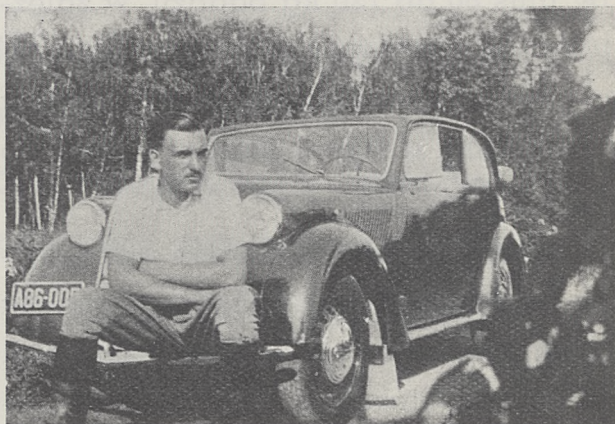


ży bardzo niewygodna ze względu na swoją wielkość.

I jeszcze ostatnia mała, ale bardzo pożyteczna rada. Właściwie należałoby opatentować ten sposób, ale na razie dzielimy się nim chętnie. Otóż, chcąc uniknąć skrzypienia resorów, łapczywie łykających po drodze piasek, właściciel wpadł na pomysł „o b a n d a ż o w a n i a” ich. W tym celu, po nasmarowaniu — przed wyjazdem z Warszawy — resorów, owinął je szczelnie przetłuszczonym paskiem papieru, zwiniętym tak jak bandaż, z wierzchu dał taki sam pas z ceraty i to wszystko obwiązał sznurkiem (broń Boże drutem, gdyż przetrze ceratę i cała robota okaże się bezcelowa). Przy zastosowaniu tego sposobu można nie tylko odbyć taką wycieczkę jak nasza, ale śmiało przejechać 5000 km nie będąc zmuszonym do wsłuchiwania się w piskliwą muzykę resorów.

Teraz zbliża się pora, kiedy trzeba już układać jakieś plany na spędzenie wakacji. Kto nie zjeździł gór naszych autem, niech koniecznie wybierze się tam w bieżącym roku. Pióro nie potrafi odtworzyć czaru urwistych skał, spienionych wód potoków, całej gamy barw i tego radosnego uczucia swobody i bez troski, których nigdy nie odczuwa się spędzając czas na jednym miejscu.

Mały zapas gotówki, ale zato dużo radości życia, a z pewnością osiągniemy pełnię zadowolenia i wchłoniemy całą masę piękna tak niezbędnego do życia.



Organizator wyprawy i nasz wierny Opel

EGZOTYCZNA WYPRAWA SAMOCHODOWA

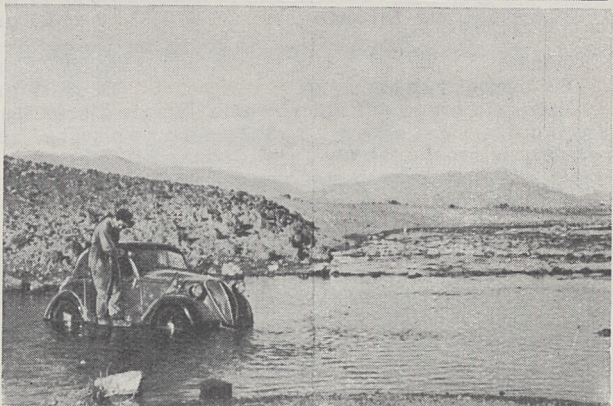
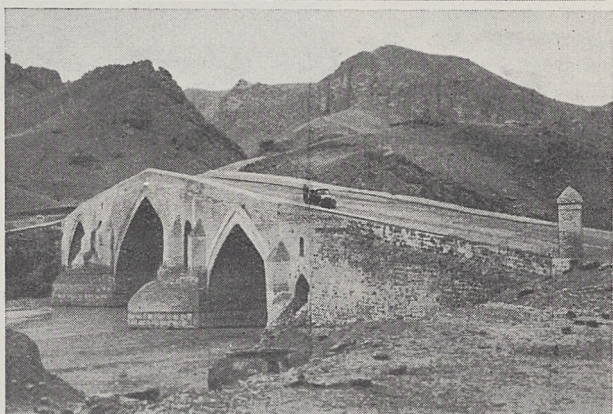
Niezwykłe ciekawą podróż do Persji i Syrii odbyli samochodem FIAT 500 pp. St. Oppenheim i St. Lukas.

Państwo Oppenheim z towarzyszem wyjechali z Warszawy dn. 3 listopada 38 r., udając się przez Rumunię i Bułgarię do Stambułu, stamtąd morzem do Trapezundu, następnie dalej samochodem aż do Teheranu. Po dwóch tygodniach pojechali dalej do Bagdadu i przez pustynię Syryjską do Damaszku, stąd przez Antiochię i Mersin z powrotem do Stambułu. Powrócili do Warszawy dnia 3 marca br., przebywszy 14.000 km.

4 miesiące trwała ta podróż w najcięższych warunkach drogowych i atmosferycznych, wśród najbardziej nieprzewidzianych przygód.

4 miesiące, które wymagały nie tylko ogromnego hartu i wytrzymałości od podróżników, lecz również dużego wysiłku od przeciążonego, 2-osobowego samochodu FIAT 500, wiozącego 3 osoby plus 80 do 120 kg bagażu, w zależności od zapasów paliwa, bowiem stacje benzynowe odległe były niekiedy o 450 klm., a stacje obsługi o 1000 do 2000 klm.

W następnych numerach zamieścimy obszerniejszy opis tej wyprawy. Na razie podajemy kilka interesujących zdjęć z tej ciekawej, egzotycznej podróży.



Fotografie od góry:

- 1) FIAT 500 w pełnym ekwipunku przed dojazdem do Teheranu.
- 2) Oryginalna architektura mostu na szlaku pomiędzy Tabriz i Kazwin (Persja).
- 3) Krajobraz Persji północnej.
- 4) Przeprawa przez rzekę w okolicach Karaköse (Turcja).

Depesza z 21. II. 1939

KARPATY — LWÓW

MIŁO MI DONIESC ZE ZDOBYCIE PIERWSZEGO MIEJSCA NA OGOLNO-POLSKIM ZIMOWYM ZJEZDZIE GWIAZDISTYM DO ZAKOPANE-GO ZAWDZIECZAM W DUZEJ MIERZE ZNAKOMITYM OLEJOM **GALKAR-LUX** ORAZ PALIWU **LUXAL** KTORE NA PRZESTRZENI PRZESZLO 2000 KILOMETROW W CZASIE TRUDNYCH WARUNKÓW ZIMOWYCH BEZ ZARZUTU SPELNIALY SWE ZADANIA

JAN RIPPER

Depesza z 27. II. 1939

KARPATY — WARSZAWA

DZIEKI NADZWYCZAJNYM ZALETOM OLIWY **LUX** NASZE CITROENY ODNIOSLY WSPANIALY SUKCES W II TURYSTYCZNYM RAIDZIE ZIMOWYM ZDOBYWAJAC DWA ZŁOTE I SREBRNY MEDAL

KOLACZKOWSKI PODOSKI STRENGER

Wyniki te i poprzednie potwierdzają w całej rozciągłości opinię, jaką cieszą się wśród ogółu kierowców wysokowartościowe, doskonale smarne oleje samochodowe **GALKAR-LUX**.

Oleje **GALKAR-LUX** nie koksują i nie tworzą osadów węglistych.

Dzięki swym zaletom ułatwiają bezdefektowy bieg również motorom przeciążonym i narażonym na pracę w szczególnie trudnych warunkach terenowych.

SEWERYN ANDRZEJEWSKI

Berlińska Wystawa Samochodowa 1939 r.

Gdybyśmy szukali na tegorocznej wystawie berlińskiej jedynie nowości technicznych, to niewątpliwie wydaliby się ona nam nieco matowa — większość producentów zajęła się bowiem nie lansowaniem nowych efektownych modeli, ale mrówczą pracą nad udoskonaleniem już istniejących w najdrobniejszych szczegółach konstrukcyjnych. Pomimo to tegoroczna wystawa jest ciekawa, gdyż jest ona pierwszą, która obrazuje nowe dążenia polityki motoryzacyjnej Niemiec. Jest ona przełomowa, gdyż zamyka jeden, a otwiera drugi okres motoryzacyjny.

Pierwszy okres, rozpoczęty rzuconym przez kanclerza Hitlera w dn. 11.XI.1933 r. hasłem zmotoryzowania Niemiec, to okres przygotowawczy, okres, w czasie którego głównym celem było zbudowanie silnych fundamentów motoryzacyjnych. W tym okresie na czoło wysuwały się zagadnienia tej wagi, jak u niezależnienie się od zagranicy w zakresie środków napędowych (benzyna, gaz, elektryczność itp.) oraz importowanych surowców (przede wszystkim kauczuku), budowa specjalnych dróg samochodowych i wreszcie stworzenie samochodu ludowego, t. zw. KdF'u. Wszystkie te problemy zostały do roku 1938 mniej lub więcej szczęśliwie rozwiązane.

W r. 1938 wyłoniły się nowe zagadnienia, które mają nadać ton dalszej polityce motoryzacyjnej Rzeszy na przeciąg najbliższych 4 lat, to jest na okres 1939—1943. Wytyczne nowej polityki motoryzacyjnej dadzą się streścić w kilku punktach:

- 1) Zmniejszenie typów produkowanych samochodów do racjonalnego minimum;
- 2) rozciągnięcie motoryzacji na najszersze warstwy Społeczeństwa;
- 3) Wykorzystanie zdobyczy technicznych, osiągniętych w poprzednim okresie.

Szczególnie energicznie ma być przeprowadzona pierwsza część planu, której hasłem jest „mniej typów w większych Niemczech”.

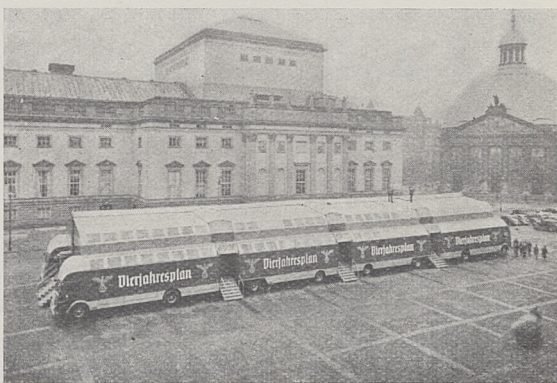
Jak sami Niemcy stwierdzają, olbrzymia ilość typów samochodów, okazała się bardzo niewygodna w prowadzeniu intensywnych prac wojskowych. Tak wypadki historyczne 1938 r., jak i pośpieszna budowa linii Siegfryda zdradziły tę słabość taboru niemieckiego. Zaopatrzenie w części zamienne okazało się bardzo uciążliwe, reperacje bardzo kłopotliwe.

O ilości typów budowanych w Niemczech świadcą najlepiej cyfry: w 1938 r. było produkowanych 113 typów ciężarowych i około 150 typów motocykli, nie mówiąc już o samochodach osobowych. Przy takim stanie rzeczy fabryki muszą produkować tłoki i zawory oraz inne części w tysiącach niemal odmian. Aby zapobiec takiemu rozdrabnianiu produkcji, liczba typów samochodów ciężarowych ma być zmniejszona do 15, a motocykli do 30. Pozwoli to na wyrób masowy części, a więc na lepszą organizację pracy, na zmniejszenie ilości pracowników, a co za tym idzie na potaniecie produkcji.

Kierownikiem racjonalizacji produkcji mianowany

został pułkownik von Schell, który w rozmowie z dziennikarzami niemieckimi oświadczył, że w najbliższym czasie ma powstać specjalny instytut do badań samochodowych, pod kierunkiem dr. Porsche'ego. Prace instytutu mają mieć za zadanie przeprowadzenie badań nad poszczególnymi częściami samochodowymi, a orzeczenia tego instytutu mają mieć decydujący wpływ na kierunek niemieckiej produkcji samochodowej. Jedynie w odniesieniu do droższych wozów osobowych ma być pozostawiona dosyć daleko idąca swoboda, aby fabryki mogły zadowolić wymagania bardziej wybrednych nabywców.

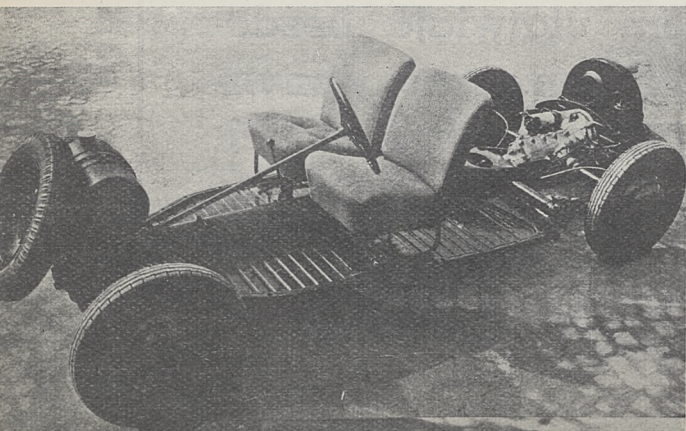
Dążność do zmniejszenia ilości typów samochodów wywarła nie mały wpływ na tegoroczną wystawę. Zauważyć to można zarówno w hali samochodów osobowych, jak też pośród samochodów ciężarowych. Z samochodów osobowych nie są już w tym roku wystawione następujące typy: Opel P 4, Borgward (dawniejsza Hansa) 1100 i 1700, (których miejsce zajęły 1,3 litrowy model), Hanomag typy Kurjer i Rekord, oraz Adler 1,7 litra. Wszystkie te wozy, bądź już nie są produkowane, bądź też przestaną być budowane w okresie 1939 r.



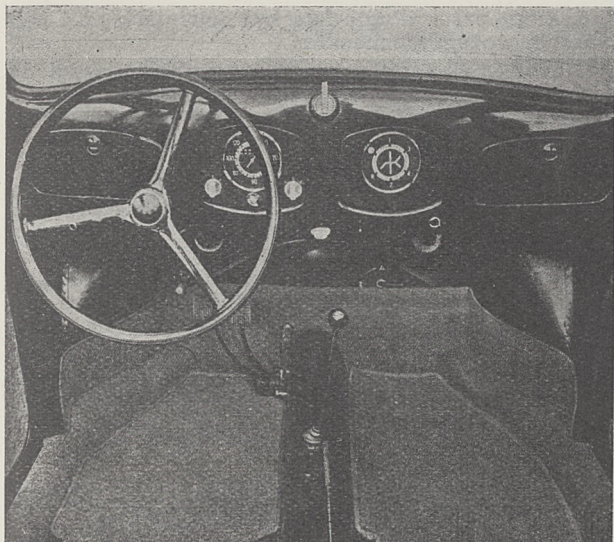
Pociąg samochodowy zawierający eksponaty propagandowe czteroletniego planu gospodarczego Niemiec

W zakresie wozów ciężarowych też wyczuwa się pewne skrupowanie producentów, które przejawia się zmniejszeniem ilości typów wystawionych. Pojawiły się tutaj natomiast silniki i podwozia, które są uprzywilejowane pod względem podatkowym, a które stanowią typy przewidziane programem unifikacji, taboru. Do tych samochodów zaliczyć należy między innymi 4,5 i 6,5 tonowe podwozia Büssin N.A.G'a, oraz 3-tonowe i 4,5-tonowe podwozia Mercedes Benz'a, zaopatrzone w silniki Diesla.

W zakresie wozów osobowych nie małą rolę w programie niemieckiej 4-letniej motoryzacyjnej ma odegrać niewątpliwie óz ludowy, który po raz pierwszy został szerokiej publiczności pokazany na tegorocznej wystawie. Trudno na razie jest ocenić go pod względem technicznym. W każdym razie szybkość, którą zdołałem stwierdzić w czasie próbnej jazdy (95 km na godzinę), wozem niezupełnie dotartym (600 km), przy 4 osobach obciążenia oraz dobre dosyć pokonywanie wzniesień, należy uznać za cechy bardzo dodatnie. Pewną wadą jest stosunkowo mała elastyczność silnika, gdyż poniżej 25 km na godzinę, samochód szarpie, jadąc na bezpośrednim biegu. Niewątpliwie, nieco prymitywne wykoń-



Podwozie niemieckiego wozu ludowego



Kierownica i deska rozdzielcza w wozie ludowym

czenie wozu, które rzuca się w oczy, jest zupełnie zrozumiałe, jeżeli się weźmie pod uwagę jego niską cenę. Faktem jednak niezaprzeczonym jest, że wnętrze jest przestronne i zapewnia zupełnie wygodną jazdę czterem osobom. Jazda KdF'em jest przyjemna, gdyż resorowanie jest dosyć miękkie, a wóz dobrze trzyma się drogi. Pewną wadą jest wyraźny szum silnika, który jest jednak tak równomierny, że nie powinien wpływać ujemnie na samopoczucie jadących.

Ciekawym objawem jest to, że na wystawie nie widzi się większego zainteresowania wozem ludowym. Wprawdzie 2 wozy i jedno podwozie, wystawione w przedsiönku hali pierwszej, skupiają zawsze sporą garstkę ciekawych, ale przy biurach informacyjnych i przy zapisywaniu się na jazdy próbne, nie można się dopatrzeć żywego zainteresowania.

Produkcja i dostarczanie KdF'ów ma być rozpoczęta w końcu 1939 r. i przez 1940 r. utrzymać się w przybliżeniu na poziomie 100 wozów dziennie. Jak wskazuje ta cyfra rok 1940 będzie prawdopodobnie przygotowawczym, a pełna produkcja rozpocznie się dopiero w roku 1941-ym.

* * *

Jednym z głównych punktów planu 4-letniego ma być zastosowanie materiałów zastępczych, a przede wszystkim produktów syntetycznych. Tę gałąź planu ilustruje osobna wystawa, przewożona na 4 samochodach z przyczepkami. Wystawa ta rozbiła swój obóz pod Mazurenhalle i stanowiła swego rodzaju osobliwość tegorocznego salonu.

Sala, utworzona przez odpowiednie zestawienie samochodów i odchylenie ścian nadwozi oraz wyrównanie podłogi, dzieli się na 2 części. W pierwszej znajduje się wystawa właściwa, a w drugiej sala kinowa, ze 176 bardzo wygodnymi fotelami. Na wystawie, która obrazuje dążności gospodarki materiałowej Niemiec, przedstawiono cały szereg eksponatów interesujących specjalnie przemysł samochodowy, a więc produkty z gumy, tryby z mas plastycznych i z drzewa specjalnie impregnowanego, dykty pancerne, utworzone z warstw lekkiego metalu i drzewa, odlewy z metali lekkich itp. W sali kinowej odbywał się co pół godziny pokaz krótkometrażówki propagandowej, ilustrującej osiągnięcia gospodarcze Niemiec.

* * *

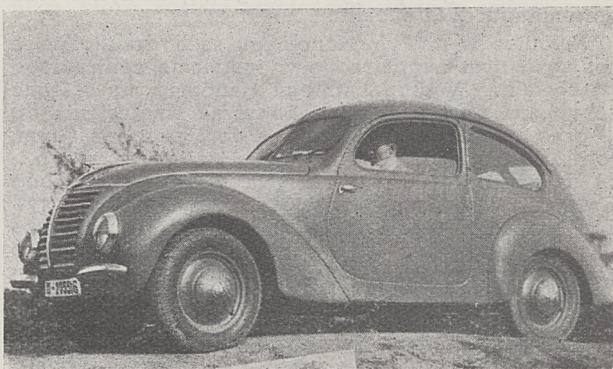
Powracając do właściwej wystawy, trzeba jeszcze stwierdzić dość liczny udział firm, których zakłady znalazły się po przyłączeniu Austrii i zajęciu części Czech na terenie Niemiec.

Wystawiają między innymi Steyr, Tatra, Austro-Flat, Saurer wiedeński i cały szereg innych firm, które w zeszłorocznym salonie bądź wogóle nie brały udziału, bądź reprezentowały przemysł zagraniczny.

Charakter międzynarodowy wystawy podtrzymywały w tym roku firmy włoskie, Lancia i Alfa Romeo, angielskie Humber, Hillman, Sunbeam, Talbot i Austin, francuskie Renault i Bugatti, czeskie Praga i Skoda, oraz amerykańskie Hudson. Firmy te naogół nic specjalnego nie wystawiły. Lancia jedynie zastosowała regulowanie amortyzatorów hydraulicznych z miejsca kierowcy oraz przedstawiła nową specjalną limuzynę na podwoziu Aprilii, podobnym do normalnego, lecz dłuższym o 10 cm. Nadwozie nowej Lanci jest przestronniejsze i posiada bardziej kształtne linie.

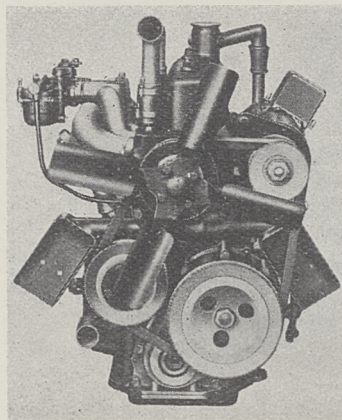
NOWY HANOMAG 1,3 LTR.

Z pośród niemieckich firm, produkujących samochody osobowe, niewielka tylko część wypuściła zupełnie nowe modele. Znaczna większość poprzestała na skrupulatnym poprawianiu istniejących już od paru lat typów. Na pierwsze miejsce z pośród nowych modeli wysuwa się bezsprzecznie nowy Hanomag, o pojemności silnika 1,3 litra, który jest bardzo starannie opracowanym wozem, przypominającym zewnętrznym wyglądem wóz ludowy, znacznie się jednak od niego różniącym, tak pod względem konstrukcji, jak i pod względem wykonania, które jest nieporównanie eleganckie. Szczególnie charakterystycznym jest zawieszenie kół przednich nowego systemu. Każde z kół jest zawieszone na dwóch trapezowych wahaczach, zamocowa-



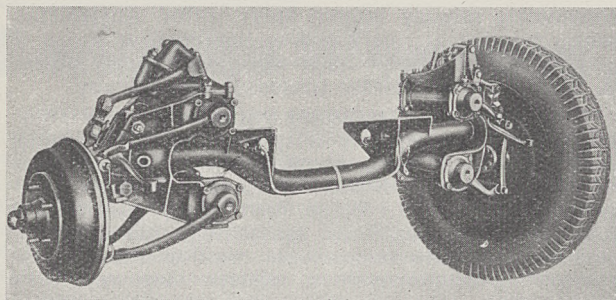
Nowy Hanomag 1,3 l.

nych w łożyskach gumowych, odgrywających tutaj rolę resoru. Łożyska gumowe są wciśnięte w wykonaną z grubej blachy stalowej zwrotnicę, osadzoną na czopie przedniej osi. Tajemnicą fabryczną jest sposób, w jaki uzyskano ściśle zespolenie się metalu z gumą, wykluczające możliwość przesuwania się względem siebie „zlepionych” powierzchni.



Silnik nowego Hanomaga

Przy skręceniu kół, skręca wraz z nimi cała zwrotnica. Na zwrotnicach zmontowane są z góry amortyzatory hydrauliczne. Wąsy kierownicze są umocowane do zwrotnic i nie podlegają zmianom położenia względem ramy pod wpływem ruchu kół przy resorowaniu. Na osi, na której umieszczone są zwrotnice, opiera się szkielet samonośnej karoserii. Tylne zawieszenie jest normalne, na dwóch



Zawieszenie przednich kół w Hanomagu 1.3 l.

półeliptycznych resorach, połączonych z tylnym mostem za pośrednictwem wkładek gumowych, co zwiększa jeszcze miękkość zawieszenia.

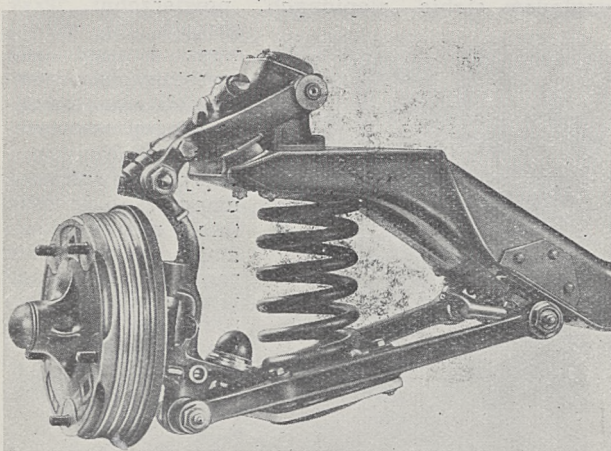
1,3 litrowy silnik posiada górne zawory, osiąga przy 3.600 obr./min. moc 32 KM. Wał korbowy, starannie wyważony statystycznie i dynamicznie, jest podparty w trzech punktach. Cylindry posiadają wprasowane tuleje. Ciekawym jest napęd wentylatora, magneta i pompki wodnej jednym paskiem gumowym, który jest napędzany za pomocą czwartego koła, zamocowanego na wałku rozrządczym. Rury, odprowadzające wodę z koszulek chłodzących, zamocowane są na górnej płaszczyźnie głowicy obok pokryw zaworów. Należyte chłodzenie silnika jest zapewnione przez pompę wodną, termostat, oraz stosunkowo dużą chłodnicę.

Przeniesienie napędu odbywa się za pośrednictwem jednotarczowego sprzęgła, 4-biegowej skrzynki oraz normalnego dyferencjału.

Hamulce w nowym Hanomagu są hydrauliczne, a podwozie jest zaopatrzone w instalację centralnego smarowania. Według katalogu Hanomag ma osiągać do 115 km na godzinę i pokonywać wzniesienia do 32 proc. na pierwszym biegu, a do 5 proc. na 4-tym, co przy jego wadze (970 kg) uznać należy za wyniki bardzo dobre. Na żądanie samochód może być wyposażony w większą przekładnię w tylnym moście (normalna 1:4,57, terenowo-górska 1:5,17). Całkowicie stalowa karoseria jest bardzo szeroka i przestronna, tak, że zapewnia jadącym możliwie największą swobodę. Poza tym nowym modelem Hanomag kontynuuje budowę typu Sturm o pojemności skokowej 2,3 litra.

OPEL — KAPITÄN

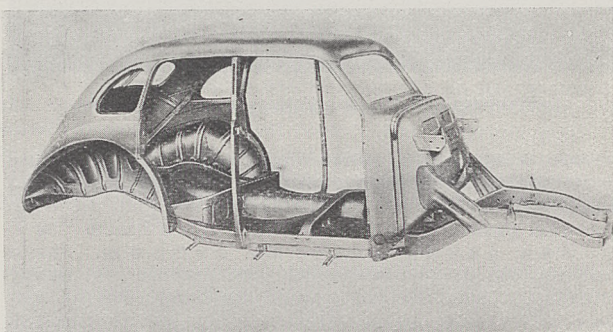
Drugą firmą, która wypuściła nowy model jest Opel. Program produkcyjny Opła przewiduje w tym roku budowę 4 modeli, a to: Kadeta, Olimpij i Admirał'a, dobrze już znanych, oraz nowego 6-cylindrowego Kapitän'a, który zastępuje w tym roku, produkowanego przez kilka lat Supera 6. Całkowicie została zaniechana budowa Opła



Niezależne zawieszenie przednich kół Kapitän'a

P. 4, który przez długie lata był najmniejszym i najtańszym wozem niemieckim.

Nowy Opel Kapitän, tak pod względem wyglądu zewnętrznego, jak i pod względem budowy podwozia, zdradza wzorowanie się na wozach amerykańskich. Posiada on całkowicie stalową, samonośną karoserię. Koła przednie są niezależnie zawieszone, przy czym prowadzone są przy pomocy dwóch trójkątnych wahaczy, z których górny jest połączony z amortyzatorem. Na wahaczu dolnym opiera się śrubowa sprężyna resorująca. Tylny most jest zawieszony przy pomocy dwóch półeliptycznych resorów piórowych. Silnik Kapitän'a jest miniaturą silnika Chevrolet'a, względnie Opła Admirał'a. Osiąga on 55 KM przy 3400 obr./min. Ciężar całkowity samochodu wynosi około 1200 kg, tak, że na jednego konia mechanicznego przypada 22 kg obciążenia. Aby zapewnić możliwie jak najmniejsze zużycie ścianek cylindra, przy długotrwałej pracy na wy-



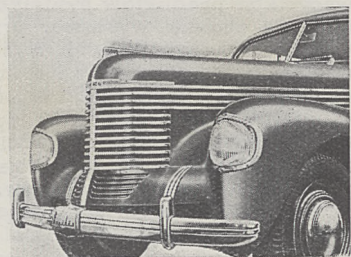
Szkielet samonośnej karoserii Opła Kapitän'a

sokich obrotach, silnik posiada stosunkowo mały skok tłoka (82 mm) w porównaniu do średnicy cylindra (80 mm).

Sam silnik jest wysunięty dość znacznie przed przednią oś i pochylony nieco do tyłu, tak, że w czasie postoju samochodu oś wału korbowego jest mniej więcej przedłużeniem osi wału korbowego silnika. Wysunięcie silnika do przodu pozwoliło na wygodne umieszczenie siedzeń między osiami i przyczyniło się do korzystniejszego rozkładu obciążeń na przednią i tylną oś.

Skrzynkę biegów, zastosowano trzybiegową, przy czym drugi i trzeci bieg są zsynchronizowane, a wszystkie biegi pracują bezszumnie, dzięki wyłącznemu zastosowaniu trybów o zębach skośnych. Skrzynka ta jest udoskonaleniem skrzynki prototypu Kapitän'a, t. j. Supera 6.

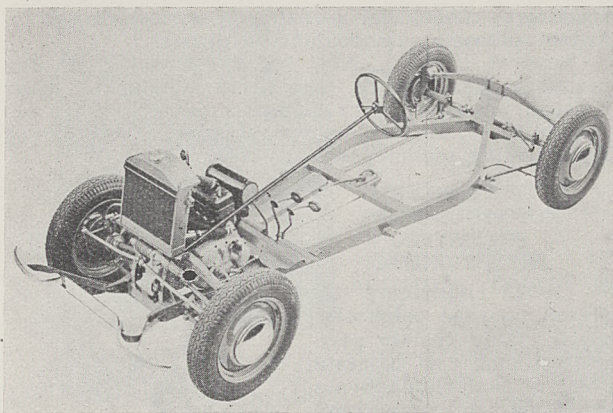
Karoseria Kapitän'a jest wybitnie typu amerykańskiego. Latarnie są wpuszczone w błotniki, a z tyłu za siedzeniem znajduje się bardzo przestronne pomieszczenie na bagaż. Deska rozdzielcza ma nowy układ liczników. Na jej środku jest umocowany zegar oraz znajduje się miejsce, przeznaczone na wbudowanie instalacji radiowej. Licznik szybkości jest wbudowany między deskę rozdzielczą, a koło kierownicy co pozwala na jego łatwiejsze obserwowanie, szczególnie w czasie szybkiej jazdy.



Przód nadwozia Kapitän'a

ULEPSZENIA W PODWOZIU D.K.W.

Na produkcji największych niemieckich zakładów samochodowych, którymi są fabryki Auto-Union'a, stosunkowo mało odbiła się tendencja zmniejszania ilości typów, toteż stoisko jest wypełnione bardzo



Nowe podwozie D. K. W.

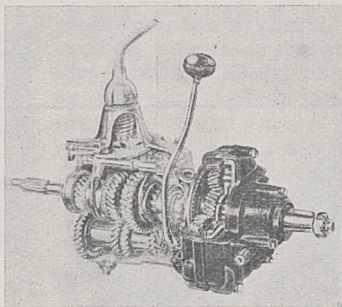
szeroką skalą najrozmaitszych modeli, począwszy od skromnych DKW, a kończąc na luksusowych Horchach.

W samochodach DKW motor nie uległ żadnym zmianom, wprowadzono natomiast ulepszenie w budowie podwozia. Środkową rurę centralną ramy zastąpiono dwiema szeroko rozstawionymi rurami, również o przekroju prostokątnym. Rury te zbiegają się w tyle wozu, a pośrodku są wzmocnione dwiema poprzeczkami. Dzięki takiej konstrukcji został usunięty tunel, przebiegający środkiem samochodu, a tym samym zwiększona została wygoda jadących.

Przednie koła są zawieszone na wysoko umieszczonym poprzecznym resorze, oraz na wahaczach, połączonych z amortyzatorami. Zawieszenie kół tylnych nie uległo zmianie. Reakcję tylnego mostu przenoszą na ramę dwa drążki, połączone wahlwie z występami na ramie. Hamulce zastosowano wprowadzić nadal mechaniczne, ale już innego typu, a mianowicie systemu Duplex. Zmieniony został również system kierownicy, która w obecnym modelu posiada przekładnię zębatkową, a także sposób zawieszenia motoru, który obecnie spoczywa tylko na dwóch łożyskach gumowych.

Horch, który jest najbardziej rozpoznawalnym luksusowym samochodem w Niemczech, również żadnych nowych rozwiązań konstrukcyjnych nie stosuje, poza tym, że obecnie we wszystkich jego modelach, za specjalną dopłatą, może być wmontowany nadbieg planetarny.

Trzecia firma Auto-Union'u, Audi, pokazała na wystawie nowy ciekawy silnik o pojemności 3,3 litra z zaworami wiszącymi. Oryginalnym jest, że wałek rozrządczy umieszczony został na głowicy, bezpośrednio nad zaworami. co w silniku samochodowym bardzo rzadko obecnie się spotyka. Wał pionowy, przenoszący, za pomocą trybów, napęd z wału korbowego na wałek rozrządczy, połączony jest w części górnej, z rozdzielaczem zapłonu. Na wałku tym znajduje się także mimośród, napędzający pompkę benzynową. Ciekawym jest, że napęd wentylatora i prądnicy odbywa się przy pomocy dwóch oddzielnych pasków, przy czym wentylator otrzymuje napęd od koła zamocowanego na wałku rozrządczym — a prądnica od koła zamocowanego na wale korbowym. Silnik rozwija przy 3.000 obrotach moc 75 KM — a przy 3.600 — 82 KM, maksymalna ilość obrotów wynosi 4.000 obrotów.



Skrzynka biegów z nadbiegiem planetarnym (Horch)

Godnym uwagi jest fakt, że przy motorze został zastosowany górnośsący gaźnik, co w nowszych konstrukcjach rzadko się zdarza.

We wszystkich wozach Auto-Union'u spotykamy jednakowego typu zawieszenie tylnego mostu na poprzecznym resorze. Punkt zawieszenia jest przy tym możliwie jak najwyżej podniesiony, dzięki czemu samochód nie pochyla się na zakrętach.

DALSZE ULEPSZENIE PRODUKCJI MERCEDESA

Na stoisku Mercedes-Benz'a daje się zauważyć pewne zmniejszenie ilości wystawionych modeli. Brakuje mianowicie, w porównaniu z zeszłoroczną wystawą, jednego typu modelu 5 litr. oraz tylnosilnikowego typu 170 H, którego produkcja jednak nie została podobno przerwana. Pozostałe typy, a więc 170 V, 230, 260 D z motorem Diesla, 320, 540 K i wielki Mercedes, są reprezentowane na salonie.

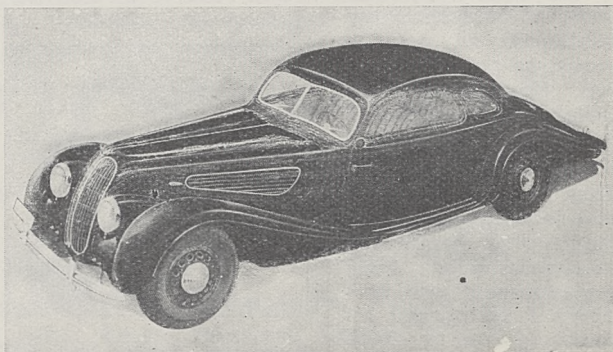
Większym zmianom uległa jedynie konstrukcja 230, w której zastosowano ramę w kształcie litery X, wykonaną z rur owalnych, podobną do ramy modelu 170. Zmieniono także zawieszenie, stosując obecnie pojedynczy poprzeczny resor z przodu i dwie śrubowe sprężyny z tyłu. Poza tym przeprowadzono cały szereg drobnych zmian przede wszystkim w motorze, które mają na celu przystosowanie wozu do długich i szybkich podróży. Obniżony został stosunek sprężania (z 1:7,25 do 1:7) oraz zastosowany nowy regulator zapłonu. Zwiększono ponadto zbiornik paliwa do 52 litr., co pozwala na przebywanie 400—450 km bez potrzeby tankowania.

Nowością jest również wprowadzenie automatycznego podgrzewania mieszanki przy zimnym silniku, który zostaje wyłączony po jego ogrzaniu się dzięki klapie, poruszanej przez sprężynę spiralną, wykonaną z dwóch metali. Zmieniono także nieznacznie stosunek przekładni tylnego mostu. Dzięki tym wszystkim zmianom została podniesiona szybkość maksymalna do 118 km na godzinę.

Inne modele Mercedes'a zostały tylko w mniejszym lub większym stopniu „poprawione”: i tak w 170 zastosowano nowy filtr powietrza i tłumik ssania (skutek doświadczeń w raidach Aut. Polski!), oraz podniesiono pojemność zbiornika paliwa z 33 litr. do 43 litr., w typach 320 i 260 D wmontowane zostały w tym roku baterie o większej pojemności, w typie 320 podniesiony został ponadto litraż silnika z 3.200 cm³ do 3.400 cm³, co razem z zastosowaniem nadbiegu planetarnego, o stosunku przekładni 1,33:1, przystosowuje ten typ doskonale do długotrwałych podróży po autostradach i pozwala na utrzymanie przeciętnej szybkości 115—120 km/godz. bez przemęczania motoru zbyt wysokimi obrotami.

W typie 540 K i w Wielkim Mercedesie zastosowano pięciobiegowe skrzynki biegów, w których drugi, trzeci, czwarty i piąty bieg są zsynchronizowane, a piąty bieg jest przyspieszający. W typie 540 K ulepszono ponadto kształt rur wydechowych i zastosowano nowy filtr powietrza.

Wszystkie te naogół drobne udoskonalenia świadczą o stałej pracy nad ulepszaniem modeli i tak cieszących się bardzo dobrą opinią.



Piękne nadwozie 2-litrowki B. M. W.

NOWY B.M.W. — 3,5 LTR.

BMW poza modelami 226, 227 i 228, dobrze już u nas znanymi, wystawił nowy typ 335, zaopatrzony w 6-cio cylindrowy 3,5 ltr. silnik o mocy 90 koni. Samochód ten posiada nadzwyczaj korzystny stosunek mocy do wagi (około 14,5 kg/KM), pozwalający na osiągnięcie bardzo wysokiej szybkości.

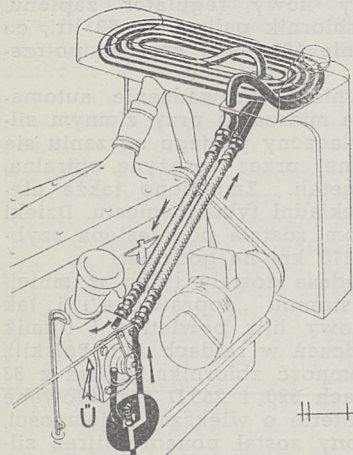
Ciekawym jest, że BMW w dalszym ciągu buduje silniki o stosunkowo dużym skoku tłoka, w porównaniu do jego średnicy, np. nowa trzy i pół litrowka ma skok 110 m/m przy średnicy 82 m/m. Niebezpieczeństwo nadmiernego zużycia się ścianek cylindrów jest zmniejszone przez to, że silniki pracują na stosunkowo niskich obrotach.

Nowa 3,5 litrowka przy szybkości 100 km/godz. robi około 2.200 obrotów na minutę, a przy swojej maksymalnej szybkości, t.j. przy 145 km/godz. 3.100 obrotów.

INNE FABRYKI

NIE POKAZAŁY CIEKAWYCH NOWOŚCI

Na stoisku Adlera pokazano już dobrze znane modele Junior oraz 2 i 2,5 litrowki. 1,7 litra oraz Wielki Adler Diplomat zeszły już z programu produkcyjnego fabryki. We wszystkich pokazanych modelach przeprowadzono nieznaczne tylko zmiany. Junior został wyposażony obecnie w nową głowicę, a w 2,5 ltr. zastosowano oryginalny sposób chłodzenia oleju przez przeprowadzenie go węzownicą, umieszczoną w górnej komorze chłodnicy wodnej. Przepływ oleju przez chłodnicę może być wyłączony, co zapobiega oziębianiu się oliwy wówczas, gdy nie jest ona jeszcze dostatecznie ogrzana.



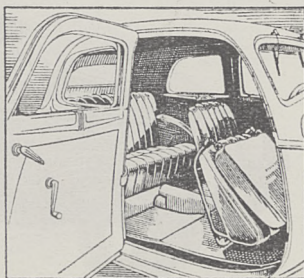
Chłodnica oleju w Adlerze 2,5 l.

Borgward (dawna Hansa) wystawia jedynie swój model 2-litrowy, stosunkowo mało znany w Polsce. Na obecnym salonie pokazano nam cały szereg mniejszych lub większych udosko-

nań tego wozu. Między innymi zmieniona została rama, która ma obecnie kształt litery X i składa się z rur o przekroju prostokątnym. Zwiększono elastyczność zawieszenia kół i silnika przez bardziej wszechstronne zastosowanie silent-bloków. Półoski tylne, których prowadzenie zapewniają, zamocowane do poprzeczki ramy wahacze, opierają się na resorze za pośrednictwem czterech krążków gumowych. Silnik jest obecnie zawieszony z przodu na jednym łożysku gumowym, a z tyłu jest podparty z obu stron na podkładkach gumowych. Podwozie zaopatrzone jest w instalację centralnego smarowania.

Maybach wprowadził w tym roku, w swoich wozach, chłodzenie oliwy silnikowej za pomocą wody, co pozwoliło mu na dosyć znaczne zwiększenie szybkości.

Ford niemiecki zmienił w wozach V8 system hamulców, pozostał jednak w dalszym ciągu przy hamulcach mechanicznych. Poza tym wzmocnił wał korbowy i zastosował łożysko igłowe w rolce przekładni kierowniczej oraz podparł w



Podnoszony przedni fotel ułatwia dostęp do tylnych siedzeń Forda Eifel

środkowej części wał kardanowy, wprowadzając łożysko rolkowe, zamocowane w gumie.

Stoewer i N.S.U.-Fiat, tak zresztą, jak po raz pierwszy występujące, jako firmy niemieckie, Steyr i Tatra, pozostały przy swoich modelach z lat poprzednich i nie zastosowały żadnych ciekawych udoskołań technicznych.

TENDENCJE
KONSTRUKCYJNE
PRZEMYSŁU
NIEMIECKIEGO

Jeżeli będziemy się starali ogarnąć całokształt zmian, jakie zostały przeprowadzone w ostatnim roku w samochodach niemieckich, to zauważymy wyraźną tendencję przystosowania wozów do ruchu po autostradach. W związku z tym daję się zauważyć coraz powszechniejsze stosowanie górnych zaworów: spotykamy je bodaj we wszystkich nowych silnikach, bo zarówno w Hanomagu i Oplu Kapitän, jak w Audi i nowym B. M. W., nie mówiąc już o nowym wozie ludowym.

W starych typach konstruktorzy przeprowadzają cały szereg zmian takich, jak udoskonalenie przewodów ssących i wydechowych, zastosowanie większej ilości gaźników (np. Adler 2,5 l. stosuje przy typie sportowym 3 gaźniki), polepszenie chłodzenia oleju, udoskonalenie komór spalania, przez zastosowanie nowych głowic, powiększenie pojemności skokowej itp., które mają na celu zwiększenie mocy silników, a tym samym zwiększenie szybkości.

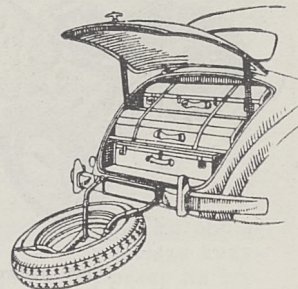
Ten sam cel ma również zmniejszenie wagi samochodu, jak też coraz częstsze stosowanie nadbiegów, które pozwalają na lepsze wykorzystanie silnika na autostradach.

Z innych dążeń technicznych trzeba podkreślić wielki nacisk, jaki się kładzie obecnie na elastyczne zawieszenie silnika i wszystkich elementów podwozia, mogących ulegać drganiom. Ulepszenia pod tym względem przeprowadziły, w pierwszym rzędzie, Borgward i DKW. W ogóle guma, jako materiał konstrukcyjny, znajduje coraz to szersze zastosowanie.

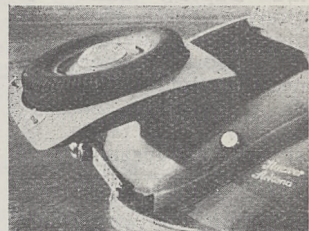
Na koniec warto wspomnieć o rozwoju samonośnych nadwozi, które zyskały nowych przedstawicieli w postaci Hanomaga i Opla Kapitän oraz o zwiększeniu się ilości firm, stosujących centralne smarowanie podwozia.

Bezwzględnie najmniej nowości widzimy na wystawie w dziedzinie nadwozi. O ile jeszcze parę lat temu, każdy rok niemal przynosił zmianę sylwetki samochodu, o tyle teraz te same modele trwają po parę lat. Tendencje, które kierowały budową nadwozi w ostatnich latach, a mianowicie: dążność do zmniejszenia oporu powietrza przez stosowanie opływowych linii, do powiększenia przestrzeni użytecznej samochodu przez rozszerzenie nadwozia i wysunięcie silnika do przodu, dążność do wbudowania jak najobszerniejszego pomieszczenia na bagaż itp., pozostały w dalszym ciągu głównymi wytycznymi w tej dziedzinie.

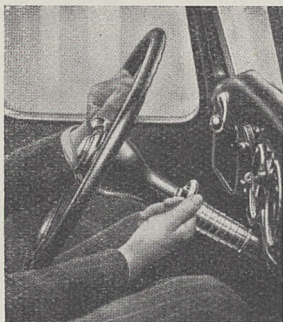
Jedynym oryginalnym modelem pod tym względem był na wystawie 3,2 litrowy Horsch, skarosowany jako 3 okienna limuzyna, stanowiąca niejako syntezę wymienionych wyżej tendencji. Wóz ten posia-



Bagażnik i koło zapasowe w nowym Mercedesie 230



Kłapa bagażnika w samochodzie Stoewer Arkona



Teleskopowe urządzenie pozwalające na wydłużanie i skracanie kierownicy (Austin).

da wygładzone płaszczyzny, niemal jak samochód wyścigowy. Nawet tylne lampki ostrzegawcze zostały wpuszczone do nadwozia, którego płaszczyzna została wyrównana szybkami. Błotniki przednie zlewają się niemal z maską silnika, co niewątpliwie bardzo ułatwia przepływ strugom powietrza.

Specjalne firmy nadwoziowe, reprezentowane na wystawie w liczbie około 10-ciu, nie silą się na nadanie nadwoziu oryginal-

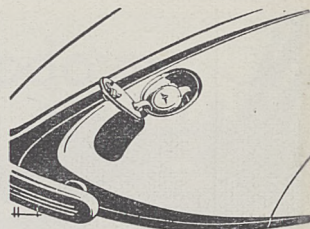
nych kształtów, ale pracują tak, jak i część fabryk samochodów, nad podniesieniem komfortu wewnątrz. Bardzo rozpowszechniło się w tym roku stosowanie siedzeń przednich, pozwalających, dzięki możliwości niemal całkowitego opuszczenia oparcia, na wypoczynek w pozycji leżącej. Zwiększyła się także ilość dużych kabrioletów turystycznych, posiadających zamiast siedzeń tylnych jedynie ławeczki składane. Rozwiązanie takie pozwala na umieszczenie bardzo dużej ilości bagażu.

Pokazywane jeszcze w zeszłym roku urządzenie, pozwalające na równoległe do ściany nadwozia, otwieranie drzwi, które stosowało B.M.W., nie przyjęło się zupełnie. Natomiast Stoewer, w niektórych rocznych modelach, zastosował ten system do klapy bagażnika. Poza oryginalnością trudno dopatrzeć się, w tego rodzaju urządzeniu, realnych korzyści.

Z drobiazgów w budowie nadwozi należy wymienić takie szczegóły, jak na przykład klamki całkowi-

cie ukryte w blasze drzwi, wyskakujące za pociśnięciem guzika oraz szyby podnoszone i opuszczane przy pomocy motorku elektrycznego. Bardzo pomysłowym i celowym rozwiązaniem zwiększającym wygodę prowadzącego samochód jest, stosowane przez wytwórnie angielskie, urządzenie, pozwalające, dzięki zastosowaniu patentowanego urządzenia teleskopowego, na dowolne przedłużenie lub skracanie kierownicy.

Na zakończenie omówienia samochodów osobowych warto jest zaznaczyć, że ceny utrzymały się na dotychczasowym poziomie. Po zaprzestaniu budowy Opla P. 4, który był przez długie lata najtańszym samochodem niemieckiej produkcji, jego miejscem podzieliły się D.K.W. i Opel-Kadet, kosztujące 1.795 Mk. Te typy są więc droższe o około 800 Mk. od KdF-u.

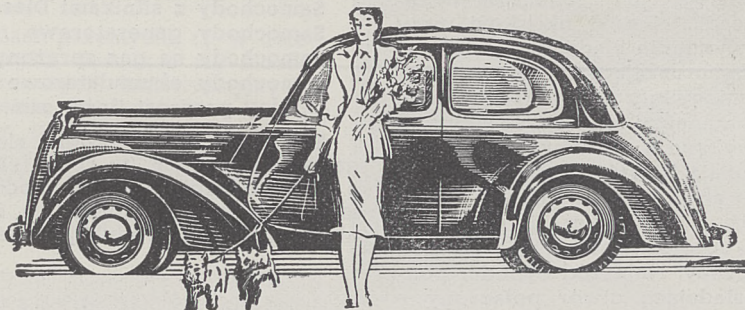


Wlew benzyny ukryty w nadwoziu Adlera 2,5 l.

NOWOŚCI Z DZIEDZINY SILNIKÓW DIESLA

W hali drugiej (samochody ciężarowe), pomimo że ogólna ilość typów wystawianych uległa zmniejszeniu, można zaobserwować cały szereg nowych konstrukcji, szczególnie w zakresie motorów Diesla. Na pierwszym miejscu należy wymienić tutaj 4-o litrowy, 60-cio konny, chłodzony powietrzem, silnik Phänomena, który na razie nie jest jednak jeszcze produkowany na sprzedaż. Ciekawy, ze względu na oryginalną budowę głowicy, jest 6-cylindrowy, 80-o konny silnik Krupp'a, który stanowi wyposażenie

WYTWORNE WYTRZYMAŁE SAMOCHODY



SKODA 1100

1,1 L. 32 KM.

SKODA RAPID OHV

1,56 L. 42 KM.

Niezależne zawieszenie wszystkich 4 - ch kół, wahlwe tylne półoski, synchronizowana skrzynka biegów, azotowane tuleje w cylindrach, hydrauliczne hamulce, nowoczesne i eleganckie karoserie, bogate wyposażenie.

TRWAŁE - SOLIDNE - TANIE

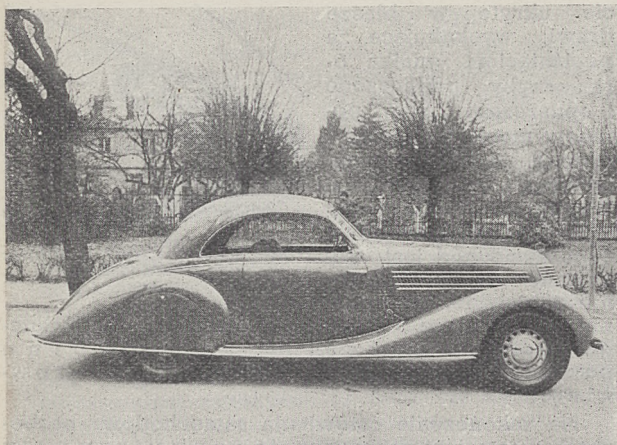
POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY Sp. z O. O.

Warszawa ul. Złota 68. tel. 205-70 334-28

Przedstawicielstwo na Warszawę i woj. Warszawskie:

AMPLION, Warszawa Pl. Dąbrowskiego 8. tel. 610-56, 304-16

Przedstawicielstwa: Białystok, Gdynia, Grudziądz, Katowice, Kraków, Lwów, Lublin, Łódź, Poznań, Toruń, Wilno.



Piękne nadwozie Gläsera na podwoziu Steyr 220

nowej bardzo szybkiej (ok. 80 km/godz.), 3-tonowej ciężarówce.

Pośród innych firm nowe silniki wystawiły: Mercedes 80 KM i 120 KM, Borgward 42 KM i 64 KM (różniące się między sobą niemal jedynie ilością cylindrów), Henschel, Vomag, Saurer i M.W.M. We wszystkich wymienionych tutaj silniki są silnikami Diesla.

W zakresie silników benzynowych nie pokazano żadnych nowych modeli, jest to fakt, który dowodzi, że w samochodach ciężarowych silnik benzynowy został już niemal całkowicie wyrugowany przez Diesla.

SILNIK O RUCHOMYCH CYLINDRACH I STAŁYCH GŁOWICACH

Swego rodzaju sensacją w dziale silników było pokazanie, na jednym ze stoisk przemysłu pomocniczego, silnika gwiazdowego o ruchomych cylindrach i stałych głowicach. Dzięki układowi, przy którym wał korbowy wykonuje siedem razy więcej obrotów od cylindrów, poruszających się w przeciwnym kierunku, siedmiocylindrowy silnik ma cztery głowice. Taki układ tłumaczy się tym, że gdy wał względem cylindrów wykona 8 obrotów, to cylindry względem głowic wykonają 1 obrót. Trzeba więc było dać cztery głowice, aby na osiem obrotów wypadły cztery takty pracy silnika. W czasie pracy cylindry, dzięki swojemu obrotowi, podsuwają się pod odpowiednie części głowicy. Najprzód cylinder podchodzi pod część, posiadającą otwór połączony z przewodem ssącym, następnie, w czasie taktu sprężania i taktu pracy, cylinder jest zamknięty gładką ścianą części głowicy, zaopatrzonej jedynie w świecę zapłonową. Po takcie pracy cylinder przesuwa się do położenia, w którym w głowicy znajduje się otwór wydechowy.

Silnik taki, pomimo, że ze względu na trudności smarowania kolistej gładzi głowic i ze względu na wątpliwą szczelność, prawdopodobnie nie pracuje sprawnie, jest rozwiązaniem oryginalnym o wręcz rewelacyjnym układzie. Niewątpliwie najcharakterystyczniejszą i najcenniejszą cechą konstrukcyjną tego silnika jest jego samoczynny rozrząd.

* * *

Jeżeli chodzi o podwozia ciężarowe, to nie uległy one poważniejszym przeobrażeniom. Zaznaczyła się w tym roku mocniej dążność do napędzania wszystkich kół (tylnych i przednich) w samochodach terenowych, a także zwiększyła się ilość samochodów posiadających urządzenie blokujące dyferencje. Specjalną uwagę zwracały podwozia Tatry, wy-

posażone w gaźnikowe silniki chłodzone powietrzem.

UPADEK SAMOCHODÓW GENERATOROWYCH I ROZWÓJ NAPĘDU GAZEM SPRĘŻONYM

Ciekawie przedstawiało się na tegorocznej wystawie zagadnienie rozwoju poszczególnych środków napędowych samochodów ciężarowych. Pierwszym faktem charakterystycznym jest wyraźny upadek koncepcji pędzenia samochodów gazem generatorowym. Poza Imbert'em, posiadającym własne stoisko, na wystawie widzimy tylko jeden, wyprodukowany przez Mercedesa, samochód na gaz ssany. Generator w tym samochodzie jest zbudowany na podstawie francuskiej licencji Cohn, a jedynie urządzenia pomocnicze są opracowane przez zakłady Mercedesa.

Hansa (specjalna firma budująca generatory, nie mająca nic wspólnego z fabryką samochodów), która jeszcze w zeszłym roku wystawiała trzy typy generatorów, nie była tego roku reprezentowana. Również firma Wisco nie wzięła udziału w wystawie.

Tak więc w zakresie generatorów Niemcy ponieśli niezaprzeczalną klęskę, oba bowiem wystawione generatory są budowane na podstawie licencji zagranicznych. Intensywne prace, prowadzone w latach 1933—37 w kierunku wprowadzenia własnych koncepcji, nie dały widocznie zadowalających rezultatów.

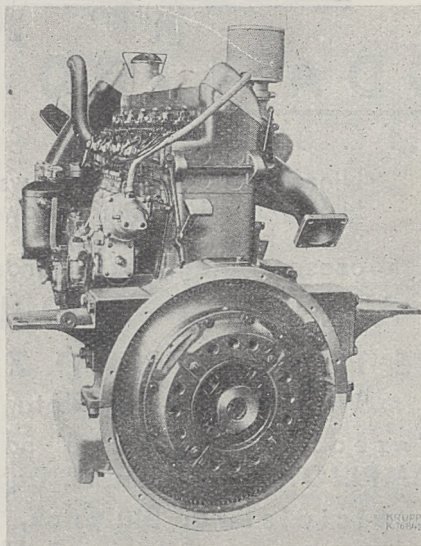
O wiele korzystniej przedstawia się sprawa napędu gazem sprężonym. Cały szereg firm (Ford, Opel-Blitz i inne) buduje samochody przystosowane do pracy na gazie. Poniżej zamieszczona tabelka, wykazująca procentowy przyrost od lipca 1937 r. do lipca 1938 r. ilości samochodów ciężarowych, napędzanych różnymi paliwami, najlepiej ilustruje kierunek w jakim idzie rozwój tego zagadnienia w Niemczech.

Samochody benzynowe	10%
Samochody z silnikami Diesel'a	35%
Samochody generatorowe	0,7%
Samochody na gaz sprężony	54%
Samochody akumulatorowe	6%
Ogólny przyrost ilości sam. cięż.	16%

Tak szybkie zwiększanie się taboru napędzanego gazem sprężonym (w roku 1934 — 50 samochodów, a obecnie około 30.000 samochodów) tłumaczyć się może w pewnym stopniu tym, że gaz jest produktem ubocznym przy produkcji benzyny syntetycznej.

Poza samochodami pędzonymi gazem, znaczny przyrost wykazują samochody z motorami Diesel'a, które w dalszym ciągu utrzymują prymat w dziedzinie samochodów ciężarowych.

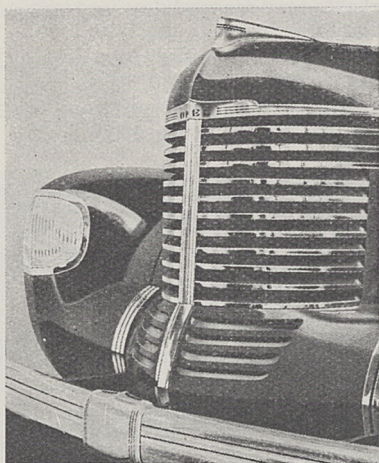
Warto zaznaczyć, że pomimo małego przyrostu samochodów akumulatorowych (6%), wiele firm demonstrowało podwozia lub samochody elektryczne.



Nowy 80-cio konny silnik Diesel'a produkowany przez Kruppa

Fr. J. Stykolt.

XXX Brukselski Salon Samochodowy



Zamerykanizowany przód Opla Super Six

Brukselski salon samochodowy był zawsze i stanowi nadal imprezę o skali międzynarodowej i ten jego charakter akcentuje się coraz bardziej, w miarę chylecia się ku upadkowi belgijskiego przemysłu samochodowego.

Podczas gdy udział niektórych mniej popularnych marek zagranicznych w salonach Paryskim

i Londyńskim podyktowany jest zazwyczaj w pierwszym rzędzie względami prestiżowymi, to inwazję ich na salon Brukselski uzasadnia ich korzystna pozycja handlowa w kraju doskonale zmotoryzowanym, którego świetny niegdyś własny przemysł samochodowy, lub ściślej mówiąc — produkcja wozów osobowych leży na obu łopatkach.

Jedyną belgijską wytwórnią wozów osobowych jest w chwili obecnej Imperia, której wozy budowane są jednakże z licencji niemieckiego Adlera. Większą od Imperii aktywność wykazują miejscowe montownie Forda, General Motors Corp., Chryslera, Renaulta, Citroëna i Peugeotta, których łączna produkcja stanowi większość wozów, spotykanych na belgijskich drogach.

Dopiero na obu skrzydłach przemysłu, t.j. w dziedzinie ciężarówek i motocykli doszukać się można prawdziwie belgijskich koncepcji konstrukcyjnych. Marki: Minerva, FN., Miesse, Brossel, Bovy-Pipe i Willem budują nadal swe pełnowartościowe wozy ciężarowe, a FN., Gillet i Sarolea pozostają w dalszym ciągu pośród najlepszych motocykli produkcji europejskiej.

Taka jest mniej więcej ogólna sytuacja na rynku belgijskim.

* * *

Znacznie rozszerzone ramy tegorocznego Salonu obejmują łącznie 40.000 m kw. powierzchni, w porównaniu z 34.000 m kw. roku ubiegłego. Inowację stanowi skasowanie dawnych tablic ponad poszczególnymi stoiskami wozów i zastąpienie ich niebieskimi napisami neonowymi, w którym to kolorze utrzymane są również dekoracje centralnej hali wystawowej. Zmiana ta, która przyczynia się do odsłonięcia imponującej perspektywy Salonu, racjonalna jest może z estetycznego punktu widzenia, zwiędzającym jednak utrudnia orientację i uniemożliwia szybkie odnajdywanie poszczególnych stoisk.

Jak zwykle, tak i w roku bieżącym Salon najliczniej obsesany został przez marki amerykańskie, w komplecie których brakowało jedynie Hupmobila i Nasha. Większość tych marek zaprezentowało tu swoje nowe modele poraz pierwszy w Europie, co należy już do tradycji miejscowego Salonu.

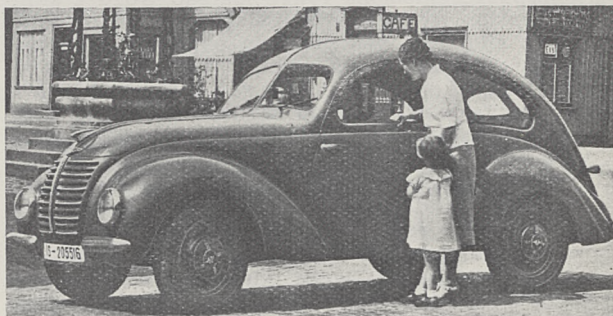
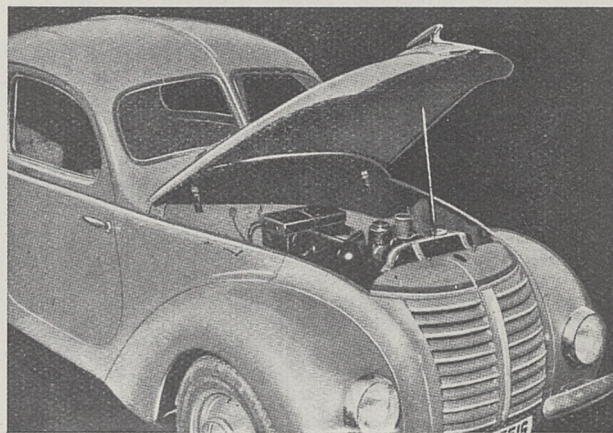
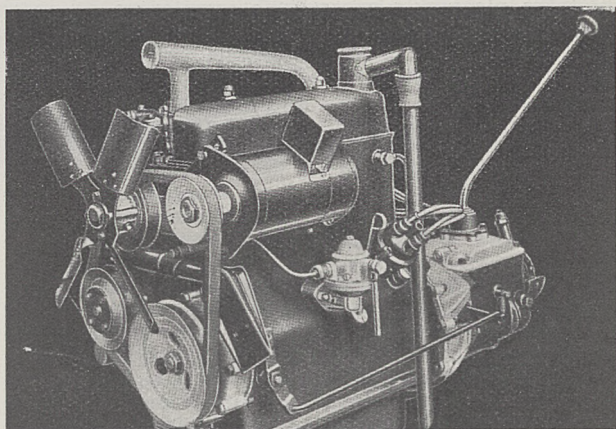
Jak można wywnioskować z panujących nastrojów, nowe stylizacje amerykańskie zdają się przypadać do „zamerykanizowanego” gustu Belgów. By się nie powtarzać, odsyłamy P.T. Czytelników do

numeru styczniowego „Auta”, w którym znajdują artykuły poświęcone tegorocznej produkcji amerykańskiej.

Z nowymi wozami marek europejskich, które w liczbie 11 francuskich, 9 niemieckich, 5 angielskich 2 włoskich i po jednej belgijskiej i czeskiej wystawione były w Salonie — zapoznaliśmy już uprzednio wystawy w Paryżu i Londynie. Pozostają więc jeszcze do omówienia na tym miejscu nigdzie dotąd niewidziane nowości, które w skromnej ilości pojawiły się w brukselskim Pałacu Stulecia

NOWY OPEL SUPER SIX

Samochód ten wypuszczony został zamiast dawnego, przestarzałego już dziś modelu tejże nazwy Stanowi on uderzający przykład zespolenia amerykańskich i europejskich cech konstrukcyjnych, co zrozumiałe jest z racji przynależności wytwórni Op.a



Od góry: 1. Czterocylindrowy silnik Hanomaga pojemności 1300 cm³. 2. „Krokodylowa” maska Hanomaga mod. 130. 3. Limuzyna Hanomag mod. 130

do General Motors Corp. Silnik oraz skrzynka biegów pozostawione zostały bez zasadniczych zmian; natomiast kompletnej modyfikacji wyglądu oraz konstrukcji uległa karoseria, która, podobnie jak w modelach Kadet i Olympia, jest typu samonośnego.

Dzięki zwiększeniu rozstawu osi o 50 mm, który obecnie wynosi 2.695 mm, oraz zwiększeniu odstepu kół o około 100 mm — karoseria ta stała się o wiele przestronniejsza. Pomimo to waga kompletnego wozu zamkniętego nie przekracza 1.180 kg., t.j. tylko o 10 kg. więcej od modelu poprzedniego. Tę ekonomię ciężaru należy niechybnie przypisać połączeniu w całość konstrukcyjną podwozia z karoserią.

Karoseria ta, zbudowana na wzór mostu przeszłego, spojona jest ze stalową płytą podłogi wozu oraz wzmocniona podłużnymi i poprzecznymi profilówkami oraz stalowym pokryciem karoserii. Skutkiem wpuszczenia latarni w błotniki oraz nowej stylizacji pancerza chłodnicy i maski, wóz ten sprawia całkowite wrażenie produktu „made in U.S.A.”. Charakterystyczną jest wszakże płaszczyzna przednich drzwi, wytłoczonych z częścią owiewki przedniego błotnika niezwykle szczodrych wymiarów.

2,5-litrowy 6-cylindrowy „kwadratowy” silnik wozu (wymiary cyl. 80×82 mm), zaopatrzony jest w górne zawory, sterowane dolnym wałem rozrządczym. Kompresja wynosi 6:1, a rozwijana moc — 55 KM przy 3.600 obr./min., co stanowi 22 KM z litra. Dla silnika górnozaworowego nie jest to wiele i pod tym względem ustępuje on, jak zresztą wiele innych silników niemieckich, silnikom francuskim, angielskim i włoskim tego typu, których moc jednostkowa dochodzi do 30 KM, a niekiedy nawet tę liczbę przekracza.

Składną jednak wóz odznacza się doskonałym stosunkiem mocy do wagi, który łącznie ze starannym oprofilowaniem karoserii zapewnia mu nader szybki zryw oraz szybkość szczytową 126 km/godz., przy normalnej 3-biegowej synchronizowanej przekładni i redukcji mostu tylnego 1:4,3. Podobno na niemieckich autostradach szybkość średnia doprowadzona być może do 112 km/godz., co stanowiłoby swego rodzaju rekord.

Bardzo silnie do przodu wysunięty silnik umocowany jest elastycznie w czterech punktach na ramie pomocniczej, przyśrubowanej do spodniej płyty karoserii. Rama ta zaopatrzona jest z przodu w rodzaj skrzynkowej poprzeczki, na której osadzone są w gumowych łożyskach górne i dolne wahacze niezależnego zawieszenia, zastępujące, łącznie z resorami śrubowymi i oddzielnymi amortyzatorami hydraulicznymi, dawny system Dubonnet. Sztywna oś tylna zawieszona jest na klasycznych resorach piórowych, również opatrzonych amortyzatorami hydraulicznymi. Dopełnienie resorowania stanowią stabilizatory skrętne.

Godną podkreślenia jest niezwykle prostota deski rozdzielczej, która jedynie zawiera szybkościomierz, wskaźnik benzyny oraz czerwone lampki zamiast amperomierza i manometru oliwy.

BEZRAMOWY HANOMAG MODEL 130

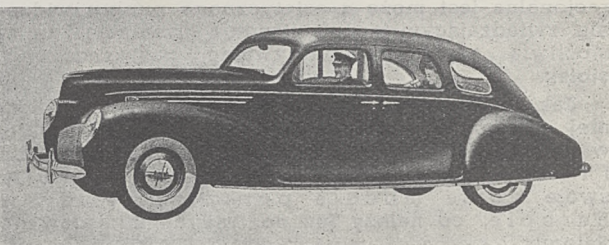
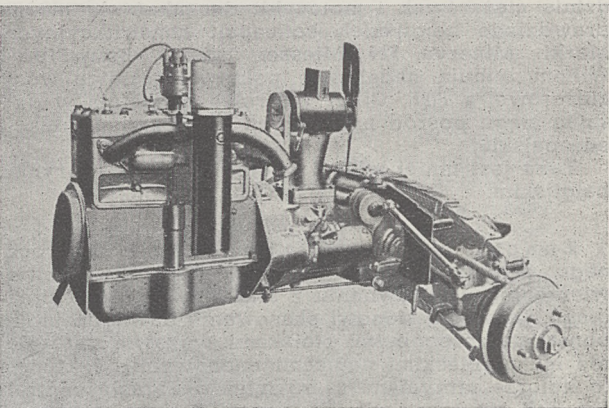
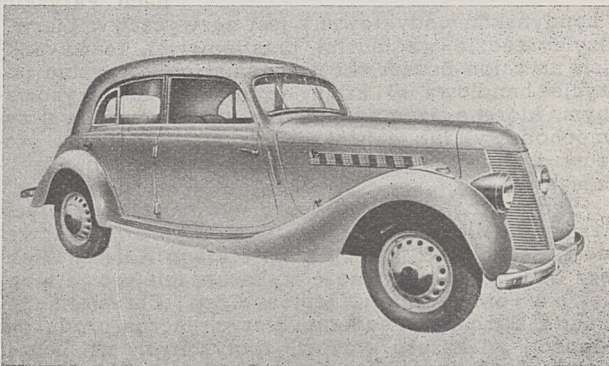
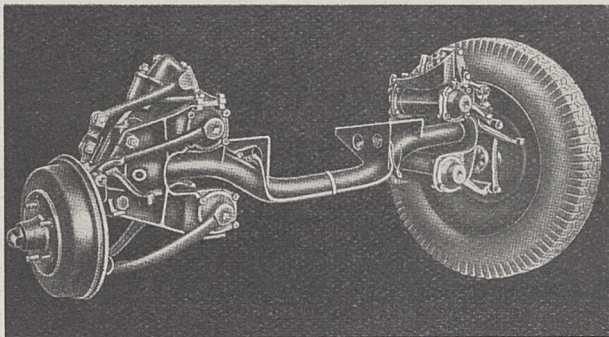
Marka Hanomag, która wślawiła się przed kilku laty wypuszczeniem na rynek małego wozu z silnikiem Diesla, wystawiła w Salonie zupełnie nowy model z silnikiem benzynowym objętości skokowej 1.300 cm³. Samochód ten, będący ostatnim słowem niemieckiej techniki małych wozów, przystosowanych do szybkiej jazdy na autostradach, wzbudził powszechne zainteresowanie w Salonie.

Czterocylindrowy silnik tego nader ciekawego wózka, zbudowany według zasad konstrukcyjnych wytwórni Hanomag, posiada górne zawory sterowane dolnym wałem rozrządu, podwójne sprężyny zaworowe, wprasowane gniazda zaworów wydmuchowych oraz wymienne tuleje cylindrów. Rozwijana moc wynosi 32 KM przy 3.600 obr./min. i kompresji 6:1, która pozwala na używanie paliwa 74-oktanowego bez wywoływania detonacji.

Silnik wyposażony jest w karburator Solex typu

odwroconego z automatycznym ułatwianiem rozruchu, tłumik ssania oraz filtr powietrza. 12-voltowa instalacja elektryczna Boscha obejmuje rozrusznik, 90-wattową prądnicę o stałym napięciu oraz zapalanie przy pomocy rozdzielacza prądem z akumulatora o wydajności 50 ampero-godzin, umieszczonego pod maską silnika.

Chłodzenie silnika przy pomocy pompy posiada termostaticzną regulację obiegu wody. Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem pompką trybikową, która doprowadza oliwę do łożysk wału korbowego i



Od góry 1. Niezależne zawieszenie kół przednich Hanomaga mod. 130, skombinowane z działaniem gumowych resorów. 2. Nowa dwulitrowka Imperia-Jupiter. 3. Zespół silnikowo-napędowy samochodu Imperia-Jupiter. 4. Lincoln-Zephyr — twórca nowej mody w dziedzinie karoserii

rozrządu oraz do panewek korbowodów i sworzni tłokowych. Powracająca oliwa ulega automatycznemu oczyszczaniu w filtrze z knotem.

Przeniesienie napędu ma miejsce przy pomocy jednotarczowego sprzęgła suchego, zaopatrzonego w amortyzator drgań, 4-biegowej cichobieżnej skrzynki o czwartym biegu bezpośrednim oraz dynamicznie zrównoważonego wału kardanowego — na koła tylne. Normalna przekładnia mostu tylnego wynosi 1:4,37, może być jednak zastąpiona przeniesieniem 1:5,17, przeznaczonym dla terenów górzystych.

Samochód ten, pozbawiony ramy, wyposażony jest w 4—5-osobową karoserię samonośną, utworzoną z tłoczonych elementów stalowych, elektrycznie ze sobą spojenych. Karoseria tapod względem oprofilowania nie ustępuje słynnej karoserii adlerowskiej modelu 2,5-litrowego, do którego jest zresztą podobna. Posiada ona obszerny kufer, całkowicie w nią wpuszczony, dostępny od zewnątrz wozu.

Osobliwością wozu jest niezależne zawieszenie kół przednich przy pomocy poprzecznych wahaczy, z użyciem gumowych bloków jako resorów. Działanie tych resorów skombinowane jest ze stabilizatorem skrętnym. Sterowanie obu kół jest oczywiście indywidualne. Mechanizm kierowniczy systemu Ross-Z.F. zapewnia powrót kół do pozycji centralnej. Zawieszenie sztywnego mostu tylnego spełniają szerokie resory eliptyczne ze stali chromowanadowej.

Samochód zaopatrzony jest w hamulce hydrauliczne na cztery koła, także amortyzatory przednie i tylne oraz scentralizowane smarowanie podwozia systemu „Mono-Coup”. Na szczególną uwagę zasługuje nader bogate wyposażenie deski rozdzielczej we wszelkiego rodzaju wskaźniki strzałkowe i świetlne.

Dane liczbowe:
Rozstaw osi 2.500 mm. Odstęp kół 1.300 mm. Promień obrotu 5 m. Waga kompletnego wozu 970 kg. Szybkość maksymalna 115 km/g. Szybkość średnia osiągalna na autostradzie 100 km/g.

Zużycie paliwa w zależności od szybkości od 7 do 11 litrów na 100 km. Przyspieszenie: szybkość 35 km osiągalna w ciągu 5 sek., 50 km — w 10 sek., 60 km — w 15 sek., 70 km — w 20 sek., 85 km — w 30 sek., 100 km — w 48 sek. Zdolność brania wzniesień: biegiem bezpośrednim — wzniesienia 5%, trzecim — 9%, drugim — 15%, pierwszym — 32% (przy redukcji mostu tylnego 1:4,37).

DWULITROWA IMPERIA O NAPĘDZIE PRZEDNIM

Wóz ten pod nazwą „Jupiter” wypuszczony został na tutejszy rynek w połowie roku ubiegłego,

tak, że wystawione w Salonie modele są już drugim jego wydaniem, różniącym się od pierwszego jedynie nieznacznymi zmianami karoserii. Jest on budowany w Belgii z licencji adlerowskiej zamiast dawnego modelu 1,7-litrowego.

Produkcję Imperii dopełnia dawniej już budowana jednolitrówka, która nie wykazuje żadnych widocznych zmian konstrukcyjnych w stosunku do jej wydania zeszłorocznego. Oba te wozy zaopatrzone są w karoserię budowy całkowicie belgijskiej. Odznaczają się one bardzo estetyczną linią, która zupełnie odbiega od pierwotnej adlerowskiej i — co podkreślić należy z uznaniem — z panującą modą „amerykanizacji” niewiele ma wspólnego.

Interesującą nas na tym miejscu bliżej dwulitrówka (1.912 cm³) posiada silnik 4-cylindrowy o wymiarach cylindrów 80 × 95 mm., rozwijający przy kompresji 6,25:1 maksymalną moc 50 KM. Posiada on boczne zawory, odejmowaną głowicę i aluminiowe tłoki. Zrównoważony statycznie i dynamicznie wał

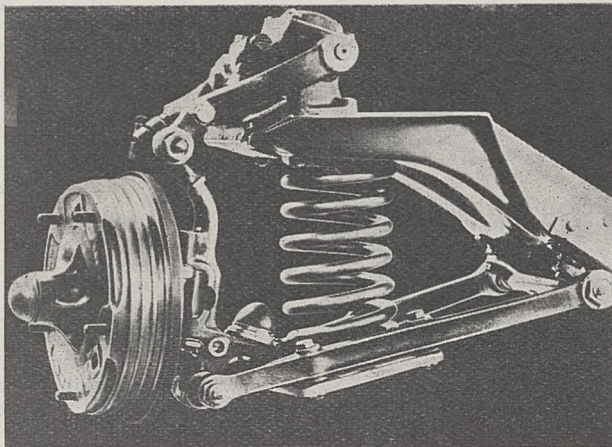
korbowy podparty jest w trzech, a wał rozrządu w czterech łożyskach. Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem a chłodzenie jest termosyfonowe. Gaźnik zaopatrzony jest w starter, tłumik ssania oraz filtr powietrzny, a wyposażenie elektryczne stanowi 6-woltowa instalacja Bosch'a.

Napęd na koła przednie odbywa się w sposób klasyczny, t. zn., że następujący jest porządek układu organów: silnik, sprzęgło, 4-biegowa skrzynka pół-synchronizowana, dyferencjał o redukcji przeniesienia 1:4,37, rozdzielający napęd na obie półosi, opatrzone przegubami pojedynczymi oraz homokinetycznymi Bendix-TRACTA.

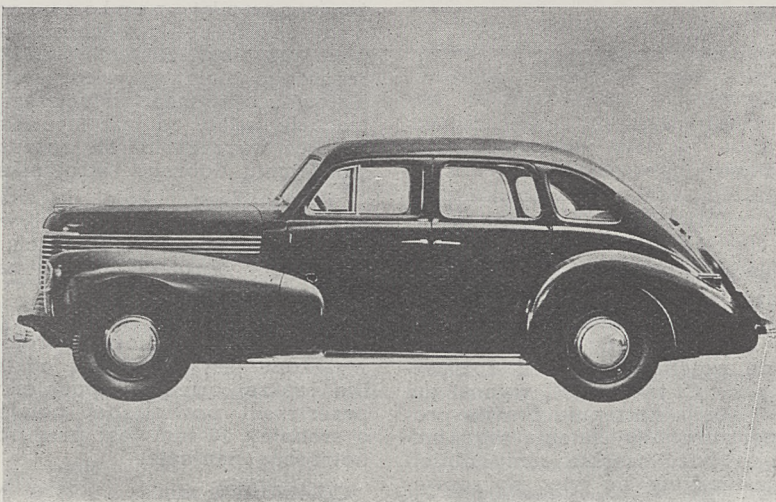
Niezależne zawieszenie kół przednich utworzone jest z dwóch poprzecznych resorów piórowych, spełniających rolę górnych i dolnych wahaczy. Natomiast niezależne zawieszenie kół tylnych zrealizowane zostało przy pomocy pojedynczych wahaczy podłużnych artykułowanych w łożyskach gumowych i pracujących w

połączeniu z resorami odwróconymi (cantilever). Niezależne kierowanie obu kół jest typu zębatego o automatycznym wyrównywaniu luzu. Wóz wyposażony jest w hydrauliczne amortyzatory i hamulce mechaniczne na cztery koła.

Seria karoserii „Jupitera” obejmuje limuzynę, kabrio-limuzynę i kabriolet. Wszystkie karoserie są samonośne, 4—5-osobowe. Waga kompletnie wyposażonej limuzyny wynosi 1.130 kg. Wymiary podwozia (rozstaw osi i kół) — 3.040 × 1.456 mm. Maksymalna szybkość — 110 km/godz. Zużycie paliwa — około 13 litrów na 100 km.



Przednie zawieszenie w Oplu typ. „Kapitan”



Limuzyna Opel Super Six — tzw. „Kapitan”

Iskrownik czy zapłon bateryjny?

Porównyując pracę silników: zaopatrzonego w zapłon bateryjny i w iskrownik, należy omówić zagadnienie rozruchu, pracy i pewności działania silnika. Kwestia rozruchu winna być rozpatrywana w jego najcięższych warunkach, t.j. w zimie. Na trudność bowiem rozruchu w zimie wpływają następujące czynniki główne:

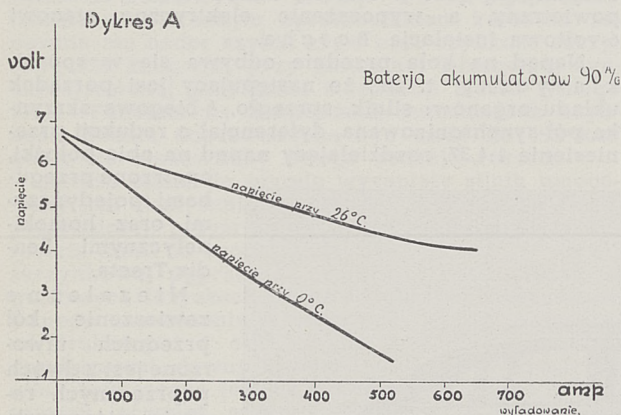
a) gęstnienie oliwy w silniku, b) zmniejszona lotność paliwa (gorsze parowanie), c) zimno elektrod świec zapłonowych oraz d) niskie napięcie robocze baterii (akumulatora).

Zgęstnienie oliwy pociąga za sobą utrudniony ruch silnika, gdyż tłoki przyklepione są do ścianek cylindrów, łożyska zaś zapełnione stężoną oliwą, co dają duże opory mechaniczne.

Niska temperatura utrudnia parowanie paliwa, a na domiar złego powolny ruch silnika (wskutek zgęstnienia oliwy) nie zapewnia uzyskania szybkości ruchu powietrza w granicach koniecznych dla dobrej karburacji.

Oziębione elektrody świec zapłonowych utrudniają przeskok iskry, który jest znacznie trudniejszy pomiędzy elektrodami zimnymi, niż pomiędzy rozgrzаныmi, te ostatnie bowiem ułatwiają przebiecie odstępów między elektrodami, emitując znacznie więcej elektronów.

Przy temperaturach wyższych zanieczyszczenie powierzchni izolatora jest znacznie mniejsze, niż przy niższych, natomiast na izolatorze świecy tworzy się z łatwością osad węglowy, powodujący upływ prądu osłabiające sprawność świecy.

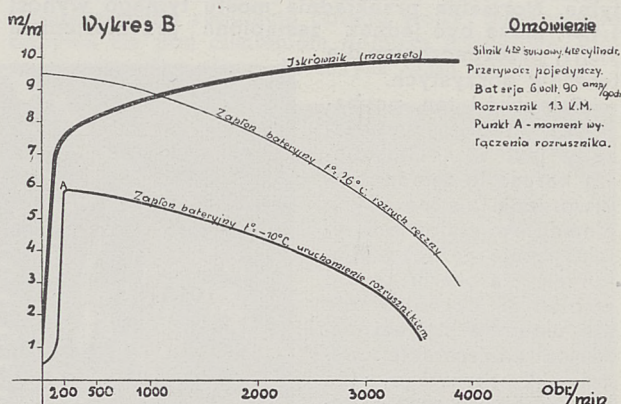


Sprawność baterii zależna jest również od temperatury otoczenia. Wykres A przedstawia zależność spadku napięcia od prądu wyładowania przy temperaturach $+26^{\circ}\text{C}$ i 0°C . Badania H. Dechamps wykazały, że pojemność baterii rozrusznikowej przyjęta przy 21°C jako 100%, wynosi już tylko 62% przy 0°C . i spada następnie prawie proporcjonalnie do temperatury. Wyjaśnienie tego faktu wybiegałoby daleko poza wąskie ramy niniejszego artykułu — ograniczymy się więc do rozważania wpływu, jaki fakt ten wywiera na rozruch i na pracę silnika.

Jak już wspomnieliśmy wyżej, silnik zmarznięty ma utrudniony ruch, toteż konstruktorzy, którym fakt ten jest dobrze znany, przyjmują, że moment obrotowy, konieczny do ruchu silnika z szybkością 100 — 120 obrotów na minutę wzrasta w stosunku do momentu, obliczonego dla temperatury 0°C . przy -5°C o 50%, przy -10°C o 100% itd.

Widzimy więc, że z jednej strony pod wpływem zimna rośnie znacznie potrzebny moment obrotowy, z drugiej zaś strony niska temperatura wpływa ujemnie na wydajność baterii, która powinna wywołać ten moment za pośrednictwem rozrusznika. Taka sytuacja jest bardzo niekorzystna dla zapłonu

bateryjnego, ponieważ spadek napięcia podczas rozruchu powoduje też spadek napięcia wtórnego (zapłonowego), cewki zapłonowej (indukcyjnej). Wykazuje to wykres B punkt A.



Twierdzenie więc, jakoby rozruch przy zapłonie bateryjnym był łatwiejszy, niż przy zapłonie iskrownikowym jest niesłuszne, iskrownik bowiem niezależny jest od baterii i jej napięcia. Rozruch zimnego silnika przy zapłonie bateryjnym może być wprawdzie łatwiejszy, ale jedynie w wypadku uruchomienia silnika korbą ręczną z pominięciem rozrusznika. Ustępstwo jednak, jako zbyt wielkie przy wymaganiach stawianych obecnie nowoczesnemu pojazdowi, należy odrzucić.

Wypada jednak zaznaczyć dla uzupełnienia, że niska temperatura ma pewien wpływ na intensywność pola magnetycznego, co przemawiałoby na niekorzyść iskrownika. Wpływ ten jednakże jest tak nieznaczny, że można go w praktyce wcale nie brać pod uwagę.

Reasumując powyższe dochodzimy do wniosku, że warunki zapłonu w zimie są bardzo ciężkie i, że chcąc ułatwić rozruch należy poza użyciem znanych środków, jak stosowanie rzadszego oleju, przystosowywania gaźnika, należy usiłować otrzymać jak najwyższe napięcie na elektrodach świec, co jest możliwe do urzeczywistnienia bez wyrzeczenia się rozrusznika tylko przy zastosowaniu dobrego iskrownika.

Przechodząc z kolei do właściwej pracy silnika możemy powiedzieć, że wpływ, jaki ma rodzaj zapłonu przy średnich obrotach, jest niewielki i dopiero przy obrotach dużych nabierać zaczyna znaczenia wybitnego.

Na wykresie B znajdujemy zależność napięcia zapłonowego od ilości obrotów silnika. Napięcie wyrażone jest wielkością odstępów elektrod w mm. Dla lepszej orientacji podajemy, że dla przebiecia przestrzeni powietrznej pomiędzy dwiema kulami o średnicy 10 mm jest przy różnych odległościach potrzebne napięcie:

Odległość w mm	Napięcie w voltach
1	4830
5	16890
10	25440
15	29340
20	31350

Dodaję, że wykres opracowano, posługując się silnikiem 4-cylindrowym, o przerwy pojedynczym tak przy iskrowniku, jak i rozdzielaczu bateryjnym. Z wykresu widać, że w miarę wzrostu obrotów silnika napięcie iskrownika wzrasta, napięcie zaś w rozdzielaczu bateryjnym spada. Zjawisko to da się łatwo wytłumaczyć tym, że prąd elektryczny z chwilą zamknięcia obwodu dopiero po upływie pewnego czasu uzyskuje swą normalną wartość (wg

prawa Ohma). Jeżeli rozważymy wypadek, gdzie 4-suwowy silnik 4-cylindrowy pracuje przy obrotach 4000/min. musimy wziąć pod uwagę, że silnik musi wykonać 8000 obrotów na minutę (2 wybuchy na jeden obrót silnika), t. zn. że w ciągu sekundy przerwacz wykonać musi $8000 : 60 = 133,333...$ przerw.

Cykl pracy przerywacza składać się przy tym będzie z okresu rozwarcia styków i ich zamknięcia. Stosunek czasu zamknięcia i przzerwania obwodu określić można 2:3, stąd czas zamknięcia obwodu wynosi około 1/200 sekundy. Jest to czas tak mały że prąd w obwodzie zdola osiągnąć zaledwie drobną część swojej wartości normalnej. Jeżeli mamy do czynienia z silnikiem 2-suwowym, albo gdy powiększymy ilość cylindrów lub obrotów, sytuacja zapłonu ulegnie dalszemu pogorszeniu aż do wartości, wykluczającej w ogóle zapalenie mieszanki, czego pierwszym objawem będzie silne „przerywanie” silnika.

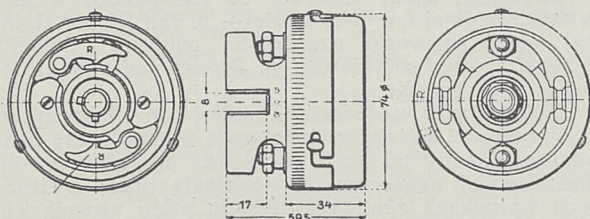
Przy zastosowaniu iskrownika sprawa wygląda znacznie korzystniej — ujemny bowiem wpływ czasu zamknięcia obwodu przez styki przerywacza zostaje kompensowany nawet z pewną nadwyżką przez wzrost siły elektromotorycznej, która jest proporcjonalna do ilości obrotów wirnika iskrownika. Widzimy stąd, że praca silnika na większych obrotach staje się mniej pewna i regularna przy zapłonie bateryjnym, niż przy iskrownikowym, który wykazuje w tym wypadku swoją wyższość.

Nie ulega wątpliwości, że intensywność zapłonu wywiera ogromny wpływ na regularność pracy i moc silnika. Doświadczenia, czynione z zastosowaniem zapłonu podwójnego, potwierdzają to w zupełności. Znana jest powszechnie różnica pracy starego typu T samochodu Ford którego silnik pracował niezbyt dobrze, przy zasilaniu cewek zapłonowych z baterii, tenże typ zaś uzyskiwał natychmiast większą moc i regularność pracy po przełączeniu kluczykiem na zasilanie prądnicą, podobną w działaniu do iskrownika.

Istnieją systemy zapłonów połączone, które mają zapewnić cechy dodatnie tak zapłonu bateryjnego, jak i iskrownikowego. Wysokość jednakże ceny i skomplikowanie powoduje, że konstruktorzy coraz rzadziej stosują te systemy.

Na uwagę zasługuje zastosowanie przez jedną z fabryk francuskich dodatkowej baterii z elazo-kadmowej, przeznaczonej specjalnie do zasilania zapłonu. Ta dodatkowa bateria nie ulega spadkowi napięcia, powodowanemu przez działanie rozrusznika, jest bowiem niezależna od reszty instalacji.

Ciekawym jest również zastosowanie specjalnego sprzęgiełka odrywkowego, które zakłada się na wałek napędowy iskrownika i którego działanie polega na sztucznym zwiększeniu szybkości obrotów iskrownika. Po uruchomieniu silnika sprzęgiełko automatycznie przestaje działać jako przyspieszacz. Sprzęgiełko takie podaje poniższy rysunek. Działanie polega na pracy sprężyny i zapadek.

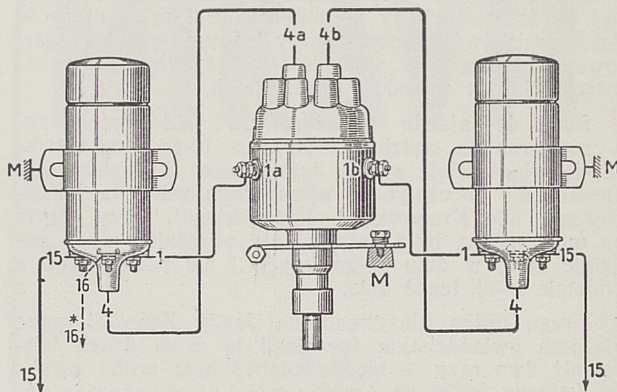


Rys. 3. Sprzęgiełko odrywkowe Bosch (zakładane na wałek napędowy iskrownika), którego działanie polega na sztucznym zwiększaniu szybkości obrotów iskrownika przy rozruchu.

Sprzęgiełka takie wyrabia wszechświatowej sławy fabryka niemiecka ROBERT BOSCH. Nie od rzeczy będzie dodać, że niemieckie ustawodawstwo

bezpieczeństwa pracy zmusza do stosowania takich sprzęgiełek przy wszystkich silnikach, których konstrukcja pozwala na pracę w odwrotnym kierunku w momentach rozruchu.

Dla uzyskania regularniejszej pracy silnika wielocylindrowego i szybkoobrotowego, niektóre fabryki stosują zapłon bateryjny z przerywaczem podwójnym lub potrójnym oraz 2 lub 3 cewki zapłonowe (patrz rysunek). Urządzenie to mające na celu zwiększenie czasu zamknięcia obwodu pierwotnego w cewkach zapłonowych nie daje jednak tak dobrych rezultatów,



Rys. 4. Rozdzielacz prądu z dwiema cewkami zapłonowymi produkcji Bosch

jak zapłon iskrownikowy, regulacja bowiem przerywaczy oraz ich synchronizacja z silnikiem jest bardzo trudna, wymaga specjalnych przyrządów i bardzo systematycznej konserwacji.

Z wymienionych wyżej powodów lotnictwo niechętnie posługuje się zapłonem bateryjnym, zostawiając pierwszeństwo iskrownikom.

Porównyując pewność działania zapłonów obu gatunków, nie podobna zapomnieć, że zapłon bateryjny składa się z szeregu elementów, połączonych ze sobą przewodami. Każdy z tych elementów, jak również przewody, ulegać mogą rozmaitym uszkodzeniom. Iskrownik, jako aparat zwarty i opancerzony, uważać należy za znacznie pewniejszy. Rozpatrując tylko pierwszorzędne fabrykaty, spotkamy bezwarunkowo mniej uszkodzeń iskrowników, niż instalacji zapłonu bateryjnego. Jednym z powodów tego faktu jest zależność dobrego działania zapłonu bateryjnego od stanu nie tylko baterii, ale i całej pozostałej instalacji elektrycznej samochodu mimo, że części jej nie są związane bezpośrednio z zapłonem.

Samochód nowoczesny zbudowany jest dla użytku każdego niefachowego nawet automobilisty, toteż drobne i łatwe dla znawcy do usunięcia uszkodzenia zapłonu stwarzają w podróży sytuacje bez wyjścia dla laika. Iskrownik więc jest dla niego bardziej odpowiedni, gdyż daje mniejsze szanse nieprzyjemnych niespodzianek w podróży.

Powiedzieliśmy już tyle na niekorzyść zapłonu bateryjnego, że należy też dodać coś dla jego obrony. Zapłon ten stosuje się coraz szerzej, cena jego bowiem jest znacznie niższa w porównaniu z iskrownikiem. Obecnie, gdy dążymy do spopularyzowania samochodu, należy to przyjąć jako pierwszorzędny plus na korzyść tego systemu.

W naszych warunkach ma on poza tym jeszcze jedną, może nawet decydującą przewagę nad iskrownikiem: aparaty potrzebne do instalacji zapłonu bateryjnego są wyrabiane w kraju, budowa zaś iskrowników wymaga wielkich inwestycji fabrycznych i nie może być prędko u nas zrealizowana.

Jazda Zimowa do Zakopanego K. K. A.

Krakowski Klub Automobilowy zorganizował w dniu 18-go lutego, podobnie jak w latach ubiegłych, doroczną Jazdę Zimową do Zakopanego.

W r.b. Jazda Zimowa miała specjalnie uroczysty charakter ze względu na jubileusz 10-lecia imprez zimowych K. K. A. oraz dzięki odbywającym się w Zakopanem narciarskich mistrzostw świata.

Pomysł powiązania zjazdu z datą arcyciekawego konkursu skoków narciarskich o mistrzostwo świata, był bardzo szczęśliwy — automobiliści mieli możliwość „upieczenia dwóch pieczeni przy jednym ogniu” — startowania w imprezie samochodowej i oglądania naziemnie pięknych zawodów narciarskich.

Start do zjazdu gwiazdzistego (najwcześniejszy) wyznaczono na godzinę 22-go dnia 17-go lutego (trasa dowolna). Metę zjazdu wyznaczono na Rynku Zakopiańskim (początkowo wyznaczono metę na skrzyżowaniu ulic Krupówki i Piłsudskiego), przy czym na metę można było przybyć nie wcześniej, niż o godzinie 14-ej w dniu 18-go lutego i nie później, jak o godzinie 16-ej, tegoż dnia.

Drugą próbą klasyfikacyjną Jazdy Zimowej, poza zjazdem gwiazdzistym (przejazd tą samą drogą więcej niż dwa razy — niedozwolony) była *próba górską na Luboniu* (start na granicy wsi Lubień, poprzez górę Lubień — metą ok. 100 m przed skrzyżowaniem z drogą Sucha — Nowy Sącz; dystans ok. 10,5 km; za każdy km-godz. osiągniętej przeciętnej szybkości ponad minimalną 25 k-g. zawodnik otrzymywał 1 pkt. dodatni).

* * *

Jazda zimowa wywołała duże zainteresowanie w całym kraju i zgromadziła poważną liczbę automobilistów — 58 zgłoszeń. Na metę do Zakopanego przybyło 50 maszyn (w tym kilka wojskowych „fazików”), przy czym reprezentowane były różne ośrodki kraju, jak Śląsk, Wielkopolska, Małopolska Wschodnia, Pomorze, Warszawa, nie mówiąc oczywiście o Krakowie, który bodajże dał najwięcej zawodników.

Na 50-ciu zawodników, którzy ukończyli Jazdę, 27-u wykazało b. poważny wysiłek sportowy „wykrecając” pokaźną liczbę kilometrów. Szeroko komentowany był wyczyn p. prez. Wilhelma Rippera, który w piątek opuścił Zakopane udając się do Warszawy, aby w sobotę wrócić na metę Jazdy. P. W. Ripper „wykreślił” w ten sposób 982 km, zajmując drugie miejsce w II-ej klasie, za... swym synem Janem Ripperem.

Próbę górską na Luboniu zawodnicy obowiązani byli „odrobić” w sobotę 18-go lutego między godziną 11-tą a 14 m. 30. Nie wszyscy tam zdążyli, ale większość odbyła tę próbę, którą z największą ilością punktów dodatnich przebył p. Jan Ripper, osiągając na swej Lancii w czasie próby przeciętną ok. 83 km-godz.

Tegoroczna Jazda Zimowa miała szczególną niezimową oprawę — co sprawił brak śniegu i niemal wio-

senna aura. Osobliwe wrażenie — jak na okres połowy lutego — robiły pozbawione białej powłoki okolice Zakopanego. Końcowy etap drogi od Chabówki był dość uciążliwy ze względu na wyboiste drogi oraz oślizgłą nawierzchnię, pokrytą warstwą błota.

Dopiero w samym Zakopanem automobiliści przypomnieli sobie, jak wygląda śnieg, którego nie było zbyt wiele, ale jednak okoliczne pola ubrane były w to przybranie zimy.

Bohaterem Jazdy Zimowej był p. Jan Ripper (Lancia), który poza doskonałym wynikiem w próbie górskiej na Luboniu wykazał się pokaźną ilością 1.261 przejechanych kilometrów, co zdecydowało o zdobyciu przez tego kierowcę pierwszego miejsca w ogólnej klasyfikacji.

WYNIKI W POSZCZEGÓLNYCH KLASACH

Klasa I (wozy do 1.000 cm³): 1. Alfons Ziółkowski (Autom. Wielkopolski) na D.K.W. — przejechanych 1.081 km, 962 pkt.; 2. Henryk Polański (Małopolski Kl. Aut.) na D.K.W. — 1.045 km, 949 pkt.; 3. Marian Stawiński (Aut. Wielkopolski) na D.K.W.

Klasa II (wozy od 1000 do 1500 cm³): 1. Jan Ripper (Krak. K. A.) na Lancii — 1261 km, 1.069 pkt.; 2. Wilhelm Ripper (K.K.A.) na Lancii — 982 km, 941 pkt.; 3. kpt. Andrzej Podgórski (W.K.S. Niepołomice) na Olympia-Opel — 1.010 km, 937 pkt.

Klasa III (wozy od 1500 do 2000 cm³): 1. Wincenty Tarnawa (Aut. Śląski) na Aero 50 — 1.121 km, 997 pkt.; 2. kpt. T. Bronikowski (Aut. Wielkop.) na B.M.W. — 1.005 km, 961 pkt.; 3. Tadeusz Kubiczek (Aut. Śląski) na Wanderer — 815 km, 831 pkt.

Klasa IV (wozy ponad 2.000 cm³): 1. inż. Stanisław Orange (Małop. Kl. Aut.) na Mercedesie — 997 km, 931 pkt.; 2. Bogusław Beyer (A.K.Z.) na Chevrolet — 805 km, 849 pkt.; 3) Roman ks. Sanguszko (prezes K.K.A.) na Chevrolet — 814 km, 774 pkt.

Nagrodę dla pań zdobyła pani Marta Ilowiecka (Pomorski Aut.) na Olympia-Opel — 674 km, 705 pkt.

Specjalną **nagrodę dla oficerów** w służbie czynnej zdobył kpt. Andrzej Podgórski (W.K.S. Niepołomice).

Nagrodę dla klubu, którego zawodnicy zdobędą najwyższą ilość punktów dodatnich, zdobył Krakowski Kl. Automobilowy.

Organizatorzy dołożyli wszelkich starań, by zawody wypadły jak najsprawniej, co nie było w r.b. rzeczą łatwą wobec ogromnego zjazdu do Zakopanego na mistrzostwa narciarskie świata, brak kwater, trudności z żywnością itp. Z trudności tych wybrnięto pomysłnie.

Funkcje komandora Jazdy Zimowej pełnił inż. K. Braun, wicekomandorem był dyr. K. Borzęcki.

tg.

* * *

Zwycięzca Jazdy Zimowej do Zakopanego w klasyfikacji ogólnej i w II-ej klasie — p. Jan Ripper (Lancia) jechał na wozie ogumionym oponami „Stomil”. Z okazji swego zwycięstwa p. Ripper nadesłał następujące oświadczenie:

„Sukces mój w Jeździe Zimowej do Zakopanego to w znacznej mierze zasługa opon Stomil, które znakomicie ułatwiły mi jazdę przez swą przyczepność do zlodowaciałej nawierzchni i doskonałą pracę w trudnych warunkach zimowych. Jestem pełen uznania dla tego doskonałego produktu polskiej fabrykacji”.

Jan Ripper

Imponujący wąż samochodów zaparkowanych w pobliżu wielkiej skoczni narciarskiej — na Krokwi, w czasie skoków otwartych o mistrzostwo świata. Na pierwszym planie wozy biorące udział w Jeździe Zimowej do Zakopanego Kr. Kl. Aut.



Oficjalne wyniki X Jazdy Zimowej do Zakopanego K.K.A.

Nazwisko	klub	marka wozu	ilość km	przebieg k/g	próba górska k/g	Wynik og.
1. Jan Ripper	KKA	Lancia	1.261	70.31	83.62	1.069
2. Wincenty Tarnawa	A.Śl.	Aero	1.121	63.27	81.46	997
3. Alfred Ziolkowski	AW	D.K.W.	1.081	60.05	56.26	962
4. Kpt. Bronikowski	AW	B.M.W.	1.065	59.38	61.46	961
5. Henryk Polański	MKA	D.K.W.	1.045	58.43	59.52	949
6. Wilhelm Ripper	KKA	Lancia	982	54.65	74.85	941
7. Kpt. A. Podgórski	WKS	Opel	1.010	57.22	72.00	937
8-9. Marian Stawiński	MKA	D.K.W.	1.000	55.86	59.81	934
8-9. Inż. Teodorowicz	MKA	D.K.W.	989	54.94	60.09	934
10. Stan. Orange	MKA	Mercedes	977	54.47	69.10	931
11. Mściśław Józefczyk	KKA	Aero	1.090	60.00	65.73	930
12. Eug. Chłupalski	KKA	D.K.W.	970	55.58	58.15	903
13. Kaz. Wołkowiak	KKA	Tatra	949	53.97	56.92	900
14. Kpt. E. Starzewski	WKS	Fiat	892	49.56	58.60	885
15. Inż. A. Krzewski	A.Śl.	Tatra	875	48.79	56.25	876
16. Zbigniew Pawłowski	MKA	D.K.W.	857	47.61	55.18	867
17. Tadeusz Kubiczek	A.Śl.	Wanderer	815	45.40	61.36	851
18. Bogusław Beyer	A.Kl.	Chevrolet	805	45.35	69.10	849
19. Jerzy Zborowski	KKA	Fiat 1100	858	53.07	74.85	827
20. Ad. Lenkiewicz	MKA	D.K.W.	785	43.69	54.70	814
21. W. Małkowski	WKS	Fiat 508	778	44.49	54.07	807
22. Jan Treter	MKA	Mercedes	765	44.43	61.16	801
23. R. X. Sanguszko	KKA	Chevrolet	814	53.37	65.62	774
24. Por. Trembaczewski	WKS	Fiat 508	707	40.13	48.77	730
25. Marta Howiecka	P.A.	Opel	675	42.09	55.10	705
26. Jan Marchal	ŁAK	Chevrolet	450	45.00	75.14	500
27. M. Czyliński	ŁAK	Buick	438	44.69	48.39	461
28. Zb. Kołaczowski	A.P.	B.M.W.	391	44.26	75.44	441
29. Kar. Haberowa	KKA	Tatra	304	41.17	55.34	334
30. St. Kurzewski	WKS	Chevrolet	274	40.09	71.05	320
31. Barbara Braun	KKA	Chevrolet	258	40.95	82.71	315
32. M. Chamalides	A.Śl.	Buick	196	37.93	91.30	262
33. St. Zochowski	A.P.	Skoda	228	27.19	56.00	259
34. Mjr J. Modzelewski	KKA	Aero	235	36.91	46.26	256
35. Włodz. Braun	KKA	Chevrolet	205	38.92	72.41	249
36. Rtm. J. Rudnicki	WKS	Fiat 508	274	17.65	55.67	234
37. Mgr. E. Ujejski	KKA	Hansa	186	32.34	57.53	218
38. K. Sentek	A.Śl.	Mercedes	186	47.69	70.26	211
39. Em. Wistreich	KKA	Tatra	149	33.73	70.65	194
40. M. Gutman	A.Śl.	Tatra	174	46.81	52.64	191
41. Inż. A. Jaworowski	KKA	Mercedes	138	32.72	68.35	181
42. Adolf Czylok	KKA	Tatra	152	43.01	51.35	178
43. Tad. Bukowiecki	KKA	Fiat 525	114	31.09	69.48	158
44. Anna Zborowska	KKA	Mercedes	114	45.00	67.37	156
45. Margarita Wolberg	A.Kl.	Ford	114	28.50	63.21	152
46. Kpt. Kaz. Laskowski	KKA	Opel	114	32.11	44.41	133
47. Cecylia Doschot	KKA	Opel	114	30.67	24.23	114

Zgłosiło się do jazdy 57-miu zawodników, do mety przybyło 50-ciu, trzech nieklasyfikowanych z powodu spóźnienia na metę.

PRZYDZIAŁ NAGRÓD

Na podstawie osiągniętych wyników, przyznano następujące nagrody:

Za I miejsce	w ogólnej klasyfikacji (kaseta srebrna z daru Prezesa KKA X. R. Sanguszki) — Janowi Ripperowi.
Za I „	w kategorii I (kosz wycieczkowy z daru Vacuum Oil Company SA) Alfonsowi Ziolkowskiemu.
Za I „	w kategorii II (kosz wycieczkowy z daru V.-Prezesa Kom. Sport. J. Zborowskiego) — Janowi Ripperowi.
Za I „	w kategorii III (waza kryształowa z daru V.-Prezesa KKA W. Rippera) — Wincentemu Tarnawie.
Za I „	w kategorii IV (kryształ K.K.A.) — Inż. Stanisławowi Orange.
Za II „	w kategorii I (puchar z daru „Erge-Motor“) — Henrykowi Polańskiemu.
Za II „	w kat. II (piecyk „Katalit“ z daru F-my „Polmin“) — Wilhelmowi Ripperowi.
Za II „	w kat. III (piecyk „Katalit“ z daru „Polmin“) — kpt. Tadeuszowi Bronikowskiemu.
Za II „	w kat. IV (piecyk „Katalit“ z daru „Polmin“) — Bogusławowi Beyerowi.
Za I „	z pośród Oficerów w służbie czynnej (koszyk srebrny z daru F-my Lilpop, Rau i Loewenstein) — kpt. Andrzejowi Podgórskiemu.
Za I „	w konkurencji Pań (kryształ z daru Prezesa Kom. Sport. Inż. K. Brauna) — Dr. Marcie Howieckiej.
Za I „	w rozgrywce międzyklubowej (puchar srebrny KKA) — Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu.
Za II „	w rozgrywce międzyklubowej (kryształ KKA, — dodatkowo uchwaloną nagrodę przez Komisję Sportową KKA, Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu.

HARTOWANE

SZKŁO

BEZPIECZNE

MIKAVIT

WYRÓB KRAJOWY

ZAKŁADY „MIKAVIT”

SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA NR 14

TEL. 660 - 71

NAGRODY SPECJALNE

Nagrodę F-my Polski Fiat za najlepszy wynik na samoch. Polski Fiat lub Fiat — kpt. Edwardowi Starzewskiemu (taca metalowa).

Nagrodę F-my „Stomil“ za najlepszy wynik na oponach Stomil — kpt. Andrzejowi Podgórskiemu (przycisk metal.).

Nagrodę F-my Polmin za najlepszy wynik na olejach Polmin — Kazimierzowi Wołkowiickiemu (piecyk Katalit).

KLASYFIKACJA MIĘDZYKLUBOWA

I. Krakowski Klub Automobilowy	zawodn.	19,	pkt.	8.830
II. Małopolski Klub Automobilowy	„	7,	„	6.230
III. Automobilklub Śląski	„	6,	„	3.388
IV. Wojsk. Klub Sport. Niepołomice	„	6,	„	3.359
V. Automobilklub Wielkopolski	„	2,	„	1.923
VI. Automobilklub Kielecki	„	2,	„	1.001
VII. Łódzki Automobil-Klub	„	2,	„	961
VIII. Pomorski Automobilklub	„	1,	„	705
IX. Automobilklub Polski	„	2,	„	700
X. Wojsk. Klub Sport. Rzeszów	„	2,	„	554

KSIĄŻKI NADESŁANE

„JEDZIEMY DO ITALII” — Stanisław Szydelski

Wspomnienia z podróży w formie przewodnika. Książka zawiera 70 fotografii, mapkę, szlak jazdy i praktyczne wiadomości o Italii. Warszawa 1939. Główna Księgarnia Wojskowa. Stron 152-e. Cena 3,90.

Dobrze znany naszym Czytelnikom autor wydał w pięknie wydanej książeczce ostatni cykl swoich artykułów, drukowanych w ubiegłym roku w Aucie. Znana naszym Czytelnikom treść uzupełniona została dokładnym szlakiem podróży, radami dla początkujących turystów itp. Całość tworzy doskonały przewodnik po Italii, cenny nie tylko dla automobilistów.

Jest to już druga praca tegoż autora z cyklu przewodników podróży. Poprzednia praca pt. „Samochodem nad Adriatyk“ jest już na wyczerpaniu, co świadczy o potrzebie tego rodzaju literatury turystycznej.

II Turystyczny Raid

Sekcja samochodowa P.T. Klubu w Warszawie zorganizowała po raz drugi zimowy raid turystyczny, opierając go jednakże na regulaminie znacznie zmienionym w stosunku do założeń, na jakich rozegrano tę imprezę w roku 1938-ym.

Że impreza tego typu jest potrzebna w okresie martwego sezonu zarówno zawodnikom, jak i firmom, świadczy duża ilość zgłoszeń — na starcie stanęły 44-y maszyny.

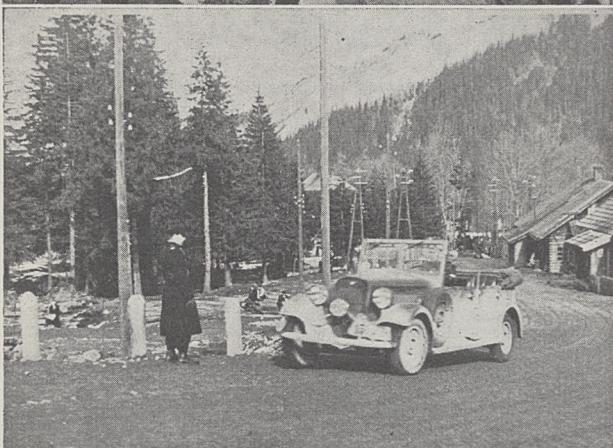
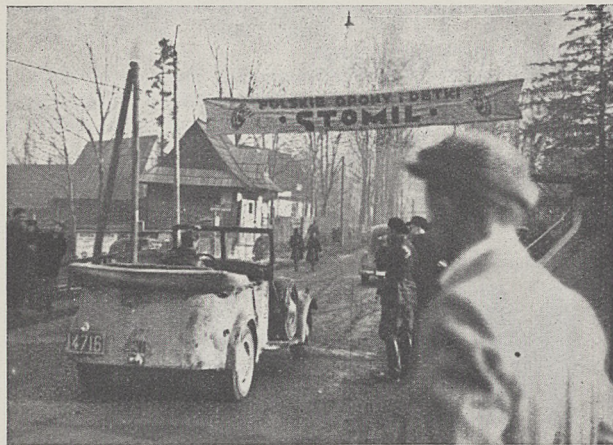
Regulamin tegoroczny tej imprezy ułożono pod kątem wyszukania nieco cięższych zadań dla kierowcy i wozu, niż w roku ubiegłym — wyznaczono nieco wyższe przeciętne, uruchomiono szereg punktów kontrolnych na trasie, wprowadzono wreszcie dość interesującą próbę górska.

Wydaje mi się, że regulamin naogół ułożony był pomysłowo — w zasadzie odpowiadał on wymaganiom, stawianym obecnie lekkiej jeździe turystycznej. Mimo „groźnych pomruków” ze strony kierowców przysłowiowo wyszukujących „wielkie trudności” w każdej, najskromniejszej imprezie (tym zawodowym pesymistom przeciętne wydawały się nieco za wysokie) poważniejsi kierowcy nie mieli trudności z meldowaniem się we właściwym czasie na punktach kontrolnych, z wyjątkiem oczywiście pechowców, którym los tym razem nie szczędził przykrych niespodzianek w postaci defektów wozów lub też złośliwy polski chochlik drogowy nie wywiódł w kierunku odmiennym od biegu raidu.

Oczywiście sytuacja byłaby się z pewnością znacznie pogorszyła, gdyby w tym okresie panowała w Polsce, jak można tego było oczekiwać, zima, gdyby na drogach leżał śnieg lub też nawierzchnie były oślizgłe od lodu, a widzialność utrudniona mgłą. Tego niestety nie było. Piszę niestety, gdyż raid zimowy bez warunków zimowych, odbywający się w atmosferze przedwiośnia — w cieple i słońcu, z jazdą po suchej nawierzchni drogi, przy doskonałej widzialności — zatracą swe cechy zasadnicze, przeistacza się w imprezę o trudnościach znacznie zmniejszonych. Nie zapominajmy bowiem, że w 3-ch etapach tego raidu przejechano ogółem 1.235 km, podczas gdy kilometr ostatniej Jazdy Jednodniowej A.P. wynosił 726 km. Należy zatem bardzo żałować, że zima tak bardzo nieżyczliwa w r.b. dla narciarzy, również i automobilistom poskapiła śniegu i mrozu, wykrzywając sens zasadniczy imprezy zimowej. A szkoda wielka — organizatorzy włożyli bardzo wiele pracy w troskliwe przygotowanie imprezy i ani na chwilę nie spoczęli „na laurach” w czasie jej trwania, dzięki czemu wypełniono należycie założenia regulaminu i zdążono ze wszystkim na czas.

A istniały obawy, że będzie znacznie gorzej. Bo raid zaczął się pod bardzo złym znakiem — próba szybkości płaskiej pod Miłosną przeprowadzona była fatalnie. Mierzenie czasu na ręcznych stoperach pozostawiało wiele do życzenia. Jeśli dodamy do tego, że starter robił przy wypuszczaniu wozów wiele zasadniczych błędów (m. in. zdarzały się wypadki „puszczania” wozu i rozpoczęcia mierzenia czasu w chwili, gdy jeszcze nie stanął na linii, lub nawet, gdy... się cofał) dojdziemy do wniosku, że błędy, popełnione przy przeprowadzeniu tej próby były poważne. Rezultatem tych mankamentów oraz niedokładnego mierzenia czasów były dziwne wyniki, które dla fachowca są bezapelacyjnym potwierdzeniem faktu, że próba nie miała przebiegu należytego.

Drugim błędem poważnym było ogłoszenie tych wyników. W ten sposób pokrzywdzono jednych kierowców i wozu na korzyść innych, którzy na takie „sukcesy” nie zasłużyli.



Fotografie od góry: 1. P. Mackus (P. Fiat 518) wjeżdża na mcz III-go etapu w Zakopanem. 2. Wojskowy wóz na punkcie kontrolnym. 3. Mjr. Wit. Stankiewicz (P. Fiat 518) na wirażu pod Kuźnicami. 4. Przegląd wozów wojskowych po przybyciu do Zakopanego.

Zimowy P. T. Klubu

Wyjściem najsluszniejszym, skoro już takie błędy popełniono (zresztą organizatorzy odważnie się do nich przyznają, co należy stwierdzić, oddając hołd odwadze cywilnej kierownictwa raidu) było nie ogłaszanie wyników i anulowanie próby bez względu na to, czy któryś z zawodników wniosie protest, czy też nie. Tego jednakże nie uczyniono, gdyż żaden protest nie wpłynął. A żaden protest nie wpłynął dlatego, że wszyscy zawodnicy znaleźli się w granicach tolerancji (czas najlepszego w danej klasie plus 20%), to znaczy nikt nie złapał w tej próbie punktów karnych. Dziwić się należy, iż egoizm zawodniczy triumfował — że żaden ze starszych kierowców (a było ich nie mało) nie wniósł protestu przeciwko przeprowadzeniu tej próby, gwoździ zasadzie. Protest byłby z pewnością uznany i próba anulowana. A w ten sposób próba się ostała, kłując w oczy niezrozumiałymi w stosunku do możliwości wozów i kierowców wynikami. Z tych właśnie względów — wyników odbiegających od istotnych możliwości maszyn i kierowców, rezultatów próby szybkości płaskiej nie podajemy.

Ale skończmy z przykrymi sprawami. Na szczęście dalej szło już znacznie lepiej. Na trasie i w parkach, jak informują zawodnicy, porządek był należyty, na mecie w Zakopanem i na próbie górskiej pracowano energicznie i szybko. Porządek był doskonały, zarówno kierownicy poszczególnych działów, jak i ich pomocnicy porządkowi, policja itp. wywiązali się z zadania bez zarzutu. Dość obfite w cyfry obliczenia przeprowadzono szybko i już w pięć godzin po zakończeniu imprezy, o zapowiedzianej godzinie, wywieszono rezultaty.

* * *

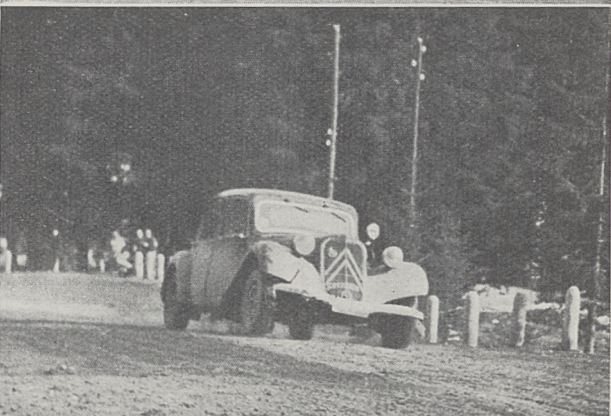
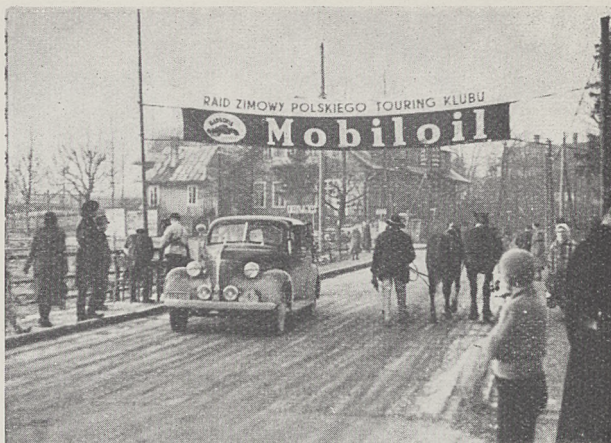
Powracając do próby 2-ej (jazda przepisana trasą) składała się ona z trzech etapów. Etap 1-y (próba szybkości płaskiej) — 1 km ze startu stojącego z uruchomionym silnikiem — odbyła się 24 lutego pod Miłosną; start do próby był jednocześnie początkiem pierwszego etapu) składał się z czterech odcinków: Miłosna — Lublin (145 km), Lublin — Lwów (211 km), Lwów — Stanisławów (140 km), Stanisławów — Kosów (97 km). Łączny dystans tego etapu — 593 km. We Lwowie jednogodzinny postój przymusowy.

Szybkości przeciętne dla pierwszego etapu były następujące: klasa I (wozy o poj. silnika do 1.000 cm³) — 55 km/godz., kl. II (do 1.500 cm³) — 60 km/g., kl. III (do 2.000 cm³) — 63 km/godz., kl. IV (ponad 2.000 cm³) — 65 km/godz. Szybkości te były kontrolowane na I-ym etapie w Lublinie, Lwowie, Stanisławowie i Kosowie. Za każdą pełną minutę opóźnienia zawodnik otrzymywał 0,5 punkta karnego.

Etap II-i (odbył się 25.II) wynosił łącznie 489 km i składał się z trzech odcinków: Kosów — Stryj (185 km), Stryj — Krosno (199 km), Krosno — Krynica (105 km). Szybkości przeciętne na tym etapie, już znacznie mniejsze, niż na etapie I-ym (kl. I — 45 k/g., II — 50 k/g., III — 53 k/g., IV — 54 k/g.) kontrolowano w Stryju, Krośnie i Krynicy.

Etap III-ci: Krynica — Zakopane (odbył się 26.II) był najkrótszy, składał się bowiem zaledwie ze 153 km. Etap ten podzielono na trzy odcinki: Krynica — Krościenko (80 km), Krościenko — Nowy Targ (32 km), N. Targ — Zakopane (41 km). Szybkości przeciętne (takie same, jak w etapie 2-im) kontrolowano w Krościenku, N. Targu i Zakopanem.

Po ukończeniu III-go etapu w garażu Ligi Popierania Turystyki w Zakopanem odbył się tzw. przegląd techniczny, który w rzeczywistości był pobieżnym przeglądem nadwozia samochodu oraz sprawdzianem działania niektórych części instalacji elektrycznej.



Fotografie od góry: 1. Mazurek (Aut. Polski) na Chevrolecie na mecie w Zakopanem. 2. Inż. Kleiber (P. T. K.) na Steyr na wirażu pod Kałatówkami. 3. Inż. T. Marek (P. T. K.) na Opł. 4. P. Jan Podoski (Aut. Pol.) — najszybszy z kierowców Citroëna na próbie górskiej.



Fotografie od góry: 1. Przed startem do próby górskiej. 2. Por. Kołaczkowski (Aut. Pol.) na Citroen 11 S na wirażu pod Kalatówkami. 3. W. Rychter (Aut. Pol.) na Chevrolecie bierze wiraż pod Kuźnicami. 4. Inż. Polturak (Małop. Kl. Aut.) na Lancii ustanawia poza konkursem drugi czas dnia na próbie górskiej.

Tego samego dnia, po ok. 3-godzinny odpoczynku, odbyła się bodajże najciekawsza z raidu — próba górska na dystansie ok 3,5 km, na trasie od skrzyżowania Alei Prez. Mościckiego — Kuźnice — Kalatówki, gdzie raid rozwiązano.

Dodać jeszcze należy, że parki na metach poszczególnych etapów oraz na postoju przymusowym we Lwowie były zamknięte — wolno było tylko spuszczać i dolewać wodę, uzupełniać zapasy paliwa i smarów oraz reperować opony i dętki.

Próba 2-a — jazda wytyczoną trasą, jak zaznaczyłem wyżej, była naogół zbyt łatwa, ze względu na krótki kilometraż oraz brak śniegu, lodu i mgły. Jedynie trzeci króciutki etap: Krynica — Zakopane (153 km) przysporzył nieco trudu zawodnikom, ze względu na fatalnie zrujnowaną nawierzchnię szosy, liczne wzniesienia i dość trudne wiraże oraz miejscami oślizgłą jezdnię.

Mimo to jazda wyeliminowała szereg zawodników. Niebywałego pecha miał jedyny zawodnik zagraniczny, dr P. Wessely (Wiedeń), który po 80 km jazdy od Warszawy uszkodził podwozie i musiał wycofać się z raidu. Drugim pechowcem był inż. Polturak ze Lwowa, który, na skutek uszkodzenia półoski na 2-im etapie, zmuszony był wycofać się z raidu. Dzielnym automobilistą „nie darował” jednakże próby górskiej — przyjechał po naprawieniu wozu do Zakopanego i poza konkursem osiągnął 2-i czas dnia (3:29).

Niebezpieczny defekt wozu miał kierowca wojskowy płk. Janusz Górecki z Krakowa (nr 11) — pod Stanisławowem uległa poważnemu uszkodzeniu kierownica. Mimo, że miał wówczas stosunkowo niewielką szybkość (ok. 45 km/godz.), samochód zrobił „barani skok” i omal nie przekoziołkował. Dzielnym i upartym kierowcą nie zrezygnował jednakże — wziął się za bary z niepowodzeniem. Mechanik, leżąc na błotniku, kierował kołami i tak dojechano wśród nocy do Stanisławowa, gdzie wyciągnięto z łózka spawacza, który defekt usunął. W ten sposób, aczkolwiek z kilkugodzinnym opóźnieniem, płk. Górecki dojechał na metę 1-go etapu, do Kosowa. Niestety, silnie przekroczony czas nie pozwolił kierowcy na jazdę w konkurencji. Płk. Górecki jechał dalej poza konkursem i dalszą drogę przebył bez punktów karnych. Słusznie postąpiono, nagradzając tego kierowcę nagrodą za „największą dzielność sportową” — w godne dostała się ręce.

Nie mniejszego pecha miał Jan Ripper, który, na skutek uszkodzenia przedniegołożyska koła na 70 km przed Zakopanem, przyjechał na metę innym wozem zgryziony i smutny. Na pociechę miał zwycięstwo z przed tygodnia w Jeździe Konkursowej Krak. Kl. Aut. do Zakopanego, w czasie którego „wykropił” ok. 1.300 km. Zapewne wóz odczuł ten wyczyn i zastrajkował przy następnej „porcji” kilometrów po wyboistych drogach.

Tak więc „postrach” grupy kierowców III-ej klasy — 2 Lancie inż. Polturaka i J. Rippera rozstały się z raidem przed próbą górską, podczas gdy dwie inne Lancie prowadzone przez pp. inż. Krzeczowski i Borowika, a startujące w II-ej klasie (litraż tych czterech wozów identyczny) przeszły raid gładko, zdobywając złote medale.

Powracając do jazdy po trasie, pani Zagórna miała sporo pecha, (7-em defektów gum na 1-y etapie, naprawa zderzaka itp.), który przypieczętowało zbłądzenie pod Kosowem — co w sumie spowodowało opóźnienia i punkty karne. Bodajże wóz nie był należycie przejrany przed raidem. Te zmagania upartej automobilistki baczny okiem obserwowała brat wojskowa. Uznano, że p. Zagórna zmagając się z trudnościami jak na wielką sportowien przystało. Po cichutku, nic nikomu nie mówiąc, brat żołnierska nabyła piękną szkatułkę, na której polecono grawerowi wyrzeć napis: „Sympatycznej „Trójce” — p. Stelli Zagórnej na zamknięcie pecha” (wóz



Park na mecie I etapu w Kosowie. Przed wozami stoi p. Strenger (A. P.)

p. Zagórnej opatrzony był nr 3-im). Piękny, sympatyczny gest i miłe uznanie wysiłku.

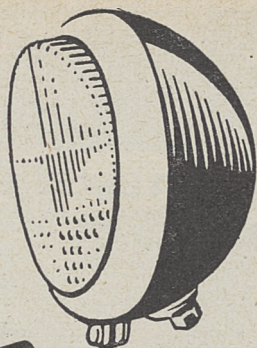
Inne Chevrolety (Mazurek, W. Rychter), podobnie jak i Buick p. Spornego (Aut. Włkp.) szły doskonale, bez trudu wypełniając warunki raidu dla IV klasy. P. Sporny uczynił w ciągu ostatnich dwóch lat ogromne postępy — rutyna i doświadczenie, którego nabrał, startując w licznych imprezach sportowych, uczyniły z niego kierowcę o bardzo poważnych umiejętnościach.

W klasie III-ej na trasie wiodło się znacznie gorzej. Z 23-ch startujących odpadło dwóch, jeden kierowca jechał poza konkursem (płk. Górecki), na 15-u kierowców wojskowych (na Polskich Fiatach 518) bodajże tylko 5-iu przejechało trasę bez punktów karnych. Ogółem można powiedzieć, że kierowcy wojskowi jechali w tej imprezie ze znacznie większą dozą doświadczenia, niż w imprezach zeszłorocznych. Można by zaryzykować twierdzenie, że zawody sportowe są jednak dla tych kierowców nie tylko doskonałym miernikiem własnych sił, ale nadto dają im tę specyficzną, tak cenną w pracy zwykłej, rutynę zawodniczą, która szybko i bez błędu rozwiązuje sprawy, które mogą być zagadnieniem dla automobilisty, nie biorącego udziału w zawodach sportowych.

Z wielką radością należy stwierdzić fakt, że kierowcy wojskowi biorą coraz liczniejszy udział w cywilnych imprezach samochodowych, co niewątpliwie jest z korzyścią dla stron obu.

* * *

Czysto, bez punktów karnych przejechał trasę p. Dodacki (P.T.K.), dobrze wypadł p. Katelbach (A. P.) — obaj na B.M.W. Należy podkreślić, że zdobycie złotego i srebrnego medalu przez kierowców mało jeszcze doświadczonych, jest sukcesem niewątpliwym i stawia w dobrym świetle możliwości wozu B.M.W. W klasie III-ej pierwsze skrzypce grała jednakże trójka kierowców Citroëna: pp. W. Kołaczkowski (Citroën 11 S), Podoski (Citroën 11 S) i Strenger (Citroën 7). Szkoda, że nie wystawiono trzeciego 11 S — byłaby pierwsza nagroda zespołowa i nagroda Ministra Spraw Wojskowych! Por. Kołaczkowski i p. Strenger są kierowcami zaprawionymi w tak licznych bojach automobilowych, że każdy interesujący się sportem motorowym, czytał te nazwiska wiele razy. Natomiast wiele przyjemności zrobił nam p. Podoski — zwycięzca zeszłorocznej Jednodniówki Aut. Polski — jeszcze przed kilkoma miesiącami bliżej nieznanym — a dziś już każdy najpoważniejszy kierowca musi się z nim liczyć, jak z równorzędnym przeciwnikiem. Jest mi szczególnie miło, że pierwszy w sprawozdaniach podkreśliłem zdolności



Bosch

OŚWIETLACZE WSZERZ

ODDAJĄ NIEOCENIONE
USŁUGI JAKO LAMPY
ZAKRĘTOWE I PRZECIWMGIELNE

BE - TE - HA

WARSZAWA

Marszałkowska 17, tel. 554-63

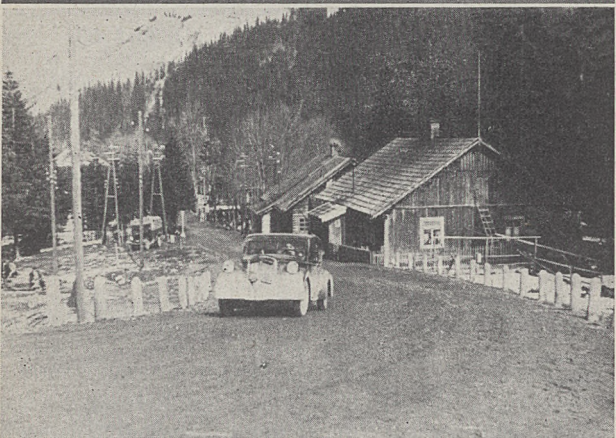
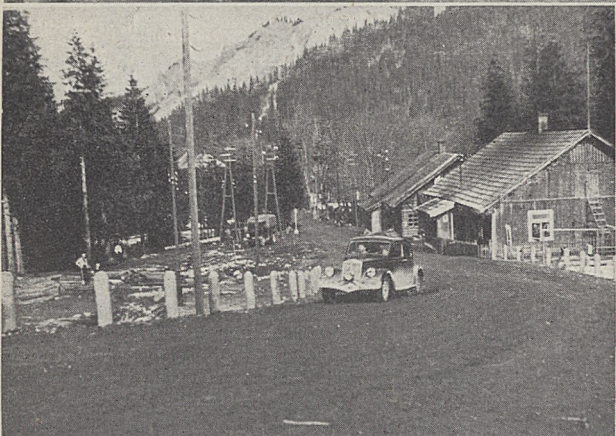
tego kierowcy. Co prawda, trzeba przyznać, że wozy przeszły trasę doskonale, a na próbie górskiej osiągnęły wyniki lepsze od B.M.W. p. Katelbacha (o 34 względnie o 29 sekund), a gorsze zaledwie o 19 względnie 24 sek. od najlepszego w tej próbie B.M.W. p. Dodackiego. „Siódemka” p. Strengera była wolniejsza tylko o 28 sek. od B.M.W. p. Katelbacha.

W klasie II-ej przewodziły Lancie i Ople. Inż. Krzeczkowski pokazał raz jeszcze, że „stara klasa nie rdzewieje” — jechał pewnie, z ogromną rutyną, spokojnie, ale zawsze z „właściwym” zapasem.

Inż. Marek jest obecnie niewątpliwie w doskonałej formie. Starorypiński nie ustępuje mu, aczkolwiek może nie „czuje” jeszcze tak wozu, jak jego



Na punkcie kontrolnym w Krośnie (etap II) — por. Kołaczkowski (A. P.), po dużej nadrobce czasu, opala się w wiosennym słońcu.



Fotografie od góry: 1. Panie Konopacka-Matuszewska i Walewska na Kalatówkach po próbnym przejechaniu trasy próby górskiej, z prawej delegat Aut. Polski — inż. St. Przygodzki. 2. Inż. Krzeczkowski (Aut. Pol.) na Lancii w czasie próby górskiej. 3. Pani Zofia Kannenberg (Małop. Kl. Aut.) na Steyr 200 na wirażu pod Kuźnicami. 4. H. Polański (M. K. A.) w czasie próby górskiej.

kolega po samochodzie. Czasy, osiągnięte na próbie górskiej przez kierowców Opla, należy uznać za doskonałe.

* * *

Najlepszy wynik w próbie górskiej osiągnął Wierzba na Lancii, który pojechał z szaloną ambicją i dużą umiejętnością. Szeptano po kątach, że to próba rewanzu za „wysadzenie go z siodła” na próbie górskiej w Rallye M. Carlo — w której, jak wiadomo, jego współkierowca p. Borowik zsunął się trochę do rowu, zaprzepaszcżając szanse ogólne osady.

W klasie I-ej najlepiej wypadł p. M. Szachowski (A.P.) na Skodzie, Kluz (Aero 30) i H. Polański (student uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie) na D.K.W. (zdobywcy złotych medali). Nie powodziło się na trasie Jakubowskiemu (D.K.W.), który nałapał wiele opóźnień. Red. Sokopp jechał „czysty” aż do próby górskiej, którą zrobił w kiepskim czasie wskutek urwanego amortyzatora z przodu.

* * *

Dzięki łatwym warunkom terenowym jedyną próbą, która pozostała dla rozklasyfikowania kierowców, była próba górska, która rzeczywiście „wtrąciła w punkty karne” wielu zawodników. W klasie wozów największych (powyżej dwóch litrów) niespodzianek nie było — Mazurek na Chevrolecie był najszybszy (3:38), a wszyscy „wpadli w tolerancję”. W klasie III-ej (do 2-ch litrów) niespodziankę zrobił Dodacki (B.M.W.), który pojechał z ogromnym wigorem, którego nie ostudziło uderzenie o słup na pierwszym wirażu i urwanie tylnego zderzaka (zapewne z przyczyny zbyt późnego wyprostowania kół po wirażu). Czas osiągnięty przez Dodackiego (3:32), uznać trzeba za dobry. Wynik B.M.W. wtrącił 18-u kierowców na 21 startujących w III-ej klasie w punkty karne (tolerancja 4 min. 14). Tylko Podoski na Citroen 11 S (czas 3:51) oraz por. Kołaczkowski na Citroen (3:51) przeszli próbę bez punktów karnych.

Podobną „nieprzyjemność” sprawił kolegom po litrażu w klasie II-ej (do 1.500 ccm) Wierzba na Lancii (jechał za Borowika), uzyskując znakomity czas 3:23 (przeciętna około 58 km/godz.) i wtrącając w punkty karne 5-ciu współkonkurentów. W granicach tolerancji (4:04) znaleźli się inż. W. Krzeczkowski na Lancii (3:43) oraz inż. Marek na Oplu (4:04). W klasie I-ej (do 1.000 ccm) najszybszy był Szachowski na Skodzie (5:16), punkty karne „złapało” w tej klasie tylko 2-ch kierowców.

* * *

W próbie szybkości górskiej można było zrobić b. ciekawe obserwacje na temat sposobu i umiejętności jazdy poszczególnych kierowców. Charakterystyczne są wyniki kierowców wojskowych, jadących na jednakowych wozach (P. Fiat 518) — tylko czterech uzyskało wyniki poniżej pięciu minut, jeden skoczył aż na 7:13, a dziesięciu znalazło się w czasach między 5:01 i 5:47. Zauważyłem, że sposób jazdy kierowców wojskowych był niejednorodny, przy czym na ogół wybijali się ci kierowcy, którzy startowali w zeszłorocznym raidzie międzynarodowym Aut. Polski. Widocznie doświadczenie zdobyte w tej wielkiej imprezie nie poszło w las.

Mniej doświadczeni kierowcy zbyt długo trzymali wóz na wyższym biegu w czasie wjazdu na stromy odcinek Kuźnice — Kalatówki, zbyt późno przechodzili na bieg niższy, dzięki czemu wóz, gdy raz stracił szybkość, nie mógł jej już — wobec wzrastającej stromizny — odzyskać.



Małowniczy widoczek z próby górskiej — na trasie p. Ks. Mikucki (M. K. A.) na Steyr 50.

tych plakiet — 3 (inż. Marek — Opel-Olympia, inż. Krzeczkowski — Lancia, Borowik — Lancia), srebrnych 4-y.

W klasie I-ej startowało 7-iu, złote plakiet zdobyło trzech (Kluz — Aero 30; Szachowski — Skoda Popular, Polański — D.K.W.).

Ogółem złotych plakiet (kierowcy bez punktów karnych) — 12, srebrnych (do 20 punktów karnych) — 18, brązowych (do 50 pkt. karn.) — 6, za skończenie — 4.

NAGRODY REGULAMINOWE

I Nagroda dla najlepszego zespołu klubowego: Zespół Automobilklubu Polski: pp. Krzeczkowski, Rychter, Mazurek.

I Nagroda dla najlepszego zespołu fabrycznego: zespół D.K.W.: pp. Jakubowski, Sokopp, Maliszewski.

NAGRODY SPECJALNE DLA ZESPOŁÓW

Dla najlepszego zespołu klubowego — Nagroda przechodnia Wiceministra Komunikacji inż. Aleksandra Bobkowskiego: zespół Automobilklubu Polski w składzie: pp. Rychter, Mazurek, Krzeczkowski.

Dla najlepszego zespołu fabrycznego — Nagroda przechodnia Ministra Spraw Wojskowych gen. dyw. Tadeusza Kasprzyckiego: zespół D.K.W. w składzie pp. Jakubowski, Sokopp, Maliszewski.

Dla najlepszego zespołu wojskowego — Nagroda przechodnia Prezydenta m. Lwowa dr. Stanisława Ostrowskiego: zespół W.K.S. Modlin w składzie: pp. Kosowski, Petzen, Perepeczko.

Bilans II-go Raidu Zimowego jest następujący: wystartowało z Warszawy 44-ch kierowców, ukończyło raid 41, w tym jeden poza konkursem (pik Górecki).

W klasie IV-ej startowało 6-iu, złote plakiet zdobyło trzech (Sporny — Buick, Rychter — Chevrolet, Mazurek — Chevrolet), srebrna — 1, brązowa 1.

W klasie III-ej startowało 23-ch kierowców, złote plakiet zdobyło trzech (Dodacki — B.M.W., Kołaczkowski — Citroën, Podolski — Citroën), srebrne — 10, brązowe — 4.

W klasie II-ej startowało 8-iu, złote

gdy starter nie działa...

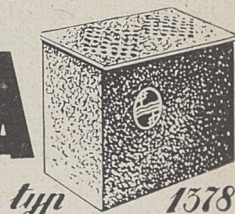


to znak, że akumulator jest źle naładowany.

Unikniesz kłopotów,
instalując u siebie w domu

PROSTOWNIK PHILIPSA

CENA ZŁ. 95.



typ 1378

ODZNACZENIE

Radca Ministerstwa Komunikacji p. Stanisław Szydelski, wieloletni redaktor i współzałożyciel czasopisma Auto, jeden z najdawniejszych członków Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi.

MAPA STANU DRÓG 1939-40

wydana przez

AUTOMOBILKLUB POLSKI

już wyszła z druku

do nabycia w biurach Automobilklubu Polski
i Klubów Terytorialnych.

»AUTOSTART«

HENRYK PESCHT

SKŁAD AKCESORI
SAMOCHODOWYCH
i MOTOCYKLOWYCH

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 44a (przy Koszykowej)

NAJTAŃSZA SZKOŁA SAMOCHODOWA

PRYLINSKI

WARSZAWA JEROZOLIMSKA 27

S Z K Ł O
NIEROZPRYSKujące SIE

„METAL SZKŁO“

WARSZAWA, ŻELAZNA Nr 59. TEL. 528-74.

MIARODAJNE
ORZECZENIA.
GWARANCJA.

Podania o ulgę podatkową należy składać najpóźniej do 15 kwietnia

Ze względu na kończący się rok budżetowy i okresy obliczeniowe przypominamy, że ustawa o ulgach inwestycyjnych rozróżnia dwa rodzaje płatników:

1) posiadających dochody *fundowane* (tzw. Dział I) tzn. zyski z realności, przedsiębiorstw, praw majątkowych, z uprawiania wolnych zawodów (lekarze, adwokaci itp.) oraz

2) posiadających dochody *niefundowane* (tzw. Dział II) tzn. z wynagrodzeń za najemną pracę, uposażeń, pensji, emerytur itp.

Nabywcy poj. mechan. (którzy transakcję zawarli w r. 1938) posiadający dochód fundowany (Dz. I) winni byli złożyć podanie o ulgę do dn. 1 marca włącznie jako do dnia, w którym upłynął jednocześnie termin złożenia zeznania o dochodzie dla tej grupy płatników. Tryb postępowania przy udzielaniu ulg był w tym wypadku następujący:

1) płatnikowi, uprawnionemu do ulgi, wymierza się podatek dochodowy za dany rok operacyjny, tak jak gdyby mu ulga nie służyła; na dokonany wymiar doręcza się mu nakaz płatniczy;

2) równocześnie z nakazem płatniczym doręcza się płatnikowi postanowienie o uldze po uprzednim przeprowadzeniu, w razie potrzeby, postępowania wyjaśniającego (§ 47 ust. (1));

3) przypisany płatnikowi podatek dochodowy umarza się do wysokości przyznanej ulgi.

To znaczy, że płatnicy o dochodzie fundowanym *nie potrzebują wpłacać całej sumy podatku, a potem żądać zwrotu, lecz od razu wpłacają sumę zmniejszoną o sumę zwrotu* (ewtl. nic nie wpłacają).

Nabywcy posiadający dochody niefundowane (Dz. II) winni stosować się do przepisów zawartych w par. 78 ustawy:

1) Podania o zwrot podatku dochodowego (dział II) lub podatku specjalnego wnoszą się w terminie od dnia 1 stycznia do dnia 15 kwietnia roku, następującego po roku, w którym pojazd mechaniczny lub statek powietrzny nabyto. Dyrektorowi izby skarbowej służy prawo darowania skutków przekroczenia tego terminu. *Postanowienie dyrektora izby skarbowej jest ostateczne.*

2) Jeżeli podatek dochodowy z działu II lub specjalny, potrącony płatnikowi w ciągu pierwszych kilku miesięcy roku, w którym płatnik nabył pojazd mechaniczny lub statek powietrzny, *pokrywa w całości sumę, przypadającą do zwrotu*, płatnik może wnieść podanie o zwrot podatku już tego dnia, w którym łączna suma podatku potrąconego i wpłaconego do kasy skarbowej osiągnie co najmniej wysokość sumy, przypadającej płatnikowi z tytułu ulgi do zwrotu.

W celu uzyskania ulgi podatkowej nabywca winien napisać do odpowiedniego Urzędu Skarbowego podanie (*niepodlegające opłatom*), w którym winien podać dane dotyczące wozu, datę zawarcia transakcji itd., załączając jednocześnie odpowiednie zaświadczenie od firmy, która sprzedawała samochód, bądź motocykl.

Na skutek podania o zwrot podatku dochodowego z działu II lub specjalnego wydaje urząd skarbowy, po uprzednim przeprowadzeniu w razie potrzeby postępowania wyjaśniającego (§ 47 ust. (1)), postanowienie o uldze, które *doręcza osobie uprawnionej*, oraz zarządza zwrot przypadającej sumy podatkowej.

Prywatne budownictwo garażowe nie jest popierane w całej rozciągłości

Tyle poświęcono uwagi zagadnieniu budownictwa garażowego, które uznane zostało za jeden z najważniejszych czynników motoryzacji kraju. W rezultacie zde-



cydowano, że budownictwo to będzie korzystało z pewnych ulg i, że przepisy dotyczące tego zagadnienia będą znacznie złagodzone. Widocznie jednak odnośne czynniki nie są w stu procentach przekonane o niezmiernej doniosłości motoryzacji — z jednej strony, oraz o potrzebie budowy garaży — z drugiej... Wystarczy przytoczyć, że np. rozporządzenie wykonawcze o ulgach inwestycyjnych (z dn. 16 listopada 1936 r.) mówi wyraźnie, iż:

„Na prawo do piętnastoletniego zwolnienia od podatku od nieruchomości nie wpływa istnienie w takiej budowlu lub części dobudowanej lokali niezamieszkałych (np. przemysłowych, handlowych, garaży itp.), *lokale te jednak korzystają ze zwolnienia od podatku od nieruchomości tylko przez lat dziesięć!!* (§ 58 do art. 24 ust. 2).

Czyli, że garaże traktuje się w rozporządzeniu gorzej, aniżeli inne budowle, nieraz o znacznie mniejszym znaczeniu!

Jednocześnie warto zakomunikować, że *garaże są, mimo wszelkie sprzeciwy, obłożone podatkiem od lokali*. W tej sprawie Automobilklub Polski przeprowadził dość znamienne korespondencje. W dn. 10.XII. 1938 zwrócił się mianowicie A. P. do Zarządu Miejskiego w Warszawie (wydz. finansowy) z zapytaniem, jak się przedstawia sprawa opodatkowania garaży. W odpowiedzi na to zapytanie Wydział Finansowy Zarządu Miejskiego odpowiedział, iż zapytanie zostało przekazane odnośnemu Urzędowi Skarbowemu. Z kolei Urząd Skarbowy nadesłał list następującej treści:

„W odpowiedzi na zapytanie z dn. 13.XII. 1938 r. czy garaże dla własnego użytku właścicieli mieszkań, względnie właścicieli domków jednorodzinnych, podlegają podatkowi od lokali — 27 Urząd Skarbowy wyjaśnia, że wymienione garaże podlegają opodatkowaniu podatkiem od lokali na zasadzie art. 1 dekretu Prez. Rzpl. z dn. 14.XI. 1935 r. (D. U. R. P. Nr 82 poz. 505) ze zmianami wprowadzonymi dekretem z 14 stycznia 1936 r. (D. U. R. P. Nr 3 poz. 13)“.

Widzimy więc, że akcja popierania budownictwa garażowego nie wykorzystuje, jak dotąd, wszelkich możliwych środków zachęających. Skoro bowiem zdecydowano się na stosowanie ulg celnych i podatkowych w stosunku do handlu samochodami — dlaczego nie stosuje się konsekwentnie ulg dla tych nabywców, którzy znajdując się w trudniejszych warunkach zmuszeni są do wystawiania własnym sumptem budynku garażowego?

KRONIKA

POSTĘPY MOTORYZACJI

712 NOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH SPRZEDANO W LUTYM 1939 R.

Luty 1939 r., podobnie jak i styczeń r. b. wykazały większe ilości sprzedanych nowych pojazdów mech., niż odpowiednie miesiące roku 1938-go. Podczas gdy w styczniu 1938 roku nowych pojazdów mechanicznych sprzedano 536 jednostek, w styczniu 1939 roku sprzedano 725 sztuk; w lutym 1938 r. sprzedaż nowych poj. mech. wyniosła 522 jednostki, w lutym 1939 r. sprzedano 712 sztuk. Charakterystyczne są wahania natężenia sprzedaży w tych miesiącach — wahania bardzo zbliżone do siebie w r. 1938 i 1939. W obu okresach luty był miesiącem najsłabszym dla sprzedaży (różnica między sprzedażą w styczniu i lutym 1938 r. — 14 jednostek na niekorzyść lutego).

Natomiast jeśli idzie o stan liczebny poj. mech. w ruchu, we wszystkich pozycjach widzimy przyrost mniej więcej odpowiadający przyrostowi nowych poj. mech. w okresie lutego. Znacząco było, że proces wycofywania poj. mech. na złe został zasadniczo zakończony w styczniu — w lutym wycofano z ruchu zupełnie znikomą ilość — ilość odpowiadającą naturalnemu procesowi renowacji.

Poszczególne pozycje statystyki na 1-go marca 1939 roku przedstawiają się następująco:

Ilość zarejestrowanych poj. mech.

	stan na 1.II.39	stan na 1.II.39	przybyło
Ogółem poj. mech.	53.505	53.164	341
sam. ogółem			
(wraz ze specj.)	41.887	41.605	282
sam. osobowych	24.381	24.190	191
sam. ciężarowych	8.692	8.655	37
taksówek	5.203	5.182	21
autobusów	2.050	2.035	15
poj. specj.	1.561	1.543	18
motocykli	11.618	11.559	59

Jeśli idzie o przyrost nowych poj. mech. w okresie lutego 1939 roku oraz porównanie tego przyrostu z przybytkiem w styczniu 1939 r. oraz lutym 1938 r. to kształtował się on następująco:

nowych jednostek przybyło

	w lutym 1939	w styczniu 1939	w lutym 1938
Ogółem poj. mech.	712	725	522
sam. ogółem			
(wraz ze specj.)	647	688	473
sam. osobowych	368	404	215
sam. ciężarowych	134	148	138
taksówek	90	77	67
autobusów	41	42	24
poj. specj.	14	17	29
motocykli	65	37	49

725 NOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH SPRZEDANO W STYCZNIU 1939 R.

Styczeń 1939-go roku, mimo „głębokiej martwoty“, na jaką narzekala większość sprzedawców samochodowych, nie był tak zły, jak na to wskazuje statystyka — w ciągu tego miesiąca sprzedano w Polsce 725 nowych poj. mechanicznych, to znaczy o 189 nowych jednostek więcej, niż sprzedano w styczniu 1938 roku (536).

W porównaniu do sprzedaży z grudnia 1938 roku obserwujemy spadek sprzedaży (w grudniu animował do kupna kończący się okres obliczeniowy — co ma znaczenie dla nabywców, pragnących otrzymać od Skarbu już w roku 1939 zwrot sum wpłaconych z tytułu podatku od dochodu).

W dalszym ciągu w styczniu r. b. obserwowaliśmy objaw wycofywania poj. mech. z ruchu — liczba pojazdów kursujących, w porównaniu ze stanem na 1.I.1939 r. zmalała o 845 jednostek, a ponieważ jednocześnie sprzedano 725 jednostek nowych (należy założyć, że nabywcy kupili nowe pojazdy nie po to, by je od razu unieruchomić), dodając te dwie liczby do siebie otrzymamy sumę 1570 poj. mech. wycofanych z ruchu w ciągu stycznia r. b.

Najwięcej w ciągu stycznia r. b. wycofano z ruchu motocykli — 502 jednostki oraz samochodów osobowych — 360 jednostek.

Poszczególne pozycje statystyki na 1-go lutego 1939 roku przedstawiają się następująco:

Ilość zarejestrowanych poj. mech.

	stan na 1.II.39	stan na 1.II.39	przybyło	ubyło
Ogółem poj. mech.	53.164	54.009	—	845
sam ogółem (wraz z poj. specj.)	41.605	41.948	—	343
sam. osobowych	24.190	24.550	—	360
sam. ciężarowych	8.655	8.609	46	—
taksówek	5.182	5.216	—	34
autobusów	2.035	2.038	—	3
poj. specj.	1.543	1.535	8	—
motocykli	11.559	12.061	—	502

Jeśli idzie o przyrost nowych pojazdów mechanicznych w okresie stycznia 1939 r. oraz porównanie tego przyrostu z przybytkiem w grudniu 1938 r. oraz styczniu 1938 r. — to kształtował się on następująco:

Nowych jednostek przybyło:

	1939 r.	1938 r.	1938 r.
w styczniu	725	833	536
Ogółem poj. mech.	725	833	536
sam. ogółem	688	782	512
sam. osobowych	404	467	251
sam. ciężarowych	148	162	135
taksówek	77	92	88
autobusów	42	49	23
poj. specj.	17	12	15
motocykli	37	51	24

BUDOWNICTWO
GARAŻOWE

W R. BIEŻ. WARSZAWA OTRZYMA
POMIESZCZENIE DLA 1.328 SAMO-
CHODÓW

W ostatnich czasach do władz budowlano-przemysłowych zgłaszano szereg poważnych, na dużą skalę zakrojonych, projektów budowy garaży. Niektóre są już w trakcie budowy.

Z większych obiektów, znajdujących się w budowie, wymienić należy garaż przy ul. Towarowej 35 na 100 wozów, przy ul. Marymonckiej (Nauczycielska Spółdzielnia Budowlana) na 116 miejsc, na Targowej (administracja bazyliki Serca Jezusowego) na 40 miejsc oraz garaż „Ruchu“ przy zbiegu al. Jerozolimskiej i Grojeckiej na 130 wozów.

Największy garaż buduje się przy zbiegu ul. Promenady i Słonecznej (b. Grodzieckiej) na 438 boksów. Jest to budynek piętrowy. (Garaż przy ul. Oboźnej liczy tylko 280 miejsc).

Wśród projektów, złożonych do zatwierdzenia, na uwagę zasługuje projekt spółki inżynierskiej przy ul. Olszewskiej na Mokotowie, obliczany na boksy i sale z pojemnością dla ok. 500 wozów.

Ogółem więc w nowobudujących się garażach znajduje pomieszczenie 1.328 samochodów, co stanowi blisko jedną czwartą wszystkich samochodów osobowych (około 5.000) stolicy.

GARAŻ DLA 200 AUTOBUSÓW
W WARSZAWIE

W związku z zamierzoną rozbudową sieci autobusowej w Warszawie Dyr. Tramwajów Miejskich będzie musiał zbudować odpowiednio pojemną zajezdnię autobusową, albowiem w dotychczasowych zajezdniach przy ul. Łazienkowskiej i Inżynierskiej jest tylko miejsce na 60 wozów.

Prace nad budową rozpoczęto jeszcze w końcu ub. r. przy ul. Sierakowskiej.

Zajezdnia ta obliczona jest na 200 autobusów. Budynek doprowadza się obecnie pod dach. Koszt budowy jest dość znaczny i wyniesie ok. 3,8 miliona zł.

RUCH KOŁOWY

10 SYGNAŁÓW ELEKTRYCZNYCH
W WARSZAWIE

Inspekcja elektryczna Zarządu Miejskiego, do zadań której należy montaż sygnałów do regulowania ruchu ulicznego, wykańcza obecnie szóstę z kolei miejsce zaopatrzone w synchronizowany sygnał — na skrzyżowaniu ul. Twardej i Żelaznej.

Poprzednio uruchomiono dwa sygnały na ul. Marszałkowskiej i trzy w al. Jerozolimskiej.

Na przyszłość ustalono z władzami ruchu kołowego dalsze miejsca, gdzie należy założyć sygnały regulowania ruchu. Realizacja tego planu, zależna od środków finansowych miasta, rozłożona będzie na kilka lat.

Brane są pod uwagę następujące punkty: most Kierbedzia przy Zjeździe, skrzyżowania ul. Brackiej i Chmielnej, Bonifraterskiej z św. Jerską, Rymarskiej z ul. Przejazd. Nalewek z Gesią, Gesiej z Zamenhofa, Bonifraterskiej z Franciszkańską, Al. Jerozolimskiej z Żelazną, Marszałkowskiej z Chmielną oraz pl. Piłsudskiego z pl. Małachowskiego i ul. Królewską.

Program na rok budżetowy 1939-40 będzie definitywnie ustalony w budżecie inwestycyjnym miasta.

Przeciętny koszt budowy jednego zespołu sygnalizacyjnego, wraz z aparatem sterowniczym, kablami i innymi urządzeniami, wynosi około 12.000 zł.

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

20 AUTOBUSÓW PĘDZONYCH GAZEM
DRZEWNYM KUPUJE STOLICA

Z budżetu renowacyjnego tramwajów i autobusów postanowiono zakupić w 1939-40 r. 20 nowych wozów autobusowych, pędzonych gazem drzewnym. Wozy te w eksploatacji należą do najtańszych. Zużywa ją one na 100 km drogi z pełnym obciążeniem 80 kg drzewa, co kosztuje około 4 i pół zł.

Nowe autobusy marki Chevrolet — w eksploatacji również b. tanie — na przebiecie 100 km. zużywają benzyny za ok. 15 zł.

Przeciętny koszt wozu, zaopatrzonego w 6-cylindrowy silnik o mocy 65 KM. wyniesie wraz z karoserią ok. 35.000 zł. Pojemność wozów na gazie drzewnym będzie o 5 do 6 miejsc większa niż w autobusach o napędzie benzynowym.

Wobec wycofywania z ruchu wozów zużytych i przestarzałych — zajdzie potrzeba dokonania jeszcze w ciągu roku bież. dalszych zamówień na dostawę autobusów.

LOSEM KIEROWCÓW TAKSÓWEK
ZAJĄŁ SIĘ Z.P.Z.Z.

W Warszawie odbyły się zebrania kierowców taksówek oddziału automobilistów Z.P.Z.Z. Transportowców i Pokrewnych, na których omawiano obecną sytuację na terenie przemysłu taksówkowego.

Kierowca pracuje na procent, co powoduje niestabilność jego dochodów i trudność w planowaniu budżetu rodzinnego. W wypadku bowiem, gdy taksówka jest nieczynna, kierowca pozostaje bez żadnych środków na utrzymanie. Kierowcy nie korzystają z ubezpieczenia społecznego z winy pracodawców, a nadto nie są ubezpieczeni od wypadków, z którego to ubezpieczenia korzystają pasażerowie.

W wyniku obrad wysunięto резолюcję, by wprowadzić zasadnicze uposażenie miesięczne dla kierowców taksówkowych oraz odpowiedni procent od obrotu.

Sprawami uregulowania uposażeń kierowców taksówkowych, dotychczas nikt się nie zainteresował, mimo, iż inne związki zawodowe szumnie głośiły, iż tylko one bronią interesów kierowców samochodowych.

Oddział Automobilistów Z.P.Z.Z. Transportowców i Pokrewnych w Warszawie, sprawę poprawy bytu kierowców taksówkowych traktuje poważnie, bez demagogii i przystępuje obecnie do realizowania słusnych postulatów swoich członków.

★

Jednocześnie Z.P.Z.Z., Zw. Transportowców i pokrewnych opracował projekt nowelizacji prawa przemysłowego w kierunku zaliczenia do rzemieślników kierowców samochodowych, którzy dotychczas zaliczani są z punktu widzenia przepisów prawnych do służby domowej. Wniosek ten przedstawiony będzie ministrowi przemysłu i handlu.

PRZYMUS MUNDURÓW DLA KIEROWCÓW TAKSÓWEK

Miejski wydział przemysłowy w Warszawie otrzymał od wykonania uprawomocnione orzeczenie karne, wydane przez starostwa na właścicieli taksówek za nieprzestrzeganie przepisów o umundurowaniu szoferów.

Wydział przemysłowy w myśl swych uprawnień cofnął koncesje na prowadzenie dorożek samochodowych w 2 wypadkach. Jest to pierwszy wypadek zastosowania tych uprawnień.

POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE Z LITWĄ

Czynione są przygotowania do uruchomienia komunikacji autobusowej z Litwą.

Autobusy mają kursować z wiosną r.b. na szlaku Suwałki — Kalwaria — Mariampol — Kowno, następnie na szlaku Wilno — Mejszagala — Muśniki — Janów — Kowno i na szlaku Święciany — Poniewież.

CIESZYN ZACHODNI POŁĄCZONY LINIAMI AUTOBUSOWYMI

Z chwilą zniesienia granicy, dzielącej Cieszyn na dwie części, wyłonił się szereg problemów, których szybkie rozwiązanie stało się koniecznością. M. in. dać się dotkliwie odczuć brak taniego środka lokomocji na powiększonym obszarze miasta. Cieszyn posiadał przed laty komunikację tramwajową, która jednak straciła rację bytu po podziale miasta. Wozy tramwajowe zostały wówczas sprzedane, a tory rozebrane. Powrót więc obecnie do tej komunikacji jest niemożliwy.

Zarząd miasta Cieszyna zdecydował się na zaprowadzenie w obrębie miasta regularnej komunikacji autobusowej, której uruchomienie powierzył jednej z firm prywatnych.

W lutym r.b. autobusy zaczęły już kursować regularnie na liniach, łączących dzielnice miasta, położone na przeciwległych brzegach rzeki Olzy.

DROGI

TECHNICY DROGOWI BIJĄ NA ALARM!

Dn. 25 lutego r.b. obradował w Warszawie zjazd techników drogowych z całej Polski, zwołany przez Związek Techników Rzpłitej.

Tematem obrad zjazdu były zagadnienia, związane z zawodem osób, pracujących w dziedzinie gospodarki drogowej oraz sprawy interesów techników drogowych na tle ogólnej sytuacji w budownictwie drogowym.

Na jeździe wskazano, że nawierzchnia dróg bitych samorządowych w 75% jest albo zrujnowana, albo w złym stanie i że na konserwację potrzeba co rok co najmniej 90 milionów złotych, podczas gdy faktyczna kwota, jaka jest przeznaczona na ten cel, wynosi około 30 milionów.

Podobna sytuacja istnieje na drogach państwowych, gdzie w r. 1939/40 przeznaczono zaledwie 10 milionów, zamiast potrzebnych na konserwację 50 milionów zł.

Na jeździe podkreślono, iż ten stan rzeczy w niedługim czasie przyczyni się do całkowitej niemal dewastacji majątku narodowego, jaki przedstawiają drogi.

1,5 MILIONA ZŁ. NA MOST W SANDOMIERZU

Na wiosnę r.b. rozpocznie się w Sandomierzu budowa stałego mostu drogowego przez Wisłę. Ministerstwo Komunikacji przeznaczyło na ten cel, w okresie budżetowym 1939-40 r., kwotę 1,5 mln. zł.

Studia terenowe i wierceń próbnę zostały już przeprowadzone, a w nadchodzącym sezonie budowlanym przewidziane jest ukończenie konstrukcji żelaznych.

Podkreślić należy, iż istniejący most został wybudowany w 1923 r., jako prowizoryczny, przy czym okres używalności jego został określony na 5 lat.

Budowa stałego mostu drogowego przez Wisłę była koniecznością gospodarczą, gdyż stanowić on będzie jedną arterię komunikacyjną dla ruchu drogowego pomiędzy okresem aprowizacyjnym sandomierskim, a rozbudowanymi ośrodkami przemysłowymi na prawym brzegu Wisły, w rejonie Tarnobrzegu i Rozwadowa.

NOWE USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

PROJEKT DONIOSŁEJ USTAWY O KOMUNIKACJACH W SŁUŻBIE OBRONY PAŃSTWA

Rada Ministrów na posiedzeniu dn. 24 stycznia br. uchwaliła projekt ustawy o komunikacjach w służbie obrony państwa, który zostanie przedłożony Izbie Ustawodawczej jeszcze w czasie bieżącej sesji.

Projekt ten zastąpi cztery dotychczas obowiązujące akty ustawodawcze, a mianowicie:

a) ustawę z dnia 27 marca 1920 o kolejach w czasie wojny lub grożącego państwu niebezpieczeństwa;

b) ustawę z dnia 18 grudnia 1920 o pocztach, telegrafach i telefonach w czasie wojny lub grożącego państwu niebezpieczeństwa;

c) ustawę z dnia 7 listopada 1931 o nadzwyczajnym przewozie oficerów i szeregowych rezerwy i pospolitego ruszenia oraz sprzętu wojkowego w czasie pokoju;

d) ustawy z dnia 25 lutego 1932 o drogach lądowych i drogach wodnych śródlądowych, w czasie wojny lub grożącego państwu niebezpieczeństwa.

Jeżeli się jeszcze zważy, iż projekt ponadto wypełnia lukę istniejącą w dotychczasowym ustawodawstwie przez unormowanie dziedziny komunikacji powietrznej, zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi oraz żeglugi morskiej na czas wojny lub grożącego państwu niebezpieczeństwa, to trzeba przyjąć do przekonania, iż projekt ten stanowi również wielki etap na drodze kodyfikacji ustawodawstwa wojkowego.

Okres przygotowań i czas wojny

Projekt dzieli zagadnienia komunikacji z punktu widzenia interesu obrony państwa zasadniczo na dwie fazy:

1) przygotowanie w czasie pokoju komunikacji do zadań wojennych, przy czym w fazie tej władze wojskowe współdziałają z władzami i organami komunikacji rządowych i państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych, a zarządy komunikacji prywatnych i komunalnych stosują się do wymagań władz wojskowych.

2) czas wojny, mobilizacji lub stanu zagrożenia państwa, gdy komunikacja pełni swą służbę w obronie państwa, przy czym władze i organa komunikacyjne zostają całkowicie podporządkowane władzom wojskowym.

W pierwszej fazie właściciele i zarządy komunikacji samorządowych i prywatnych obowiązane są umożliwić właściwej władzy (ministrowi, któremu dany dział komunikacji podlega lub władzy przez niego upoważnionej) dokonanie przeglądu posiadanych środków komunikacyjnych oraz obowiązane są prowadzić ewidencje tych środków według wzorów ustalonych przez władze.

Mobilizacje próbne

W celu sprawdzenia realności prac przygotowawczych minister spraw wojskowych może już w czasie pokoju zarządzić na obszarze całego państwa, lub też w poszczególnych jego częściach kontrolę działania całokształtu komunikacji lub poszczególnych jej działów. Projekt daje podstawę prawną do przeprowadzania jakby próbnej mobilizacji. Przepis ten nie był znany dotychczasowym ustawom o komunikacjach.

Zwrot kosztów

Projekt przewiduje możliwość zwrotu nakładów poniesionych przez właścicieli i zarządy komunikacji samorządowych i prywatnych z powodu wykonania prac przygotowawczych oraz prawo do wynagrodzenia za czynności związane z przeprowadzeniem przeglądów i prób sprawności, jeżeli koszty tych prac i czynności przekraczają ich własny interes gospodarczy.

Właściciele i zarządy komunikacji samorządowych i prywatnych, utrzymujący stałą lub sezonową komunikację między poszczególnymi miejscowościami, obowiązani są już w czasie pokoju do kredytowanego przewozu — na żądanie władz wojskowych — żołnierzy oraz sprzętu wojkowego na linii, na której wykonują przewóz.

Centralizacja kontroli w czasie wojny

Z chwilą wybuchu wojny, zarządzenia mobilizacji lub stanu zagrożenia państwa wszystkie komunikacje podporządkowują się interesom obrony państwa. Ta kardynalna zasada została w projekcie konsekwentnie przeprowadzona. W tej fazie Rada Ministrów może zakażać lub ograniczyć ruch na wszystkich lub niektórych liniach komunikacyjnych.

Władze i organa komunikacji rządowych i samorządowych oraz państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych tudzież właściciele i zarządy komunikacji prywatnych obowiązani są:

a) wykonywać wszelkie związane z komunikacją żądania właściwej władzy, dotyczące zapewnienia w interesie obrony państwa sprawności komunikacji;

b) utrzymywać w stanie zdającym do użytku wszelkie posiadane środki komunikacyjne;

c) utrzymywać i dostosować do potrzeb obrony państwa ilość oraz kwalifikacje osobowe i fachowe kierownictwa i obsługi.

Wszystkie samorządowe i prywatne przedsiębiorstwa komunikacyjne przechodzą pod zarząd właściwych resortów władz państwowych. Gdy sprawność władz, organów lub zarządów komunikacji nie zaspakaja żądań władz wojskowych, władzom wojskowym służy prawo wkroczenia w zakres działania władz, organów i zarządów komunikacji.

Przepisy o ochronie bezpieczeństwa i tajemnicy

Przepisy o ochronie bezpieczeństwa i tajemnicy są w projekcie nowością, dotychczasowe bowiem ustawy, normujące zagadnienia komunikacji, nie zajmowały się tą sprawą zupełnie. Projekt, nawiązując do przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934, o niektórych przestępstwach przeciwko bezpieczeństwu państwa, stwierdza, iż tajemnice państwowa stanowią wszelkie zarządzenia, nakazy, polecenia, informacje lub wyjaśnienia doręczone lub zakomunikowane przez władzę w celu wykonania przepisów ustawy o komunikacjach. Jest to tzw. ochrona bierna tajemnicy państwowej.

Ponadto projekt nakłada na właścicieli i zarządy komunikacji samorządowych i prywatnych obowiązek stworzenia na własny koszt warunków, zapewniających bezpieczeństwo i ochronę tajemnicy państwowej w zakresie nakazanym przez władze wojskowe. W szczególności projekt przewiduje możliwość nakładania przez właściwą władzę na właścicieli i zarządy komunikacji samorządowych i prywatnych obowiązków opracowania i wprowadzenia w życie regulaminu wewnętrznego dla danego przedsiębiorstwa komunikacyjnego o zachowaniu tajemnicy oraz obowiązku niezalniania lub zwalniania z pracy pracowników wskazanych przez władzę.

MILITARYZACJA PERSONELU KOMUNIKACJI

Z chwilą wybuchu wojny, zarządzenia mobilizacji lub w przypadku, gdy tego wymaga interes obrony państwa, stwierdzony uchwałą Rady Ministrów, następuje militaryzacja personelu komunikacji.

Każdy funkcjonariusz i pracownik komunikacji choćby nie podlegał powszechnemu obowiązkowi wojskowemu, może być do 60 roku życia powołany do wojskowej służby komunikacji. Ponadto osoby, które były funkcjonariuszami lub pracownikami komunikacji, albo mają w tej dziedzinie fachowe wykształcenie lub praktykę, mogą być — jeżeli nie ukończyły jeszcze 60 roku życia — powołane do wojskowej służby komunikacji.

Wojskową służbę komunikacji pełni się albo w specjalnych jednostkach organizacyjnych sił zbrojnych, albo na stanowisku (zajęciu) powierzonym przez właściwe władze komunikacyjne pod kierunkiem i nadzorem zwierzchników służbowych w komunikacjach.

Powołani do wojskowej służby komunikacji stają się żołnierzami z chwilą zgłoszenia się na miejscu przeznaczenia.

SPECJALNE SANKCJE KARNE

Wreszcie projekt zawiera sankcje karne za pewne przestępstwa o charakterze specjalnym, jak np. niestosowanie się do zarządzeń władz dotyczących prac przygo-

townawczych, przeglądu środków komunikacyjnych, ewidencji tych środków itp. Również karze ulega samowolne porzucenie służby w razie podporządkowania komunikacji interesom obrony państwa, oraz czyny obniżające sprawność lub zagrożające ruchowi komunikacji (akty sabotażu).

Ogólnie trzeba powiedzieć, że projekt w całej pełni czyni zadość wymaganiom merytorycznym i stoi na wysokim poziomie pod względem legislacyjnym. Jasny układ projektu, dobre rozplanowanie materiału czynią go przejrzystym, a zwięzłość i syntetyczność przepisów pozwoliły na zawarcie bardzo obszernego tematu zaledwie w 41 artykułach.

MOTOCYKLE

IMPREZY MOTOCYKLOWE W R. 1939
KALENDARZ OFICJALNY P.Z.M.
Marzec

26 — K.M.Z.R. „Polesie“. Pińsk. Bieg Gońca Motorowego (międzyklubowy).

Kwiecień

2 — M.K.Z.S. Gdynia. Wyścigi żużlowe w Wejherowie (międzyklubowy).

10 — M.K.Z.S. Gdynia. Wyścigi żużlowe w Gdyni.

16 — P.Z.M. Święto Motocyklowe. Ogólnopolskie.

23 — B.B.K.M. Bielsko. IV Raid Terenowy Górski (międzyklubowy).

22-23 — M.K.Z.S. W-wa. Raid W-wa — Gdynia — W-wa (ogólnopolski).

30 — K.M. Zagłębie Dąbr. Sosnowiec. Zawody szosowo-terenowe (międzyklubowe).

Maj

2-3 — „Unia“ Poznań, M.K.Z.S. Łuck, oraz W.K.Sy na trasie raidu, Raid Stomil po Polsce (ogólnopolski).

6-7 — P.K.M. W-wa. Raid Wiosenny (mkl.).

7 — W.T.C.M. Wilno. Raid Nocny (mkl.).

7 — Ł.K.M. Łódź. Raid Wiosenny (mkl.).

7 — K.M.Z.S. Gdynia. Wyścigi o Puchar Nadbałtycki. Wyścigi Uliczny Otwarty (udział zaw. zagr.).

14 — K.M.Z.R. „Polesie“. Pińsk. Bieg Terenowy (międzyklubowy).

21 — K.M.Z.S. Łuck. Wyścig szosowy Łuck — Równe — Dubno — Łuck, 170 km (międzyklubowy).

14 — B.B.K.M. i K.M.Z.S. — Bielsko. Wyścig Uliczny. Ogólnopolskie otwarte.

14 — M.K.Z.S. Wilno. Raid szosowo-terenowy Wilno — Narocz — Wilno, 230 km.

14 — Ł.K.M. Łódź. Ogólnopolski Raid szosowo-terenowy, 250 km.

18 — M.K.Z.S. Gdynia. Wyścig uliczny.

25 — W.K.S. „Pancerni“ Brześć n/B. Bieg gońca bojowego (ze strzelaniem).

28 — M.K.Z.S. W-wa. Wyścig uliczny (Al. Niepodległości) (ogólnopolski).

27-29 — K.M.Z.S. W-wa. Raid Zaolziański — ogólnopolski (polecony przez P.Z.M.).

20-21 — K.P.W. Wilno. Raid Północno-Wschodni, 650 km (międzyklubowy).

28-29 — W.T.C.M. Wilno. Raid Ogólnopolski.

28 — K.P.W. Katowice. Wyścig otwarty M.K.Z.S. Gdynia. Wyścig żużlowy w Gdyni (międzyklubowy).

Czerwiec

4 — K.P.W. Katowice. Wyścig żużlowy w Hajdukach Wielkich (międzyklubowy).

4 — M.K.Z.S. — Warszawa. Pierwszy Krok Motocyklowy.

4 — M.K.Z.S. Bielsko. Raid P.W. (międzyklubowy).

8 — M.K.Z.S. Wilno. Raid Szosowo-Terenowy 300 km, okrężny (międzyklubowy).

11 — W.K.S. „Pancerni“ Brześć n/B. Bieg gońca bojowego (ze strzelaniem) (mkl.).

11 — K.P.W. Katowice. Raid w Nieznanie.

18 — M.K.Z.S. Gdynia. Wyścigi żużlowe.

24-29 — W.K.S. „LEGIA“ SEKCJA MOT. RAID SZLAKIEM MARSZAŁKA (otwarty).

25 — M.K.Z.S. Lwów. Pierwszy Krok Motocyklowy (zlecone przez P.Z.M.).

Lipiec

2 — M.K.Z.S. Lwów. Raid Huculski (przez Karpaty Wsch. i Rumunię). zlecone przez P.Z.M.

2 — „Unia“ Poznań. Pierwszy krok motocyklowy (zlecone przez P.Z.M.).

9 — M.K.Z.S. Gdynia. Wyścigi uliczne, otwarte.

9 — M.K.Z.S. Wilno. Raid motocyklowy Wilno — Mołodeczno — Wilno, 250 km.

16 — K.P.W. Wilno. Popisy Motocyklowe międzyklubowe.

16 — K.P.W. Wilno. Pierwszy krok motocyklowy (zlecone przez P.Z.M.).

22-23 — M.K.Z.S. Warszawa. Raid Szosowo-Terenowy (zlecony przez P.Z.M.).

30 — Ł.K.M. Łódź. Pierwszy krok motocyklowy (zlecony przez P.Z.M.).

Sierpień

6 — M.K.Z.S. CIESZYN. TOURIST-TROPHY W WISŁE.

6 — W.T.C.M. Wilno. Raid szosowo-terenowy międzyklubowy.

6 — W.T.C.M. Wilno. Pierwszy krok motocyklowy (zlecony przez P.Z.M.).

8 — M.K.Z.S. Kielce. Raid Szlakiem Kadrowki.

8 — M.K.Z.S. Kielce. Pierwszy Krok Motocyklowy (zlecony przez P.Z.M.).

13 — M.K.Z.S. Bielsko. Wyścig trawiasty.

13-15 — M.K.Z.S. Gdynia. Raid na Zaolzie. Raid Gdynia — Prusy Wsch. — Litwa — Gdynia (zalecenie P.Z.M.).

13-15 — P.K.M. W-WA. RAID TATRZAŃSKI.

13-15 — P.K.M. W-wa. Mały Raid Tatrzański (Pierwszy krok).

20 — M.K.Z.S. Lublin. Raid wywiadowczy.

20 — Motoklub Szopienice. Wyścig uliczny.

20-27 — Six Days w Niemczech.

27 — Ł.K.M. Łódź. Raid terenowy — Lotniczo - motocykl. - samochód, 220 km.

27 — K.P.W. Katowice. Raid na Śląsk Zaolziański.

Wrzesień

2-3 — B.B.K.M. Bielsko. Raid Nocny.

3 — M.K.Z.S. i W.K.S. „Czarni“ Lwów. Wyścig uliczny (zl. przez P.Z.M.) (ogólnopolski).

3 — W.K.S. „LEGIA“ SEKCJA MOT. GRAND PRIX POLSKI (międzyklubowy).

10 — M.K.Z.S. W-wa. Wyścig uliczny (Al. Niepodległości, o Nagrodę Prezydenta Miasta (ogólnopolski).

10 — M.K.Z.S. Łuck. Wyścig uliczny.

17 — M.K.Z.S. Kielce. Wyścig uliczny.

17 — P.K.M. Warszawa. Wyścig terenowy (ogólnopolski).

17 — Ł.K.M. Łódź. Raid orientacyjny.

24 — Ł.K.M. Łódź. Wyścigi na torze trawiastym (międzyklubowe).

24 — Motoklub Szopienice. Raid na przelaj (międzyklubowe).

24 — Kluby Stołeczne — Raid do C.O.P. dla maszyn małowitrazowych (zlecony przez P.Z.M.) (ogólnopolski).

Październik

1 — M.K.Z.S. Tarnopol. Pierwszy krok motocyklowy.

1 — M.K.Z.S. Tarnopol. Wyścigi żużlowe o Puchar Wojewody (ogólnopolskie).

15 — B.B.K.M. Bielsko. Raid Górski-Terenowy.

15-30 — W.K.S. „Pancerni“ Brześć n/B. Raid przez Polesie (międzyklubowy).

15 — W.K.S. „Pancerni“ Żurawica i W.K.S. „Pogoń“ Strój — jazda konkursowa na obwodzie Drohobycz — Borysław — Truskawiec.

Kalendarz sportowy na miesiące zimowe zostanie ustalony później.



Czy pozwolisz
Lampkę wina?
— Wolę szklanke
Szumilina!

„SZUMILIN“
herbata-nektar

RÓŻNE

MOŻLIWOŚĆ URUCHOMIENIA SAMOCHODOWYCH BANKÓW MOTORYZACYJNYCH

Wydane niedawno rozporządzenie do ustawy o zastawie rejestrowym na samochody stwarza dogodne warunki zabezpieczające kredyt na kupno samochodów. Urzędy wojewódzkie zakładają już odpowiedzialne księgi rejestrowe, które będą czymś w rodzaju „hipotek“ samochodowych. W księgach tych będą notowane wozy obciążone zobowiązaniami właściciela wobec firmy samochodowej, albo instytucji kredytowej.

Zrzeszenie kupców Samochodowych projektuje utworzenie specjalnego banku motoryzacyjnego. Finansowe podstawy dla tego banku miałyby dać: przemysł motoryzacyjny, tow. ubezpieczeń i kupiectwo.

Ostatnio powstała myśl zainteresowania sprawą banku motoryzacyjnego zarówno samorządów miejskich, jak i powiatowych związków samorządowych. Większe miasta w Polsce posiadają duże tabory silnikowe i sprawa kredytu samochodowego nie jest dla nich bynajmniej obojętna. Równie duże zainteresowanie budzi sprawa projektu zorganizowania banku w związkach międzykomunalnych.

Niektóre związki międzykomunalne i powiatowe związki samorządowe posiadają autobusową komunikację międzymiastową, a są i takie powiatowe związki samorządowe, które pragnęłyby uruchomić komunikację międzymiastową w obrębie własnego powiatu, a nie mają środków finansowych na zakup taboru samochodowego, ani nie rozporządzają odpowiednim kredytem, gdyż możliwości kredytowe związków samorządowych po odwołaniu przez centralną komisję oszczędnościowo-oddłużeniową zostały poważnie ograniczone.

Zdaniem działaczy samorządowych udział samorządów miejskich i pow. związków byłby z korzyścią i dla sprawy banku, niewątpliwie potrzebnego i dla samorządów.

KASA MOTORYZACYJNA SŁUŻBY MŁODYCH OZN.

Z inicjatywy okręgu stołecznego Służby Młodych O.Z.N. zorganizowano w Warszawie narodową kasę bezprocentową kredytu dla popierania motoryzacji.

Kasa udzielać będzie kredytu przede wszystkim absolwentom Kursu Motorowo-Pancernego im. 20-lecia Niepodległości R.P. Służby Młodych O.Z.N., by mogli się usamodzielniać — tworząc spółdzielnie warsztatowe, taksówkowe, stacje obsługi itd.

POŚWIĘCENIE GOSPODY TURYSTYCZNEJ „POD TOWARZYSZEM PANCERNYM“

W Jaworzynie Polskiej odbyła się uroczystość poświęcenia i otwarcia gospody turystycznej „Pod Towarzystwem Pancernym“, w obecności wicemin. Bobkowskiego, gen. Roupperta, przedstawicieli Min. Komunikacji, władz wojewódzkich, powiatowych i miejscowych oraz przedstawicieli prasy zagranicznej i krajowej.

Gospoda znajduje się w dawnym budynku czesko-słowackiej straży granicznej przy moście pod Łysą Polaną.

KRONIKA KLUBOWA

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI

Z KOMISJI DROGOWEJ

1. Podajemy do wiadomości P. T. Członków, że w dniu 25 stycznia rb. zapadła uchwała Zarządu A. W. odnośnie plaketek za patrolowanie dróg w roku 1939, a mianowicie:

- za 10 patroli — plakieta brązowa
- za 25 patroli — plakieta srebrna
- za 50 patroli — plakieta złota.

Szczegółowy regulamin tych plaket jest w opracowaniu i będzie rozesłany wszystkim P. T. Członkom A. W.

Przy tej okazji prosimy o jaknajliczniejsze zgłoszenia do patrolowania dróg.

Wiadomości udziela sekretariat.

2. Komisja drogowa A. W. rozwinęła w ciągu stycznia br. akcję patrolowania dróg poza miastami oraz częściowo również zorganizowała patrol miejskie.

Ogółem odbyli członkowie A. W. w styczniu br. 29 patroli, które trwały 105 godzin.

W patrolach tych brali udział:

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| 1) p. dr J. Chrzanowski | 11 razy — 40 g. |
| 2) p. Jan Antczak | 5 „ — 14 „ |
| 3) p. Stan. Kluz | 3 „ — 21 „ |
| 4) p. ppłk W. Wiśniewski | 3 „ — 7 1/2 „ |
| 5) p. nac. W. Kiełczewski | 2 „ — 4 „ |
| 6) p. v-min. F. Świtalski | 2 „ — 10 1/2 „ |
| 7) p. B. Kujat | 1 „ — 3 „ |
| 8) p. Zdz. Kwiatkowski | 1 „ — 4 „ |
| 9) p. C. Rowiński | 1 „ — 1 „ |

3. A.W. opracował odpowiedni memoriał do Urzędu Wojewódzkiego z propozycjami wydania szeregu nowych zarządzeń, mających na celu usprawnienie ruchu pojazdów zarówno w mieście, jak i na szosach oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. Memoriał ten jest obecnie rozpatrywany przez Urząd Wojewódzki w Poznaniu.

4. Referat Kartograficzny Kom. Drogowej, na podstawie zebranego materiału:

a) udziela porad we wszystkich sprawach drogowych,

b) opracowuje marszrutę tak krajową, jak i zagraniczną,

c) udziela wiadomości o stanie dróg na podstawie najświeższych materiałów,

d) dostarcza mapy i plany.

P.T. Członkowie A.W. otrzymują wiadomości ad a, b, c, bezpłatnie, ad d, mapy po cenach własnych.

P.T. Nieczłonkowie odpłacają ad a, b, c, 75 groszy za odpowiedź listowną, a 50 groszy za odpowiedź ustną w sekretariacie A.W. Za mapy dolicza się do kosztów własnych 15% kosztów manipulacyjnych. Należność może być uiszczona w znaczkach pocztowych.

Prosimy wszystkich P.T. Członków, by jak najliczniej korzystali z powyższych udogodnień, oraz by zechcieli propagować je wśród Swych znajomych.

SPRAWY BIEŻĄCE

Z dniem 1 stycznia rb. obniżone zostały opłaty za tryptyki niemieckie jednorazowe — ważne na jeden tylko wjazd i wjazd — do kwoty zł 15.—.

TERMINY BADANIA TECHNICZNEGO oraz rejestracji pojazdów mechanicznych odbędą się:

W POZNANIU

na placu Kolegiackim w każdy wtorek i czwartek od godz. 10.00 do 12.00, a ponadto w każdą sobotę tylko nowych samochodów osobowych i motocykli.

W KALISZU

na placu św. Józefa nr 1, 3.IV, 2.VI w godz. od 9.30 do 12.00.

W KONINIE

przed Starostwem Powiatowym dnia 1.IV w godz. 9.30 do 12.00.

W LESZNIE

przed Starostwem Powiatowym dnia 14.IV w godz. 10.00 do 12.00.

W OSTROWIE

przed Gazownią Miejską dnia 11.I, 3.III, 5.V w godz. 9.30 do 12.30.

Zgłoszenia do rejestracji i badania technicznego należy kierować do Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego, Wydział Komunikacyjno-Budowlany, Oddział Ruchu Drogowego.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WPŁYW CIŚNIENIA W GUMACH NA ŻYWIENIE PALIWA

Prasa sowiecka podaje dane zaczerpnięte z doświadczeń angielskiej wytwórni motocykli A. J. S.

Do prób użyto solówki z silnikiem 246 ccm na oponach: na przodzie 3.00x20, w tyle 3.50x19. Próby przeprowadzono przy ciśnieniu 1,4 atm. jako normalnym i po tym przy obniżonym dwukrotnie do 0,7 atm. na szybkościach z obniżonym ciśnieniem zużycie paliwa było wyższe aniżeli przy jeździe na gumach napompowanych mocniej, przy czym wzrost zużycia paliwa był następujący:

przy szybkości 80 km/godz. — 14,8%

przy szybkości 65 km/godz. — 7,8%

przy szybkości 50 km/godz. — 5,1%

Wynika stąd, że im wyższe szybkości (przy zbyt niskim ciśnieniu) tym większa jest strata na paliwie.

ŚWIATOWA PRODUKCJA SAMOCHODÓW W R. 1938.

Według najnowszych zestawień światowa produkcja samochodów w r. 1938 wyniosła 3.980.000 wozów osobowych i ciężarowych.

W r. 1937 wyprodukowano 6.352.764 wozy.

Produkcja samochodowa w poszczególnych państwach przedstawia się w r. 1938 następująco: Stany Zjednoczone — wozów 2.489.635 (w r. 1937 — 4.808.974); Kanada — 166.142 (207.463); Anglia — 444.877 (493.256); Niemcy — 340.719 (326.337); Francja — 225.000 (206.726).

PRODUKCJA ROPY SPADA NIEMAL WSZEDZIE

W roku 1938 produkcja ropy wyniosła 271.362.000 ton. Aż do roku 1937 produkcja światowa ropy stale wzrastała, wyniosła bowiem 280.975.000 t., osiągnęła ona najwyższy poziom w r. 1937.

Rok ubiegły po raz pierwszy był świadkiem zmniejszenia się produkcji. Przyczyną tego spadku w rzeczywistości było zmniejszenie wydobycia ropy naftowej w Stanach Zjednoczonych A. P. i Meksyku. W USA produkcja spadła o 5%, w Meksyku o 29%. Na uwagę zasługuje wzrost produkcji w Kanadzie (o 150%), w Niemczech (o 28%), w Egipcie (o 28%) i w Indiach Brytyjskich (o 22%).

Porównanie produkcji ropy w latach 1937 i 1938 w różnych krajach wykazują poniższe liczby (w tysiącach ton):

Stany Zjednoczone 173.734 — 164.740, Rosja 28.397 — 29.300, Wenezuela 27.723 — 27.740, Iran 10.330 — 10.000, Indie Holenderskie 7.189 — 7.300, Rumunia 7.147 — 6.600, Meksyk 6.751 — 4.800, Irak 4.314 — 4.250, Kolumbia 2.904 — 2.980, Argentyna 2.282 — 2.370, Peru 2.319 — 2.100, Trynidad 2.253 — 2.470, Bahrein 1.061 — 1.150, Birmania 1.083 — 1.060, Borneo Brytyjskie 793 — 895, Kanada 366 — 940, Rzesza Niemiecka 486 — 625, Polska 501 — 507.

AUTOSTRADA „TRANSCZESKA” SZEROKOŚCI 37 M.

W lutym r. b. rozpoczęto pod Wiedniem budowę autostrady niemieckiej, prowadzącej przez Czechosłowację do Wrocławia. Władze niemieckie zdecydowały się zbudować ją w szerokości 37 m. zamiast przewidzianych poprzednio 24 m.

WSZYSTKIE OPONY DLA NIEMIECKICH SAMOCH. PRODUKOWANE BĘDĄ ZE SZTUCZNEGO KAUCZUKU

Gen. von Hanneker, jeden z czołowych wykonawców 4-letniego planu gospodarczego Goeringa, oświadczył na wykładzie wygłoszonym w Monachium, że w ciągu r. 1939 wszystkie niemieckie samochody osobowe zamienią opony kauczukowe na opony z materiału zastępczego typu Buna. Koszt produkcji nowych opon zostanie znacznie obniżony.

BILANS NIEMIECKIEGO PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO ZA R. 1938

W roku 1938 liczba robotników zatrudnionych w niemieckim przemyśle samochodowym, wzrosła o 10 tys. osób i wynosi obecnie ok. 139 tys. osób.

W roku sprawozdawczy produkcji samochodów i motocykli wyniosła w Niemczech ok. 572 tys. sztuk, czyli o 9 proc. 1.180 mln. RM w r. 1937.

Wartość sprzedanych samochodów wyniosła w r. ub. 1.260 mln. RM wobec 1.180 mln. RM w r. 1937.

Wartość eksportu samochodowego wyniosła 161 mln. RM, czyli o 15 mln. RM więcej niż w r. 1937.

W związku ze wzrastającą sprzedażą samochodów w Niemczech, liczba samochodów i innych pojazdów mechanicznych w stosunku do 1.000 mieszkańców wyniosła na obszarze dawnej Rzeszy w r. 1938 — 51, wobec — 45 pojazdów mechanicznych na 1000 mieszkańców w roku 1937.

TRUKAN-AUTO

Wł. Kozimierz
TRUKAN

WARSZAWA,

pl. Napoleona 1.

Tel. 2-22-43

części zamienne do samochodów: POLSKI FIAT, FORD, FORDSON, CHEVROLET.

WŁASNA WYTWÓRNIĄ AKCESORIÓW SAMOCHODOWYCH

AUTOPRECYZJA

Warunki prenumeraty: rocznie 10 zł, półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata Auto“ oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi“ — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja „Auto“, Warszawa, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski)
czynna codziennie od godz. 10—14. oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr 709-19.

Klisze wykonano w Zakł. Fotochem. „Zorza“.

Druk. Dom Prasy, S. A., Warszawa, Marszałkowska 3-5-7