

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW TERYTORIALNYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

MIESIĘCZNIK

ROK XVIII.

NR 4. KWIECIEŃ 1939

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

**TREŚĆ Nr 4**

30 lat pracy Automobilklubu Polski . . . . .	129	Mapa — Witold Rychter . . . . .	152
Nowe drogi przemysłu samochodowego w Niemczech — inż. K. Studziński . . . . .	134	Import w roku 1938 . . . . .	153
Grand Prix Polski — T. Grabowski . . . . .	140	Przeniesienie napędu na koła — inż. Adam Minchejmer . . . . .	155
Frontem do morza — Zofia Andrzejkowiczówna . . . . .	149	Nad czym pracują studenci Politechniki Lwowskiej . . . . .	158
		Wolna Trybuna . . . . .	161
		Kronika . . . . .	165

# ANGIELSKIE SAMOCHODY WYSOKIEJ KLASY

THE ROLLS-ROYCE OF LIGHT CARS

SUNBEAM - TALBOT



**Precyzja wykonania — Najlepszy materiał konstrukcyjny — Doskonałe resorowanie — Ekonomia w eksploatacji — Najnowocześniejsze udogodnienia — Trwałe i mocne podwozia — Subtelne i luksusowe wykończenie — Części zamienne na składzie**

**GENERALNA REPREZENTACJA**

**WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO HANDLOWO-PRZEMYSŁOWE**

**„WAR-TE-HAN” Sp. z o. o.**

Warszawa Kredytowa 6. tel. 333-43. tel. 625-11.

**PRZEDSTAWICIELSTWA:**

- Poznań — „BRZESKIAUTO” Sp. Akc. Dąbrowskiego 29, tel. 63.23.
- Łódź — M. O S S E R, Zachodnia 64, telef. 108.17.
- Katowice — J Ó Z E F B R O S S, Ligonia 21, telef. 330.65.
- Lwów — „U n i a S t r a ż a c k a”, Lekarska 3, tel. 214.84.

# Kondensatory

**POLSKIE-NIEZAWODNE**



## INŻ. A. Horkiewicz

WARSZAWA STĘPIŃSKA 26-28



# GAŚNICE ŚNIEGOWE

NIEZAWODNE W UŻYCIU

wyrób krajowy

## POLSKI KNOCK-OUT

WARSZAWA \* TREBACKA 13

S Z K Ł O „METAL SZKŁO” MIARODAJNE ORZECZENIA. GWARANCJA.

NIEROZPRYSKUJĄCE SIĘ WARSZAWA, ŻELAZNA Nr 59. TEL. 528-74.

## AUTO-WARSZTATY

LEON STRELAU  
WARSZAWA, SOLEC 41  
TELEFON 7-33-89

## GENERALNE REMONTY

WSZELKIE NAPRAWY  
SOLIDNIE-FACHOWO  
CENY KONKURENCYJNE

## GARAŻE-STACJA OBSŁUGI

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

FABRYKA WYROBÓW SREBRNYCH i ZŁOTYCH  
W. KRUPSKI i J. MATULEWICZ  
WARSZAWA, LESZCZYŃSKA 12 (dom własny) TELEFON 208-77

papierośnice złote i srebrne, puderniczki, grzebyczki, kryształ, tacki, kubki, kieliszki, nagrody sportowe etc.

PRZEMYSŁ SZKLARSKI i FABRYKA LUSTER

## SZULC i Ska

SP. Z O. O.  
WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 48 TEL 2-65-94

poleca  
SZYBY SAMOCHODOWE  
HARTOWANE „SECURIT” i TRZYWARSTWOWE „TRIPLEX”

## SKÓRY ZAMSZOWE

do mycia samochodów, czyszczenia części i szyb

Skład skór

## O. Browar

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

WARSZAWSKIE ZAKŁADY ELEKTROTECHNICZNE

## ELZAW

Warszawa, Narbutta 16. Tel. 4-18-83, 4-28-35, 4-49-24

### DZIAŁ KABLOWY

## Przewody

Samochodowe lakierowane  
Zapłonowe w gołej gumie  
Zapłonowe lakierowane  
Rozrusznikowe lakierowane  
Przewody w oponie gumowej

Wyroby wysokiej jakości. Ceny konkurencyjne. Szybka dostawa.

Cennik Nr 3 wysyłamy franco na żądanie

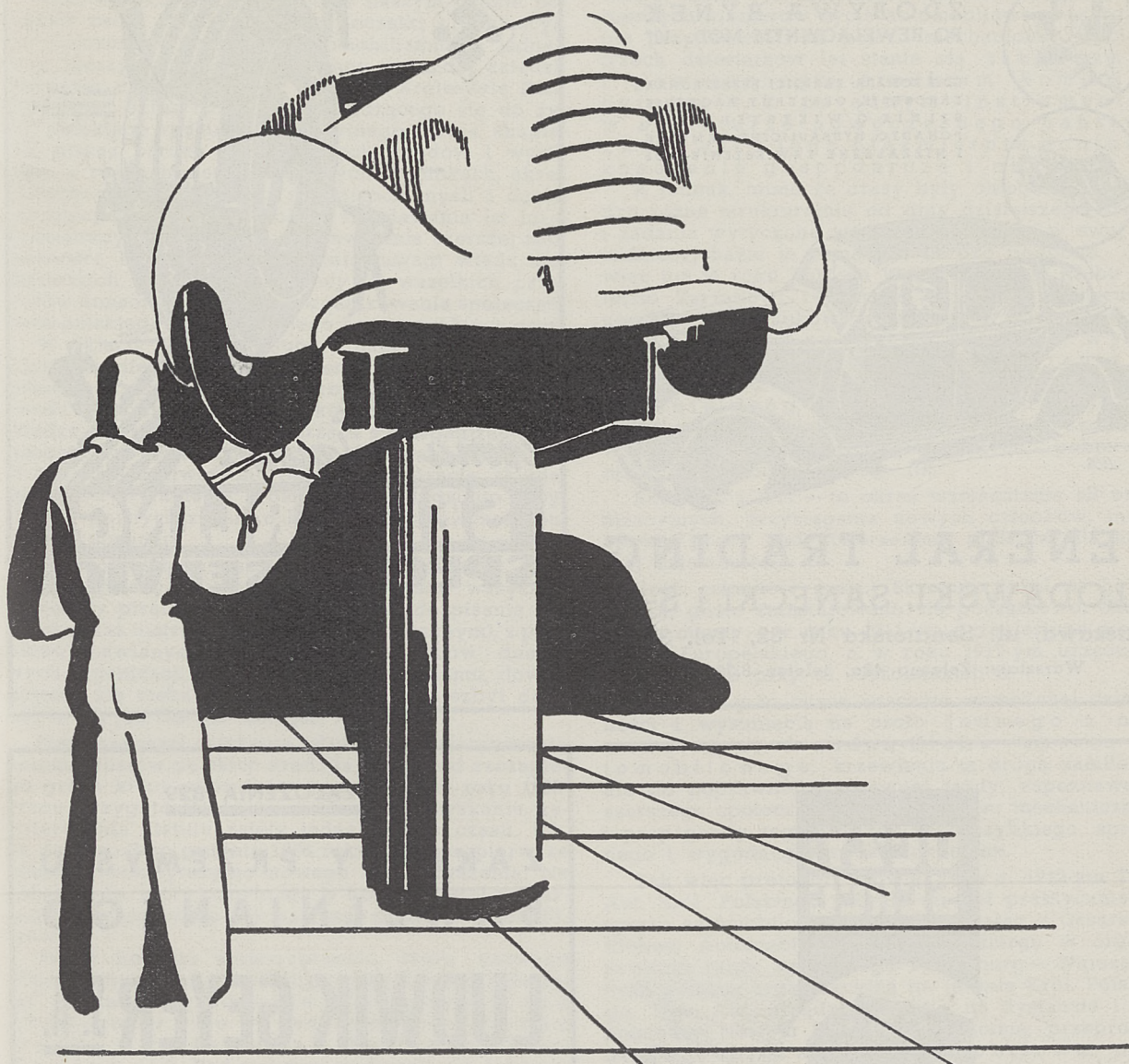
WARSZAWSKA FABRYKA USZCZELNIEŃ

## JAN CZYŻ

wł. JAN CZYŻ i F. STELMOWSKI. Spółka jawna  
WARSZAWA, SKIERNIEWICKA 5. TEL. 212-88.

WSZELKIE USZCZELKI DO SAMOCHODÓW, SAMOLOTÓW, RÓŻNYCH SILNIKÓW SPALINOWYCH ORAZ DLA KOLEJNICTWA MARYNARKI WODNEJ i PRZEMYSŁU.





**NOWOCZESNE WARSZTATY SAMOCHODO-  
WE SĄ WPRAWDZIE STAŁE DO DYSPOZYCJI  
AUTOMOBILISTY, LEPIEJ JEDNAK UNIKAĆ  
PRZEDWCZESNYCH NAPRAW, STOSUJĄC  
USZLACZETNIONY OLEJ AUTOMOBILOWY**

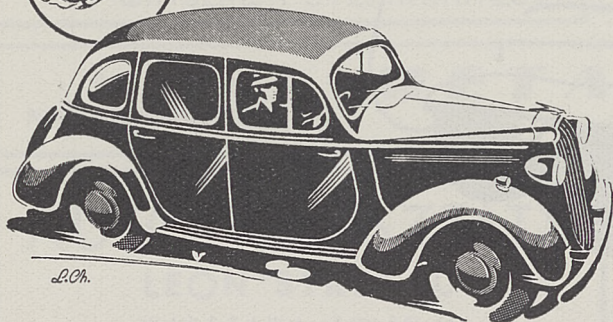
**POLMIN TRISELEKTOL II.**

# Vauxhall 12



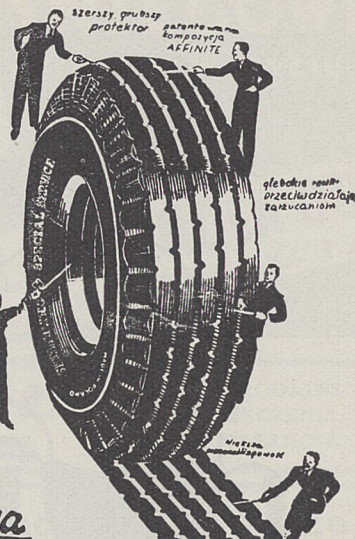
ZDOBYWA RYNEK  
PO REWELACYJNYM MOD. „10”

GDYŻ POSIADA: BARDZIEJ PRZESTRONNA  
KAROSERIE, OBSZERNY BAGAŻNIK  
SILNIK O WIĘKSZEJ MOCY  
PONADTO: HYDRAULICZNE HAMULCE  
I NIEZALEŻNE ZAWIESZENIE KÓŁ



**GENERAL TRADING**  
**WŁODAWSKI, SANECKI i S-ka**  
Warszawa, ul. Senatorska Nr 32, Tel. 306-10

Warsztaty: Żelazna 42a, telefon 6.38-82

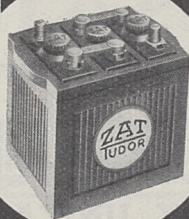


*Nowa  
opona balonowa*

**SEIBERLING  
SPECIAL SERVICE**

WYRÓB KRAJOWY

**OCZY:  
SERCE**



*Twojego  
SAMOCHODU*



**TUDOR**

**ROK ZAŁOŻENIA 1829**

**ZAKŁADY PRZEMYSŁU  
BAWEŁNIANEGO**

**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

# 30 lat pracy Automobilkлубu Polski

Czas szybko leci. Niewiele w naszym gronie pozostało osób, które pamiętają początki organizacyjnej zrzeszonego polskiego automobilizmu. Są jednak tacy, którzy te odległe, jakże inne w każdej dziedzinie życia, czasy pamiętają. Był to w Królestwie Kongresowym okres coraz silniej budzącego się do życia polskiego ruchu organizacyjnego, okres skupiania, nieraz bardzo rozstrzelonych, prądów i wysiłków, w różnych nieraz biegnących kierunkach, okres ostrożnego wydobywania na wierzch myśli i dążeń nurtujących w każdym Polaku i nadawania im form zewnętrznych możliwych do ujawnienia szerszej społeczności, bez zwrócenia zbytnej uwagi władz moskiewskich, które jak ogień bały się wszelkich przejawów konsolidowania się i organizowania społeczeństwa polskiego, względnie jego poszczególnych grup.

W aktach Automobilkлубu Polski znalazłem niezmiernie interesujące dokumenty — książki protokółów pierwszych zebrań „grona miłośników samochodu”, którzy potrafili przekonać odporne i nieufne władze moskiewskie, że tworząca się organizacja automobilowa nie będzie groźna „dla cara i reżimu”. W ten sposób stworzono polską organizację, skupiając siły i wyrabiając organizacyjnie ludzi do przyszłych, ważnych zadań, o których już wówczas konkretnie myślano.

Z pożółkłych kart szacownych dokumentów, równymi zapisanych wierszami (oczywista wszystkie protokoły pisane były ręką, maszyna do pisania była wówczas instrumentem zupełnie nieznanym), z podpisów stawianych odważną dłońią ojców duchowych organizacji zrzeszonego automobilizmu, dowiadujemy się ciekawych szczegółów tej niezbyt dawnej, a tak już dla nas odległej historii.

Pierwsza myśl założenia własnego stowarzyszenia automobilistów polskich zrodziła się wśród szczerze go grona kilku miłośników samochodu w roku 1908. Prace przygotowawcze, a zwłaszcza uzyskanie zatwierdzenia statutu zajęły jednak sporo czasu, tak, że dopiero 7-go grudnia 1908 roku zwołano pierwsze zebranie konstytucyjne nowego stowarzyszenia. Na zebranie to, które odbyło się w hotelu Bristol w Warszawie, zaproszono już szersze grono automobilistów.

Statut nowego stowarzyszenia, które nazwano „Towarzystwem Automobilistów Królestwa Polskiego” został zatwierdzony dnia 10-go maja 1909-go roku. I tę datę uważać trzeba za pierwsze dni naszej organizacji. Pod statutem podpisali się, jako założyciele: pp. A. Borzewski, Kazimierz Olszowski i Adrian Chełmicki — wszyscy trzej dziś już nieżyjący.

Pierwszy zarząd Tow. Aut. Kr. Pol. składał się z osób następujących: pp. Ant. Borzewskiego, Karola hr. Raczyńskiego, Piotra Strzeszewskiego, Aug. hr. Zamoyskiego.

Na zebraniu w r. 1909-ym dokonano wyborów pierwszego zarządu Towarzystwa, którego prezesem został ks. Drucki - Lubecki, zaś sekretarzem generalnym p. Stan. Grodzki. Przerzucam karty protokółów — mówią one dobitnie, że praca i zasługi śp. St. Grodzkiego dla organizacji automobilowej były ogromne — z każdego protokołu przemawia troska o rozwój, o polepszenie „bytu” automobilistów, a wiele uwag i myśli rzuconych na tych pierwszych zebraniach świadczy, że ówczesni kierownicy Klubu potrafili myśleć wybiegać daleko poza okres, w którym pracowali.

Historia jest odległa — 30-ci lat upłynęło od czasu pierwszych trosk grona osób, które w imieniu całej, tak bardzo wówczas nielicznej, społeczności automobilowej, myślały i skupiały wysiłki dla zdobycia „praw do życia” miłośnikom cudownego tworu XX

wieku, jakim jest automobil. Zapewne żaden z ówczesnych pionierów życia automobilowego w Polsce nie przypuszczał, że pojazd mechaniczny w ciągu trzech dziesiątków lat stanie się tak ważnym i powszechnym środkiem komunikacyjnym, tak potężnym instrumentem w strukturze nowoczesnego państwa, zważywszy jego niezmiernie doniosłe znaczenie gospodarcze i obronne.

A jednak, mimo że czasy były odległe i tak bardzo różne strukturalnie od dnia dzisiejszego, troski i zadania wytyczone wówczas pozostały w swej zasadniczej bazie te same lub bardzo podobne. Tak więc już w roku 1909-ym Walne Zebranie Klubu poleciło Zarządowi rozpocząć działanie w kierunku nawiązania stosunków z władzami w sprawie uporządkowania ruchu na szosach, wydawania pozwoleń na jazdę, zbierania informacji o połączeniach szosowych i stanie dróg, sprządzania map samochodowych, dalej założenia rejestru szoferów, wydawania numerów rejestracyjnych, pobierania opłat od samochodów itp. itd.

Rok 1910 i 1911 — to okres wzmacniania sił organizacyjnych, przyciągania nowych członków, intensywnej pracy nad stworzeniem podstaw dla szerszej działalności.

Ilość członków rosła. Skromny lokal w hotelu Bristol, gdzie zainstalowano się początkowo, okazał się za ciasny — w roku 1911-ym przeniesiono się do hotelu Europejskiego, a w roku 1912-ym urządzono własny lokal przy ul. Ossolińskich 6.

Rok 1912-ty to okres znacznie wzmocnionej działalności i wysunięcia na czoło jednego z najważniejszych zadań Klubu — sportu automobilowego, krzewienia tą drogą zamilowania do poprawnej i sprawnej jazdy, zapoznawania szerszego społeczeństwa z pojazdem mechanicznym i propagandy tego pojazdu jako szybkiego, sprawnego i wygodnego środka lokomocji.

Tak więc protokoły mówią, że w r. 1912-ym Tow. Aut. Król. Polskiego zabrało się już praktycznie do sportu automobilowego, współdziałając z Cesarskim Klubem Automobilowym w Petersburgu w organizowaniu raidu sportowego Petersburg — Warszawa. Poza pomocą organizacyjną na terenie Król. Polskiego, Tow. Aut. urządziło wyścig na dystansie 1 km pomiędzy Nowym Dworem i Jabłonką, przeprowadzając tę pierwszą automobilową próbę sportową na terenie Polski własnymi ludźmi i własnymi środkami.

W tymże roku 1912-ym Tow. Aut. Król. Polskiego wydało pierwszą, doskonałą jak na owe czasy, mapę automobilową Królestwa Polskiego, która wkrótce została wyczerpana.

Pomoc w organizowaniu raidu Petersburg — Warszawa była pobudką, która wyzwoliła samodzielne już czyny sportowe — oto w dniach 4 i 5-go lipca 1913-go roku Tow. Aut. Król. Pol. zorganizowało pierwszą własną imprezę sportową — raid na dystansie 582 wiorst, na trasie Warszawa — Łódź — Radom — Puławy — Lublin — Warszawa. W raidzie tym udział wzięło 16 zawodników.

Drugi z kolei raid zorganizowano w dniach 21 — 24 maja 1914 roku (4 etapy — dystans 1215 km, wyścig 1 km), a w czerwcu 1914 r. w Warszawie urządzono pierwszą w Polsce wystawę samochodową na terenach dzisiejszego parku Sobieskiego (ówczesnej Agricoli).

\* \* \*

W czasie wielkiej wojny Tow. Autom. przerwało jedynie swą działalność sportową. Klub jednakże i członkowie nie zawiesili swej działalności, przestawiając ją jedynie na sprawy w ówczesnej chwili najważniejsze i najpilniejsze.

Członkowie Klubu nieodcięci od kraju, a pozostali w Warszawie zajęli się sprawami publicznymi. Za inicjatywą ich powstało Polskie Towarzystwo Pomocy Sanitarnej, które rozpoczęło zbieranie funduszy na założenie Polskiego Towarzystwa Czerwonego Krzyża.

Za inicjatywą ówczesnego członka Zarządu Klubu śp. Adriana Chełmickiego założono w Warszawie, z siedzibą w lokalu klubowym, filię Towarzystwa Pomocy Jeńcom Słowianom przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych w Petersburgu. Korzystając z dużych przywilejów tej instytucji, udzielano częstej i wydatnej pomocy licznej rzeszy Polaków, tzn. jeńcom cywilnym i wojskowym na terenie całego państwa. Komitet w tym celu utworzony rozwinął szeroką działalność, a korzystając z subwencji rządowej, obok ofiar społeczeństwa, sięgnął aż na Sybir i do Turkestanu, wysyłając swych delegatów nad Bajkał i do Buchary i zorganizował podkomitety w całej Rosji.

Poza tym, za inicjatywą zasłużonego członka Zarządu Klubu śp. Adriana Chełmickiego, utworzono Komitet Likwidacji Strat Wojennych, który rozszerzając się coraz bardziej, zamienił się na instytucję samodzielną, a następnie państwową.

\* \* \*

Po wyzwoleniu Polski spod jarzma okupantów przystąpiono natychmiast do reorganizacji Klubu, wystąpiono do władz polskich o zmianę statutu i nazwy Towarzystwa. Opracowano nowy statut, przy stosowany do zmienionych, dających znacznie szersze pole działania, warunków, zmieniono nazwę na „Automobilklub Polski”, który już w roku 1920 zgłoszono (i uzyskano przyjęcie) do Między Związku Automobilklubów Uznanych (A. I. A. C. R.) w Paryżu, jako jedyny klub reprezentujący Polskę na terenie międzynarodowym.

Statut „Automobilklubu Polski” zatwierdzony został przez władze polskie w styczniu 1921 roku (statut złożony został do zatwierdzenia znacznie wcześniej).

Wewnątrz kraju Aut. Polski nawiązał ścisły kontakt z nowopowstałymi Terytorialnymi Klubami Automobilowymi, które w miarę powstania łączyły się z nim na zasadzie umów afiliacyjnych.

Ścisły kontakt i współpraca z klubami afiliowanymi zostały wzmocnione przez zainicjowanie w roku 1928 Ogólnopolskich Zjazdów Automobilowych oraz Międzyklubowego Wydziału Sportowego.

Pierwszą imprezą sportową, zorganizowaną przez Automobilklub Polski był raid do Białowięży na dystansie 600 km, który odbył się w dniach 23 — 25 lipca 1921 r. Od tej pory raidy turystyczno-sportowe stały się główną doroczną imprezą, organizowaną przez A. P.

W roku 1927 raidy turystyczno-sportowe przekształciły się w sportowe raidy międzynarodowe, które czasem przechodziły nawet przez kraje sąsiadujące z Polską (Niemcy i Czechosłowacja).

Poza tym A. P. współdziałał w organizowaniu większych imprez Klubów Afiliowanych, tych zwłaszcza, które zostały uznane przez A. I. A. C. R. za imprezy międzynarodowe (m. in. współdziałał w organizacji Wyścigu Tatrzńskiego Krak. Kl. Aut.).

W roku 1929 A. P. nabył własną nieruchomość przy Al. Szucha 10, przenosząc tutaj swe biura, co umożliwiło rozszerzenie zakresu prac oraz ich usprawnienie.

W tym okresie Aut. Polski wydaje co roku mapy stanu dróg oraz własnym sumptem zakupuje i ustawia kilka tysięcy znaków drogowych, dziś już niemal całkowicie zniszczonych.

Kryzys gospodarczy, drogowy i motoryzacyjny przerwał intensywną działalność A. P. w roku 1931.

\* \* \*

Historię lat ostatnich mamy jeszcze świeżo w pamięci, znamy ją z licznych sprawozdań i enuncjacji.

Rok 1934 i 1935 to okres kończącego się kryzysu w automobilizmie, to początek postępującego w społeczeństwie i sferach rządzących zromuienia dla ważnego i wszechstronnego znaczenia pojazdu mechanicznego, to pierwszy brząsk lepszego jutra.

Automobilklub Polski jako organizacja, jak również poszczególni członkowie Klubu walnie przyczynili się dla poinformowania i przekonania społeczeństwa i czynników rządowych o niebezpieczeństwach przedłużającego się kryzysu motoryzacyjnego, wysuwając jednocześnie konkretne wnioski, w jaki sposób złu zaradzić. Konferencje na terenie Klubu, na których wygłaszane są ciekawe i przekonujące referaty i odczyty skupiają przedstawicieli Rządu, publicystów oraz znawców tego zagadnienia.

\* \* \*

Po okresie spowodowanym kryzysem gospodarczym i demotoryzacyjną polityką Rządu, okres nowego życia rozpoczyna się w roku 1936, po wprowadzeniu polityki motoryzacyjnej na nowe tory. Lat 1936 — 1938 można określić jako okres zasadniczej reorganizacji i konsolidacji. W tym okresie dokonano ważnego dla dalszego rozwoju automobilizmu osiągnięcia — opracowano i zatwierdzono nowy statut Automobilklubu Polski i Klubów Terytorialnych. Dalej organizowano w dalszym ciągu nowe Kluby Terytorialne, których w tym okresie powstało cztery: w Gdyni, Kielcach, Brześciu nad Bugiem i Lublinie, a nadto siedem delegatur: w Białymstoku, Zakopanem, Stanisławowie, Tarnopolu, Sosnowcu, Toruniu i Nowogrodku.

W tymże okresie, ściśle od dnia 1 kwietnia 1936 roku A. P. rozpoczął z upoważnienia Min. Spraw Wewnętrznych i Min. Komunikacji ciężką i trudną pracę egzaminowania kierowców w poj. mech., organizując łącznie kilkadziesiąt placówek egzaminacyjnych na terenie kraju.

Z innych poważniejszych prac dokonanych przez A. P. w okresie omawianym wymienić należy inicjatywę w kierunku pobudzenia akcji budowy małych garaży. Efektem końcowym tej akcji był udany Pokaz Budownictwa Garażowego, który odbył się wiosną roku 1938. Dalej wymienić trzeba akcję w kierunku zwalczania anarchii w ruchu na drogach i w miastach, której największe natężenie wypadło na rok 1937 i wiosnę roku 1938, złożenie memoriału w sprawie niepodwyższania cen mieszkań specjalnych, służących do napędu samochodu, udział przedstawicieli A. P. w pracach Komitetu do Walki z Anarchią na Drogach w pracach Kongresów Drogowych, Ligi Drogowej itp.

Na IV Kongresie Drogowym, który odbył się w styczniu 1938 roku członek Zarządu Głównego A. P. — inż. Ryszard Herget wygłosił jedyny na Kongresie referat motoryzacyjny pt. „O motoryzacji w Polsce”. Referat ten przyczynił się m. in. do poinformowania szerszego społeczeństwa o doniosłości ulg podatkowych i w konsekwencji przyczynił się do rozszerzenia omawianych ulg dla nabywców pojazdów mechanicznych.

Dalej wspomnieć trzeba o wydawaniu tryptyków na wyjazdy polskich turystów automobilowych za granicę i obsługę obcokrajowców na naszym terenie.

W dziedzinie wydawniczej podkreślić należy wydawanie przez A. P. fachowego miesięcznika „Auto” i wydanie popularnej broszurki dla kierowców amatorów i zawodowców pt. „Przepisy Drogowe”, w której podano niezbędne wiadomości wymagane od kandydata na kierowcę oraz objaśnienia przepisów ruchu, wydanie doskonale zredagowanej, przejrzystej i treściwie ujętej książeczki pt. „Bez szofera”, zawierającej wszelkie najniezbędniejsze wiadomości z dziedziny działania i obsługi samochodu, podane w formie przystępnej. Wreszcie wydano „Zbiór informacji dotyczących budownictwa garażowego”, książeczkę niezbędną dla każdego, kto pragnie przystąpić do bu-

dowy jakiegokolwiek garażu, a w roku 1939 wydano troskliwie opracowaną i dla każdego przystępną, ze względu na b. niską cenę, Mapę Stanu Dróg.

Pragnąc stworzyć klimat właściwy dla rozwoju motoryzacji, klimat, który stwarza się stałym, upartym i wszechstronnym informowaniem o zadaniach i celach motoryzacji, aż do ugruntowania w społeczeństwie pewnych pojęć właściwych i potrzebnych dla przejścia do następnego etapu — realizowania motoryzacji na znacznie szerszej płaszczyźnie — urządzano odczyty i wieczory dyskusyjne dla znawców poszczególnych odcinków w zagadnieniach motoryzacyjnych, wreszcie zorganizowano wydział propagandy, który ma m. in. na celu naświetlanie właściwych celów i zadań motoryzacji, pogłębianie wiadomości fachowych osób piszących o zagadnieniach z motoryzacją związanych, wreszcie informowanie o pracach podjętych, bądź wykonywanych przez organizację zrzeszonego automobilizmu.

Wiele pracy poświęca A. P. sprawom sportu automobilowego, kierowanego przez wielce zasłużonego, wieloletniego prezesa Komisji Sportowej A. P. — dyr. Janusza Regulskiego, będącego w znacznej mierze twórcą polskiego sportu automobilowego w tej formie i na tym poziomie, na jakim znalazł się obecnie A. P. traktuje sport automobilowy jako znakomity czynnik kształcenia kierowców, bezsporny sprawdzian wartości maszyny i wreszcie jako propagatora pojazdu mechanicznego.

W dniu 13 grudnia 1938 roku obradowała w Warszawie pierwsza Rada Klubów Automobilowych, która powzięła szereg ważnych uchwał obowiązujących, na podstawie nowego statutu, cały zrzeszony polski automobilizm.

Jak widzimy z tego ogólnego rzutu zakres prac A. P. w latach 1936 — 1938 znacznie się rozszerzyła. Postępy motoryzacyjne sprawiły, że z większą się znacznie ilość posiadaczy i użytkowników w samochodów, a w ślad za tym zwiększyła się ilość i obszar zapotrzebowań obsługi. A. P. stara się odpowiadać wzrastającym wymaganiom, przeorganizowując w dalszym ciągu swe biura i pracę.

Od wielu lat A. P. reprezentowany jest w Międz. Komisji Sportowej przez swych przedstawicieli w osobach pp.: Karola hr. Raczyńskiego — honorowego prezesa A. P. i dyr. Janusza Regulskiego — wielokrotnego prezesa Kom. Sport. A. P.

Prezesury Tow. Aut. Król. Polskiego piastowali: Władysław ks. Drucki-Lubecki oraz Zdzisław ks. Lubomirski.

Prezesury Automobilklubu Polski Polski piastowali: od 18.II.1921 roku Zdzisław ks. Lubomirski, od 3 czerwca 1921 roku Karol hr. Raczyński, który został ponownie wybrany w dniu 11.III 1922 roku. W dniu 5.II 1923 roku prezesurę obejmuje śp. Stanisław Grodzki, wieloletni sekretarz generalny A. P., który w dniu 31 sierpnia 1927 roku składa rezygnację z powodu złego stanu zdrowia. W dniu 30 stycznia 1928 roku prezesurę A. P. ponownie obejmuje Karol hr. Raczyński, który piastuje tę godność bez przerwy do 12 grudnia 1934 roku. W tym dniu Nadzwyczajne Walne Zebranie jednogłośnie uchwaliło nadać Karolowi hr. Raczyńskiemu godność prezesa honorowego A. P. Na tymże zebraniu do Zarządu Głównego A. P. wybrano wiceministra Komunikacji inż. Juliana Piaseckiego, który w dniu 26 czerwca 1935 roku wybrany został przez gremium Zarządu Głównego na prezesa A. P. Wiceminister inż. J. Piasecki godność prezesa A. P. piastuje do dnia dzisiejszego.

Tak w ogólnym rzucie przedstawia się historia Automobilklubu Polski oraz b. pobieżnie naszkicowane prace w latach ubiegłych i w czasie ostatnich. Że praca Klubu nie idzie na marne, że usługi odpo-

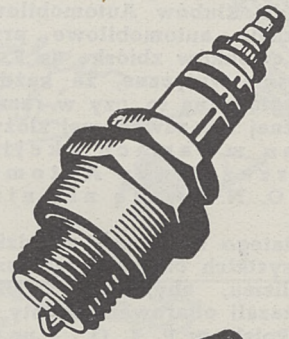
wiadają potrzebom automobilistów świadczy stale wzmagający się napływ członków do naszej organizacji.

Wieloletni, wytrwali, spokojny wysiłek naszej organizacji napotyka na całkowite zrozumienie i coraz to większe uznanie władz państwowych, współpraca z którymi staje się coraz bardziej ścisła i z warta.

Niezwykle miłym uznaniem naszych wieloletnich wysiłków i wielkim zaszczytem jaki spotkał naszą instytucję, jako naczelną organizację zrzeszonego polskiego automobilizmu, było udzielenie Automobilklubowi Polski wysokiego protektoratu przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej prof. dr. Ignacego Mościckiego oraz Pana Marszałka Śmigłego-Rydza.

Wielce cenimy sobie ten wysoki zaszczyt, jaki spotkał naszą organizację po wielu latach żmudnych wysiłków — jest to dla nas najmilszy honor i najpiękniejszy objaw uznania dla naszej pracy. Wysoki zaszczyt, jaki spotkał naszą organizację, budzi w nas energię do nowych czynów — musimy pracować jeszcze sprawniej, jeszcze twardziej, jeszcze intensywniej, jeszcze precyzyjniej, jeszcze szerzej dla dobra Rzeczypospolitej i zrzeszonego polskiego automobilizmu.

T. G.



# Bosch

DO KAŻDEGO  
SILNIKA  
ODPOWIEDNIA  
ŚWIECA

BE-TE-HA  
WARSZAWA

Marszałkowska 17, tel. 554-63

NAJTAŃSZA SZKOŁA SAMOCHODOWA  
**PRYLINSKI**  
WARSZAWA JEROZOLIMSKA 27

## A P E L

Zarząd Główny Automobilklubu Polski zwrócił się do swych członków z następującym apelem:

— Świat cały znajduje się od wielu miesięcy w stanie pogotowia wojennego. Sprawa nienaruszalności i obrony naszych granic zawsze będzie najważniejszym zadaniem całego społeczeństwa polskiego. Nasza świetna armia budzi podziw w całej Europie swym duchem, organizacją i postawą. Pierwszorzędną jakością naszej armii i jej budząca szacunek ilość musi być jaknajbardziej wsparta przez stałe zwiększanie zasobów najnowocześniejszego uzbrojenia. Aby sprostać szerokim zadaniom w tym względzie pomagać naszej Armii musi całe polskie społeczeństwo. Od wielu miesięcy z całego kraju płyną ofiary na Fundusz Obrony Narodowej, dają biedni i bogaci, płyną kwoty wielkie i małe. Z kwot małych z groszy i złotych powstaną sumy wielkie — tysiące i miliony.

— Polski świat automobilowy nie pozostał głuchy na tę wielką potrzebę kraju — płyną ofiary wielkie i małe, jednakże tempo ich nie jest tak szybkie, jak tego wymaga chwila, w której żyjemy. Zrzeszony polski automobilizm musi zmanifestować i tym razem naszą wspólną postawę wobec zagadnień, które ciążyą nad sytuacją w Europie. I dlatego nie ociągajmy się ani chwili, dajmy zaraz, tyle ile kto może, bez względu na to, żeśmy złożyli już większe lub mniejsze sumy w ramach innych organizacji lub jako osoby prywatne.

— Nie apelujemy o skądanie wielkich sum. Ostatnia Rada Klubów Automobilowych uchwaliła, aby organizacje automobilowe przeprowadziły wśród swych członków zbiórkę na F. O. N. uchwalając jednocześnie wytyczne, że każdy z członków Klubu, bez względu na to, czy w ramach innej organizacji społecznej lub zawodowej złożył kwotę na F. O. N., winien w ramach akcji przeprowadzonej przez Kluby Automobilowe, złożyć na F. O. N. kwotę nie niższą od złotych 5-ciu.

— Dlatego zwracamy się dziś z gorącym apelem do wszystkich członków zrzeszonego polskiego automobilizmu, aby, nie zwlekając, zadeklarowali i przekazali ofiarowane kwoty na konto Automobilklubu Polski w P. K. O. nr. 1648.

Kwoty zebrane przez Kluby będą następnie wręczone Panu Ministrowi Spraw Wojskowych.

— Jest nas kilka tysięcy — z pięciostomatowych wpłat powstanie poważna suma, która stanowić będzie nową cegiełkę w budowie potęgi naszej dziennej Armii.

— Nie czekajmy jutro — dajmy dziś, pamiętając o zawsze słusznym przysłowiu, że „dwa razy daje, kto prędko daje”.

ZARZĄD GŁÓWNY  
AUTOMOBILKŁUBU POLSKI

## 385.000 zł zadeklarowali członkowie Automobilklubu Polski na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej

Odpowiadając na apel Zarządu Głównego Automobilklubu Polski, rozesłany do członków A. P. w końcu marca r. b. członkowie Aut. Polski zadeklarowali w ciągu 15 dni o(d 1-go do 15-go kwietnia r. b.) kwotę 385.000 zł. na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej.

\* \* \*

Pracownicy Automobilklubu Polski zadeklarowali na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej kwotę 4.580 złotych.

## 10.000 zł wpłacił Automobilklub Polski na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej

Prezes Automobilklubu Polski — wiceminister inż. Julian Piasecki w dniu 31-go marca r. b. wręczył Generalnemu Komisarzowi Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej generałowi Berbeckiemu czek na kwotę złotych 10.000, jako subskrypcję Automobilklubu Polski na P. O. P.

Niezależnie od tej wpłaty Automobilklub Polski prowadzi energiczną zbiórkę pomiędzy swymi członkami i sympatykami. W tym celu rozesłano specjalny apel.

## Kluby Terytorialne na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej

Walne Zgromadzenie Automobilklubu Kieleckiego uchwaliło przeznaczyć z kapitału rezerwowego Klubu zł. 2.000.— na zakup Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej, niezależnie zaś od powyższego prowadzić wśród członków Klubu akcję zbiórki na F. O. N.

Automobilklub Wielkopolski wpłacił na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej kwotę zł. 2.000.— — t. j. połowę kapitału rezerwowego Klubu.

Małopolski Klub Automobilowy i Krakowski Klub Automobilowy wpłaciły po zł. 500 na Poż. Obrony Przeciwlotniczej.

Czy masz na samochodzie

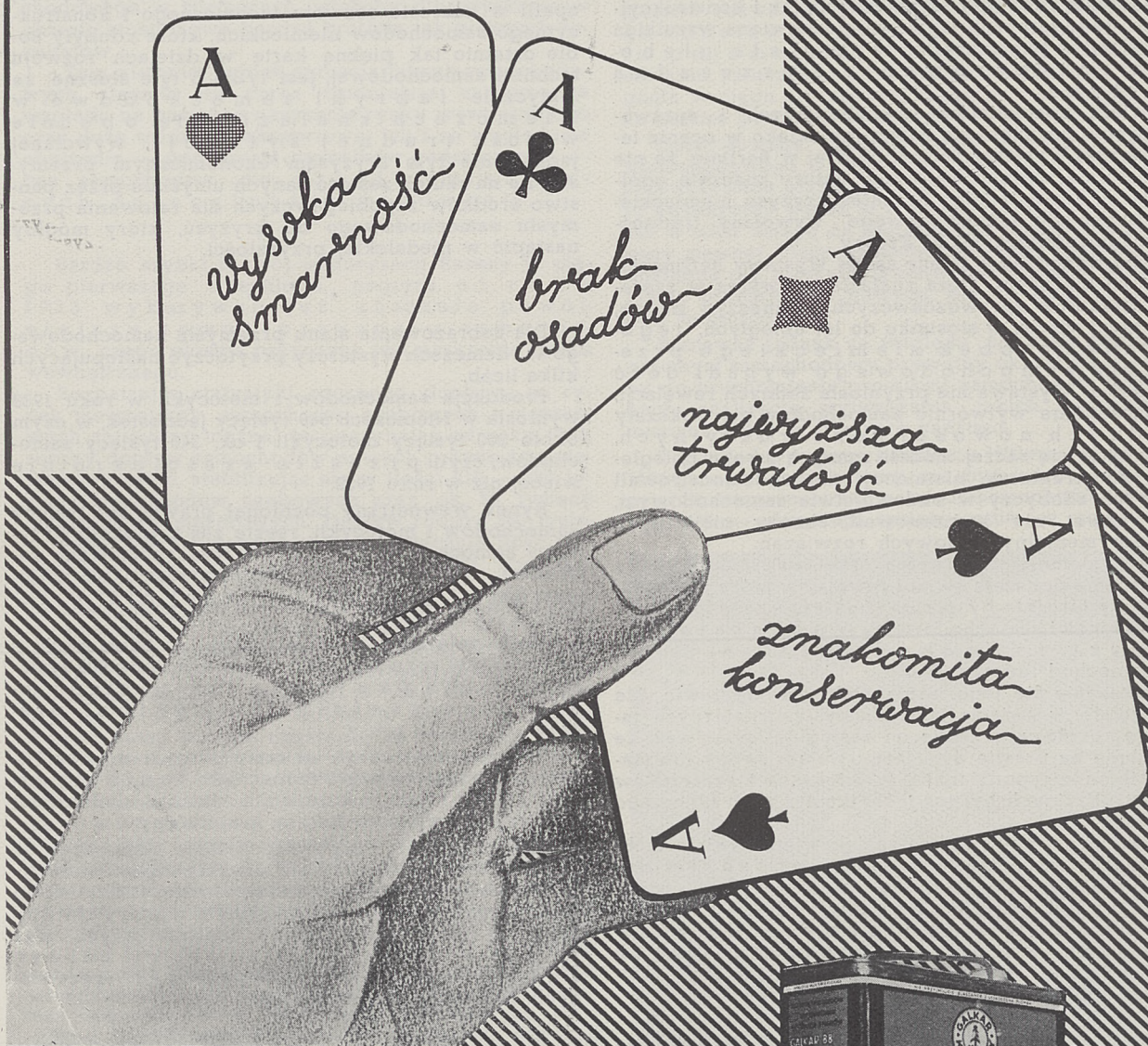
## znak-godło Twego Klubu

czym stwierdzasz swą przynależność do Naczelnej  
Organizacji Automobilowej w Polsce?

Informacje w Sekretariatach Automobilklubu Polski i Klubów Terytorialnych.



Cztery asy w ręku zapewniają zwycięstwo nawet w najtrudniejszej partii. Cztery zalety olejów GALKAR-LUX ułatwiają zdobycie sukcesu w najcięższych nawet „partiach samochodowych“. Oto one:



**GALKAR M-LUX**  
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY  
NA NAJWYŻSZE WYMOGI  
»KARPATY«



INŻ. KAZIMIERZ STUDZIŃSKI

Koło Inż. Sam. - SIMP.

# Nowe drogi przemysłu samochodowego w Niemczech

Berlińskie Wystawy Samochodowe, które dawały przegląd całorocznego — w ostatnich latach bardzo bogatego — dorobku przemysłu i techniki samochodowej w Niemczech niezwykle szybko rozwijającego się pod troskliwą opieką rządu Rzeszy, tak przyzwyczyliły szeroki ogół techników do pokazywania na nich rokrocznie całego szeregu nowości, zarówno w zakresie zdobyczy technicznych, jak i konstrukcyjnych, że tegoroczna Wystawa, pozbawiona wszelkich rewelacji w tym zakresie, wywołała głębokie rozczarowanie i przesadną krytykę.

Wielu specjalistów samochodowych i sprawozdawców posunęło się nawet tak daleko w ocenie tegorocznej Wystawy Samochodowej w Berlinie, że nie wahało się wysnuć wniosków natury znacznie ogólnej, zapowiadając początek kryzysu niemieckiego przemysłu samochodowego, wywołany trudnościami gospodarczymi III Rzeszy.

Nie wchodząc w ocenę samej Wystawy Berlińskiej w roku bieżącym, która znalazła już wyraz w szeregu artykułów sprawozdawczych, zaznaczyć muszę, iż rzeczywiście, w stosunku do lat ubiegłych, tegoroczny dorobek niemieckiego przemysłu samochodowego wypadł dość blado. Wystawa nie przyniosła żadnych rewelacji, poszczególne wytwórnie samochodów nie pokazały żadnych nowości konstrukcyjnych, trzymając się raczej modeli znanych z roku ubiegłego, konstruktorzy niemieccy nie zademonstrowali nowych zdobyczy w budownictwie samochodowym, ani nawet nie zaanonsowali, choćby nielicznych eksperymentalnych, nowych rozwiązań.

Tym niemniej tegoroczna Wystawa Samochodowa w Berlinie pokazała światu rewelację, która z pewnością wystarczyła by dla nadania tonu każdemu innemu salonowi samochodowemu — pokazała najtańszy samochód świata — niemiecki samochód ludowy „KdF”.

Ukazanie się tego samochodu na Wystawie nie wywołało w świecie specjalistów zagranicznych takiego rozgłosu, na jakie on zasługuje, ponieważ ze względu na prawie dwa lata trwające próby nie stanowiąc na niespodzianki i w większości szczegółów konstrukcyjnych był już technikom z roku ubiegłego znany.

Natomiast powszechne zaciekawienie świata technicznego koncentrowało się na sposobie dostosowania przez przemysł niemiecki dotychczasowych typów samochodów popularnych do zmienionych warunków konkurencyjnych na rynku, w związku z ukazaniem się samochodu „KdF”.

I tu właśnie leży jedna z przyczyn rozczarowania: Wystawa Samochodowa nie dała żadnych wskazówek, w jaki sposób prywatny przemysł samochodowy dostosuje swą produkcję, w zakresie małych samochodów, do pojawiającego się konkurenta z państwowej fabryki w Falersleben.

Tłumaczenie kryzysem przemysłu Rzeszy pewnej apatii w zakresie rozwoju technicznego i konstrukcyjnego samochodów niemieckich, które zdobyły sobie ostatnio tak piękną kartę w dziejach rozwoju techniki samochodowej, jest tylko o tyle słuszne, że faktycznie fabryki samochodowe w Niemczech znalazły się obecnie w dość trudnej sytuacji, wywołanej jednak nie tyle kryzysem ekonomicznym przemysłu, ile na skutek zastosowanych umyślnie przez państwo środków zapobiegawczych dla ratowania przemysłu samochodowego od kryzysu, który mógłby nastąpić w niedalekiej przyszłości.

\* \* \*

Dla zobrazowania stanu przemysłu samochodowego w Niemczech wystarczy przytoczyć następujących kilka liczb.

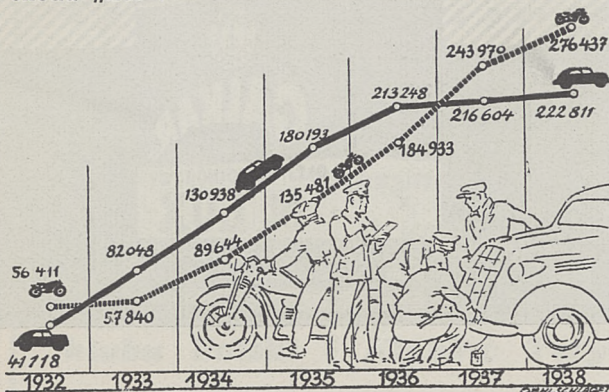
Produkcja samochodów i motocykli w roku 1938 wyniosła w Niemczech 640 tysięcy jednostek, w czym około 300 tysięcy motocykli i ok. 340 tysięcy samochodów, czyli przeszło sześciokrotnie więcej niż w roku 1932.

Rynek wewnętrzny pochłonął prawie 560 tysięcy samochodów i motocykli, resztę zaś t. j. około 80 tysięcy samochodów i motocykli, wyeksportowano zagranicę, uzyskując z tego źródła przeszło 146 milionów RM, t. j. pięć razy więcej niż w roku 1932.

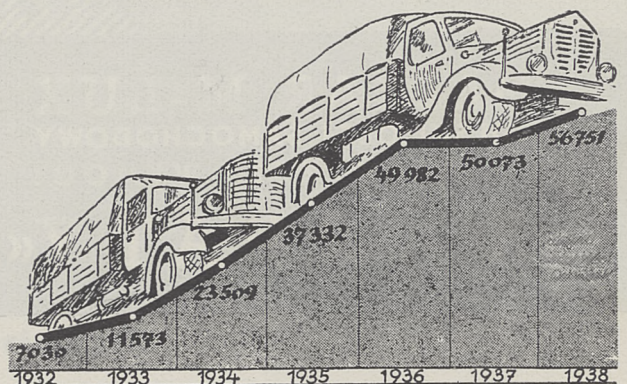
Ilość pojazdów mechanicznych w Niemczech z końcem 1938 roku wynosiła około 3 miliony 400 tysięcy sztuk, czyli przyrost ich w ciągu ostatnich sześciu lat wyniósł prawie 2 miliony.

Rzucone więc sześć lat temu przez kanclerza Hitlera hasło motoryzacji Niemiec dało fantastyczne rezultaty, czyniąc z Niemiec najbardziej zmotoryzowany poza Anglią, kraj Europy.

Tak olbrzymie rozpowszechnienie samochodu w Rzeszy niemieckiej dało się uzyskać dzięki niezwykle intensywnej propagandzie motoryzacji kraju przez czynniki rządowe, rozlicznym ulgom i ułatwieniom dla nabywców pojazdów mechanicznych oraz przede wszystkim dzięki bardzo znacznemu obniżeniu cen sprzedanych samochodów i motocykli.



Noworejestrowane samochody osobowe i motocykle (w sztukach).



Noworejestrowane samochody ciężarowe (w sztukach).

Kancelerz Hitler, uznając motoryzację jako środek do odbudowy życia gospodarczego kraju, wywierał w ciągu całego dotychczasowego okresu swych rządów niezwykłe ostry nacisk na przemysł samochodowy, zarówno co do maksymalnych osiągnięć w zakresie konstrukcji i produkcji samochodów, jak i konieczności wydatnego obniżenia cen, co doprowadziło przemysł samochodowy do bardzo ciężkiej sytuacji.

O ile przy tym weźmiemy pod uwagę bardzo duże rozdrobnienie przemysłu, przestarzałe urządzenia techniczne większości fabryk, niezwykle różnorodność produkowanych typów oraz bardzo duże trudności surowcowe — podziwu godnym okazało się wysiłki przemysłu samochodowego w Niemczech, włożony dla uzyskania w okresie stosunkowo bardzo krótkim tak pięknych rezultatów.

Tym niemniej jednak sytuacja fabryk samochodowych stawała się coraz trudniejsza zarówno ze względu na poważne nasycenie rynku wewnętrznego oraz duże trudności eksportowe, jak i ze względu na obniżenie — pod presją czynników państwowych — cen samochodów do granic ostatecznych opłacalności produkcji.

\* \* \*

Bardzo szybki rozwój motoryzacji Rzeszy w ciągu pierwszego trzeciecia, poczyna od roku 1936 wykazywać już znacznie powolniejsze tempo przyrostu samochodów, czego główną przyczyną jest nasycenie rynku wewnętrznego.

Rozpatrując statystyki rocznego dopływu na rynek wewnętrzny samochodów osobowych i ciężarowych zauważyć można, że poczynając od roku 1936, roczny dopływ samochodów nowych prawie że przestaje wzrastać, stabilizując się w ilości 210 — 220 tysięcy samochodów osobowych oraz ok. 50 tysięcy samochodów ciężarowych. Dopływ roczny 260 tysięcy samochodów stanowi prawie wyłącznie ilość niezbędną do renowacji kursującego taboru, wynoszącego obecnie ok. 1.300 tys. samochodów.

Biorąc przy tym pod uwagę niezbyt pomyslnie, w stosunku do pokładanych nadziei, wyniki eksportu samochodów za granicę, który mimo niezwykłych wysiłków „Exportgemeinschaft der Automobilfabriken” osiągnął w roku 1938 obrót w wysokości zaledwie 147 milionów RM, czyli niecałe 9 proc. sumy ogólnej uzyskanej ze sprzedaży samochodów w roku 1938, można dojść do wniosku, że produkcja samochodów w Niemczech przy obecnym stanie przemysłu i możliwościach zbytu osiągnęła swój maksymalny pułap.

Wszystkie wysiłki czynników rządowych w kierunku zwiększenia pojemności rynku wewnętrznego przez uzyskanie dalszych obniżek cen samochodów spotkały się z zupełnym niepowodzeniem, wskutek ustabilizowania się cen obecnych w granicach ostatecznych możliwości kalkulacyjnych fabryk niemieckich, przy ich obecnych urządzeniach i metodach produkcji. Dalsze obniżenie cen samochodów w Niemczech, znajdujących się i tak na bardzo niskim poziomie, dałoby się uzyskać wyłącznie przez zwiększenie ilościowej produkcji poszczególnych fabryk oraz zastosowanie metod amerykańskiej wytwórczości masowej, co ze względu na konieczność olbrzymich inwestycji nie leżało w granicach możliwości żadnej z prywatnych fabryk.

Zahamowanie natomiast dalszego rozwoju motoryzacji, na której został oparty cały program gospodarczy nowych Niemiec, niewątpliwie pociągnęło by za sobą kryzys całego szeregu gałęzi przemysłu wytwórczego i przetwórczego, związanego czy to bezpośrednio z produkcją samochodów, czy też pośrednio z ich obsługą i utrzymaniem. Przemysł samochodowy w Niemczech stał się przemysłem kluczowym, a motoryzacja szkieletem całego ustroju gospodarczego państwa. Rozwój ciężkiego przemysłu hutniczego i przemysłu metalowe-

go, rozbudowa fabryk akcesorii samochodowych, uruchomienie olbrzymich wytwórni paliw syntetycznych i kauczuku, rozwój budownictwa drogowego, pochłaniającego kolosalne sumy, rozbudowa sieci warsztatów reperacyjnych, garaży i stacji obsługi, rozwój handlu samochodami i artykułami samochodowymi — oto bezpośrednie skutki wielkiego planu motoryzacyjnego III-ej Rzeszy.

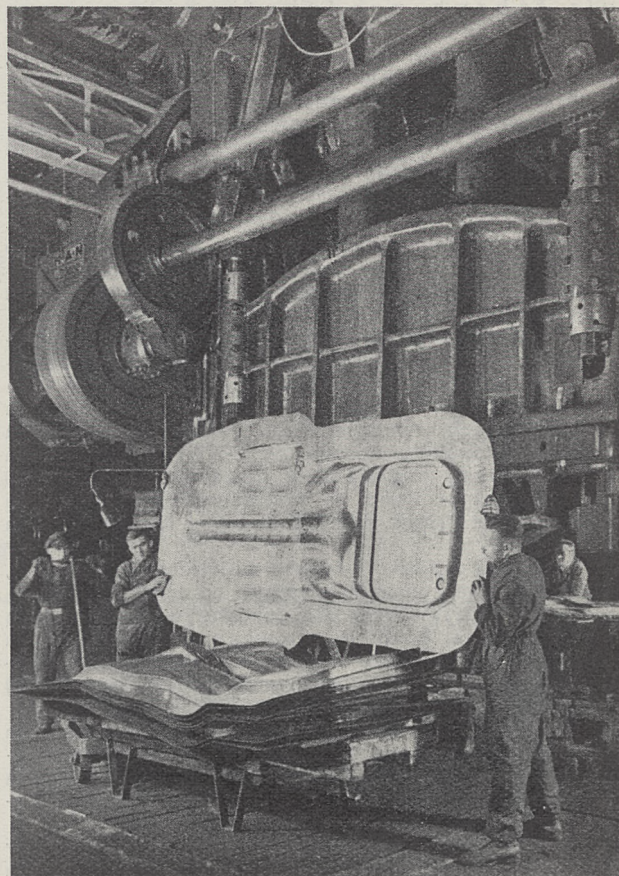
Puszczenie przy tym do obiegu prawie 3,5 miliona pojazdów mechanicznych stanowiących najskuteczniejszy środek pobudzający obrót gospodarczy, zapewniło pracę i dało okazałe zarobki setkom tysięcy obywateli.

Na tym tle zrozumiałymi okazały się wysiłki rządu niemieckiego dla zapewnienia jak najlepszych warunków rozwojowych dla przemysłu samochodowego. Podstawowym zagadnieniem jest tu pojemność rynku, która, dzięki zastosowaniu sztucznego „nakręcania koniunktury”, osiągnęła w ciągu stosunkowo niezwykle krótkiego czasu bardzo poważne rozmiary.

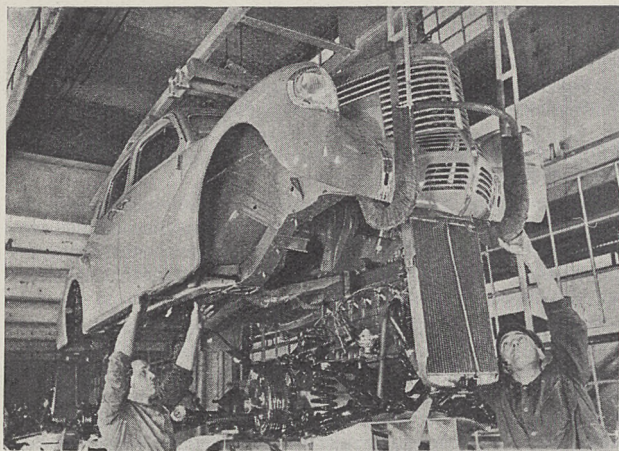
Obserwowane obecnie oznaki nasycenia rynku samochodowego w Niemczech były już od trzech lat przewidywane przez czynniki rządowe, co znajdowało kilkakrotny wyraz w mowach Hitlera, który zwracał w nich uwagę na konieczność takiego obniżenia ceny pewnej klasy samochodów, aby stały się one dostępne dla niższych warstw społecznych, przysparzając przemysłowi nowych, bardzo licznych zastępców odbiorców.

Ponieważ jednak ze względu na brak kapitałów przemysł samochodowy prywatny okazał się niezdolny do uruchomienia produkcji samochodów popularnych, realizację wytwarzania takich samochodów musiało wziąć w swe ręce państwo.

Zapowiadany przez kancelerza Hitlera już od roku 1936-go samochód ludowy, ma być już od roku 1940 produkowany masowo, na wzór samochodów amerykańskich — w setkach tysięcy sztuk, w nowowzno-



Prasowanie części podwozia w fabryce samochodów



Montaż samochodu w fabryce Opla.

szonej — kosztem wielu milionów — fabryce w Fersleben, opartej na kapitale państwowym.

Zademonstrowany na tegorocznej wystawie w Berlinie samochód ludowy t. zw. „KdF” — Wagen, jest już w przedsprzedaży po cenie 990 RM, płatnej w ratach miesięcznych po 5 RM tygodniowo.

Wypuszczenie na rynek samochodu „KdF”, sprzedawanego po tak niezwykle niskiej cenie i na bardzo dogodnych warunkach, mimo, że niewątpliwie wywoła dalszy i to poważny wzrost konsumpcji samochodów na rynku niemieckim przez wciągnięcie w krąg motoryzacji nowych warstw społeczeństwa, to jednak sprawą dalszego losu przemysłu samochodowego nie rozwiązuje, a nawet wyraźnie pogarsza jego dotychczasowy stan, wskutek powstania niezwykle groźnej konkurencji państwowej, zwłaszcza dla fabryk, produkujących motocykle i małe samochody.

Dla utrzymania więc stanu sprzedaży na rynku wewnętrznym choćby w dotychczasowych rozmiarach, fabryki samochodów zmuszone są do dostosowania cen swych samochodów do cen pojawiającego się konkurenta. Nadto trzeba dodać, że ewentualne obniżenie cen samochodów mniejszych pociąga za sobą w konsekwencji konieczność obniżenia również cen samochodów większych.

Droga, która mogłaby przemysł doprowadzić do potaniaenia produkcji, czyli do obniżenia dotychczasowych cen, jest tylko jedna: zwiększyć ilość wytwarzanych samochodów.

Jak można jednak zwiększyć produkcję, gdy pojemność rynku wynosząca obecnie ok. 280 tys. samochodów, musi być podzielona między 30 fabryk?

Na każdą więc fabrykę samochodów osobowych w Niemczech, uwzględniając eksport, przypada średnia produkcja roczna ok. 17,5 tys. sztuk, a na każdą fabrykę samochodów ciężarowych ok. 3200 sztuk, przytym ilości te podzielone są jeszcze na pewne ilości typów, których każda z fabryk posiada po kilka.

Ponieważ produkcja roczna takich fabryk jak Opel, DKW, Adler jest znacznie wyższa od obliczonej średniej, tym samym cyfry dla pozostałych fabryk będą jeszcze niższe. Rozbicie produkcji w Niemczech na 52 typy wozów osobowych, 113 typów samochodów ciężarowych i 150 typów motocykli, bynajmniej nie wpływa na potanieenie produkcji.

Droga więc do zwiększenia ilości produkowanych samochodów jednego typu, a tym samym do obniżenia kosztów ich produkcji, prowadzi w pierwszym rzędzie przez zredukowanie ilości typów.

Początkowo przeprowadzenie reorganizacji w tym zakresie wytwórczości fabryk samochodowych zostało zlecone Związкови Przemysłu Samochodowego (Reichsverband der Automobilindustrie), który

jednak nie był w możności tej pracy przeprowadzić na skutek trudności przy godzeniu rozbieżnych interesów swych członków.

Dlatego też sprawę tę musiało ostatecznie wziąć w swe ręce państwo, mianując swego przedstawiciela w osobie płk. von Shell'a, który opracował czteroletni plan całkowitej reorganizacji produkcji samochodowej w Niemczech, opartej na następujących zasadach:

1. Ograniczenie do niezbędnego minimum ilości typów samochodów i motocykli.
2. Znormalizowanie możliwie największej ilości elementów w samochodach produkowanych.
3. Znormalizowanie i ograniczenie typów akcesorii samochodowych.
4. Planowe rozdzielanie na istniejące fabryki produkcji samochodów i motocykli zatwierdzonych typów.

Wprowadzenie w życie na tak wielką skalę zakreślonego planu, postawiłoby niewątpliwie przemysł niemiecki na nowych, niezwykłe silnych podstawach, dając mu w ręce poważne atuty do skutecznego konkutowania na rynkach europejskich nie tylko z przemysłem samochodowym starego kontynentu, lecz nawet i wytwórczością amerykańską.

Zwiększenie ilości produkowanych przez przemysł pomocniczy półfabrykatów i części gotowych, uzyskane dzięki ograniczeniom nadmiernej ich różnorodności, pozwoliłoby na daleko idące obniżenie cen tych wyrobów, co jak wiadomo, posiada decydujący wpływ na ostateczne kształtowanie się cen samochodów.

Ze względu przytym na powierzenie kwalifikowania zgłaszanych do produkcji typów oraz nadzoru nad nowymi konstrukcjami, specjalnie powołanemu Instytutowi Badawczemu (Forschungsanstalt), zostanie również poddany kontroli państwa sposób gospodarowania materiałami w budownictwie samochodów.

Do produkcji mają być dopuszczane tylko samochody budowane ekonomicznie, zarówno co do jakości, jak również ilości zużytych materiałów. Z jednej strony ma to dać państwu oszczędność na zużytych przez przemysł samochodowy materiałach, zwłaszcza zaś surowcach pochodzenia zagranicznego, z drugiej zaś oszczędność w eksploatacji na zużyciu materiałów pędnych, wskutek zmniejszenia ciężaru martwego samochodów.

Za przykład, jaką kategorię wielkości mogą osiągnąć te oszczędności, posłużyć mogą dane fabryki Opla w Rüsselsheimie, która przez zastąpienie w swych samochodach stali niklowych stalami chromomolibdenowymi zaoszczędziła w ciągu dwu lat około 370.000 kg niklu, co przedstawia dla Niemiec oszczędność 2 milionów RM w dewizach zagranicznych.

Przez zmniejszenie ilości typów samochodów ulegną również bardzo znacznej obniżce koszty handlowe poszczególnych fabryk, wskutek ułatwień w obsłudze, dzięki mniejszemu kapitałom zamrożonym w częściach zamiennych oraz dzięki niższym kosztom sprzedaży na skutek możliwości utrzymania wspólnego aparatu handlowego dla kilku fabryk.

Jak więc z powyższych uwag widać zaprojektowany plan może dać państwu doniosłe i bardzo różnorakie korzyści.

Mimo wielkich korzyści, jakie przynieść może ten plan przemysłowi samochodowemu, został on przyjęty przez poszczególne fabryki dość obojętnie, a nawet z pewną niechęcią, nie dlatego, aby nie dostrzegały one swego własnego interesu lub przeciwstawiały się narzuconej „opiece” państwa, lecz głównie w obawie niesprawiedliwego podziału przewidzianych ofiar, które cały przemysł przy wprowadzeniu tego planu ponieść musi.

Dziś w Niemczech mówi się już o tym głośno, że

jedne z fabryk prawie nic nie utracą ze swego programu typów, zyskując na zwiększeniu produkcji, gdy inne muszą zrezygnować z większości wytwarzanych dotychczas modeli, lub nawet przejść na zupełnie inne, n a r z u c o n e typy, uruchomienie produkcji których obciąży fabrykę poważnymi kosztami.

Samo techniczne rozpracowanie i przygotowanie, na tak wielką skalę zakrojonego planu, wymaga olbrzymiego wkładu pracy i pokonania licznych trudności.

Niewspólnie trudniejsza jednak jest realizacja tego planu przy obecnym stanie przemysłu niemieckiego, zarówno ze względu na jego rozwój, ilość fabryk, zróżniczkowanie typów, metody produkcji jak i również ze względu na zagmatwany splót interesów poszczególnych, dotychczas jeszcze konkurujących z sobą fabryk.

Dlatego też wydaje się, że zagadnienie wtłoczenia całego samochodowego przemysłu niemieckiego w określone ramy czteroletniego planu motoryzacyjnego, o ile wogóle da się zrealizować, nie obejdzie się mimo wszystko bez pewnego kryzysu oraz nie da się przeprowadzić tak szybko, jak to jest przewidziane.

Czas jednak nagli. Bliskie, gdyż zapowiedziane na początek 1940 roku, ukazanie się na rynku samochodu ludowego „KdF”, wymaga wprowadzenia w życie, choćby tylko częściowo wypracowanego planu,

który by jednak normował udział poszczególnych fabryk w produkcji samochodów już od chwili wprowadzenia na rynek samochodu „KdF”.

Dlatego też został opracowany tymczasowy plan rozdziału zatwierdzonych typów między poszczególne fabryki, który ma obowiązywać poczynając od 1 stycznia 1940 roku.

Plan ten obrazują zamieszczone poniżej tabele:

Jak z zestawień tych widać, zaakceptowany do produkcji na rok 1940 program typów samochodów osobowych i ciężarowych, nosi charakter przejściowego przewidywania, gdyż za podstawę przyjmuje wytwarzane obecnie typy samochodów, nie wprowadzając jeszcze żadnych konstrukcji „standartowych”.

Punktem wyjściowym, od którego zaczęto wykonywanie programu, są samochody ciężarowe, gdzie uzyskano już obecnie poważne rezultaty, natomiast o ile chodzi o samochody osobowe to zredukowanie ilości typów posiada znaczenie raczej teoretyczne, gdyż praktycznie biorąc większość typów odrzuconych była i tak już usunięta z programów produkcyjnych poszczególnych fabryk.

W zakresie samochodów osobowych ponoszą dość poważne straty następujące firmy: NSU, która nie otrzymała prawa produkcji żadnego typu, Tatra — której skreślono dwa popularne modele „57” i „75” oraz Stoewer — któremu pozostawiono tylko „Sedinę”. Pozostałe firmy prawie utrzymały dotychczasowy stan posiadania.

Nosność w tonnach	Fabryka	AUSTRO-FIAT	AUSTRO-SAURER	BORGWARD	BÜSSING	FAUN	FORD	FROSS-BÜSSING	GRAF u. STIFT	HENSCHEL	KRUPP	M A N	MAGIRUS	MERCEDES	OPEL	PHÄNOMEN	STEYR	STOEWER	TATRA	VOMAG	WANDERER	
1				1t 1,15											Blitz							
1.5				1,5t 1,5D			BB leicht 1,5t							L 1500 z silnikiem benz. Diesla 1,5t	Blitz 1,5t	Granit lub Granit 25 1,5t	1,5t z silnikiem benzyn.					
2													L 20	L 2000					92 i 93			
2.5					25 Burglöwe 2,5t		BB 2,5t			2 8t 2,75t	H 242 2,5t		2t	L 2500		Granit 30 2,5t			2t			
3				3t i 30 i 3D	30 Burglöwe 3t		V 8/51 3t			30t 3t	H 62 3t	E 2 3t	L 27 A 3t	L 3000 z siln. Diesla 3t	Blitz N lub RN u. AS 3t			3t z silnikiem Diesela	A		W 235	
3.5												z 2 3,5t	L 30A 3,4t									27a 3,5t
4	HRM 6 4t		3,5 - 4 4t	400 4t	D 563 4t			11 FBD 4t		40 S 4t	M 232 M 262 4t	L 1 4t	L 235 3,5t	L 3750 4t								3LR 443 4LR 446 4t
4.5	4090 4,5t	C	C		4,5t			B	C lub B		SML 4,5t	L 145 4,5t	L 4500 S 4,5t									4LR 444 4,5t
5	5D 100 5t	4BTDV 5t	4,5 - 5 5t	5000 5t	LS 00D 566 5t			V 7 V 7D V 17N 5t		5G 5t		M 1 5t	L 150 5t									85a/91 5t
5.5																						5LR 448 5,5t
6				654 Allrad 6t				VFB FBD 6t	V 17ND V 17NDZ 5,8t					L 6500 6t								6LR 652 6t
6.5				650 6,5t	L 600D 567 L 600D 567 6,5t		D			6,7 6 U 6,5t	L 63N 262 L 63N 242 6,5t	F 4 D 6,5t	L 265 6,5t									6,5t
7																						5LR 448 5,5t
8										36W 9t				L 10000 9t								8LR 655 9t
9				900 9,5t	L 900D 567 9,5t																	24/67 10t
10																						

Typ włączony do planu produkcji

C Typ wspólny dla kilku fabryk

A Typ podstawowy produkowany również przez inne fabryki

Kategoria	Fabryka	AUTO-UNION															
		ADLER	AUDI	DKW	HORCH	MANDELER	B M W	BORGWARD	F O R D	HANOMAG	MAYBACH	MERCEDES BENZ	NSU FIAT	O P E L	S T E Y R	STOEWER	TATRA
do 1,2 t				Reichs Klasse													
				Meister Klasse													
1,2 - 2,0 t	Trumpf Junior 995							1100"					J100" 1072	Kadet 1074			
									Eifel 1157					mod. „55"		mod. „57" 1155	
2,0 - 3,0 t				Sander Klasse 1054						1,31							
	Trumpf 1645												170 H 1697	mod. „1500" 1483	Glympa 1488	„200" 1500	Greif 1474
3,0 - 4,0 t	21 1910												170 V 1697				
ponad 4 t																	

Typ włączony do planu produkcji na rok 1940

W produkcji samochodów ciężarowych nastąpiły znacznie poważniejsze zmiany, wobec wprowadzenia do programu produkcyjnego wyłącznie podwozi o nośności 1,5 tony, 3 ton, 4,5 ton i 6,5 ton.

W grupie pierwszej — podwozi 1,5 tonowych —

utrzymały się prawie wszystkie modele, z wyjątkiem Forda.

W grupie drugiej — podwozi 3-tonowych — pozostało 6 typów, przy czym podwozie 27 Magirusa będzie produkowane również przez fabrykę Tatra.

Natomiast bardzo poważne zmiany zaszły w grupie podwozi 4,5 tonowych, gdzie mają być produkowane tylko 3 typy, a mianowicie Büssinga, Mercedesa i nieustalony jeszcze trzeci, wspólny dla czterech fabryk MANA, Magirusa, Austro-Fiata i Austro-Sauera.

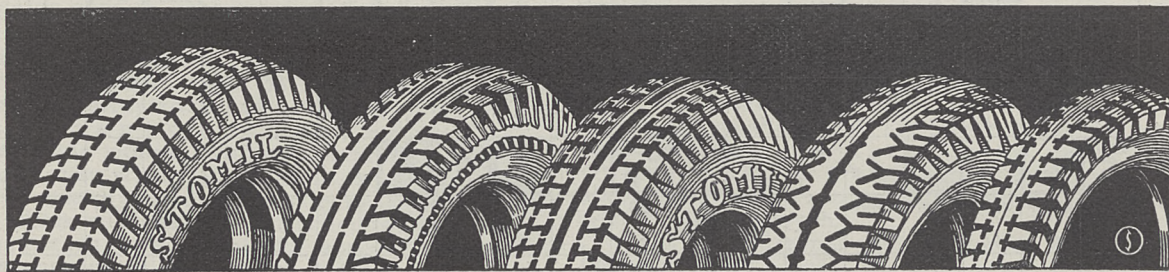
Podwozie Mercedesa produkowane będzie również przez Gräf u. Stifta, a firma Henschel na wybór typu podwozia z ostatnich dwóch typów, jeszcze się nie zdecydowała.

Z podwozi 6,5-tonowych będą produkowane 3 typy: jeden Büssinga, jeden Vomaga i jeden wspólny dla fabryk Faun, Fröss — Büssing, Krupp i MAN.

Podany program na rok 1940 należy traktować wyłącznie jako program przejściowy, gdyż właściwy plan produkcji, oparty na podanych uprzednio zasadach, prawdopodobnie jeszcze nie przędko ujrzy światło dzienne, ze względu na konieczność budowania go od podstaw. Fundamenty tego planu będzie stanowiła normalizacja zasadniczych części składowych i wyposażenia, dostarczonego przez przemysł pomocniczy, co da dopiero możliwość racjonalnego opracowania konstrukcyjnego nowych typów samochodów standardowych.

Jak będzie przeprowadzony w praktyce ten, tak wielkie zalety posiadający plan, pokaże dopiero najbliższa przyszłość.

Tymczasem trudno stawiać horoskopy.



## KURSY SAMOCHODOWE I MOTOCYKLOWE

## M. RECZKO

WARSZAWA

NOWOGRODZKA 41

TEL. 7-16-34

Dla P. P. Członków A. P. i Klubów Afiliowanych niżki.



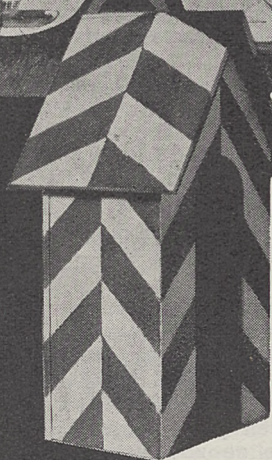
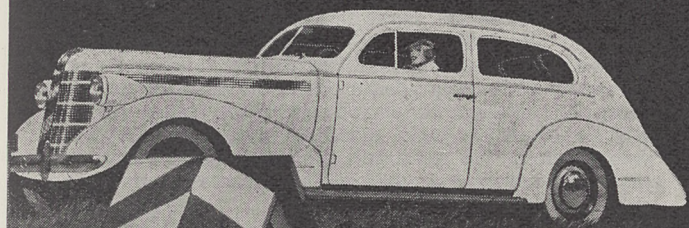
## ŁAŃCUCHY

ROLKOWE, DWUROLKOWE, ROZRZĄDCZE  
SKŁAD SPECJALNY  
„ROTAX”

WARSZAWA, UL. SENATORSKA 32. TELEFON 549-87  
Tryby, do motocykli i samochodów

# KWIECIEŃ...

*Zmiana warty*



**OD DZIŚ CZUWA**

**NAD TWYM SAMOCHODEM**



# Mobiloil

**PRZEWIDZIANY NA OKRES LETNI W TABELI POLECAJĄCEJ**

**VACUUM OIL COMPANY S.A.**

Zawody, jakich jeszcze nie było:

## Grand Prix Polski

Bodajże żaden jeszcze regulamin zawodów samochodowych w Polsce nie był tak wszechstronnie i pracowicie opracowywany, jak regulamin tegorocznego Grand Prix Polski — XII Międzynarodowego Raidu A. P. 1939 r. Regulamin rodził się ciężko — strawiono nad nim setki godzin żmudnej, ciężkiej pracy, miejmy nadzieję, że urodziło się coś, co przędzie do historii sportu motorowego w Polsce nie tylko jako wielki trud, ale także jako wielkie osiągnięcie.

Czym będzie tegoroczny raid Automobilklubu Polski? Próba niezmiernie ciężką zarówno dla maszyn, jak i dla kierowców. Słusznie Grand Prix nazywa się dziś wśród automobilistów popularnie „końska” próbą ludzi i „wojenną” próbą maszyn. Pokrycie około 4.500 km w ciągu 7 dni, przy około 87 godzinach efektywnej jazdy, po drogach znajdujących się najwyżej w 30 proc. trasy w stanie dobrym, w 20 proc. w stanie znośnym i w 50 proc. w stanie kiepskim — to zadanie, które usprawiedliwia nazwę raidu: „b a r d z o c i ę ż k i”.

Poniżej rzucimy krótki szkic, który pozwoli się najlepiej zorientować, czym będą te zawody i na jaką nazwę zasługują. Grand Prix składać się będzie z prób następujących:

- I. A. Próba rozruchu silnika.
- B. Próba szybkości płaskiej z rozbiegiem na dystansie 1 km. (1,5 km. rozbiegu) na szosie Piotrkowskiej (start do próby szybkości będzie jednocześnie startem do pierwszego etapu jazdy okrężnej).
- C. Jazda okrężna na dystansie ok. 4.500 km.
- D. Próba szybkości górskiej (na Równicy—Śląsk).
- E. Próba szybkości płaskiej bez rozbiegu na dystansie 1 km. (na szosie między Jastrzębią Górą i Wielką Wsią), przy czym start do tej próby będzie startem do IV-go etapu.
- F. Próba zręczności (bezpośrednio po przybyciu na metę III-go etapu w Warszawie).
- G. Próba hamowania (tegoż dnia co i próba zręczności).
- H. Próba jazdy w terenie na drogach Puszczy Kampinoskiej, na dystansie około 20 km, w dniu 16 czerwca).
- I. Próba jazdy po drogach gruntowych, na dystansie ok. 180 km. (na odcinku Kobryń — Skidel), w dniu 17 czerwca.
- J. Powtórna próba szybkości płaskiej z rozbiegiem (1 km. próby, 1,5 km. rozbiegu) bezpośrednio po ukończeniu jazdy okrężnej.
- K. Badania techniczne.

Przyjrzyjmy się temu skróтови imprezy: ok. 4.500 km jazdy w 7 dni, 3 próby szybkości płaskiej, jedna próba górską, 180 km jazdy po drogach gruntowych, 20 km w b. ciężkim terenie z przebywaniem brodu, denerwująca próba zręczności i hamowania bezpośrednio po przebyciu 490 km... uff, wystarczy, jak na jedną osobę. Na jedną, gdyż mimo niezmiernie utrudnionych warunków raidu, Komisja Sportowa A. P. zdecydowała się na jednego kierowcę!

### NOWOŚCI I ZMIANY.

Jeden kierowca, to bodajże jedna z niewielu pozostałości raidów poprzednich. Poza tym prawie same nowości. Tak więc:

1) zrezygnowano wreszcie z kontrolerów na samochodach; zapewne ucieszą się z tego wszyscy — i kierowcy i organizatorzy i... „ofiary” przeznaczone na kontrolerów;

2) prace przy wozie w czasie jazdy okrężnej będą dozwolone;

3) ważniejsze części silnika i podwozia, których uszkodzenie, zdjęcie lub wymiana będzie karana, zostaną oplombowane lub ocechowane;

4) podział samochodów na klasy zmienił się w sposób następujący: I klasa — do 1200 cm<sup>3</sup>, II — do 2.000 cm<sup>3</sup>, III — do 3.000 cm<sup>3</sup>, IV powyżej 3.000 cm<sup>3</sup>. Słusznie zlikwidowano wreszcie podział wygadający liliputom samochodowym, dla których impreza tego rodzaju jest próbą po nad siły, a start w tak ciężkich zawodach wywołał współczucie lub uśmiech politowania. Grand Prix jest imprezą dla wozów mających rzeczywiste znaczenie komunikacyjne;

5) obciążenie pozostawiono, podobnie jak w roku ubiegłym: kl. I — 60 kg albo 120 kg (zależnie od rodzaju nadwozia), II, III i IV — 120 kg.

6) zmieniono szybkości, podwyższając je nieco: szybkości punktowane dodatnio: I kl. od 50—60 k/g, II kl. od 55 — 65 k/g, III kl. od 58 — 68 k/g, IV kl. od 60 — 70 k/g. Szybkości przeciętne maksymalne dopuszczalne: I — 80 k/g, II — 85 k/g, III — 88 k/g, IV — 90 k/g.

7) zmieniono porządek startowania, który w latach ubiegłych tak bardzo dawał się we znaki kierowcom wozów mniejszych. W r. b. samochody słabsze puszczane będą na początku, wozy silniejsze w partiach późniejszych;

8) pozostawiono jako teren próby górskiej Równicę, rezygnując ostatecznie ze zbyt łatwej i zbyt „krótkiej” (można zrobić próbę górską zaledwie na ok. 3 km) Kubalonki. Równica jest bardziej stroma, można na niej wydobyć bez trudu dystans 5 km i posiada znacznie większą przelotność, co ze względów sprawności organizacyjnej jest atutem nie do pogardzenia;

9) pozostawiono próbę zręczności w formie podobnej do próby zeszlorocznej. Nie wprowadzono, wbrew pierwotnym projektom, obowiązkowego cofnięcia wozu na biegu wstecznym przy zawracaniu (dla wyrównania szans wozów dużych krzywdoznych w tej próbie w wypadku przeprowadzenia próby na wąskiej szosie), ponieważ zdecydowano próbę zręczności zrobić w szerokiej Alei Niepodległości, gdzie można bez trudu zawrócić bez wstecznego biegu, nawet wóz bardzo długi;

10) wprowadzono b. ważną i ciekawą próbę hamowania;

12) wprowadzono jazdę terenową;

13) zmieniono długości etapów, wprowadzając zamiast etapów 400 — 500 kilometrowych, etapy znacznie dłuższe: I etap 1449 km (Warszawa — Częstochowa — Kraków — Lwów — Tarnopol — Łuck — Brześć — Warszawa); II etap 1268 km (Warszawa — Radom — Kraków — Wisła — Katowice — Poznań — Jastrzębia Góra); III etap 569 km (Jastrzębia Góra — Bydgoszcz — Kutno — Warszawa); IV etap 1057 km (Leszno (pod Warszawą) — Łódź — Radom — Lublin — Kobryń — Skidel — Augustów — Warszawa);

14) wprowadzono punkty kontrolne, na których sprawdzane będą szybkości przeciętne (I etap — 4 punkty, II — 2 punkty, IV — 1 punkt);

15) zmieniono pobieżny przegląd techniczny na gruntowne badania techniczne, które dają, jak wiadomo, niezmiernie ciekawy materiał przy ocenie wozów pod kątem widzenia w jakim stanie ukończyły ciężki raid;

16) wprowadzono nagrody pieniężne dla właścicieli samochodów, słusznie wychodząc z założenia, że start w tak ciężkiej imprezie jest dostatecznie kosztowny, żeby zwycięzcom osłodzić trudy w formie czeku na gotówkę, podobnie jak to się dzieje od wielu lat np. w sporcie konnym.

Ze względu na specjalną atrakcyjność tej nowości, pozwolę sobie odpowiedni punkt regulaminu przytoczyć in extenso:



**§ 43. Nagrody regulaminowe.**

Oprócz nagród honorowych przyznane będą nagrody pieniężne wartości łącznej zł 20.000.

W poszczególnych klasach przyznane będą nagrody w sposób następujący:

- 1) przy co najmniej 3-ch zawodnikach startujących i kończących I-y etap, w klasie: zawodnik sklasyfikowany na pierwszym miejscu w danej klasie otrzyma: złoty Puchar Automobilklubu Polski, nagrodę pieniężną zł 1.500, złoty medal oraz tytuł: „Zwycięzca XII Międzynarodowego Raidu A. P. w klasie samochodów...” (małych, średnich, dużych lub największych);
- 2) przy 4-ch i 5-ciu zawodnikach startujących i kończących I-y etap, z których przynajmniej 2-ch zostanie sklasyfikowanych w klasie: zawodnik sklasyfikowany na pierwszym miejscu w danej klasie otrzyma: nagrody, wymienione w punkcie 1-szym, a zawodnik sklasyfikowany na drugim miejscu — otrzyma: srebrny Puchar Automobilklubu Polski, nagrodę pieniężną zł 1.000 i złoty medal;
- 3) przy 6-ciu zawodnikach startujących i kończących I-y etap, z których przynajmniej 3-ch zostanie sklasyfikowanych w klasie: zawodnicy sklasyfikowani na pierwszym i drugim miejscu w danej klasie otrzymają nagrody, wymienione w punkcie 2-gim, a zawodnik sklasyfikowany na trzecim miejscu — otrzyma: brązowy Puchar Automobilklubu Polski, nagrodę pieniężną zł 500 i złoty medal;
- 4) przy co najmniej 8-iu zawodnikach startujących i kończących I-y etap, z których przynajmniej 4-ch zostanie sklasyfikowanych w klasie: zawodnik

sklasyfikowany na pierwszym miejscu w danej klasie otrzyma: Grand Prix Polski: Puchar im. Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, złoty Puchar Automobilklubu Polski, nagrodę pieniężną zł 2.500, złoty medal oraz tytuł „Zwycięzca Grand Prix Polski — XII Międzynarodowego Raidu A. P. 1939 w klasie samochodów...” (małych, średnich, dużych lub największych), a zawodnicy sklasyfikowani na drugim i trzecim miejscu otrzymają nagrody, wymienione w punkcie 2-gim i 3-cim.

Wszyscy pozostali zawodnicy sklasyfikowani którzy nie zdobyli złotych medali — zostaną odznaczeni srebrnymi medalami.

Zwycięski zespół fabryczny otrzyma specjalną nagrodę honorową, nagrodę pieniężną zł 4.000 oraz tytuł:

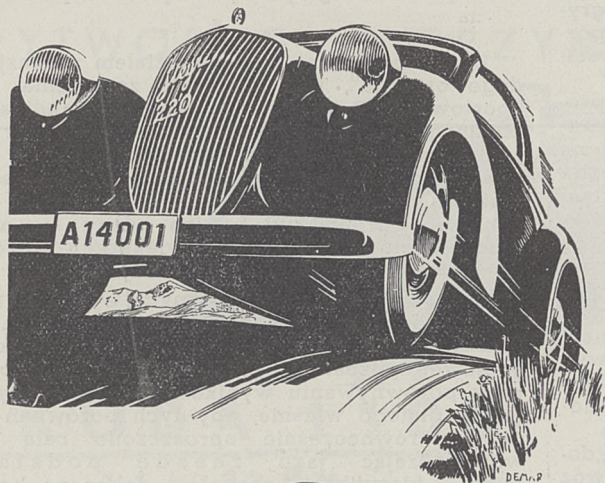
„Zwycięski zespół fabryczny Grand Prix Polski — XII Międzynarodowego Raidu A. P. 1939”.

Zwycięski zespół klubowy otrzyma specjalną nagrodę honorową oraz tytuł:

„Zwycięski zespół klubowy Grand Prix Polski — XII Międzynarodowego Raidu A. P. 1939”.

**Jak handicapować?**

Sprawa handicapów w sporcie samochodowym jest bodajże najtrudniejszym problemem, ba nie tylko najtrudniejszym — często zadaniem nie do rozwiązania w ten sposób, aby kierowcy samochodów różnych klas czuli się „zrównani w swych możliwościach”. Ale czasem się udaje — tak było np. z Jesienną Jazdą Jednodniową w 1937-ym roku, kiedy każdy z zapisanych kierowców „nosił w kieszeni” pierwsze miejsce i dużo nagród już na długo przed zawodami. Udany handicap ma te jeszcze zalety, że zawody ściągają wówczas z n a c z n i e w i ę k s z ą i ło ś ć

**ST E Y R**

— TO —

**SAMOCHÓD  
ZNANY**

— i —

**UZNANY**

Na składzie wszystkie typy  
samochodów w cenie  
— od zł. 6.600 —

**STEYR-DAIMLER-PUCH W POLSCE SP. AKC.****DYREKCJA**

Wierzbowa 8  
tel. 5-85-91, 5-85-99  
2-85-66

**MAGAZYNY**

Książęca 9  
tel. 7-16-69

**WARSZTATY**

Książęca 9  
tel. 9-51-50

**STACJA OBSŁUGI**

Wiktorska 18  
tel. 4-41-39

startujących, tak, że nie od rzeczy będzie poświęcić tej sprawie nieco więcej uwagi.

\* \* \*

Zagadnienie, aby dać równe szanse kierowcy półlitrowego wózka i czterolitrowego „smoka” jest stare tak, jak sport samochodowy i ciągle jeszcze aktualne. Ma tę ogromną niedogodność, że żadne rozwiązania „zasadnicze” ani „klasyczne” na nic się tu nie przydadzą, ponieważ konstrukcja samochodu przechodzi ewolucje w pewnych okresach tak szybkie, że dziś ustalona doskonała „baza” handicapu, jutro jest już nie właściwa. To są trudności ogromne, trudności, które można pokonywać tylko stałym, pilnym obserwowaniem wartości i charakterystyki nowych typów wozów pojawiających się na rynku i troskliwym „przymierzaniem” ich do typów wozów już znanych.

Ale najbardziej pilne śledzenie postępu nie uwolni handicapera od błędów... Czy, aby błędów? Gdyż pozwolenie na zwycięstwo, dzięki staremu handicapowi, samochodowi nowszej konstrukcji, uważać należy nie za błąd, ale właśnie za akty w handicapu. Zwycięstwo w zawodach sportowych, bezapelacyjne pokonanie równorzędnych do tychczas przeciwników, jest możliwe tylko dla wozu w danych warunkach zdecydowanie nie lepszego. Z tego założenia wynika, że dzięki handicapowi sportowemu konstruktor i producent może mieć jeszcze jeden bodziec więcej do ulepszenia swego tworu. Dawniej te szyki bardzo psura cena — bez trudu można było wyprodukować wóz znacznie droższy i znacznie sprawniejszy od wozów kursujących. Dziś tego niebezpieczeństwa nie ma, gdyż cenę reguluje masowość, zbyt już dziś szeroki rynek, — producent musi się stosować do prawa wielkich seril — nie może sobie pozwolić na robienie wozów specjalnych, bardzo drogich, poto tylko, aby wygrały w popularnych turystycznych zawodach sportowych. Inaczej jest oczywiście w dziedzinie wyścigów motorowych.

Zagranica rozwiązała te sprawy znacznie prościej i prymitywniej — po prostu w większości zawodów tzw. wielkiej turystyki dzieli się wozy na dwie klasy: do 1500 cm<sup>3</sup> i powyżej 1500 cm<sup>3</sup>. Można sobie i na taki sposób pozwolić, jeśli ma się do dyspozycji tak wielką ilość kierowców w wozów zbliżonych do 1500 cm<sup>3</sup> i wozów wielkich, że wystarczy ich na obfite obsadzenie imprezy. My na to sobie pozwolić jeszcze nie możemy. I dlatego, unikając w miarę możliwości „klasyfikacji ogólnej” musimy ciągle jeszcze „dopuszczać” do głosu handicapu, gdyż narazie jest to jedyne życiowe wyjście z sytuacji, jeśli chcemy mieć na starcie nieco więcej wozów, przy tak bardzo jeszcze dużej różności typów.

Tak więc konstruktor i producent, jeśli chce „dobrze pokazać” swój nowy twór, musi dać wóz sprawniejszy od dotychczas kursujących, a przy tym nie droższy, albo nie wiele droższy w produkcji.

W ten sposób zawody sportowe, przy nieco „konserwatywnym” handicapie podkreślają, wady obywatela na wierzach walory nowego, udanego typu wozu, podniecając do wzmóżonego wysiłku konstruktora i producenta.

I z tego rozumowania rodzi się jedyna zasada, która niszczy rozumowanie osób panicznie obawiających się „groźnych niespodzianek” — nowy typ wozu, świeżo puszczony na rynek, lub świeżo dopuszczony (w wypadku trudności z importem) na rynek, „ma prawo” wygrać zawody, jeśli jest rzeczywiście sprawniejszy od swych starszych, zasiedziały na rynku i wyrównanych „kolegów po kołach”.

Przeprowadzenie należytego wyrównania wśród



„PIASTÓW“

Warszawa  
Złota 35

wozów znanych na rynku nie jest zbyt trudne — trzeba tylko troskliwie przestudiować szereg skrupulatnie mierzonych czasów w kilku poważnych imprezach i wyliczyć średnią. Małe odchylenia w dół i w górę od tej średniej teoretycznej — to będą właśnie konsekwencje lepiej lub gorzej przygotowanego wozu i lepszego lub gorszego kierowcy.

Oczywista za podstawę badań do handicapu brać należy zawody poważne i próby poważnie mierzone, co do których nie ma żadnych wątpliwości, że były „puszczane” bądź też mierzone na „sokole oko”, albo na „zegary z Wieży Mariackiej”. Skrupulatność w obliczeniach musi być ogromna, dokładność i sumiennosc bezwzględna, wszelkie odchylenia, poza tym, że mogą wykrzywić rezultaty danej imprezy, mogą nadto niewłaściwie wpływać na imprezy przyszłe, koślawiać cały szereg przyszłych wyników.

\* \* \*

Uwagi powyższe wypowiedziałem z okazji „twardego orzecha”, jaki miała do zgryzienia Komisja Sportowa A. P. przy wprowadzaniu handicapu, niezbędnego przy klasyfikacji w zespołach fabrycznych i klubowych, w Grand Prix Polski (ocena indywidualna odbywa się, jak wiadomo, w poszczególnych klasach). W XI Międz. Raidzie A. P. w roku 1938-ym handicap ten nie był bardzo udany — narzekali głośno i słusznie kierowcy większych wozów, którzy uważali się za pokrzywdzonych.

Z doświadczeń zeszłorocznych wyciągnięto wnioski, które skłoniły do dania nieco lepszych warunków wozom większym ale tylko w klasyfikacji zespołowej, pozostawiając jeszcze większą przedział przy porównywaniu wyników wozów różnych klas (może dlatego właśnie, aby tych porównań nie robić?). I równocześnie uproszczono całą sprawę, wprowadzając jako zasadę podstawową punkt: „klasyfikacja zespołów dokonana będzie na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i ujemnych, osiągniętych przez zawodników zespołu w próbie jazdy okrężnej i z badań technicznych”.

W r. ub. odpowiedni ustęp brzmiał: „zespoły fabryczny i klubowy, które bez względu na klasę, uzyskają najwyższą ilość punktów dodatnich” — a więc w roku ubiegłym brano pod uwagę przy klasyfikacji zespołowej wszystkie próby, podczas gdy w roku bieżącym bierze się, jako podstawę jazdę okrężną i badania techniczne, słusznie wychodząc z założenia, że team, który przebrnie przez tak ciężką jazdę 4500 km z maksymalnymi punktami dodatnimi i wykaże dobry stan swych wozów w skrupulatnych badaniach technicznych — „ma prawo” ubiegać się o Grand Prix.

Ale łąco może się jednak zdarzyć, że więcej zespołów przebrnie bez punktów karnych przez jazdę i badania techniczne. Wówczas regulamin mówi: „w razie osiągnięcia równych punktów w próbach

C i K, rozstrzygać będzie suma wyników uzyskanych w obu próbach szybkości płaskiej z rozbiegiem i w próbie gróskiej”.

Dobrnęliśmy wreszcie do sedna sprawy: do tabel handicapowych. Jakże one wyglądają w rb.?

**Rok 1938:**

kl. I (do 1.100 cm <sup>3</sup> )	— 50 km/g
kl. II (do 1.500 cm <sup>3</sup> )	— 62 km/g
kl. III (do 2.000 cm <sup>3</sup> )	— 70 km/g
kl. IV (do 3.000 cm <sup>3</sup> )	— 75 km/g
kl. V (powyżej 3 l.)	— 78 km/g

**Rok 1939:**

kl. I (do 1.200 cm <sup>3</sup> )	— 52 km/g
kl. II (do 2.000 cm <sup>3</sup> )	— 65 km/g
kl. III (do 3.000 cm <sup>3</sup> )	— 70 km/g
kl. IV (powyżej 3 l.)	— 74 km/g

Z porównania tych dwóch tabel widać, że w r. ub. różnica handicapu między Fiatem 1.100 i Chevroletem była 28 km/g, podczas gdy w rb. będzie już tylko 22 km/g; różnica pomiędzy Fiatem i Citroenem była 20 km/g, a będzie 13 km/g, między Fiatem i Mercedeseśm typ 230 była 25 km/g, a będzie 18 km/g. Jedynie Lancia będzie miała b. trudne zadanie, dzięki zniesieniu zeszłorocznej II klasy (od 1.100 do 1.500 cm<sup>3</sup>); różnica pomiędzy Fiatem i Lanią w r. ub. w tej próbie była 12 km/g, a w rb. będzie 13 km/g.

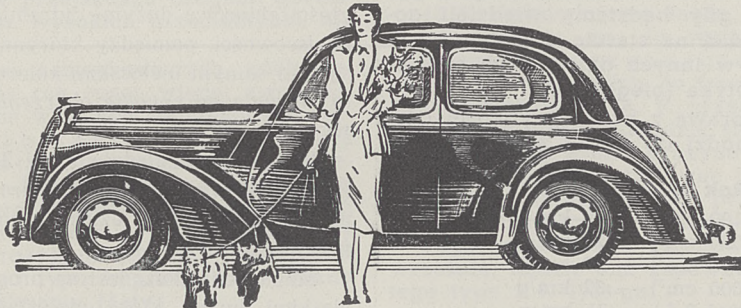
Zobaczymy jak to obliczenie wypadnie w praktyce, w punktach. Przeciętna szybkość jaką w r. ub. uzyskały w tych próbach Fiaty 1100 było 105 km na godz., podczas gdy Chevrolety osiągnęły 102 km/godz., a Buick 126 km/godz. Otóż w próbie tej Fiaty zdobyły przeciętnie po ok. 5,5 punkta, a Chevrolety ok. 4,2 punkta (Buick 4,85 pkt.). Różnica na



*Na Święta!*  
**COGNAC**

**MARTEAU**

## WYTWORNE WYTRZYMAŁE SAMOCHODY



### SKODA 1100

1,1 L. 32 KM.

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

### SKODA RAPID OHV

1,56 L. 42 KM.

**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.**

niekorzyść Chevroletów wyniosła przeciętnie ok. 1,3 punkta.

Przyjrzyjmy się jak to obliczenie punktowe wygładzać będzie według handicapu tegorocznego, uwzględniając te same wozy i te same szybkości: Fiat 1100 zdobędzie 53 punkty w tej próbie, podczas gdy Chevrolet tylko 46 punktów, a więc różnica wyniesie ok. 7 punktów, natomiast trzeba zauważyć, że punktacja wszystkich prób raidowych jest pomnożona przez 10 w stosunku do punktacji roku ubiegłego, tak że różnica z ubiegłego roku będzie zmniejszona w bieżącym roku niemal do połowy (z 13-u pkt. do 7 pkt.).

Biorę przykłady skrajne, gdyż Fiat 1100 ma w swej klasie szybkość końcową bardzo wysoką, a Chevrolet — w swej klasie — szybkość stosunkowo niską. Ale różnice są rzeczywiście bardzo duże.

Oczywista obserwator sumienny i ostrożny odpowie: dobrze, a co będzie, gdy zjawi się na starcie jakiś Horch, Hotchkiss, czy inny Dalahaye i „wyrznie” 140 — 150 km/godz. na próbie szybkości. Słusznie, regulamin powinien zabezpieczać przed takimi niespodziankami, regulamin Grand Prix musi brać pod uwagę wszystkie typy wozów i ich możliwości, jakie kursują po Europie i w Ameryce. Ale — z drugiej strony odpowie oponent — wiadomo, że w naszej sytuacji rynkowej i przy znanych wysokich cenach tych wozów, które zapewne nie prędko będą w Polsce wozami „rynkowymi”, start takich „demonów szybkości” jest wyciemni niż problematyczny, a wozy „kurantowe”, biegające po polskich drogach, będą w takim handicapie mocno po skórze uderzone.

I jedno i drugie twierdzenie posiada poważny skarbiec słuszności. Więc jak postąpić? Wydaje mi się, że najważniejszym byłoby jednak ostateczne przeprowadzenie handicapu dla nagrody zespołowej dopiero po zamknięciu zapisów, to znaczy w chwili, gdy będziemy wiedzieli dokładnie jakie wozy staną na starcie. Podobne zasady handicapu istnieją w innych dziedzinach sportowych, jak tenis, l. atletyka (biegi) itp.

Podobnie ma się sprawa z próbą szybkości górskiej, która także wchodzi do oceny zespołu.

#### Rok 1938:

kl. I (do 1.100 cm <sup>3</sup> )	— 20 km/g
kl. II (do 1.500 cm <sup>3</sup> )	— 25 km/g
kl. III (do 2.000 cm <sup>3</sup> )	— 29 km/g
kl. IV (do 3.000 cm <sup>3</sup> )	— 32 km/g
kl. V (powyżej 3 l.)	— 34 km/g

#### Rok 1939:

kl. I (do 1.200 cm <sup>3</sup> )	— 22 km/g
kl. II (do 2.000 cm <sup>3</sup> )	— 27 km/g
kl. III (do 3.000 cm <sup>3</sup> )	— 30 km/g
kl. IV (ponad .)	— 32 km/g

Przy porównaniu tych tabelek widzimy, że i w punktacji próby szybkości górskiej nastąpiło przesunięcie na korzyść wozów większych: między Fiatem 1.100 i Chevroletem była różnica w r. ub. 14 km/g, będzie w r. 10 km/g; między Fiatem i Citroenem była różnica 9 km/g, będzie 5 km/g; między Fiatem i Mercedesem typ 230 była różnica 12 km/g, będzie 8 km/g. Pomiędzy Fiatem i Lancią była różnica 5 km/g i pozostała 5 km/g.

Tutaj sytuacja jest podobna, jak w próbie płaskiej, z tą różnicą, że w roku ubiegłym w próbie górskiej 1 km/godz. ponad szybkość tabelkową „płacił” 0,2 punkta, podczas gdy w r. daje cały 1 punkt, a więc pięć razy więcej.

Gdy tutaj porównamy wyniki, znajdziemy, że w r. ub. Fiaty 1100 w tej próbie zyskały ok. 6,4

punkta 52 km/godz.), a Chevrolety 4,6 pkt. 57 km na godz), czyli różnica wynosiła na niekorzyść Chevroletów 1,8 pkt. Natomiast w r. sytuacja wygładzać będzie: Fiat 30 pkt. — Chevrolet 25 pkt., czyli różnica 5 pkt., czyli, powtarzając rozumowanie zamieszczone przy próbie szybkości płaskiej, różnica będzie jeszcze bardziej faworyzująca wozy duże w stosunku do roku ubiegłego (jak 18:5).

T. Grabowski

## NOWE WYDAWNICTWA

*Mapa stanu dróg bitych w Polsce na okres 1939/40 w dwóch częściach.*

Wydana przez Automobilklub Polski, Warszawa 1939.

Cena obu części łącznie zł 1.56.

Nowa mapa, składająca się z dwóch arkuszy, zawierających część północną i południową kraju, opracowana ogólnie przez red. Tadeusza Grabowskiego, graficznie przez p. Jana Górskiego *czyni zadość powszechnie odczuwanej potrzebie posiadania jasnej i przejrzystej mapy, z której na pierwszy rzut oka widać wyraźnie stan danej drogi, kilometrą i odległości pomiędzy poszczególnymi miejscowościami.*

Mapa opracowana jest w podziałce 1 : 1.000.000. Stan dróg uwzględnia najnowsze dane, posiadane przez Ministerstwo Komunikacji. Drogi o nawierzchni ulepszonej — trwałej i gładkiej (beton, asfalt, kostka kamienna, klinkier), podane są na czarno, dobre drogi bite tworzą pasy czerwone ciągłe, drogi średnie i złe mają kolor czerwony przerywany. Główne szlaki komunikacyjne podano znacznie szerzej, niż inne drogi bite, co zwiększa przejrzystość mapy, dając jej, tak bardzo pożądaną „szkielet”, poprzerywany stosownie do jakości drogi.

Odległości w kilometrach podane są pomiędzy poszczególnymi miejscowościami czarnym kolorem, a odległości zbiorowe dużymi cyframi niebieskimi, przy czym miejscowości, pomiędzy którymi odległości te się liczą, są tym samym niebieskim kolorem podkreślone. *Nowość ta pozwala na szybkie obliczenie długości szlaku. i ew. wybór trasy.*

W mapie uwzględniono już Zaolzie. Okolice Katowic, jako posiadające gęstą sieć drogową, wydodrębnione są na osobnej mapce, dzięki czemu uzyskano potrzebną przejrzystość.

Mapa podzielona jest na prostokąty obwiedzione niebieskimi liniami, które odpowiadają poszczególnym odcinkom Atlasu Dróg Samochodowych w Polsce (w skali 1 : 600.000), jaki ukaże się niebawem, wydany przez Automobilklub Polski.

*Opracowanie graficzne mapy stanowi ogromny postęp w stosunku do wydawnictw z lat ubiegłych. Mapa stoi na poziomie zachodnio-europejskim i będzie doskonałą pomocą dla wszystkich użytkowników naszych dróg. Niezwykle niska cena przyczyni się niewątpliwie w dużym stopniu do jej popularyzacji.*

St. Szydelski

## PRALNIA CHEMICZNA »BARWA«

Czyści wnętrza samochodowe  
bez demontowania przywracając  
pierwotny wygląd

Warszawa, ul. Rozbrat 40

tel. 89-5-89

## Rzut oka na tegoroczny kalendarzyk imprez sportowych

Przeglądając kalendarz imprez sportowych i turystycznych, organizowanych w sezonie bieżącym przez Automobilklub Polski oraz Kluby Terytorialne, na wstępie poświęcimy słów kilka dla scharakteryzowania ogólnego rodzaju zawodów, jakie znalazły się w tegorocznym kalendarzu.

Tak więc z wykazu imprez zgłaszanych przez poszczególne kluby zniknęły niemal zupełnie, tak do niedawna popularne, „zjazdy gwiazdziste”. Określenie „popularne” należy uzupełnić: 1) popularne przede wszystkim wśród organizatorów ubiegających się o łatwizny organizacyjne, nie chcących zadawać sobie rzetelnego trudu dla opracowania solidnej i wartościowej imprezy sportowej, w którą trzeba włożyć b. wiele pracy, sumienności i dokładności, aby uzyskać cel zamierzony; 2) imprez popularnych wśród „wygodników” kierowców, przekładających spokojną turystykę w miłym towarzystwie i po dobrym obiedzie, nad rzetelny trud sportowy, który zjawia się przede wszystkim tam, gdzie jest bezpośrednie porównanie umiejętności i bezpośrednia walka.

Tak więc „zjazdy gwiazdziste” ustąpiły miejsca Jazdom Konkursowym, zawodom niezbyt trudnym i stosunkowo mało kosztownym, a wymagającym jednak ćwiczenia się w nie łatwej technice władania samochodem i pokazywania tego, co się umie, na oczach wszystkich. Każda Jazda Konkursowa bowiem, poza samym przejechaniem trasy, posiada z reguły dodatki w formie jakiejś próby z gatunku techniki władania kierownicą. Jazd takich, które z reguły już uważane są za „pierwsze poważne kroki młodych talentów” kalendarz tegoroczny przewiduje 11-cie.

Poza Jazdami Konkursowymi tu i ówdzie zjawiają się daty Jazd na Regularność, zawodów b. popularnych na Zachodzie Europy, które tam posiadają warunki wielokrotnie trudniejsze (przede wszystkim trudności w przejazdach drogami góorskimi, przy stosunkowo b. wysokich przeciętnych), niż w Polsce.

Innym typem imprez samochodowych, zdobywających sobie z roku na rok coraz więcej zwolenników, są zawody mające w swych regulaminach wysunięte akcenty o charakterze szkolenia umiejętności gatunku przysposobienia wojskowego. Tak więc Nocne Jazdy Meldunkowe lub Patrolowe wstawiło w rb. do swych kalendarzy już siedem klubów i po raz pierwszy imprezę tego typu organizuje (30 bm.) Automobilklub Polski. Podobnego typu imprezy to — Jazdy Orientacyjne w Poszukiwaniu Mety.

Najważniejsze jednakże znaczenie z punktu widzenia pogłębiania sztuki prowadzenia samochodu i zwiększania zasięgu pojazdu motorowego są Jazdy Terenowe, które, obok charakteru wybitnie już wojskowo-sportowego, są nadto znakomitym sprawdzianem wartości wozu i wytrzymałości jego konstrukcji.

Jest rzeczą interesującą, iż w praktyce okazało się, że samochód dobry nie niszczy się nic a nic więcej, niż w czasie jazdy po drogach bitych, a, ze względu na zwykle niezbyt duży dystans jazdy, koszt takiej imprezy dla kierowcy jest — o dziwo — mniejszy, — niż w kilkusetkilometrowych jazdach konkursowych. W tegorocznym kalendarzu są dwie imprezy tego typu: 24.IX. Aut. Polski powtarza swą b. udaną terenówkę z roku ubiegłego, 1.X. Gdyński Aut. próbuje sił w podobnej imprezie, której założeń bliżej jeszcze nie znamy.

Jest jeszcze jeden typ imprezy o charakterze przysposobienia do obrony kraju — zawody lotniczo-samochodowo-motocyklowe, będące imprezą niezmiernie ciekawą, a jednocześnie b. cenną z punktu widzenia szkolenia umiejętności po-

trzebnych dla nowoczesnej służby łączności. Dwie takie imprezy znalazły się w tegorocznym kalendarzu: 16-go lipca organizuje zawodów tego typu Wileński Automobilklub, 24 września powtarza (w r. ub. impreza była b. udana) Małopolski Klub Automobilowy.

\* \* \*

Z kolei postaramy się omówić kalendarz tegorocznych imprez Aut. Polski. Tradycyjny wiosenny zjazd do Podkowy Leśnej na poświęcenie maszyn przed kościołem pod wezwaniem św. Krzysztofa — patrona automobilistów, odbędzie się 23 bm. 30 bm. pierwsza impreza — Jazda Meldunkowa, w której poza zadaniami wymagającymi szybkiej orientacji będą punkty wymagające ponadto umiejętności strzelania z broni krótkiej.

Drugą nowością w kalendarzu A. P. jest dzień rekordów i próby szybkości (7 maj). Wprowadzono te próby ze względu na to, że szereg kierowców pragnących się zgłosić do Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych musi mieć oficjalnie potwierdzoną szybkość 110 km/godz. Aż trudno uwierzyć, jak wielu kierowców osiąga tę szybkość, mimo iż liczni nie rzadko pokazują i... 125 km/g. Cenzus ten nie jest bynajmniej taki łatwy, jakby się wydawało. Drugim momentem wskazującym na potrzebę tej imprezy — to liczna rzesza automobilistów, którzy chcą rzetelnie sprawdzić możliwości swego wozu i naprawę osiąganą przez nich szybkości.

W dniu 14 maja odbędzie się Wiosenna Jazda Konkursowa dla osób nienagrodzonych w zawodach A. P., która w r. ub. miała rekordowe powodzenie (ponad 100 maszyn) i wyłoniła kilku utalentowanych, b. obiecujących młodych kierowców.

21 maja doroczny Pokaz i Konkurs Piękności Samochodów, organizowany zazwyczaj w Parku Paderewskiego.

10 — 18 czerwca Grand Prix Polski — XII Międzynarodowy Raid A. P. 1939, który omawiamy osobno, na innym miejscu.

10.IX. Jednodniowa Jazda Konkursowa — znacznie trudniejsza co do wymagań regulaminowych i warunków, przeznaczonych dla elity kierowców. Będzie to pewnego rodzaju eliminacja dla kierowców A. P. przed Turniejem Zespołów Klubowych, który odbędzie się 8 października i będzie pierwszą próbą drużynowych samochodowych mistrzostw Polski (startować będą zespoły zapewne złożone z czterech wozów, przy czym kierowcy wyznaczani będą przez Klubowe Komisje Sportowe).

Tegoroczna Jazda Terenowa odbędzie się 24-go września; będzie ona zapewne zbliżona do imprezy tego typu z r. 1938-go.

\* \* \*

Tak w ogólnym szkicu przedstawia się tegoroczny kalendarz imprez samochodowych. tg.

\* \* \*

### KWIECIEŃ

23. Zjazd do Podkowy Leśnej na poświęcenie maszyn (T.), Automobilklub Polski.

29/30. Jazda Konkursowa do Poznania (S.), Automobilklub Wielkopolski.

30. Jazda Meldunkowa (S.), Automobilklub Polski.

30. Otwarcie Sezonu, Automobilklub Śląski.

30—3/V. Otwarcie Sezonu — Jazdą Konkursową (T.-S.), Małopolski Klub Automobilowy.

### MAJ

6. Otwarcie Sezonu letniego, Łódzki Automobil-Klub.

7. Dzień rekordów i prób szybkości (S.), Automobilklub Polski.

7. Otwarcie sezonu Zjazdem na św. Krzyż (T.), Automobilklub Kielecki.

7. Otwarcie Sezonu, Gdyński Automobilklub.

7. Otwarcie Letniego Sezonu Sportowego Konkursem Zręczności, Automobilklub Lubelski.

7. Otwarcie Sezonu letniego, Krakowski Klub Automobilowy. 12/13/14. Raid po Wielkopolsce (S.), Automobilklub Wielkopolski.

14. Wiosenna Jazda Konkursowa (dla osób nienagrodzonych w zawodach A. P.) (S.), Automobilklub Polski.

20/21. Nocna Jazda Patrolowa (S.), Automobilklub Wielkopolski.

## Felieton pesymisty

## „...A głupiemu radość..”

Motto:

„Une jeune vapeur va à souvant cache-cache pour se déchirer”.

(Młoda para jedzie do Częstochowy rozzerwać się...)

\* \* \*

Licho mnie podkuśło sprawdzić, ile rzeczywistości mieści się w wiadomościach podawanych w gazetach o stanie dróg. Wybrałem się więc z Warszawy do Częstochowy po nowym, rzekomo całkowicie wykończonym szlaku przez Piotrków i Radomsko. Tak mi wypadło, że wyjechałem już o zmierzchu i zaraz za Warszawą zapaliłem tak zwaną „choinkę”, to znaczy extra oświetlenie raidowego wozu.

Cóż za wspaniała jazda! Gładziutka droga na Raszyn, zakopertowana dokumentnie pijanymi wozami konnymi. Naprzeciwko jadące ciężarówki i autobusy dżentelmeńsko opuszczają reflektory w dół przy mijaniu mego samochodu. Owe opuszczone snopy światła oślepiają mnie jeszcze bardziej, niż dalekosiężne. Zamierzam ponotować kilka numerów, by wezwać te „źle ustawione światła do przeglądu, lecz kierowcy widocznie dbają, bym się nie przeciążał pracą kontroli, bowiem tylne światła są bądź sprupulatnie pogaszone, bądź oświetlają wszystko, tylko nie numer. Jacy ci kierowcy uprzejmi...

\* \* \*

Mam taki brzydki zwyczaj (brzydki, gdyż powoduje konieczność zwalniania), że opuszczam swe snopy światła, gdy na przeciwko jedzie rowerzysta z zapaloną latarką. Miałbym wyrzuty sumienia, gdyby przez oślepienie mymi latarniami, wpadł do rowu lub na kupę kamieni. Natomiast, gdy rowerzysta jedzie bez światła, udaję, że go nie dostrzegam. W nagrodę widocznie za moje dobre chęci rowerzyści zjednoczyli się w „Związku Niepalących Świateł”. Nie miałem potrzeby opuszczać reflektorów więcej, niż cztery razy!!! Co za uczynni rowerzyści...

\* \* \*

Jechałem rozmarzony przy dźwiękach radia, przez które prelegent o cudownym, uwodzicielskim głosie wygłaszał poetyczną pogadankę rolniczo - samochodową:

— ... wziąć stare magneto samochodowe, koniec drutu potrzymać nad kubłem z wodą, pokręcić aż przeskoczy iskra. Taką naelektryzowaną wodą podlewać rośliny, lub dawać do picia bydłu. Zbiory będą o wiele lepsze, a krowy dawać będą więcej mleka...

Cudowny wynalazek, ta elektryzacja wody starym magnetem. Muszę zaraz jutro naelektryzować sto złotych. Może tysiączka wyrośnie. A już z pięćset napewno...

Wciąż jechałem rozmarzony. Dręczyła mnie jedynie myśl, czy możnaby zastąpić magneto zapłonem baterijnym?

Jak ślicznie wyglądały w nocnej pomroce furmanki i bałaguly. Z ciemności wyłania się tajemniczy kształt. Ileż to radości sprawia odgadywanie, co to za zaraza i w którą stronę jedzie? Jak to miło na zapas kłąć brak oświetlenia, a po podjechaniu przekonąć się, że jest latarnia i to zapalona, tylko z awaryjną jest tak, by skrzętnie z asłonić ją wszystkimi możliwymi częściami i wozu!

Czy jest coś przyjemniejszego od wsłuchiwania się w chrapanie woźnicy? W tej sielance istnieje tylko jeden ponury grzyt. Zgrzytem tym jest obrydliwy zwyczaj automobilistów, którzy pozwalają sobie na cichutkie podchodzenie do śpiącego woźnicy i na ostrożne zawracanie wozu w przeciwnym kierunku. Jakże można wyrządzać człowiekowi z ludu taki kawał, że po całonocnej jeździe na śpiącego budzi się w tym samym miejscu, z którego wyjechał?

Jechałem rozmarzony. Przecież to był nowy szlak, budowany według zasad zagranicznych dwudziestego wieku. (Dopiero po powrocie spostrzegłem, że był on budowany według zasad krajowych).

W Nadarzynie o mało nie wpakowałem się na jadącą z przeciwka ciężarówkę. Jasne! Projektujący drogi umyślnie robią takie przepiękne górskie zakręty w najciaśniejszym miejscu, by się automobilistom nie nudziło. Trochę emocji nie zawadzi. Zupełnie słusznie! I w ogóle nie rozumiem po co w Warszawie Zarząd miasta wykupił na zburzenie pięćdziesiąt domów, by wyprostować Bonifraterską. Powinien stanowczo brać przykład z Nadarzny i wykupić tylko dwie kamienice, urządzając na ich miejscu wspaniałą es flores drogowy. Wtedy byłyby częste wypadki, wtedy nie zgnuśniałaby policja, pisząc częste protokoły, sąd miałby zajęcie i adwokaci by zarobili... A tak co? Jedzie się, jak strzała, na Żoliborz i można zasnąć z nudów. Nie to, co w Nadarzynie.

Jeszcze byłem zemocjonowany nadarzyńskim wspomnieniem, gdy wjeżdżałem do prześlicznego Mszczonowa, gdzie ponoć własnymi zapalkami świeca, tak jest ciemno. Najzabawniejsze, że na drogowskazie do Warszawy widniało 31 kilometrów, gdy mapa mówiła wyraźnie o czterdziestu czterech. Jest to zresztą zupełnie zrozumiałe i w niczym nie obciąża zarządu drogowego: ostatnio szalały silne wichry i wiatr — łobuz przewrócił trzynaście słupów kilometrowych. Na samym środku ulicy pięknego miasteczka siedziały dwa koty, z których jeden „po bliższym rozpoznaniu”, okazał się odwróconym dnem do góry starym naczyniem nocnego użytku. Tak więc i Mszczonów ma swoje muzeum starożytności

\* \* \*

Zachwycony jechałem w coraz to lepszym nastroju i po kilkunastu dłuższych chwilach znalazłem się w Rawie, która jest zupełnie nieciekawa: żadnej przeskody, ulice dobrze oświetlone, znaki prawidłowe.

I znów pochłoneńa mnie ciemność, tajemnicza ciemność, z której nigdy nie wiadomo, jaka przeskoda się wyłoni. Szukałem kawałka dawnej złej drogi pod Lubochnią, a tu, jak na złość, opony toczyły się niezmiennie po gładkiej nawierzchni. Nie rozumiem! Dlaczego nikt nie napisał, że nie potrzeba zwalniać? Dobra! Wobec tego będę już na pewniaka rwał z kopyta.

Masz ci los! Ledwo zacząłem wyrwać z szalenczą szybkością 150 kilometrów (ale na trzy godziny), o mało nie nadziałem się na nieoświetloną furmankę. O radości! Niespodzianka! Jaka przyjemna! Latarka smętnie buja się u furmankowego boku, woźnica przepiśowo chrapie w tonacji des-dur, ale latarka... z g a s z o n a. I co Państwo powiecie „do tego faktu”? Aż do samej Częstochowy wszystkie wozy konne jechały bez świateł! Liczyłem je po dziesięć na każdy palec u rąk, lecz mi ich zabrakło, a butów nie chciało mi się zdejmować. Co za cudowny sukces policji drogowej, te nieoświetlone wozy! Gdybym był mędrcom, zapewne rozwiązałbym zagadkę, dla czego rychtyk od Lubochni, jak nożem uciął, skończyły się zapalone latarnie. Ale wolę mędrcom nie być. Zawsze z policją lepiej żyć w zgodzie, to i celkę lepszą dostanie się i wałówkę z miasta pozwolą przynieść... A co do „ani jeden”, dają na to uroczyste słowo, poparte naocznyimi świadkami, z których jeden z wysokich sfer pochodzi (przynajmniej „asekuracja” dla mnie biednego szaraka...)

Przed Tomaszowem jechało się „jedwabście”, choć nieco sztucznie, ze względu na sporą przygarść przemiliwych klientów monopolu spirytusowego, którzy ułatwiali życie warszawskiemu gościowi, wyskakując mętnie na środek drogi i usiłując zatrzymać pedzącą limuzynę. Bohaterowie! Żeby Państwo wiedzieli, jak ci poczciwcy narażali się, nie ustępując z drogi na sygnał. Czy za granicą widział kto takie objawy bezinteresownego bohaterstwa? Stanowczo nie doceniamy naszych pijaków.

Ale piszę głupstwa. Co ma pijany do budowy drogi? Więc droga była przed Tomaszowem „jedwabista”. Nawet kolej żelazna przechodzi ponad szosą. Bardzo wysoko. Szkoda tylko, że szosa nie chce się poniżyć przed koleją i gwałtownie wznosi się do jej poziomu, a nawet na przejeździe wybitnie nad torem góruje. Garb szosy wysadza jadącego samochodem w powietrze. Uderzenie głowami o dach samochodu wywołuje u automobilistów wspaniałą jęk zachwytu: Tomaszów posiada bezpłatny Luna-park. Taki skondensowany raj Sto Pociągów. Że to niby za jednym zamachem i koleją górską, i dom strachu, i skocznia samochodowa, i biją znienacka w łeb — a wszystko za darmo... Jak to dobrze, że nie przeprowadzono szosy pod wiaduktem, choć sam teren o to się prosił. Nie byłoby przyjemności w jeździe.

Amatorom dziwów radzę: jedźcie do Tomaszowa, a ujrzycie dziwny znak drogowy: okrągła tarcza biała z czerwoną obwódką i czerwonym ukosnym pasem. Coś prawdopodobnie znaczy. Jakiś zakaz. Miałem nieodpartą ochotę wrysować czarną farbą dostojną butelkę na tym znaku. I to koniecznie spirytusowym lakierem. Wtedy jęgodnie by podseidl, zobaczył przekreśloną na czerwono butelczynę, powąchałby, poczułby alkohol i zaraz by się domyślił, że w Tomaszowie pic zakazano. Ale wtedy pijaki nie wólczyłyby się po szosie i cała przyjemność automobilisty na nic. Więc nie wykonałem zamierzenia, tylko widząc na skrzyżowaniu ulic policjanta, dałem dla wszelkiej pewności sygnał, jak to zawsze na prowincji żądają. No i co? Obsztorcował mnie „na perłowo ze szlaczkiem”, że to sygnały zabronione, że znak zakazu sterczy u wjazdu do miasta, że to kosztuje...

To mniejsza, ale widocznie szkła moich okularów zużyły się od patrzenia. Nie dojrzałem żadnej trąbki na znaku. Trzeba będzie kupić nowe, automatyczne. Żeby dostrzegały przedmioty sprzed pół roku, gdy trąbki jeszcze nie zmżył deszcz.

Zdetonowany moim niedołęstwem, przeprosiłem grzecznie pana władzę i o mały włos nie przesiedziałem nocy w komisariacie za usiłowanie wręczenia łapówki. Chciałem bowiem wyrazić uznanie dla sumiennego wypełniania obowiązków przez poczęstowanie dzielnego obrońcy porządku publicznego papierosem. Ale cóż? Kary nie chciał, papierosa nie przyjął. Co było robić? Pojechałem dalej przed siebie...

To „przed siebie” kosztowało mnie zabłądzenie. Bo właśnie powinienem był pojechać na prawo, w myśl wspaniałej maksymy: „Gdy drogowskaz nie pokazuje prosto, lub gdy go w ogóle nie ma, jedź koniecznie na prawo, lub na lewo”. A tu właśnie miała zastosowanie ta druga alternatywa co do drogowskazu. Jest, ale nieobecny.

Ale mniejsza o to. Sam byłem zdania, że nie należy jeździć na drogowskazy, tylko na nos. (Vide Raid A. P. 1938). Droga wyplatała mi dobrego figła, a „dobry żart tyńfa wart”. Pobity na głowę sprytem jęgodnością, który nie ustawił drogowskazu, oddałem mu należną cześć (jechałiśmy bowiem już kilka godzin) i wesoło popłynąłem w stronę Piotrkowa, gdzie nawet jednokierunkowe ulice się znajdują. Europeizacja w każdym calu. Orientacja łatwa. Proszę zapamiętać: pierwsza ulica za więzieniem na lewo. Drogowskazu nie ma. Był kie-

dys, ale zawadzał przy układaniu nowoczesnej nawierzchni, więc go zdjęto. Nie może być dwóch grzybów w barszczu.

Dalej szosa jak złoto, poprowadziła mnie do Radomska. Mały objazd nieukończony wiaduktu kolejowego nie liczy się. To, że nie był on sygnalizowany w odpowiedniej do zatrzymania samochodu odległości, też się nie liczy. I, że poprzeczna bariera zaporowa nie była oświetlona latarką, też się nie liczy. Słusznie! Bo, po pierwsze, nie jechał międzynarodowy raid, a po drugie, nie jechał pan Kling na Mercedesie. Więc po co oświetlać zapory? Jestem pełen uznania dla oszczędności na nacię dróżników. „Oszczędnością i pracą ludzie się bogacą”. A samochodziarze, to przecież nie ludzie... Mogą stracić...

„Do trzech razy sztuka”, pomyślałem sobie, wjeżdżając na zaporę drugiego objazdu w drodze do Częstochowy. „I rzeczywiście, jak mówił nasz przyjaciel, sierżant Orzeszko” — światła ani śladu. W którą stronę objeżdżać? „Raz na prawo, raz na lewo” — brzmiały tony walca z głośnika radiowego w samochodzie. Uderzyłem po rozum do głowy. Na prawo było w Tomaszowie, więc teraz — na lewo. Cudownie! Oto, co może dobre radio w aucie.

Przysłowie się sprawdziło. Trzeci objazd też był bez światła. „Myśmy przyszłością narodu...” zaintonowałem bohaterskim kontrabasem, znanym z radia w całej Polsce, nie licząc Azji Mniejszej. Dla tego też nie zabilisimy się o zaporę, łypiącą na nas malutką okrągłą tarczką. Uratowała nas olbrzymia tablica z reklamą pewnej firmy, budującej ten właśnie objazd. Wystarczyło bowiem szybko, ale to bardzo szybko, logicznie pomyśleć: malutka tabliczka — to pewnie drogowskaz. Olbrzymia — na pewno reklama. Na olbrzymiej — duże litery. Duże litery — łatwo odczytać. Czytam — budowa. Budowa — to na pewno rujnacja. Rujnacja — to objazd. Objazd... Tu hamulce nie wytrzymały powolnego tempa myślowego przesłanek i same się zacisnęły. Jakże to proste...

Uważam za zupełnie słuszne urządzenie takich właśnie zabezpieczeń. Zmuszają kierowców do szybkiego myślenia. Automobilista musi umieć myśleć. A beżmyślni niech się lepiej pozabijają. Oczywiście automobilisści, nie zarządcy drogowi.

\* \* \*

Uradowani wnioskami, wynikającymi z powyższego logicznego rozumowania, zjeżdżamy w otchłań objazdu i jedziemy, jedziemy po straszliwych wybojach dobrych kilka kilometrów. Jakże to szczęście, że przygodny przechodzień z narażeniem życia zawrócił nas z drogi, bo byśmy do dziś dnia tak jechali i nie mógłbym napisać miniejszej radosnej gawędy. Przecież „a łarczik prosto odkrywałsja (a kasetka otwierała się jak najzwyczajnie). Dwadzieścia metrów od początku objazdu ziała na prawo ponura jama, tak sobie zwykła czelusć. I ja, tuman skończony, nie popatrzyłem, czy mnie tam nie ma... Przecież nie było strzałki, ani innego znaku, więc jasne, jak parasol, że trzeba było dać nura w tę dziurę, która była oknem na świat torów kolejowych i punktem wylotowym na dalszy ciąg rozpaczliwych werwetów, wyprowadzających maszynę na czyste wody asfaltu.

U nas robi się wszystko dokładnie. To też na żadnej zaporze nie było światła. Tak, jak żaden rower nie posiadał na tej drodze tylnego szkiełka odbłaskowego. Jak żaden wóz nie posiadał...

A zresztą co się przejmować drobnostkami. Grunt, „aby handel szedł”. Sprawiedliwości musi się stać zadość: wozy nie placą za używanie dróg — nie po-

winy posiadać światła. Samochody płacą — muszą mieć. Rachunek za prąd pokryje motoryzacja.

„Logika nogami fika”, przynajmniej u nas. Więc w myśl tej zasady wjeżdżałem w ulice szacownego miasta Częstochowy, podziwiając wspaniałe czerwone tarcze, mające wyobrażać zakaz wjazdu w ulicę jednokierunkową. „Jak się bawić, to się bawić” — rzekł zarząd miasta i zamalował całe tarcze na czerwono, razem z przynależnym białym poprzecznym pasem.

Z prawdziwym smutkiem stanąłem na popas w przemiłym domu moich przyjaciół. Ze smutkiem, powtarzam. Bo tam i niebezpieczeństwo mi nie groziło i licytacja brydżowa logiczna była. Kolacja nie wywoływała konieczności objazdów, a schody posiadały wspaniałe oświetlenie, że spaść z nich było trudno.

A w nocy długo nie mogłem zasnąć, głowiąc się, dlaczego na szosie jedne zakręty, te łagodniejsze, oznaczone są znakami ostrzegawczymi, a inne, bardziej ostre, znaków nie mają? Dlaczego kopie się przy drogach takie głębokie i stronne rowy, kiedy samochody wcale nie chcą w nie wjeżdżać? Po co sadzi się młode drzewka na szosie, a nie pozarowem, kiedy o takie drzewko samochód nie może się rozbić, bo zbyt młode? Dlaczego automobiliści nie korzystają z każdej okazji do katastrofy? Dlaczego władze...

Stop! „Koń ma cztery nogi i też się potknie”. A ja mam tylko dwie i za żadne skarby nie chcę się potknąć w mej karierze.

Dzisiaj już wiem, dlaczego: inaczej nie miałbym o czym pisać i nie miałbym się komu narazić. A tak, to wiem, że „jak sobie pościelesz, tak się wypisz”. Oby nie „w stanie spoczynku”.

W pewnej gazecie wyczytałem, że „w najbliższej przyszłości” nastąpić ma nowoczesne oznakowanie szlaku do Cieszyna i wyposażenie go we wzorowe stacje obsługi! Takie stanowisko może wywołać zachwyt i wielką radość auto-possółstwa. Niech robią! „Żadna praca nie hańbi”.

Już widzę doraźne korzyści z tej akcji. Stacje obsługi wprawiać będą wybite kamieniami przez wyrostków szyby, zaklejać przebite podłożonymi deseczkami z rzędem gwoździ gumy, a nawet będą posiadały gotowe przody do samochodów, stukniętych z lekka o nieoświetlone furmanki. Tamże na punktach opatrunkowych dokonywać będzie można doraźnych operacji w razie wypadnięcia do rowu i poharatania łepetyny. (Przyczyny? Rowerzyści). A telefony pozwolą na prowadzenie rozmów uspakajających, jak na przykład poniższa:

- Halo! Cezary?
- Tak, ja.
- Gdzie już jesteś?
- Na wysokości zadania.
- ...?
- Rozbiłem się na 147 kilometrze...
- A ja na słupie 88.
- To co robimy?
- Cramy w bridge'a.
- Jak?

— Złapiemy telefonem rozbitków z kilometrów 212 i 355. Pożyczymy karty od dróżników i zaczynamy licytację...

Istny raj na ziemi. Życ, nie umierać.

Co do mnie, to zaproponowałbym coś przedwstępnego. Oto, by zamiast zaczynać od rzeczy bardzo wielkich, tymczasem zacząć od małych i zakupić z osiem czerwonych latarni i z pół beczki nafty, obdarowując tym prezentem dróżników przy nieoświetlonych barierach zaporowych. Jest to inwestycja konieczna, bo wiem w przeciwnym razie wszyscy automobiliści zabijają się na wyżej opisanych objazdach i nie będą

prosto dla kogo ustawiać znaków, telefonów i stacji obsługi...

Miałem znajomego, który był wyjątkowo lojalny wobec zarządzeń władz. Nigdy za żadne skarby nie uchybił przepisom. Nigdy nie stanął pod znakiem zakazu, nigdy nie użył sygnału dźwiękowego w Warszawie.

Mówię, miałem znajomego. Niestety, nie mam go już. Wyjechał na nowoczesny szlak do Katowic. Zauważył w kilku wsiach na szosie znak zakazu postoju. Nie stawał więc. Jechał i jechał, oczekując znaku końca zakazu. Niestety... Końca nie było i do dziś dnia nie ma. Wobec tego już nie mam znajomego. Pewnie gdzieś jedzie i jedzie... „Hej ty, na Polskim Fiacie, gdzie pędzisz, wariacie?”

Szare jest nasze życie. Pozbawione radości i miłych niespodzianek. Ale, jak łatwo życie to zmienić w iskrzące się radością, zdrowiem, siłą. Po co jechać na polowanie na grubego zwierza do Afryki? Kosztuje dużo i w razie nieszczęścia trzeba zwłoki sprowadzać do kraju. Czyż nie lepiej nocą wybrać się w dalszą podróż samochodem? Taniej, a emocji stokroć więcej.

Gdyby u nas istniało Ministerstwo Propagandy i gdybym był ministrem, to zarządziłbym zabieranie ze sobą w taką nocną drogę cudzoziemców. Oprócz Gdyni, Copu, cen w kawiarni na Gubałówce, zaimponowalibyśmy im odwagą i żywotnością naszych automobilistów. Że to niby każdy jedzi po szosach, a nikt się nie zabija...

Wydaje mi się, że kończę niniejsze wynurzenia nieco figlarnie. Wracam do wiadomości, podawanych w prasie. Kłaniam się pięknie i dodaję cichuteńko:

„Obiecanka cacanka...” (dalszy ciąg w tytule).

\* \* \*

Takie przykre i złośliwe refleksje „lowił” w czasie jazdy po nowootwartym szlaku pesymista. Ale dopuścimy do głosu i optymiste.

Optymista: kiedy to wszystko, co pan tak wnikliwie, złośliwie i desperacko opowiada działo się?

Pesymista: w roku ubiegłym, w kilka dni po ogłoszeniu w gazetach otwarcia nowoczesnego szlaku.

Optymista: a jak jest obecnie?

Pesymista: muszę przyznać, że wiele się poprawiło — wiele, ale nie wszystko, tak, że ci, którzy pragną skontrolować, co się poprawiło, a co jeszcze pozostało do poprawienia, mają wdzięczny i obfity materiał do działania, obserwacji i kontroli. Poprawiły się przede wszystkim informacje na objazdach i same objazdy, a inne niedociągnięcia poprawiają się. Niestety, może zbyt wolno...

Optymista: a więc jest lepiej, choć jeszcze nie jest dobrze?

Pesymista (mówi ksztusząc się, gdyż nie lubi przyznawać głośno, że coś idzie na lepsze): tak zdecydowanie się poprawiło, moje obserwacje z późnej jesieni ub. roku i z wczesnej wiosny rb. mówią, że to coraz lepiej idzie zbytkowoli i nie na wszystkich odcinkach, tak wolno, jak pomalutku zwiększa się w Polsce kilometrów dróg o nowoczesnej, gładkiej nawierzchni. Bo przecież...

Optymista (przerywa): doszliśmy do porozumienia — nie jest jeszcze dobrze, ale jest coraz to lepiej, pracujmy wytrwale dalej, a urządzimy się „na piątkę”.

Pesymista (z niechęcią): muszę przyznać poniekąd rację, ale te nieoświetlone furmanki i rowerzyści bez światła...

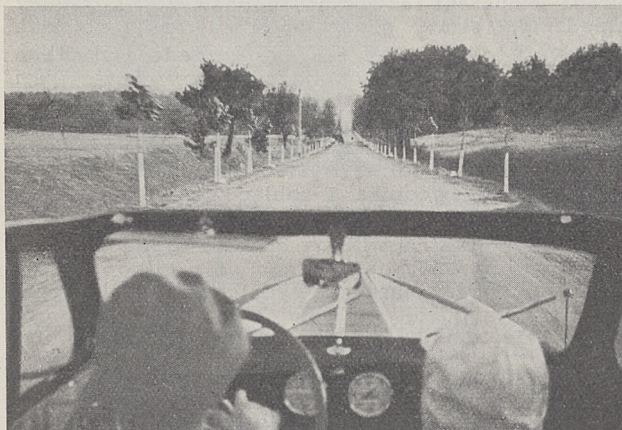
**Elefant terrible.**



## Frontem do morza

Nieznosny upał lipcowy tak nam już dokuczył, że postanowiliśmy pewnego dnia wyruszyć w świat.

Dokąd jechać — długo nie zastanawialiśmy się, gdyż drogą kontrastu odczuliśmy wprost namacalnie bliskość chłodnej, „mokrej” wody morskiej. A jak jechać — o tym nie myśli nikt, kto posiada auto, lub zna posiadacza tego niezastąpionego pojazdu. Kilka chwil perswazji, a co najważniejsza, krótka kalkulacja z ołówkiem w rękę przekona szybko niezdecydowanych o nieocenionych korzyściach podróżowania autem: przepiękne widoki i możliwość oglądania ich w tempie dowolnym, wspaniałe zdjęcia, od których „oko zbieleje” znajomym z zazdrości, uczucie niezależności przy wybo-



Jedziemy nad morze.

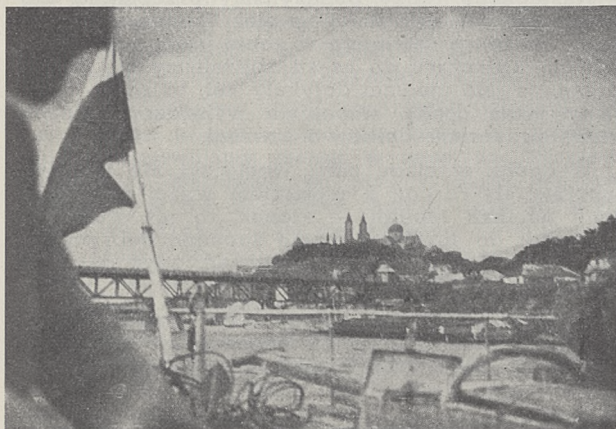
rze drogi, rozkosz pędu, no i na dokładkę: tańszy przejazd niż koleją.

To są plusy nie do pogardzenia i prawdopodobnie ocenione oddawna nie tylko przez właścicieli aut, lecz i ich „samochodowych wielbicieli”. Zasadą tylko powinno być: brać tyle osób, ile wypada na dane auto, rzeczy jak najmniej (patrz numer marcowy), a wówczas zyskamy podwójnie — nie przeciążymy wozu, a potanimy podróż.

Kierując się tą zasadą, a ściślej powiedziawszy, instynktem automobilistów, ruszyliśmy ku morzu.

\* \* \*

Nasz czteroosobowy Opel-Olympia (model 1937 r.), stale doglądany i przegłądany, niczym żołnierz w czasie ostrego pogotowia rwał się do czynu, do wykazania swojej sprawności i możliwości. Hamując jednak te zapędy, jechaliśmy ku morzu wolno

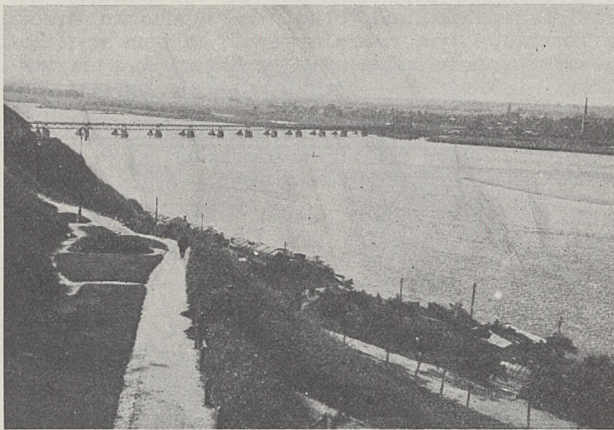


Płock od strony Wisły.

i z długimi przystankami. Nic w tym dziwnego, tyle rzeczy mieliśmy po drodze do obejrzenia, a przytem ruch kołowy na odcinku Warszawa — Płock jest ogromny. Niezliczone wprost ilości samochodów ciężarowych i wozów konnych podają tędy w obie strony. Jest to wynikiem faktu, że szosa jest znacznie krótsza droga, niż kolej, wobec czego taniej wypada przewóz towarów. Dzięki temu odcinek Modlin — Płońsk (38 km) stanowi najgorszą drogę, jaką sobie można tylko wyobrazić. Tym dotkliwiej się to odczuwa, że z Warszawy do Modlina (przez Łomianki) wiedzie wspaniała szosa betonowa.

W Płocku nastąpił pierwszy przystanek. Grzech by był tego nie uczynić. Śliczne, czyste miasto, położone niezwykłe mało w niczo na wysokim brzegu Wisły, należy do najstarszych w Polsce i posiada mnóstwo ciekawych zabytków historycznych. Przede wszystkim obejrzelśmy stary kościół, jeden z najstarszych w Polsce, gdyż budowę jego rozpoczęto podobno w XV wieku. Kościół ten kryje w sobie liczne skarby pamiątek naszej kultury. Obejrzelśmy sumiennie ciekawe sarkofagi książąt mazowieckich. Poza tym dokładnie zwiedziliśmy muzeum, znajdujące się przy kościele, w którym udzielał nam wyczerpujących objaśnień tamtejszy kustosz, człowiek dużej wiedzy. Kilka chwil poświęciliśmy jeszcze kościołowi Mariawitów, który zrobił na mnie wrażenie raczej ładnie utrzymanego salonu.

Z Płocka ruszyliśmy dalej, przez Gostynin, Włocławek do Torunia. Ogromnie żałowałam, że tak mało czasu mogliśmy poświęcić temu miastu, które widziałam po raz pierwszy. Zdążyliśmy jedynie przejechać ulicami miasta, śmiejącymi się do nas



Nowy most w Płocku.

bogactwem kwiatów, ozdabiających nieomal wszystkie okna i wstąpić do kościoła N. P. Marii. Nie wiem, może są ładniejsze kościoły w Toruniu, ale ten zrobił na mnie ogromne wrażenie. Z rozświetlonej ulicy wchodzimy od razu do bardzo mrocznego wnętrza. To szybkie, bezpośrednie przejście już robi wrażenie. Ogarnia nas uczucie jakiegoś wielkiego dostojęstwa a może trochę lęku wkrada się do piersi. Dopiero po chwili wzrok, przyzwyczajony do półmroku, zaczyna rozróżniać szczegóły.

Przede wszystkim imponująca jest wysokość kościoła, sięgająca 30 m oraz, niewiele niższe, misterne okna-witraże, niedopuszczające zazdrośnie światła do wnętrza. Artystycznie rzeźbione, przez krzyżackich zakonników, stalle rywalizują ze starymi malowidłami na ścianach, niestety mocno już dzisiaj zniszczonymi. Nie mogę zagłębiać się tutaj w detale, stwierdzam tylko, że wyszliśmy stamtąd



Kościół N. Marii Panny w Toruniu

z lekkim zawrotem głowy i dziwnie jakoś odurzeni czarem przeszłości, który przyciął się tutaj i zamieszkał.

\* \* \*

Następnym etapem była Chełmża. Tu zakończyliśmy pierwszy dzień wycieczki, przejeżdżając nie wiele, gdyż zaledwie 276 km., ale wzbogaciwszy swoją wiedzę o Polsce. Chełmża o tyle wzbudziła w nas zaciekawienie,

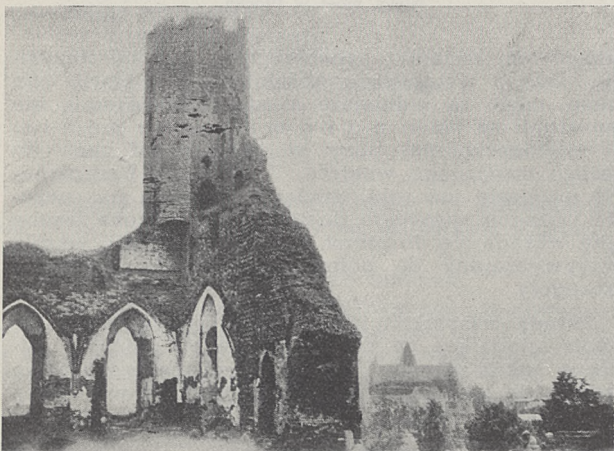
nie, że znajduje się tam cukrownia, największa w Polsce, a nawet w Europie.

Niedaleko Chełmży zwiedziliśmy ruiny, zupełnie dobrze zakonserwowane, zamku krzyżackiego w Radzynie. Nasz nowoczesny wóz, oraz wesołość dziwnie jakoś nie pasowały do tej ogromnej budowli, która w moim umyśle kojarzyła się z zamkiem w Szczytnie, gdzie więziono Danusię Jurandówną. I chociaż jasny i wesoły dzionek niczym nie usposabiał do makabrycznych myśli, dziwny dreszcz po mnie przeszedł na widok lochów, z głębi których — przysięgłbyś — wydobywały się jęki katowanych. Przed zamkiem znajduje się piramida, ułożona z kamiennych kul armatnich — wielkości głowy ludzkiej.

Na rozweselenie ruszyliśmy ostro z miejsca. W Grudziądzu przejechaliśmy po raz czwarty Wisłę (raz w Modlinie, drugi raz w Płocku, trzeci w Toruniu) i tym razem sprawiło to nam wyjątkową przyjemność, gdyż most w Grudziądzu ma specjalne właściwości — ma się wrażenie, że człowiek przejechał po klawiaturze o!brzymiego pianina, a każdy klawisz odpowiada swoistym dźwiękiem, albo też, że ktoś z szaloną szybkością zbija niezliczoną ilość kręgli jeden za drugim.

Stąd, przez Warlubie, Nowe, Gniew i Tczew, dojechaliśmy do terenu W. M. Gdańska. Na granicy nastąpiło sprawdzanie dowodów osobistych, z poświadczonym obywatelstwem polskim oraz rewizja. Przy okazji dowiedzieliśmy się, że nie wolno przewozić książeczek oszczędnościowych, weksli, papierów wartościowych itp.

W Gdańsku czekała nas miła niespodzianka — litr benzyny 50 gr. Stary Gdańsk ma w sobie wiele uroku. Ciężki, solidny styl gdański może komuś



Ruiny zamku krzyżackiego w Radzynie.

nie odpowiadać, trzeba jednak przyznać, że posiada jakiś specyficzny urok i nadaje oryginalny charakter miastu.

Zjeździliśmy prawie wszystkie większe ulice, żeby mieć ogólne pojęcie o całości miasta, a następnie obejrzeliliśmy port, chcąc go porównać później z portem w Gdyni. Port gdański robi wrażenie małego miasta, które rozbudowuje się w miarę potrzeby. Nie ma tutaj rozmachu i szerokiego gestu, które charakteryzują Gdynię.

Zaspokoiwszy naszą „pierwszą ciekawość”, odczuliśmy nagły głód. Przestrzegając zasady: „swój do swego po swoje” odszukaliśmy Dom Polski, gdzie, wprawdzie cielęcina miała smak wieprzowiny, ale smakowała znakomicie, okraszona językiem polskim.

Z Gdańska wyjechaliśmy reprezentacyjną autostradą, zmuszeni raz jeszcze poddać się na granicy oględzinom straży gdańskiej, a następnie polskiej.

Gdynia oczarowała nas — przede wszystkim swoim portem, a następnie ogólnym charakterem miasta nowoczesnego, które nie poprzestając na dotychczasowych zdobyczach, ufnie i zwycięsko kroczy w przyszłość. Zwiedziliśmy motorówką cały port bardzo dokładnie, wysłuchując mechanicznych objaśnień przewodnika i robiąc na własną rękę różne „odkrycia”.

W Gdyni postanowiliśmy spędzić drugą noc wycieczkową, przejechawszy tego dnia tylko 181 km. Chcąc uniknąć większego wydatku na hotel, wynajęliśmy dwa pokoje w małej willi, gdzie komfortu wprawdzie nie było, ale nocleg kosztował nas



Wzburzone fale Bałtyku.

wszystkich razem 6 zł. Auto zostawiliśmy na Stacji Obsługi Polskiego Fiata, płacąc 2 zł. za noc (w Warszawie 5 zł.).

Następnego ranka podążyliśmy przepiękną drogą do Pucka i stąd dalej na Hel. Trudno wypowiedzieć, ile czaru zawierała w sobie jazda półwyspem helskim. Od czasu do czasu zbliżaliśmy się tak do morza, że fale nieomal dotykały kół, to znów mknęliśmy leśną drogą, wspaniale wyjeżdżoną, pozbawioną przykrych dołków i korzeni.

W ogóle, w ciągu całej wycieczki nie mieliśmy zupełnie złej drogi, z wyjątkiem wyżej wymienionego odcinka Modlin — Płońsk, to też wóz nasz przyszedł do Juraty w stanie zupełnie dobrym. Tutaj niestety musieliśmy go zostawić, gdyż dalej nie wolno jechać autem.

Chodziło więc o zapewnienie opieki naszej Olympii. Jeden z wielkich pensjonatów w Juracie wysilił się na wybudowanie „wspaniałego” garażu, składającego się z dachu wspartego na czterech słupach, bez ścian. Wstawienie wozu do tego „garażu” kosztuje 1 zł. na 24 godz. (pod gołym niebem 50 gr.) w tak uczęszczanej miejscowości przy-



Piękny widok na elewator w Gdańsku wybudowany w 1443 roku.

dałby się chyba bardziej wyszukany lokal dla naszych motorowych pupilów!

Z Juraty na Hel dojechalśmy już pociągiem i tam zabawiliśmy trzy dni, które „mineły jak sen jaki złoty”. Błędnie mnie dotąd informowano, że morze polskie jest szare — nie trzeba być ani malarzem, ani poetą, żeby odkryć w nim wszystkie możliwe barwy. Ponadto tajemne siły przyrody zdawały się być całkowicie po naszej stronie, gdyż ukazały nam morze we wszystkich postaciach. A więc wodę senną, cichą, rozłożoną

blaskiem pełni księżyca, przy którym „syreny leniwie wypływają z głębin, by kusić śmiertelnym czarem swojej pieśni”. To znów innym razem wodę chciwie zapatrzoną w odbłaski zachodzącego słońca. A wreszcie wzburzoną do głębi, rozszalałą, pełną grozy. O tym, jaka była kąpiel w spienionych falach, jak wyglądał urwisty brzeg Jastrzębiej Góry i wreszcie jazda łódką po uspokojonych już wodach, szlakiem znacznym złotą poświęcią księżycową — nie trzeba pisać, to trzeba przeżyć samemu!

Szóstego dnia od wyjazdu z Warszawy opuściliśmy Hel, skierowując się w stronę Żarnowca. Jezioro Żarnowieckie jest rzeczywiście piękne i imponujące, miasteczko natomiast — to zwykła dziura, o której niktby nie wspomniał, gdyby nie lokal p. Zaczka. Począwszy od sznurowadeł, a skończywszy na wyszukanym likierze — wszystko tam można było dostać. Zadziwiła nas mnogość i różnorodność wódek i likierów, na których p. Zaczek widocznie dobrze się zna. Powierzylimy mu więc i nasze cenne osoby i spożyliśmy u niego śniadanko, o którym jedno mogę powiedzieć: nigdy nic mi bardziej nie smakowało, ale też nigdy nie piłam herbaty z tak brudnej szklanki.

Żarnowiec opuściliśmy w dobrym nastroju, który wzmógł się jeszcze bardziej dzięki widokom, jak z bajki. A przecież zaledwie musnęliśmy Szwajcarię Kaszubską, jadąc przez Wejherowo, Boże Pole, Poblocie, Karczemki do Gdyni. (Z Juraty — przez Żarnowiec — do Gdyni wypadło 144 km.).

Ponieważ szósty dzień wędrowki dobiegał końca, a nasze urlopy i pieniądze były na wyczerpaniu, postanowiliśmy jechać w nocy do Warszawy (Gdynia — Warszawa 457 km.). O godz. 9-ej wyjechalśmy z Gdyni i o 6-ej rano byliśmy już w stolicy. Taka jazda okazała się męcząca, zwłaszcza dla tych, którzy skazani byli na bezczynność. To też, kładąc się do własnego łóżka, człowiek westchnął z rozkoszą: „wszędzie dobrze, ale...”

W kilka dni potem projektowaliśmy już nową wycieczkę, tym razem bliższą, ale oczywiście autem...

Ogółem w czasie oszczędniwego wałęsania się, przejechalśmy według mapy (1938 r.) 1123 km., a według licznika 1235 km.!

## MAPA STANU DRÓG 1939-40

wydana przez

### AUTOMOBILKLUB POLSKI

już wyszła z druku

do nabycia w biurach Automobilklubu Polski i Klubów Terytorialnych.

A teraz krótkie zestawienie wydatków:

100 lit benzyny po 64 gr . . . . .	zł. 64.—
35 " " " 50 " w Gdańsku . . . . .	zł. 17.50
1,5 " oliwy . . . . .	zł. 6.—
smarowanie wozu w Gdyni . . . . .	zł. 4.50

Łącznie zł. 92.—

Na jedną osobę wypada 24 zł. (koszt przejazdu autem). 24 zł. to cena biletu III kl. pociągu osobowego do Gdyni i z powrotem.

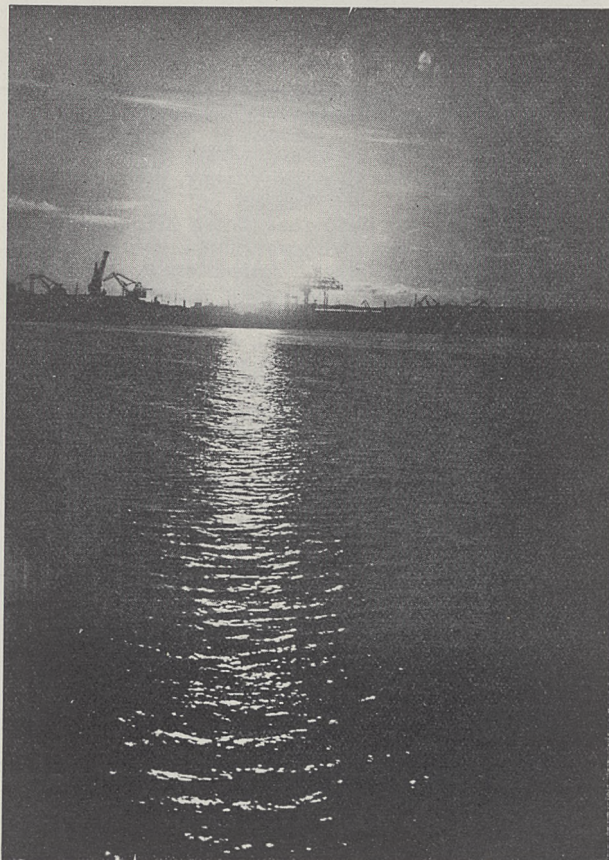
Liczę dalej:

Z Warszawy na Hel: 3 dni — życie i 2 noclegi . . . . .	60 zł.
Hel: pobyt trzydniowy . . . . .	48 zł.
Zapasy na drogę powrotną i kolacja w Gdyni . . . . .	25 zł.
Drobne wydatki . . . . .	11 zł.
Benzyna, smar itp. . . . .	92 zł.

Łącznie 236 zł.

Ogólny koszt wycieczki dla jednej osoby, nie licząc amortyzacji samochodu, wyniósł 59 zł.

Zofia Andrzejkowiczówna



Zapowiedź pogodnego dnia (Gdynia)

WITOLD RYCHTER

## M a p a

Dzwonek telefonu!  
 — Czy to Automobilklub?  
 — Tak. Informacja turystyczna.  
 — Panie Automobilklubie. Ja chciawszy się izwie-  
 dzieć, jak jechać do Częstochowa.  
 — Samochodem?  
 — Nie, braciszku — „perduńczykom”.  
 — Czym?  
 — „Perduńczykom”. Po tutejszemu — motocyk-  
 lelką.

— Aaa. Rozumiem. Więc niech pan szanowny  
 weźmie łaskawie do ręki mapę stanu dróg, wydaną  
 przez Automobilklub Polski i spojrzysz na nią. Czy  
 widzi pan Warszawę?

— Tak, panie, ja tu mapę tak i siak obarocaw-  
 szy, wierówki przeciągnąwszy, kilometra liczywszy,  
 no Warszawy należeć nie mogą...

— A jaką mapę pan szanowny posiada?

— Tego tam, pana Automobilklubu. Już ze trzy  
 lata temu nazad kupiwszy...

Taka rozmowa toczyła się (przez telefon) mię-  
 dzy interesantem z północno-wschodniej Polski,  
 a kierownikiem działu turystyki w biurze A. P.  
 Oczywiście chodziło o mapę sprzed trzech lat. Słyn-  
 ną mapę na olbrzymim papierze, na której kilo-  
 metry...

Ale dajmy spokój. Już i tak miałem nieprzyjem-  
 ności za krytykę...

Znacie, Państwo, redaktora Grabowskiego? Auto  
 redaguje i o mnie przeważnie źle pisze. Moje felie-  
 tony z łaski zamieszcza. Otóż redaktor Grabowski  
 wąsów sumiastych nie ma, a mimo to na Bazewicza  
 pozuje. Mapę „uskutecznił”. Sam ją nawet widzia-  
 łem. Złoty pięćdziesiąt kosztuje. Z dwóch części się  
 składa (jedna na drugą zachodzi, proszę Łaskaw-  
 ców). Rozkłada się, jak ta lala. Gdy otworzymy ją  
 w którymkolwiek miejscu, „trzymamy” na oczach  
 200 kilometrów drogi bitej.

Mapa jest poręczna, pasuje do każdej kie-  
 szeni. Przejrzysta, że nawet ślepy łatwo się  
 zorientuje. Kolorowa, że aż oczy bolą patrzeć. Tania,  
 jak barszcz. Dokładna (kto nie wierzy, proszę spraw-  
 dzić).

Gdy starałem się porównać nową mapę ze starą,  
 natrafiłem na pewne trudności. Otóż, gdy w samo-  
 chodzie rozłożyłem starą, zasłoniłem cały widok  
 na drogę, ręce mi wyszły poza okna samochodu  
 i zaczęły o słupy telegraficzne. Pomijam już, że  
 papier był trochę niezupełnie i, że istniały maleńkie  
 kłopoty z dojechaniem według niej na żądane miej-  
 sce. Raczej dojeżdżało się całkiem gdzie indziej,  
 ale ostatecznie w tamtych „zamierzchłych” czasach  
 kwestia dojazdu do celu nie była taka ważna. Samo-  
 chodem przecież jeździli tylko burżuje i zwolnie-  
 ni od podatku, a tym było właściwie wszystko jed-  
 no, dokąd jechać. Przynajmniej mnie się tak zdaje.

Obecnie stara mapa nadawałaby się jedynie do  
 jazdy po niej rowerem z końca w koniec, do...

Nowa zaś nadaje się w pierwszym rzędzie do...  
 kupna. a jeszcze inne ważne zalety: oto wszystkie  
 drogi na niej są dobre, z wyjątkiem tych, które są  
 średnie i złe...

Objemuje nowe dzielnice Polski, wyznaczone no-  
 wymi granicami. Ponadto wskazuje szosę z Rypina  
 do Wapielska, której nie ma na żadnej innej mapie  
 stanu dróg.

Posiada ułatwiony system obliczenia kilometrów.  
 Kilometry te łatwo zamienić na mile angielskie, co  
 jest ważne ze względów politycznych.

Podział na część północną (okładka czerwona)  
 i południową (okładka niebieska) należy uznać za  
 słuszny, gdyż i szukanie łatwiejsze i zniszczenie  
 mniejsze. A że jednej części sprzedać oddzielnie

nie chcą? Słusznie! Bo i co by było, gdyby tak ktoś  
 wyjechał z Warszawy do Sieradza, mając tylko część  
 północną mapy? W Strykowie mapa by się skończy-  
 ła i inteligent musiałby wegetować w mizernym ho-  
 teliku, czekając na nadesłanie części południowej.  
 Koszt telegramu, przesyłki i oczekiwania byłby zu-  
 pełnie niewspółmierny z wydatkiem na drugą część.  
 Dlatego też zapewne nie sprzedaje się oddzielnych  
 kawałków.

\* \* \*

Mapa posiada jednak wielki błąd. Tak, panie re-  
 daktorze Grabowski. Jest ona wprost niebezpiecz-  
 na! Stanowi przyczynę plagi społecznej! Proszę po-  
 słuchać, jak o niej mówią kierowcy taksówek po  
 ukonczeniu służby:

— Felek!  
 — A co?  
 — Mapę masz?  
 — A mam!  
 — Flachę masz?  
 — A mam!  
 — Zagryche masz?  
 — A mam!

— No to jadziem. Licznik na drugie takse i zai-  
 waniaj pod paluch. Tylko gały wyrzeszczaj i mie-  
 szanki z kilonka nie wylewaj, ty, w korbsztangie  
 przez dyferencjonał kopany.

— Zamknij karburator, dawaj mapę i jadziem,  
 bo ankoł z mieszanki wyschnie i benzyną będzie  
 podjeżdzać...

— No, to gazu...

Tu dwaj dżentelmeni poczęli wodzić palcami po  
 dwóch szlakach: jeden jechał z Warszawy do Zako-  
 panego, a drugi odwrotnie. Gdy przejeżdżali przez  
 miejscowości podkreślone, wychylali po jednym  
 „autobusowym”; gdy miejscowości były pisane dru-  
 kiem tłustym, spełniali po jednym „taksjarskim”.  
 Drobne wsie i osady czcili zwykłym „motocyklo-  
 wym”, a każde skrzyżowanie wymagało zakąszenia  
 ogórkiem lub kęsem kielbasy.

Wyścigi skończyły się tragicznie. Zawodnicy  
 spotkali się mniej więcej w połowie drogi i z powo-  
 du nadmiernej w picu szybkości doznali lekkich  
 uszkodzeń ciała, które kurować musieli w komisa-  
 riacie policji, dokąd dostarczył ich niezmordowany  
 i zawsze czujny przodownik K. z policji ruchu.  
 A najgorsze, że odebrał zawodnikom mapę...

Proponuję takie wyścigi urządzać w domu. Nie-  
 pijący mogą zamiast spełniania kielichów przełazić  
 pod stołem, krzesłem lub pianinem (kto nie ma pia-  
 nina, może przełazić pod radiem).

Ale mapa, mimo wszystko, dobra i powodzenie  
 ma.



**AUTO-KURSY**  
**T. LENARTOWICZA**

Rok założenia 1922  
 WARSZAWA, N. Świat 23-25  
 Telefony: 6-75-07 11-69

STABILIZOWANY OLEJ SAMOCHODOWY



**„OLEJ REKORDÓW ŚWIATOWYCH”**

# Import w roku 1938-ym

Ożywienie, jakie zanotowano na terenie motoryzacyjnym w roku ubiegłym nie wywołało jeszcze efektów o głębszym, bardziej zasadniczym znaczeniu gospodarczym. Dowodem tego są cyfry, dotyczące pochodzenia sprzedanych w omawianym okresie samochodów i motocykli, które w większej części w dalszym ciągu są bądź sprowadzane w całości z zagranicy — bądź montowane w kraju, przy użyciu stosunkowo niewielkiej ilości części pochodzenia polskiego.

Uzupełnieniem tabeli, obrazującej sytuację na rynku motoryzacyjnym Polski w roku ubiegłym, będą liczby dotyczące importu poj. mechanicznych, silników spalinowych itd. w tymże roku. Liczby te nie wymagają żadnych komentarzy: zwiększenie chłonności rynku, mimo, że miało tendencje stałe, zwykłe — nie wywołało równoległe również szybkiego rozwoju przemysłu motorowego w kraju. Ten fakt, łatwo dający się sprawdzić, należy specjalnie podkreślić.

Ożywienie motoryzacyjne na naszym rynku datuje się już od r. 1935. Wówczas sprowadziliśmy z zagranicy poj. mechanicznych i ich części za ok. 11 milionów złotych. W roku 1937 ogólna wartość przywiezionych samochodów, motocykli i części wynosiła ok. 28 milionów. Wreszcie w roku 1938 nastąpił dalszy, bardzo poważny, wzrost importu o blisko 90%: suma przywozu wyżej wymienionych fabrykatów wyniosła ok. 54 milionów zł (wraz z silnikami spalinowymi stalowymi, walcami szosowymi i maszynami do odmierzenia paliwa, jako fabrykatami bezpośrednio związanymi ze sprawami motoryzacji).

\* \* \*

Przypatrzmy się poszczególnym pozycjom naszego importu motorowego z r. 1938 (w nawiasach wartość importu z r. 1937).

1) Samochody osobowe — 18.248.000 zł (12.938.579). Najwięcej przywieźliśmy samoch. osob. z Niemiec — za 11.024.000 zł oraz z Czechosłowacji — 2.467.000 zł. Poza tym sporo z Anglii — 2.402.000 zł.

2) O mn i b u s ó w sprowadziliśmy za 325.000 zł — w tym za 229.000 zł z Niemiec (w r. 1937 — 37.391 zł).

3) Samochody ciężarowe — za 127.000 zł (27.917 zł) przy czym cały import dzieli się w równych niemal częściach na Niemcy i Italię.

4) Pojazdy o przeznaczeniu specjalnym jak np. polewaczki, zamiataczki, pożarnicze — 342.000 zł (444.346 zł).

5) Ciągniki i traktory — 414.000 zł (219.207 zł) — najwięcej z Niemiec i Anglii.

6) Podwozia samochodowe do montażu krajowego — 1.743.000 zł (1.326.756 zł) — najwięcej z Anglii — 886.000 zł, i Niemiec — 593.000 zł, poza tym ze Stanów Zjednoczonych za 153.000 zł.

7) Nadwozia samochodowe, chociażby niewykończone ich części, również używane do montażu krajowego — 2.378.000 zł (2.365.426 zł); najwięcej z Italii (1.003.000 zł), St. Zjednoczonych 865.000 zł i Niemiec 480.000 zł.

8) Przyczepy samochodowe 119.000 zł (46.205 zł). Najwięcej z Niemiec — 79.000 zł.

9) Motocykle: 6.215.000 zł (2.755.401 zł). Ten znaczny wzrost importu pozostaje w ścisłym związku nie tylko z ożywieniem koniunkturalnym, ale również dzięki specjalnie dużemu powodzeniu, jakim się zaczęły cieszyć motocykle o małym litrażu. Z Niemiec przywieźliśmy w r. ub. motocykli za 4.874.000 zł, z Anglii za 1.136.000 zł, z Belgii za 123.000 zł.

10) Przyczepki do motocykli — za 4000 zł (1.588 zł).

1) R a m y do samochodów, ich części, błotniki, stopnie, maski, tłumiki: 1.158.000 zł (1.057.571

złotych). Najwięcej ze St. Zjednoczonych — 879.000 zł, Italii — 176.000 zł, Niemiec — 68.000 zł.

12) M o t o c y k l o w e r a m y, kierownice, widelce, podwozia — 22.000 zł (19.978 zł). Najwięcej z Anglii — 12.000 zł.

13) C h ł o d n i c e samochodowe — 305.000 zł (254.665 zł). Najwięcej ze St. Zjednoczonych — 208.000 zł, Italii — 39.000 zł i Niemiec — 44.000 zł.

14) Z d e r z a k i, resory, zespoły zamontowane, tylne mosty, skrzynki biegów, dyferencjały, wały kardanowe, kierownice, hamulce — 1.915.000 zł, w tym ze St. Zjednoczonych 1.476.000 zł, z Italii 189.000 zł, z Niemiec 165.000 zł.

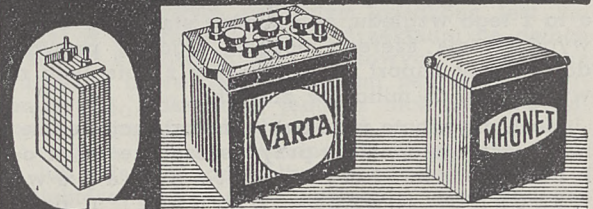
15) Z e s p o ł y przyrządów do samochodów specjalnych — zamiataczek, polewaczek, śmieciarek itp. — 1000 zł (tylko z Niemiec).

16) K o ł a, obręcze, gąsienice — 763.000 zł, w tym najwięcej ze St. Zjednoczonych — 490.000 zł, Niemiec — 133.000 zł, Italii — 84.000 zł (w. r. 1937 za 469.432 zł).

17) K o ł a z g u m a m i — 292.000 zł (702.369 złotych) w tym najwięcej ze St. Zjednoczonych — 118.000 zł i z Niemiec za 115.000 zł.

18) A m o r t y z a t o r y, karburatory do silników samochodowych, motocyklowych, traktorowych i samolotowych, ich części, oszczędzacz elewatory, mamki, oczyszczacze, podgrzewacze, sygnały świetlne, kierunkowskazy, tylne lampki, sygnały akustyczne oprócz elektrycznych, oraz inne metalowe części samochodów, motocykli: 8.116.000 zł, w tym największą pozycję stanowi import ze St. Zjed-

## Akumulatory



samochodowe  
motocyklowe

ZAPEWNIAJĄ,

SZYBKI START  
JASNE ŚWIATŁO

CZĘŚCI ZAMIENNE

ZYGMUNT POPŁAWSKI

WARSZAWA · ŻŁOTA 5 · TEL. 600-03

STACJA OBSŁUGI · PROMENADA 1 · TEL. 4-19-31

noczonych — 4.159.000 zł i Niemiec — 1.400.000 zł; z Italii przywieziono za 701.000 zł, z Francji — 544.000 złotych, z Anglii — 508.000 zł itd.

W roku 1937 import części wyżej wymienionych wyniósł 4.199.294 zł.

19) Świece do silników spalinowych — 278.000 złotych, w tym najwięcej z Anglii — 133.000 zł.

20) Części silników samochodowych, oprócz wymienionych osobno, 876.000 zł. W tym najwięcej ze St. Zjednoczonych — 417.000 zł, Szwajcarii — 114.000 zł i Anglii — 113.000 zł.

21) Aparaty do automatycznego odmierzenia benzyny, nafty, olejów mineralnych i smarów — 56.000 zł, w tym z Niemiec 41.000 zł.

22) Walce szosowe wszelkich typów — 62.000 zł (importowano tylko z Niemiec).

23) Silniki spalinowe stałe i przełożne, o wadze sztuki powyżej 3 ton: 796.000 zł, w tym z Niemiec 527.000 zł i Szwajcarii 144.000 zł; o wadze poniżej 3 ton: 1.234.000 zł, w tym z Niemiec 736.000 zł, St. Zjednoczonych 171.000 zł i Anglii 135.000 złotych.

24) Silniki samochodowe traktorowe i motocyklowe różnych typów: 5.451.000 zł, w tym najwięcej ze St. Zjednoczonych — 3.509.000 zł i Niemiec — 969.000 zł, Italii — 448.000 zł, Szwajcarii — 268.000 zł, Anglii — 155.000 zł.

25) Silniki spalinowe do napędu śmigieł: 471.000 zł, w tym z Anglii 177.000 zł.

26) Opony do samochodów: 3.506.000 zł, w tym z Anglii za 2.112.000 zł, z Belgii 478.000 zł, Kanady 262.000 zł, Niemiec 224.000 zł, Italii 210.000 zł.

27) Dętki samochodowe i motocyklowe: 424.000 zł, w tym z Anglii 272.000 zł.

Jak już zaznaczyliśmy powyższe pozycje dają razem poważną sumę 53.138.000 zł, a jeszcze nie stanowi to całości importu motorowego, który obejmuje np. takie wyroby jak szyby ze szkła nietykającego się, pewne akcesoria elektrotechniczne itd., które nie były w powyższym wykazie wymienione, a to z tego względu, że odnośne statystyki GUS nie wyodrębniają szeregu pozycji. Ogółem prawdopodobnie cały import motoryzacyjny z ubiegłego roku wyniósł ok. 55 milionów złotych.

Jeśli ożywienie w zakresie motoryzacji będzie się nadal wzmagało, należy przypuszczać, że w roku bieżącym import ten zapewne wzrośnie jeszcze bardziej i osiągnie przypuszczalnie około 80 milionów złotych. Jest to suma poważna i warto by tak pokierować polityką przemysłową kraju, aby tę sumę zmniejszyć do minimum na korzyść krajowych zakładów wytwórczych.

Z drugiej jednak strony warto przypomnieć, że wartość ogólna wszelkich wwiezionych do Polski środków transportowych (w roku 1938) nie przekracza 4,4% wartości globalnej wszelkich dóbr wwiezionych w tym czasie. Jest to stosunek dość skromny jak na kraj właśnie intensywnie się urządzający gospodarczo i... cierpiący na niedorozwój wszelkich aparatów komunikacji lądowej i powietrznej. W sumie 56.719.000 zł obejmujących wartość wwiezionych środków transportowych jedynie bardzo niewielkie pozycje dotyczą importu samolotów z wbudowanymi silnikami (2.865.000 zł) i łodzi lub części wagonów i lokomotyw — gros wartości stanowią wymienione wyżej pozycje. Odnoszące się do importowanych pojazdów mechanicznych lub ich części i akcesorii. Oficjalne zestawienie, obejmujące „środki transportowe” — nie uwzględniało niektórych pozycji mających ścisłą

łącznie z transportem (jak np. wartość wwiezionych opon i dętek, silników samochodowych itd.). Gdyby pozycje te zostały uwzględnione, to globalna suma przekroczyłaby z pewnością 62 miliony złotych — i to byłoby bliższe prawdy, aniżeli suma 56.719.000 zł, bardzo teoretycznie i bardzo po dyletancku zestawiona (obejmuje ona np. wózki do wożenia dzieci...).

Omawiając sposób preparowania statystyki przez GUS nie można sobie odmówić przyjemności dodania kilku słów na temat techniki zestawień: w dalszym ciągu zestawienia są robione wg. zasad biurokratycznych. To znaczy samochody i motocykle ew. ich zasadnicze części, jak podwozia i silniki, wbrew logice i... celom statystyki, GUS mierzy nie na sztuki a na kwintale. Taki system miary słabo orientuje a raczej dezorientuje ogół zainteresowanych i nie pozwala na jakąkolwiek analizę importu i polityki importowej.

Obok wagi sprowadzanych pojazdów możnaby również bez żadnych trudności technicznych i redakcyjnych wymieniać ilość wwiezionych sztuk poj. mechanicznych lub silników ewent. podwozi — takie ujęcie byłoby zdaniem naszym n a j b a r d z i e j właściwą miarą wartości importu środków transportowych.

B. And.

## Nowy dyrektor Polskiego Fiata

Stanowisko dyrektora Spółki Akcyjnej Polski Fiat objął z dniem 1 kwietnia rb. p. Jan Kowalski, dotychczasowy dyrektor oddziału w Poznaniu, wybitny kupiec samochodowy, który współpracuje z tą firmą od roku 1921.

Zaznaczyć należy, iż p. Jan Kowalski jest odznaczony Krzyżem Niepodległości i Złotym Krzyżem Zasługi za działalność społeczną.



# SPEEDOIL

ZAPOBIEGA

WYCIERANIU

WYŻERANIU

KOROZJI

### SUKCESY POLSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWYCH INSTALACJI ELEKTRYCZNYCH

Niezawodnym sprawdzianem rozwoju techniki samochodowej są niewątpliwie wszelkiego rodzaju zawody i raidy. Tegoroczny II Raid Zimowy wzbudził duże zainteresowanie automobilistów, przynosząc szereg sukcesów świadczących nie tylko o wysokiej klasie kierowców, lecz i pierwszorzędnej sprawności wozów rajdowych. Sukcesy te uwydatniają w całej pełni rozwój rodzimego przemysłu motoryzacyjnego.

Na specjalne podkreślenie zasługują tu znakomite wyniki samochodów Polski Fiat 518, zaopatrzonych w kompletną instalację elektryczną produkcji Zakładów Elektromechanicznych „Magnet” S. A. w Warszawie.

O sprawności działania polskiego wyrobu instalacji zapłonu, rozruchu, oświetlenia i sygnalizacji „Magnet” kierowcy nagrodzonych Polskich Fiatów, wyrażają się z dużym uznaniem.

Toteż szerokie sfery automobilistów winny pamiętać, iż posiadamy obecnie świetnie rozwijający się przemysł pomocniczy, który w zupełności zastępuje wyroby zagranicznych fabryk.

Firma „Magnet” poza nagrodami regulaminowymi, ufundowała trzy puchary kryształowe, które zdobyli kierowcy samochodów Polski Fiat 518.

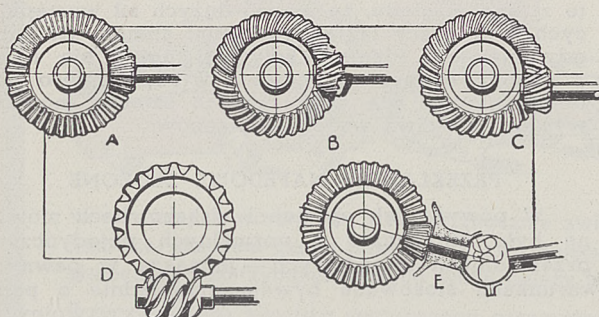
Inż. Adam Minchejmer

# Przeniesienie napędu na koła

## SMAROWANIE PRZEKŁADNI NAPĘDOWYCH

Przekładnia hypoidalna ma jeszcze jedną zaletę: wałek z kółkiem napędowym dzięki swemu obniżeniu może pracować stale zanurzony w smarze, co jest korzystne ze względu na należyte smarowanie przekładni, a to zagadnienie należytego smarowania przekładni napędowych nie jest tak proste jak by się na pierwszy rzut oka zdawało. Spowodowane jest to okolicznością, że warunki smarowania samych kół przekładni są w zasadzie znacznie gorsze, niż warunki smarowania części silnikowych.

W silniku mamy do czynienia z wzajemnym poślizgiem części przylegających całymi powierzchniami: czopy wału korbowego w panewkach, czopy korbowe w główce korbowodu, tłok w cylindrze. Ciśnienie przeciętne na jednostkę powierzchni w tych elementach jest nieznaczne i same warunki ruchu obrotowego czopa w łożysku sprzyjają do powstawania tak zwanego klina smaru, dającego stałą warstwę oleju między współpracującymi powierzchniami.



12. Zestawienie porównawcze zasadniczych typów przekładni napędowych. A — Koła zębata stożkowe proste. B — Koła zębata stożkowe śrubowe. C — Przekładnie hypoidalne. D — Przekładnie ślimakowe. E — Specjalne przekładnie stożkowe z przegubem homokinetycznym, pozwalające na obniżenie wału napędowego.

W przekładniach napędowych natomiast współpracujące z sobą zęby stykają się ze sobą teoretycznie wzdłuż jednej linii, która w praktyce wskutek elastyczności materiału zamienia się w wąski pasek, na którym się skupia cała przenoszona siła. Nacisk jednostkowy jest tu olbrzymi i, aby umożliwić należyte smarowanie powierzchni zębów musi być zastosowany olej, odznaczający się bardzo wysoką odpornością na ciśnienie oraz bardzo dużą smarnością, czyli zdolnością silnego przylegania do powierzchni metalu i tworzenia bardzo trwałej nie rozrywającej się pod działaniem dużego ciśnienia warstewki. Nie zapominajmy przy tym, że wałek napędowy przekładni ma te same obroty, co i wał korbowy silnika.

Nie można więc do przekładni napędowych stosować byle jakiego smaru i koniecznym jest stosowanie specjalnych drogich nieraz nawet olejów, polecanych przez poszczególne wytwórnie przetworów naftowych. Na rynku zagranicznym oleje te są określane wprost jako „high pressure”, czyli odporne na wysokie ciśnienie, i ostatnio ukazały się oleje określane jako „hypoidalne”, a więc specjalnie dostosowane do warunków pracy przekładni hypoidalnych, w których wysoki nacisk jednostkowy na powierzchnię zębów łączy się z dużym poślizgiem, a więc i tarcieniem. Przy przekładniach ślimakowych odznaczających się największym poślizgiem polecany jest zwłaszcza w okresie docierania stosowanie oleju rycynowego, odznaczającego się najwyższą smarnością z pośród stosowanych w technice smarów.

Dbać więc nie tylko należy, żeby karter przekładni napędowej był zawsze do odpowiedniego poziomu napełniony smarem, ale i żeby ten smar był w należyłym gatunku.

## USTAWIENIE KÓŁ PRZEKŁADNI NAPĘDOWEJ

Drugim bardzo ważnym czynnikiem w zakresie obsługi przekładni napędowych, prócz ich smarowania, jest również zagadnienie należytego ich montażu w razie reperacji czy demontażu, ponieważ jakość współpracy zębów przekładni jest ogromnie uzależniona od dokładności ich ustawienia. W razie błędów ustawienia, zęby pracują nie całą swą powierzchnią, co powoduje ich przeciążenie i nadmiernie szybkie zużycie się oraz hałaśliwość w czasie pracy.

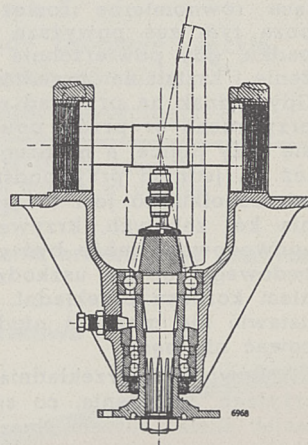
Już w wytwórni, przy wykonywaniu kół zębatych przekładni napędowych, na zakończenie koła dobierane są parami, a następnie docierane na specjalnych maszynach, przy czym sprawdza się czy wogóle dana para może stworzyć należyte warunki współpracy. Następnie określa się wzajemne położenie kół, przy którym ta współpraca jest najlepsza.

W wielu wytwórniach położenie to odczytywane jest na odpowiedniej skali maszyny z dokładnością do paru tysięcznych milimetra i wielkości te wycechowane zostają na danej parze kół jako wskazówka do montażu, który posługując się specjalnymi trzpieniami ustawczymi i przymiarami ustawia je w korpusie przekładni dokładnie na wycechowane na kołach wymiary.

Konstrukcja opraw przekładni napędowych zawsze przewiduje możliwość regulowania wzajemnego położenia kół stożkowych. Oprawa wałka z małym kołem stożkowym wraz z łożyskami kulkowymi lub stożkowymi może być zawsze w głównym korpusie przekładni wsuwana lub wysuwana i położenie jej reguluje się dokładnie nakrętką i przeciwnakrętką pierścieniową albo też kalibrowanymi podkładkami blaszanymi. Oprawa wyrównawcza natomiast wraz z kołem talerzowym pędzonym osadzona jest zazwyczaj w głównym korpusie przekładni na dwóch łożyskach kulkowych lub stożkowych i położenie jej ustalane bywa dwiema dużymi nakrętkami pierścieniowymi. Odkręcając jedną z nich nieco, a następnie dokręcając drugą z nich o tę samą wielkość, można z dużą dokładnością oprawę tę dosuwać lub odsuwać od kółka napędowego.

Niektóre wytwórnie posługują się podczas montażu bardzo dokładnymi trzpieniami ustawczymi, które zakłada się na miejsce oprawy wyrównawczej oraz przymiarami (mikromierzami), przy pomocy których ustawiają koła względem trzpienia na wymiary na nich wycechowane. Wytwórnie te zaopatrują swe stacje obsługi w takie same trzpienie, co pozwala na ponowne prawidłowe ustawienie kół przekładni w razie remontu na podstawie wycechowanych wymiarów.

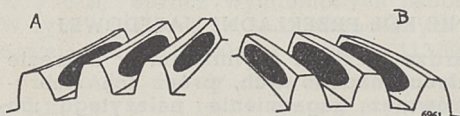
Drugim, prostszym do użycia we wszelkich warunkach sposobem, stosowanym również przez wytwórnie, a przede wszystkim przez stacje obsługi i warsztaty, do kontroli współpracy zębów jest



13. Trzpienie ustawcze i sprawdzian do regulacji położenia koła napędowego i koronowego.

bezpośrednia obserwacja kształtu i położenia powierzchni styku zębów.

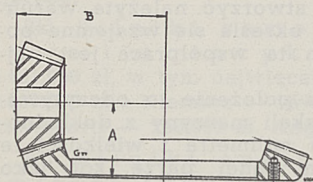
W tym celu należy pokryć zęby koła talerzowego minią rozrobioną w oleju a następnie obrócić kilkanaście razy kółko pędzące w przód a następnie w tył. Na powierzchniach styku minia zetrze się, a powierzchnię tę należy sprawdzić zarówno na bokach pracujących przy obrotach w przód, jak i pracujących w tył.



14. Prawidłowe położenie powierzchni styku na bokach zębów pracujących w przód (A) i w tył (B).

go powinna rozciągać się na całą prawie długość zęba i znajdować na połowie wysokości boku zęba.

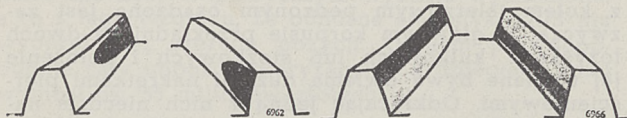
Jeżeli okaże się, że powierzchnia styku znajduje się przesunięta ku piętce, czyli grubszej części zęba u podstawy stożka, to dla usunięcia tej wady należy koło talerzowe dosunąć do napędowego czyli zmniejszyć odległość A (rys. 1). Jeżeli natomiast powierzchnia styku znajduje się przy nosku zęba, czyli węższej części przy wierzchołku stożka, to należy koło talerzowe odsunąć.



15. Wielkości charakterystyczne wzajemnego położenia kół pędzącego i koronowego.

wierzchnia ta znajduje się nisko przy podstawie zęba, to należy kółko napędowe wsunąć do oprawy, czyli zwiększyć wymiar B (na rys. 2), przy wysokim natomiast jej położeniu przy wierzchołku zębów należy kółko napędowe wysunąć.

Zaznaczyć przy tym należy, że w praktyce przesuwając jedno z kół przekładni trzeba zazwyczaj

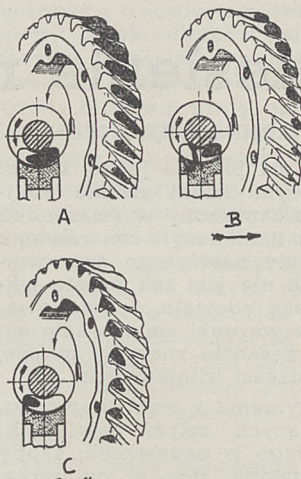


16. Nieprawidłowe położenie powierzchni styku przesuniętej do noska zęba lub do jego piętki.

17. Nieprawidłowe położenie powierzchni styku przesuniętej do wierzchołka lub podstawy zęba.

przesunąć i drugie i dopiero na podstawie kilku prób znaleźć się daje właściwe ich położenie, dające równomierne rozłożenie powierzchni styku, poza tym zaś powyższe wskazówki dotyczą wypadku, gdy powierzchnia styku ma to samo położenie i kształt na „przednim” i „tylnym” boku zęba. Gdy jednak na przykład na boku zęba pracującym przy ruchu w przód powierzchnia styku znajduje się przy piętce, a na drugim boku przy nosku, lub też na jednym przy podstawie, a na drugim przy wierzchołku, to jest to wskazówką złego wykonania kół zębatych, krzywego ich położenia, które spowodowane może być zgięciem wałka kółka napędowego lub też uszkodzeniem lub złym wykonaniem korpusu przekładni. Kół takich nigdy dobrze ustawić nie można i nigdy one dobrze współpracować nie będą.

Również i przekładnia ślimakowa wymaga należytego ustawienia, co sprawdzić możemy pokrywając ślimak tuszem ślusarskim i obserwując jakie ślady pozostawiają jego zwoje na zębach ślimacznicy. Oczywiście przesuwanie samego ślimaka wzdłuż jego własnej osi nie odgrywa żadnej roli

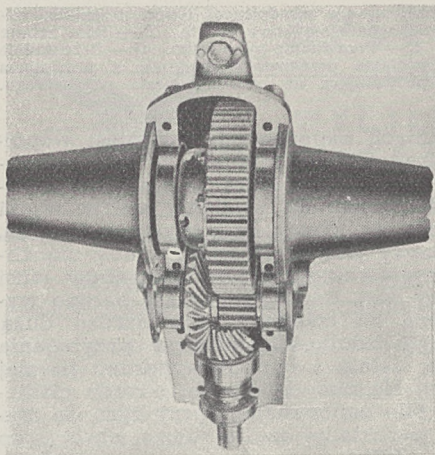


18. Położenie powierzchni styku i kierunek korygującego przesuwania ślimacznicy w przekładni ślimakowej. A — Położenie prawidłowe. B-C — Położenie wadliwe.

dla należytej współpracy i dlatego ślimak jest zawsze osadzony nieprzesuwnie w korpusie, natomiast wszelkie korekty należy wykonywać przesuwając ślimacznice. Gdy powierzchnia styku przesunięta jest do jednej z krawędzi ślimacznicy, to trzeba oprawę wyrównowacza wraz ze ślimacznica przesunąć w kierunku tej krawędzi, jak jest pokazane na rys. 3. Prawidłowe jednak położenie ślimaka i ślimacznicy występuje nie wtedy gdy powierzchnia styku znajduje się na środku zęba ślimacznicy, ale wtedy, gdy jest nieco przesunięta do krawędzi, w kierunku której przesuwają zwoje ślimaka przy jeździe na przód. Robi się to z tego względu, że wobec dużych sił występujących przy pracy takiej przekładni ślimak, który nigdy nie jest idealnie sztywny, ugina się nieco o drobny ułamek milimetra i wtedy dopiero pod obciążeniem a nie w warunkach samego montażu wystąpi właściwa współpraca zębów.

#### PRZEKŁADNIE NAPĘDOWE ZŁOŻONE

W powyższych opisach i wskazówkach mówione było dotychczas o normalnych pojedynczych przekładniach napędowych — jednakże w pewnych warunkach stosowane bywają przekładnie o podwójnym



19. Przekładnie napędowe z dodatkową parą kół czołowych w oprawie przekład.

względów konstrukcyjnych i wymiarowych jedną parą kół stożkowych. W tym wypadku przekładnia napędowa prócz pary kół stożkowych o niewielkim stosunku przekładni — 2:1 lub 3:1 — posiada jeszcze jedną parę kół czołowych (wobec równoległości ich do półosi) uzupełniających przełożenie. Koła czołowe mogą być zawarte w samym korpusie przekładni napędowej i wówczas koło pędzące ostateczne osadzone jest na oprawie wyrównowacza (rys. 4) albo też ostateczne przełożenie odbywa się w przekładni zębatej zawartej w piastach kół. W tym wypadku napędowe kółka czołowe, osadzone na końcach półosi, zająbiają się z wewnętrznymi wieńcami zębatymi związanymi z piastami kół.

przełożeniu lub też o zmiennym stosunku przekładni.

Przekładnie o podwójnym przełożeniu stosowane bywają w samochodach ciężarowych, w których wysokiego stosunku przekładni nie jest się w stanie osiągnąć ze względu na konstrukcyjnych i



# HYDROL SPECIAL



## SPECJALNY PŁYN DO HAMULCÓW HYDRAULICZNYCH DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH i AUTOBUSÓW

Jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa jazdy samochodem są dobrze i pewnie działające hamulce.

Długoletnie doświadczenie i praktyka wykazały, że wozy ciężarowe i autobusy pracujące nawet

w normalnych warunkach, wskutek znacznie zwiększonego swego ciężaru i pracy niejednokrotnie rozgrzewają hamulce, skutkiem czego następuje t. zw. tonięcie pedału hamulcowego i hamulce nie trzymają, w celu zaś skutecznego zatrzymania takiego wozu należy kilkakrotnie naciskać pedał hamulcowy.

Przyczyną tego zjawiska spotykanego przeważnie w porze letniej jest nieodpowiedni płyn hamulcowy, który dla samochodów ciężarowych i autobusów winien być specjalnie odporny na wysoką temperaturę.

Płynem, który jest odporny zarówno na wysoką temperaturę, jak i na zimno i który daje absolutną gwarancję niezawodnego działania hamulców zarówno w lecie jak i w zimie jest specjalnie spreparowany przez nas płyn **HYDROL-SPECIAL**, albowiem:

**HYDROL-SPECIAL** nie paruje przy zagrzaniu się hamulców, gdyż ma podwyższony znacznie punkt wrzenia.

**HYDROL-SPECIAL** nie gęstnieje podczas mrozów.

**HYDROL-SPECIAL** nie zawiera w sobie żadnych składników, szkodliwie działających na gumę i metale.

### HYDROL-SPECIAL winny stosować:

1. Wozy ciężarowe.
2. Autobusy komunikacyjne.
3. Samochody osobowe ciężkie.
4. Samochody osobowe, przeznaczone do częstej jazdy w terenach górskich.
5. Wszelkie samochody biorące udział w różnego rodzaju zawodach, wyścigach i t.p.

Do pozostałych wozów należy stosować wyłącznie oryginalny płyn **HYDROL (zwykły)** wypróbowany i stosowany od szeregu lat do samochodów wszelkich marek, a uniknie się niemiłych i bardzo przykrych nieraz niespodzianek.

Stosujcie do swego samochodu jedynie wypróbowane i gwarantowane artykuły ze znakiem

O R I Z A

Fabryka Chemiczna W. URBAŃSKI i S-ka, Warszawa



Do nabycia we wszystkich składach akcesorii samochodowych.

# G R E S O L

## O L E J DO GÓRNEGO SMAROWANIA i KONSERWACJI SILNIKÓW

Powszechnie wiadomym jest, że cylindry, tłoki oraz pierścienie podlegają zużyciu wskutek tarcia i ciepła, powstającego podczas pracy silnika.

Nowoczesna jednak technika ujawniła bardzo ważny szczegół, że na zużycie silnika, mimo intensywnego smarowania specjalnymi olejami, wywierają ujemne działanie kwaśne resztki spalin pozostałe w komorze cylindrów po spaleniu benzyny lub mieszanki.

Po ochłodzeniu się silnika, resztki te łączą się z powstającymi na ściankach cylindrów i tłoków cząsteczkami pary wodnej, tworząc kwas powodujący niszczenie gładzi cylindrowej i sprzyjający powstawaniu t. zw. nagaru, działającego niszcząco na silnik.

Usunięcie tego szkodliwego zjawiska zwanego „korozją” znalazło rozwiązanie w postaci zastosowania dodatkowego górnego smarowania silnika preparatem działającym zasadowo, który całkowicie neutralizuje kwaśne pozostałości spalin i zabezpiecza silnik przed dalszymi ujemnymi skutkami ewentualnych procesów chemicznych.

Takim preparatem wyprodukowanym przez nas na podstawie najnowszych zdobyczy wiedzy i techniki samochodowej jest **GRESOL** przewyższający pod każdym względem wszelkie istniejące preparaty tego rodzaju, albowiem:

- GRESOL** przeciwdziała powstawaniu korozji i usuwa szkodliwy osad (nagar.)
  - GRESOL** konserwuje silnik, gdyż zapobiega szybkiemu zużywaniu się cylindrów, pierścieni, tłoków i zaworów.
  - GRESOL** zwiększa kompresję, a tym samym moc i wydajność silnika.
  - GRESOL** ułatwia zapalanie silnika, zwłaszcza podczas zimy, gdyż utrzymuje na powierzchni tłoków i cylindrów stałą ciekłą warstwę oliwną.
  - GRESOL** zmniejsza zużycie paliwa.
  - GRESOL** jest niezbędnym dodatkiem do benzyny i oleju, przy docieraniu nowych i remontowanych silników.
- GRESOL** znajduje się w sprzedaży we wszystkich sklepach akcesorii samochodowych. Żądać tylko w bańkach plombowanych zaopatrzonych w miarkę na 10 litrów paliwa.

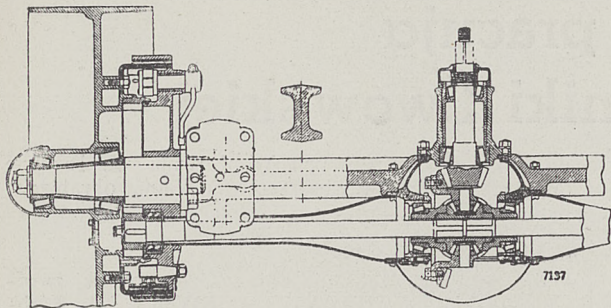
**GRESOL** używany stale do paliwa, zapewni silnikowi długotrwałe, sprawne i niezawodne funkcjonowanie.

Stosujcie do swego samochodu jedynie wypróbowane i gwarantowane artykuły ze znakiem.

O R I Z A

Fabryka Chemiczna W. URBAŃSKI i S-ka, Warszawa



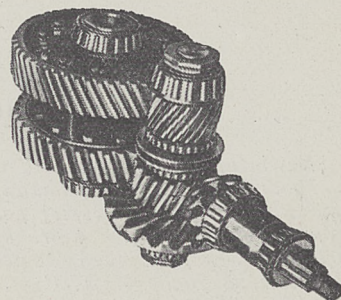


20. Przekładnie napędowe z dodatkowym przełożeniem w płaszcach kół.

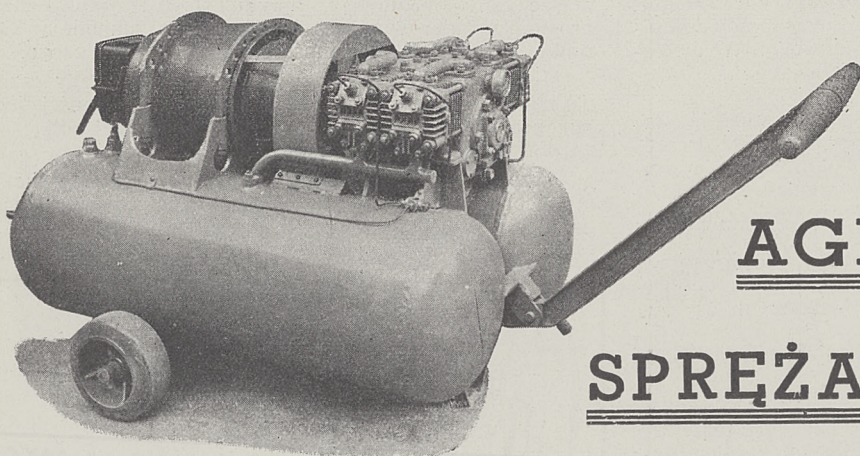
Niekiedy w takich podwójnych przekładniach mamy możliwość uzyskiwania różnych stosunków przeniesienia, dzięki temu, że przekładnie czołowe w nich bywają ukształtowane na wzór zwykłych skrzynek biegów, tak że mamy tam dwie pary kół czołowych o różnych stosunkach ilości zębów i przesuwając odpowiednią tuleję sprzęgającą możemy włączać jedną lub drugą przekładnię.

Powyższe podwójne lub zmienne przekładnie

napędowe spotykamy, jak było wspomniane, głównie na wozach ciężarowych, w osobowych zaś, w rzadkich tylko wypadkach, w luksusowych wozach (np. Cord) specjalnie dostosowanych do jazd z wielkimi szybkościami na drogach samochodowych, zdarzają się przekładnie napędowe tak urządzone, że stosunek przełożenia kół stożkowych jest niezmienny — samochód rozwija dużą szybkość przy małych obrotach silnika — w oprawie zaś wyrównawcza osadzona jest przekładnia planetarna na wzór starej skrzynki biegów Forda, która po włączeniu specjalnym aparatem pneumatycznym, czy elektrycznym, daje dodatkowe przeniesienie zwiększające ogólny stosunek przekładni, dostosowując go do potrzeb normalnego ruchu drogowego.



21. Przekładnie napędowe o dwóch różnych stosunkach przeniesienia.



PRZENOŚNE

AGREGATY

SPRĘŻARKOWE

dla obsługi mniejszych urządzeń pneumatycznych, pistoletów do malowania, aparatów do cynkowania, piaskowania i t. p

**DLA OBSŁUGI STACJI SAMOCHODOWYCH**

**WARSZTATÓW MECHANICZNYCH**

**ZAKŁADY OSTROWIECKIE**

ZARZĄD: WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 9. TEL. 5-59-80. Adres telegraficzny: OSTROWAGON



Najpewniejsze  
**CEWKI SYGNAŁY**  
**• SWEL • K. Zakolski**  
WARSZAWA • Grochowska 278 • tel. 103175

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

# Nad czym pracują studenci Politechniki Lwowskiej

Nawiązując do komunikatu o utworzeniu Sekcji Samochodowej, Koła Mechaników i Elektryków Studentów Politechniki Lwowskiej podajemy P. T. Czytelnikom skróty referatów, które były opracowane na zebraniach Sekcji. Z tego względu, że niektóre z tych tematów są znane P. T. Czytelnikom, względnie mają charakter zbyt specjalny, ograniczymy się do przytaczania ich skrótów lub tylko wzmianek. Poza tym wszelkie drobne tematy, ciekawostki, przeglądy prasy, poruszane na zebraniach Sekcji będą również przytaczane. Mamy nadzieję, że ten nowy dział zainteresuje P. T. Czytelników.

## SKRÓTY REFERATÓW

W ubiegłym, pierwszym okresie działalności tj. od początku lutego do połowy marca br. Sekcja Sam. zorganizowała pięć zebrań i jedną wycieczkę do warsztatów mechanicznych samochodowych.

Na pierwszym zebraniu kol. Jerzy Czerepowicki przedstawił swoją pracę o trzyosiowej skrzynce biegów.

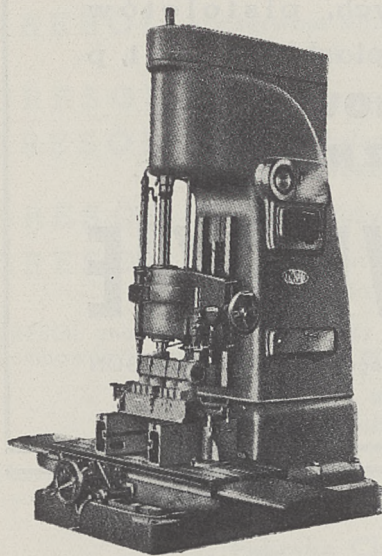
Na drugim zebraniu kol. Eryk Prugar omówił konstrukcję niemieckiego samochodu ludowego. W dyskusji po referacie zwrócono szczególną uwagę na zawieszenie i uresorowanie.

Poza tym omówiono sprawy organizacyjne i ustalono, że zebrania odbywać się będą w czwartki. Przedstawiona została również sprawa udziału Sekcji w pracach przygotowawczych nad stworzeniem Laboratorium samochodowego w nowobudujących się gmachach Pol. Lw.

Trzecie zebranie: kol. Eryk Prugar omówił nową obrabiarkę do gładzi cylindrowych. Przytaczamy poniżej skrót tego referatu, w ramach jakiego mogą być interesujące dla P. T. Czytelników:

„OBRABIARKA KRAUSEGO DO BŁOKÓW CYLINDROWYCH“.

Jest to wiertarko-wytaczarka wysoko precyzyjna, pionowa Krausego F. B. 2 (rys. 1) do bloków cylindrowych, która umożliwia szybkie skrawanie gładzi, przy czym zapewnia pod gwarancją dokładnie okrągłe otwory z tolerancją  $\pm 0,005$  mm.



Rys. 1. Wiertarka — wytaczarka wysoko precyzyjna Krausego.

Obrabiarka, pracując jednym tylko nożem wolnym od bocznej nacisku zgniatającego porowatą strukturę żeliwa cylindrowego, zapewnia wzajemną równoległość osi cylindrów i ich prostopadłość do osi wału korbowego. Skrawany cylinder nie wymaga dalszego przeszlifowania, co jest cechą szczególną tej obrabiarki. Powierzchnia gładzi po takim skrawaniu zapewnia lepsze trzymanie się na niej oleju, a tym samym łatwiejsze docieranie i dłuższe życie

cie tłoków. Wobec wyżej wymienionych zalet uzyskuje się w praktyce wyższą kompresję silnika, a w następstwie zwiększoną szybkość przy zmniejszonym zużyciu paliwa i smarów.

Po referacie członkowie Sekcji samochodowej udali

się do Zakł. Przemysłowych W. Litwina we Lwowie (pl. Mariacki 9), gdzie obejrzeni omawianą obrabiarkę w postoju i podczas pracy.

\* \* \*

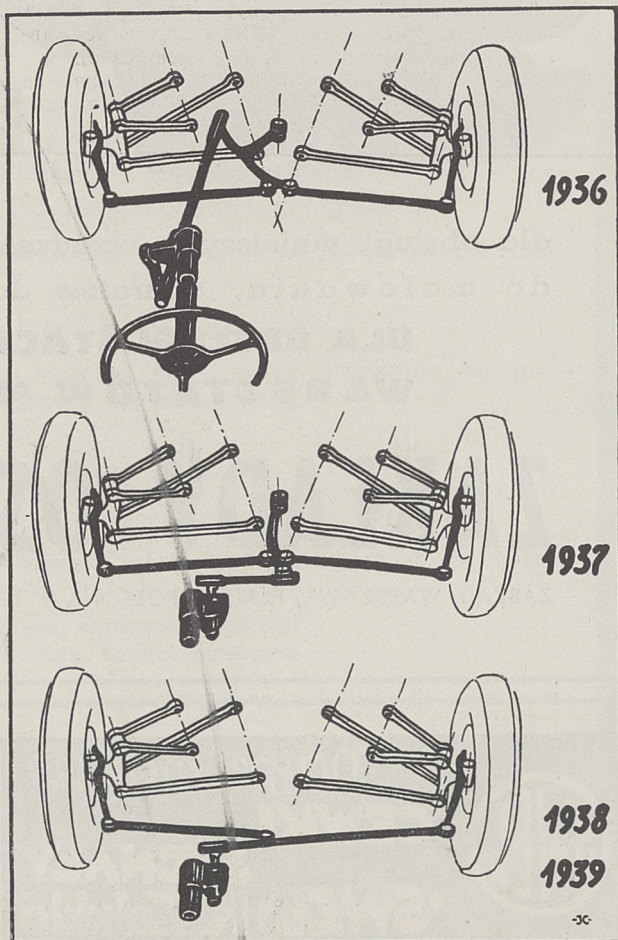
W drugiej części zebrania kol. J. Czerepowicki zwrócił uwagę na: „CHARAKTER EWOLUCJI KONSTRUKCJI ZAWIESZENIA KÓŁ I UKŁADÓW KIEROWNICZYCH“.

Przykład niżej omówiony jest bardzo charakterystyczny dla kierunku, jaki przybiera ewolucja konstrukcji samochodowych. Przykład ten mówi bardzo dużo, tak zresztą, jak wiele podobnych. Żaden jednak nie jest tak jasny i przekonujący. A mianowicie, daje się zauważyć tendencję uproszczania mechanizmów kosztem dokładności geometrycznej ich działania. Układ kierowniczy jest dokładny geometrycznie jeżeli dla różnych położen kół względem podwozia, czyli przy ruchach elementów zawieszenia, nie zmienia się kierunek płaszczyzny obrotu kół. Innymi słowy: przy jeździe prosto, po nierównej drodze koła nie zmieniają kierunku z winy niedokładności układu kierowniczego.

Mechanizmy kierownicze stosowane obok zawieszzeń na sztywnych osiach nie dają zupełnej dokładności, jednak praktycznie biorąc nie odgrywa to dużej roli.

Pierwsze konstrukcje niezależnych zawieszzeń szły w parze z bardzo lub zupełnie dokładnymi konstrukcjami mechanizmów kierowniczych. Obecnie coraz więcej czyni się odstępstw od tej zasady.

Jako typowy przykład omówimy zmiany jakie za-



Rys. 2. Schematy zmian w mechanizmie kierowniczym samochodów Buick.

szły w mechanizmie kierowniczym samochodów Buick na przestrzeni ostatnich trzech lat. Podajemy poniżej schematy.

Jak widać na rysunku, ilość drążków i połączeń zostały zmniejszone, ale jednocześnie dokładność geometryczna przy ruchach elementów zawieszenia nie została zachowana. Te jednak nieścisłości, są tak nie wielkie, że nie grają roli, jak zdaje się wykazywać praktyka, natomiast luzy czasem powstające w kierownicy są znacznie mniejsze. Obsługa miejsc do smarowania jest uproszczona i cena zapewne niższa.

To przecenianie w pierwszych latach geometrycznej strony zagadnienia wywarło wpływ nie tylko na układ kierowniczy, ale i na zawieszenie. Mianowicie, ukośne ustawienie osi wahaczy zawieszenia nie pozostaje bez związku z tym, że takie ich położenie ułatwia rozwiązanie układu kierowniczego dokładnego geometrycznie. W tegorocznym zawieszeniu innego produktu General Motors — w nowym Chevroletcie — zrezygnowano już z dokładności geometrycznych, a i zawieszenie jest potraktowane zupełnie swobodnie, bez piętna związku z układem kierowniczym: osie wahaczy są równoległe do osi wozu.

Również wóz KdF, który ma przednie zawieszenie analogiczne do wyścigowych wozów Auto Unionu, posiada układ kierowniczy mniej dokładnie geometryczny od swego dużego wzoru.

Jest to kierunek amerykański, zyskujący coraz więcej naśladowców wśród fabrykantów europejskich, a będący przeciwieństwem do angielskiego i środkowo-europejskiego. Tendencja amerykańska daje znacznie większe pole do popisu technologowi, niż konstruktorowi, którego usuwa w cień. Tym też należy tłumaczyć konserwatyzm i wprost przestarzałość koncepcji wozów amerykańskich, przy jednoczesnej doskonałości wykonania i tanioci. Przeciwnie jest w Europie.

\* \* \*

**Czwarte zebranie.** Kol. Kińczyk wygłosił referat O ZUŻYCIU GŁADZI CYLINDROWYCH, opracowany na podstawie odpowiedniej literatury technicznej.

Prelegent zwrócił między innymi uwagę na niewytłumaczony fakt, że zużycie gładzi jest większe w płaszczyźnie podłużnej silnika, a więc nie w tych płaszczyznach, w których występują boczne siły. Prelegent podał następnie, na podstawie badań amerykańskich, że:  *jeden rozruch zimnego silnika powoduje zużycie gładzi równe zużyciu podczas kilkunastu godzin pracy gorącego silnika.*

\* \* \*

W drugiej części zebrania kol. J. Czerepowicki przedstawił przegląd zagranicznej prasy samochodowej, przy czym zwrócił uwagę na: TELESKOPOWE AMORTYZATORY TARCIOWE, produkowane we Francji i-my Ersa, odznaczające się bardzo prostą budową.

Ciekawym jest, że przy niemal wyłącznym stosowaniu obecnie amortyzatorów hydraulicznych, opracowuje się nowe konstrukcje amortyzatorów tarciovych. Działanie tłumiące amortyzatora uzyskane jest przez tarcie klocka metalowego między dwoma powierzchniami ciernymi, o łatwo wymiennych okładzinach. W dolnym i górnym położeniu klocka siła tarcia jest większa, niż w części środkowej. Konstrukcja tego amortyzatora powoduje, że tłumienie małych ruchów zawieszenia jest małe, zaś w krańcowych położeniach działanie tłumiące wzrasta.

\* \* \*

W dalszym ciągu, podając wiadomość z prasy amerykańskiej, o wynalazku szkła o lepszej przezroczystości i bezodblaskowości, sprawozdawca poruszył sprawę tylnych szyb samochodowych i wygłosił powiedzenie o dość sensacyjnym posmaku, które jednak dokładnie uzasadnił, a mianowicie:

*Gdyby szyby smochodowe miały inne właściwości, samochody jeździły by szybciej.*

Uzasadnienie kol. J. Czerepowickiego jest następujące: szyby obecnie używane, przy pochyleniu większym niż pięćdziesiąt parę stopni, dają odbłask (wchodzi tu w grę kąt graniczny przechodzenia światła), co

powoduje, że zarówno przednia jak i tylna szyba, muszą być prawie pionowe. Dalej trudność oprawy szyb, oraz płaskość, nie pozwalają na wmontowanie ich na równi z powierzchniami karoserii. Powyższe wady, zwłaszcza w odniesieniu do tylnej szyby, powodują, że tylna ściana nie może być bardzo mało stroma, a taką powinna być ze względów aerodynamicznych\*).

\* \* \*

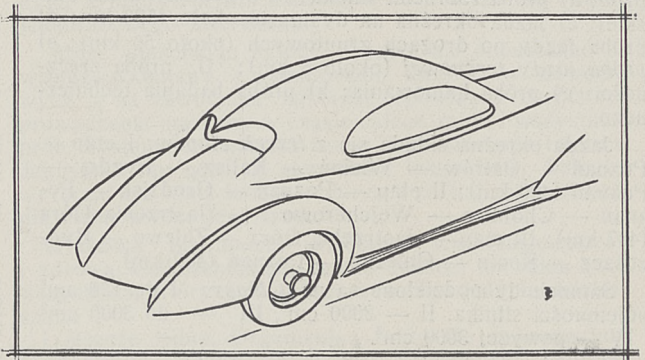
Tylna szyba w dobrej karoserii opływowej z nie stromą tylną ścianą powinna być: lekko wypukła, o właściwościach optycznych pozwalających na dobrą przezroczystość i bezodblaskowość przy silnym pochyleniu (ok. 30° od poziomu) nadto powinna być umieszczona na równi z powierzchnią blach karoserii, aby całość była gładka i bez uskoków; poza tym przy takim pochyleniu szyba musi mieć znacznie większe wymiary, aby uzyskać to samo pole widzenia.

Dwaj wybitni konstruktorzy, inż. Ledwinka w swoich awangardowych tylnosilnikowych Tatrach oraz inż. Porsche w konstrukcji K.d.F. napotkali na trudności związane z tylnymi szybami i nie pokonali ich. A mianowicie, aby nie dawać silnie pochyłej tylnej szyby inż. Ledwinka ustawił ją pionowo w wewnętrznej ścianie nadwozia za tylnym siedzeniem i od niej poprowadził poziomy „tunel” nad silnikiem. Tylna ściana w miejscu wylotu tunelowania posiada poziome żaluzje umożliwiają widoczność. Rozwiązanie takie powoduje nierówność tylnej ściany, po której powietrze nie może dobrze opływać. Ta przyczyna, obok niewłaściwego umieszczenia kierownicy powietrza do chłodzenia silnika, spowodowały, że wóz ten zawiódł w dużym stopniu nadzieje, nie uzyskuje bowiem spodziewanych szybkości. Widoczność również nie jest dobra.

Inżynier Porsche w szeregu wozów eksperymentalnych K.d.F., które miały tylne ściany mniej pochyle od ostatecznego modelu dla uzyskania lepszej opływowości, stosował wyżej opisane rozwiązanie. Odstąpił jednak od niego i w obecnych K.d.F. widzimy szablonową, dość silnie pochyloną, tylną ścianę, po której powietrze nie może zupełnie dobrze opływać i z powodu stromości i z powodu nierówności w miejscu umieszczenia szyby. Otrzymano natomiast normalną widoczność.

Widoczność do tyłu (czyli tylna szyba) gra dużą rolę w miastach i na szosach o wielkim ruchu samochodowym i dlatego w Polsce, gdzie ruch jest znacznie mniejszy, ważność jej nie jest doceniana.

Najbardziej drastycznym przykładem, wywodzącym się z trudności z tylną szybą, jakie napotyka konstruktor nadwozia, może być sportowy, dwuosobowy



Rys. 3. Interesujące nadwozie Delahay, karosowanego przez Figoni - Falashi.

Delahay, karosowany przez Figoni-Falashi. To piękne nadwozie o śmiałych liniach posiada ładnie opadający dach, jednocześnie zastrzażający się ku tyłowi. Na wysokości tylnej szyby, ściana raptownie się kończy, a szyba umieszczona jest pionowo we wnętrzu (rys. 3).

\* ) W tym miejscu prelegent powołał się na szereg badań aerodynamicznych, a między innymi na własne, które opublikował w Nr 8 i 12 ATS. 1937 pod pseud. G. M.

Oczywiście, że chodziło tu w znacznym stopniu o efekt estetyczny, ale co jest genezą pomysłu.

Nie tylko tylnosilnikowe samochody, ale również szereg innych wozów, w których tylne siedzenie jest daleko odsunięte od końca wozu, np. wozy sportowe lub dwuosobowe, mogłyby mieć dach łagodnie przechodzący w małopochyłą tylną ścianę, czyli posiadać kształty opływowe. Jednak takich wozów seryjnych nie ma, a powodem tego są wyżej wymienione trudności konstrukcyjne.

Gdyby można było uniknąć stosowania tylnej szyby, lub gdyby stosowanie jej nie nastroczało tyle trudności, nadwozia mogłyby być opracowane według zasad aerodynamiki. Bo podkreślić należy, że właśnie tył wozu gra zasadniczą rolę w całkowitym oporze jaki stawia wóz.

A że opłaca się dobre oprofilowanie wozu, tego dowodzą choćby ostatnie próby jakie przeprowadzono z dwoma 4,25 litrowymi Bentley'ami na niemieckich autostradach. Jeden z nich miał nadwozie opływowe, przy zachowaniu normalnych wymiarów wnętrza, drugi posiadał nadwozie standardowe. Bentley opływowy osiągał około 190 km/godz. i uzyskiwał średnie 160 do 170 km/godz. Najbardziej rewelacyjnym był wynik próby na zużycie paliwa: jadąc z szybkością 130 km/godz. zużycie wypadło poniżej 12,5 litr. na 100 km.

Co się tyczy tylnej szyby, to zaznaczyć należy, że trudności z nią związane musiały być zupełnie inne i stosunkowo mniejsze ze względu na nieseryjność nadwozia, wysoką cenę, nieprzeciętny charakter i wymiary podwozia.

A więc ten pozornie niewielki szczegół nadwozia — tylna szyba — wywiera duży wpływ hamujący na rozwój kształtów opływowych, a tym samym zmniejsza ekonomię i szybkość jazdy.

## II Raid Wielkopolski

Automobilklub Wielkopolski organizuje w dniach 12—14 maja r. b. II Raid Wielkopolski, oparty na regulaminie zawodów o Wielką Nagrodę Polski, organizowanych przez Automobilklub Polski.

Założeniem organizatorów jest, aby Raid Wielkopolski, organizowany corocznie przed Raidem Międzynarodowym A. P., był próbą dla zawodników oraz odpowiednim treningiem przed tą największą imprezą samochodową, jaką jest Raid Międzynarodowy.

II Raid Wielkopolski składa się z następujących prób: a) próba rozruchu silnika; b) próba szybkości płaskiej; c) jazda okrężna na dystansie około 1500 km; d) próba jazdy po drogach gruntowych (około 50 km); e) *próba jazdy terenowej* (około 5 km); f) próba zręczności; g) próba hamowania; h) próba badania technicznego.

Jazda okrężna składa się z trzech etapów: I etap — Poznań — Ostrów — Wieluń — Kalisz — Pызdry — Poznań (480 km); II etap — Poznań — Grodzisk — Poznań — Chojnice — Wejcherowo — Jastrzębia Góra (487 km); III etap — Jastrzębia Góra — Zblewo — Bydgoszcz — Konin — Gniezno — Poznań (489 km).

Samochody podzielone są na 4 klasy: I do 120 cm<sup>3</sup> pojemności silnika, II — 2000 cm<sup>3</sup>, III — do 3000 cm<sup>3</sup> i IV — powyżej 3000 cm<sup>3</sup>.

Przewidziany jest udział zespołów klubowych i fabrycznych, dla których przewidziane są specjalne nagrody.

Zgłoszenia przyjmowane są w pierwszym terminie do dnia 30.IV. b. r., w drugim — do 8.V. b. r.

Organizatorzy, którzy dla zorganizowania tej imprezy nie szczędzili ani nakładu pracy, ani wydatków, mają niepłoną nadzieję zobaczyć na tych zawodach elitę zawodników polskich, dla których będzie to najlepszy trening przed Raidem Międzynarodowym A. P., tym bardziej, że trasa jazdy okrężnej biegnie w 75% po terenie tego Raidu.

## Nowy sam. wyścigowy — Talbot

Paryż, w kwietniu

Firma Talbot przygotowuje się obecnie bardzo starannie do przyszłego sezonu wyścigowego.

Zaprezentuje ona 2 silniki według nowej formuły wyścigowej, tj. 3-litrowy silnik z kompresorem oraz 4,5 litrowy silnik bez kompresora.

Będą one montowane na zupełnie nowym podwoziu, przy czym różnice zewnętrzne polegać będą na tym, że karoseria 4,5 litrowego wozu, o bardzo udanych liniach, posiada siedzenie kierowcy z boku, natomiast 3 litrowe rozwiązanie, dzięki niższemu silnikowi pozwoli na umieszczenie kierowcy pośrodku i niżenie maski o 12 cm.

Najwyższy punkt maski wynosić będzie w wozie 3 litrowym 70 cm. od ziemi.

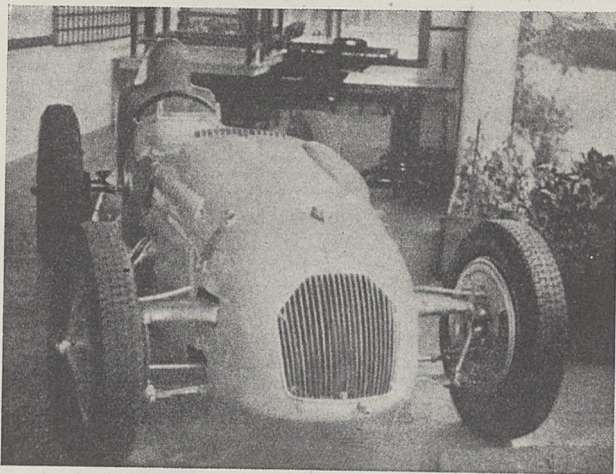
W przygotowaniu są jeszcze 2 podwozia, do których także będą mogły być zastosowane oba silniki.

Z punktu widzenia konstrukcyjnego rozwiązania podwozia są nowe, lecz klasyczne. Wynikają z głębokich studiów i wybitnie starannego wykonania.

Zawieszenie przednich kół niezależne, na resorze poprzecznym, umieszczonym w dolnej części.

Tył wozu zawieszony na 2-ch resorach ustawionych podłużnie i absorbujących siły popychające i reakcji.

Skrzynka biegów preselektowna Wilsona.



Nowa wyścigówka Talbot'a

Karoseria bardzo lekka wzmocniona wieloma poprzeczkami.

Zbiornik benzyny w tyle karoserii mieści 200 litrów. Zbiornik oliwy posiada radiator typu lotniczego.

Współczynnik oporu powietrza tego wozu jest bardzo mały, co pozwoli na wykorzystanie części mocy silnika dla podniesienia szybkości.

Hamulce są bardzo dobrze wystudiowane, o wielkiej średnicy, chłodzone powietrzem.

Waga wozu wynosi 880 kg.

Silnik 4,5 litrowy, z którym samochód ten został zaprezentowany w styczniu r. b. na torze Monthlery jest 6-cio cylindrowy o średnicy 93 i skoku 110 mm. Przy 5000 obr./min. rozwija on moc 245 koni, co pozwala na osiągnięcie około 250 km/godz. Jest to ten sam silnik w jaki wyposażone były wozy zeszłorocznej ekipy Talbota. W sezonie bieżącym został on bardziej zgonflowany.

W przygotowaniu jest silnik 16-to cylindrowy w V3 litrowy z kompresorem, mający rozwijać 320 koni, przy czym spodziewana szybkość wynosić ma 280 km/godz. Samochód ten ukaże się już w kwietniu r. b. wyposażony w 4,5 litrowy silnik.

Wóz z silnikiem kompresorowym ukaże się dopiero po raz pierwszy w Grand Prix de l'Automobile Club de France, 9 lipca r. b.

Inż. J. W. Zegrze.

**WOLNA TRYBUNA****Mali wielkim pod rozwagę**

II-gi Turystyczny Raid Zimowy P.T.K. został ukończony. Uspokoili się zemocjonowane umysły, organizatorzy odetchnęli, wypowiedziała się prasa, drukująca wszystkie możliwe rewelacje, pechy, zdarzenia, poszły w ruch aparaty reklamowe, może więc nie od rzeczy byłoby wysłuchać również spostrzeżeń osób najbardziej zainteresowanych... samych zawodników.

Istnieje w najmłodszym sporcie dzisiejszej doby, mianowicie w szybownictwie, piękny i mądry zwyczaj, że *każdy pilot zobowiązany jest złożyć pisemne sprawozdanie z obserwacji, poczynionych w czasie przelotu*. Sprawozdania te traktuje się jako materiał doświadczalny. Może i kierowca samochodowy mógłby dostarczyć trafnych spostrzeżeń i tym samym przyczynić się do spełnienia założeń organizacji raidów.

Jako „cichy” — zbierający jedynie obserwacje zawodnik, byłem świadkiem masowego współczucia, dla niektórych kierowców, wyrażającego się w ufundowaniu dla nich specjalnych nagród pod różnymi hasłami. Ulegając ogólnej psychozie, mam ochotę również ująć się za czemś, czy za kimś, kto może bardziej jest *bezbronny*, a zatem czyjeś interwencji wymaga. Mówię o *maszynach*.

Na chlubę organizatorów — Sekcji Samochodowej P.T.K. — wymienić należy pomysł opracowania regulaminu, nareszcie odmiennego, od dotychczas szablonowo stosowanych. Tolerancja 20-procentowa na próbach specjalnych od najlepszego czasu, przy różnorodności typu wozów na naszym rynku, zwiększyła możliwości sprawiedliwej klasyfikacji, ale ich jeszcze niestety nie wyczerpała. I na ten temat pragnę rzucić kilka uwag pod rozwagę tym, którzy w tej chwili może układają nowe regulaminy.

Zadaniem organizatorów imprez samochodowych jest między innymi wykazanie użyteczności praktycznej maszyny, na wypadek konieczności obrony kraju. Zobaczymy, jak spełnił ostatni raid to zadanie.

Spostrzeżenia poczynione osobiście, zupełnie obiektywnie, w czasie jazdy i prób, sprowadzają się do jednego — *tryumf świecili maszyny częstokroć w stanie żalostnym*, i na odwrót, maszyny w doskonałym stanie, bez najmniejszych uszkodzeń, musiały zadołować się drugorzędnymi klasyfikacjami.

Jakie to ma znaczenie dla ogółu, interesującego się motoryzacją, nie potrzeba wymienić. A przyczyna? Rzecz prosta — regulamin.

Daleka jestem od pomniejszania rzetelnych wysiłków organizatorów. Zrozumiałą jest rzeczka, że przy podejmowaniu dużych, a tymbardziej nowych zadań, mogą się zdarzyć niedociągnięcia, które i tu miały miejsce, nie warte jednak, poza zasadniczymi, specjalnego podkreślenia.

Były jednak i niedociągnięcia *zasadnicze*, o których chcę wspomnieć w tym przekonaniu, że przyczynić się to może, do ogólnego wysiłku, uzdrowienia idei sportu zawodnictwa, które w sporcie automobilowym jest bardzo problematyczne.

Z jednej strony obserwowaliśmy ogromny wysiłek organizatorów, z drugiej trochę *obawy przed wysiłkiem*. Tak więc: regulamin przewidywał sankcje karne m. i. za: brak lusterka, brak lub niedostateczne działanie tłumika, brak lub nie działanie kierunkowskazów itp. itp. a przeszedł najzupełniej do porządku nad rzeczami zasadniczymi, jak: *polamane resory, uszkodzenia amortyzatorów, niedziałanie hamulców* itp.

O złote medale — jakże wówczas wyglądałybyście? Mówiono mi, że brak czasu na szczegółowe badania techniczne był tego przyczyną. Czyż przy równoczesnym dużym rozmachu tej imprezy można przyjąć ten argument za słuszny?

Drugą wielką bolączką, dość zresztą starą i po-

wszechną jest tyle omawiany podział na kategorie samochodów. Poprostu wierzyć się nie chce, że w kierunku tej zasadniczej kwestji, nie idą żadne usiłowania rewizji. A równolegle, jako eliminację końcową ustala się wyścig górski, który *musi* w konsekwencji przynieść jako wynik, niczym nieusprawiedliwioną i nieuzasadnioną *krzywdę maszynom solidnie i mocno budowanym*, obliczonym na ciężki wysiłek po złych drogach.

Wystarczy rzucić na papier zwyczajną formułę podzielenia ciężaru samochodu przez jego moc, aby otrzymać rozwiązanie zagadki, ustalania „najlepszego” czasu górskiego. Przeliczyliśmy w gronie automobilistów i cóż się okazało? Oto współzawodniczyć muszą ze sobą:

maszyna przy obciążeniu 34 kg na 1 KM  
z maszyną „ „ „ 17 kg na 1 KM

Czy tę 100%-ową różnicę ma pokryć 20%-owa tolerancja, bez stosowania oczywiście jakichś „ *cudów*” — w rodzaju szlifowania głowic itp.

Dlaczegoż zatem trzymamy się uparcie zasady szeregowania maszyn jedynie na podstawie litrażu, gdy praktyka wykazuje te absurdalne dysproporcje?

Czyż nie byłoby możliwym np. oprócz litrażu uwzględniać w każdej kategorii naprowadzony powyżej przykład obciążenia, wynikającego z obliczenia stosunku ciężaru wozu do ilości koni mechanicznych?

Po ustaleniu minimum-const. tego stosunku dla każdej kategorii z osobna, możnaby w razie przekroczenia tego minimum, automatycznie samochód zaliczyć do dalszych wyższych kategorii.

Ostatni wyścig górski na Kalatówki był najlepszym praktycznym sprawdzianem tej teorii.

Może zresztą istnieją inne sposoby rozwiązania tego aktualnego problemu — pozostawiam ten temat fachowemu zdaniu Starszych Panów Kolegów.

Faktem jest, że pomijanie tej zasadniczej kwestii *zniechęca wielu ambitnych zawodników*, których się niezasłużenie dyskwalifikuje w opinii nieorientującej się publiczności, przypisującej złe wyniki nieumiejętności kierowców.

Poza tym mimowoli lansuje się w ten sposób, samochody o małej użyteczności praktycznej (w naszych warunkach drogowych), samochody o życiu efektywnym, *krótkotrwałym*, podobnym częstokroć do blasku jednorazowego fajerwerku.

Może właściwym byłoby również nie dopuszczać do współzawodnictwa z amatorami kierowców zawodowych, a na zawodnika nakładać obowiązek *osobistego* prowadzenia maszyny w czasie całego raidu i wszystkich prób. Systemu zastępstwa żaden inny sport nie toleruje. Jakbyśmy np. oceniali zawodnika lekkoatletę, któryby wyreczał się kimś innym w biegu i co najlepsze zbierał dla siebie owoce jego trudu?

Właściwa eliminacja, szlachetne współzawodnictwo i zdrowa konkurencja na pewno zachęci do raidu tych wszystkich, których dotychczas próby jedynie odstraszały.

I jeszcze jedno. Organizując raidy nie zapominajmy o właściwym informowaniu prasy codziennej. „Pierwsi przybyli” jest wynikiem kolejności startu, a nie rezultatem wyścigu, jak to publiczność ostatnio błędnie rozumiała.

Całym szeregiem różnych *pechów* — wynikających z *niedostatecznego przygotowania kierowcy i maszyny do raidu* przypisuje się zasadnicze, cmal nie chlubne znaczenie, a przecież dyskwalifikuje to sport, jako taki, nadając mu charakter przypadku. Nic się w sporcie nie udaje, o ile nie jest solidnie przygotowane.

A ponad wszystko *więcej rzeczowej oceny!*

Zofia Kannenberg  
(Lwów).

## WOLNA TRYBUNA

# ○ zwiększenie bezpieczeństwa komunikacji na drogach

W związku z artykułem p. inż. St. Rodwicza w Nr. 2/39 „Auta”, przesyłam także swoje uwagi w nadziei, że dyskusja lub myśli przy tej okazji rzucone choć w części mogą wpłynąć na zmniejszenie rubryki „wypadków samochodowych”.

Uwagi moje odnosić się będą do dróg istniejących, względnie podobnych, mających powstać; sprawy dróg samochodowych specjalnych nie poruszam, aczkolwiek dodam, że nie zgadzam się z autorem co do czasu i warunków w jakich mają one ewentualnie u nas powstać.

Bezspornym chyba jest, że na ogół istniejący w Polsce na drogach drzewostan, linie teletechniczne, pachołki, poręcze, podjazdy do mostów i mostków, kamienie bankietowe itp. są szkodliwym anachronizmem w odniesieniu do potrzeb ruchu pojazdów mechanicznych. Natomiast zdaje mi się, że bez wielkiej „rewolucji” w kosztach utrzymania można by bezpieczeństwo ruchu na drogach tych znacznie podnieść.

Zadrzewienie dróg uważam za bardzo pożyteczne. — Kto jechał w słoneczny dzień lipcowy po takich drogach jak Brzesko — Bochnia — Wieliczka lub Kraków — Miechów — Kielce i po wielu drogach podobnych, a w dodatku „złapał” kilka gwoździ, ten napewno zateknie za jakąkolwiek bzdzielienią przy drodze! Wprawdzie w ten sam słoneczny dzień na Pomorzu zmęczy się automobiliście wzrok od stałego „migania” promieni słonecznych pomiędzy konarami drzew, bowiem gęsto posadzone drzewa nie mogą oczywiście dać pełnego cienia, jak i też jednostajnie oświetlonej przestrzeni, pozwalającej na odpoczynek wzroku.

W okresie opadania liści, owoców, szarugi jesiennej, a także w czasie roztopów i przymrozków zimowych, gęste zadrzewienie przydrożne jest bezwątpienia samo czystym powodem katastrof samochodowych. Nie przemawia to jednak za usunięciem drzew, a tylko za koniecznością właściwego ich usytuowania, przy czym gatunek drzew winien być dobrany odpowiednio do gleby, klimatu, potrzeb drogowych, dla podniesienia piękna krajobrazu, a także z uwzględnieniem wartości gospodarczych, sadzonych drzew, co słusznie podnosi p. inż. Rodwicz.

Pozostawiwszy odprowadzenie korony drogi drenowaniu i odpowiedniej kanalizacji (otwartej lub zakrytej) oraz utrzymanie nawierzchni — jej przebudowie lub budowie, właściwej dla ruchu motorowego, uważam, że drogi z drzewostanem istniejącym można znacznie lepiej przystosować do ruchu szybkiego przez:

1) przeszerzenie drzew tak, aby odległość pomiędzy drzewami w rzędach wynosiła około 25 — 30 m. b., co pozwoli nawet przy dość znacznej szybkości wykonać jeszcze skręt i zjechać w bok, w razie nagłej potrzeby (wybiegające dziecko itp.), 15 m. b. wydaje mi się za mało; przy czym nie nastąpi psucie krajobrazu, będzie pożądanym cieniem, pozostanie podkreślony kierunek drogi i granice korony — tak pożądanym w czasie mgieł i śnieży. Dla nawierzchni bitumicznych ta zmiana będzie także korzystna;

2) usunięcie po za koronę drogi linii teletechnicznych;

3) usunięcie pachołków drewnianych i kamiennych (lepiej te ostatnie przerobić na brukowiec lub tłuczeń);

4) usunięcie obecnych kamieni z poboczy, wprowadzenie dość pomocnych w czasie mgieł — oczywiście (jeśli są pobielone...);

5) usunięcie poręczy, które w stanie dzisiejszym nie spełniają swojego zadania, chyba w odniesieniu do pojazdów konnych;

6) ustawienie poręczy (przy nasypach wyższych), sprzężystych, nie przesadnie wysokich, w naszych warunkach najkorzystniej chyba żelbetowych;

7) złagodzenie skarp rowów przydrożnych przez zmianę ich przekrojów poprzecznych;

8) wydłużenie przepustów przez poszerzenie mostków do szerokości korony, przez usunięcie często bezładnie ustawionych kamieni odbojowych przed wjazdami na te przepusty czy mostki, a przez ustawienie wzamian poręczy właściwych, poza tym przez skasowanie tak zwanych „oślich górów” — nieodłącznych od obiektów wymienionych ostatnio;

9) bezwzględne usunięcie „latówek” (poboczy) w formie dotychczasowej, gdyż bodaj największą ilość wypadków samochodowych zaczyna się od rozmokłej latówki. Odwodnienie poboczy, utrwalenie ich chociażby tylko żwirem i zarównywaniem dołów na nich zwiększą użyteczną szerokość korony drogi i uporządkują kierunek ruchu na drogach (nie będzie przeciwnego ruchu, wynikającego z istnienia latówki). Poprawienie poboczy uważam za jedną z najpilniejszych spraw w dążeniu do zwiększenia bezpieczeństwa komunikacji na drogach. Dobrymi latówkami mogą być tylko idące równoległe poza liniami drzew, łączące się z nawierzchnią twardą co 300 — 500 m. b., wymaga to jednak szerokiego pasa wyłączenia.

\* \* \*

Bielenie pni drzew 50 cm. nad ziemią powinno dać dostateczną orientację w czasie mgieł.

W wypadku kapitalnej przebudowy drogi, koniecznym jest odpowiednie dla przewidywanego ruchu, nie mniej niż do 12 m. b. poszerzenie korony oraz usytuowanie drzew jak na drodze nowej.

Drogi istniejące niezadrzewione rozbiłbym na przynajmniej dwie grupy, to jest na takie, które:

- a) według przewidywań, chociażby w okresie lat 15-tu, nie będą posiadały większego znaczenia komunikacyjnego;
- b) mają lub będą miały większe znaczenie komunikacyjne, przy czym tylko spodziewana ilość ruchu może wskazać na potrzebną szerokość korony drogi.

Drogi grupy „a” tylko lokalne podrzędne znaczenia mogą mieć 10 m. szerokości w koronie, natomiast więcej obciążone — 12 m., a drzewa sadzone w obu wypadkach na skraju korony.

Drogi grupy „b” winny posiadać koronę od 15 m. wwyż, przy czym drzewa mogłyby być sadzone na skraju korony. Sadzenie drzew poza rowami, na skraju pasa drogowego, posiada następujące wady:

- a) nie oznacza kierunku drogi w czasie mgieł i śnieży;
- b) odsłania z góry całkowicie ruch na drodze, co może mieć znaczenie ujemne pod względem wojskowym;
- c) pas rowów i poboczy stać się może pastwiskiem lub gościńcem z głębokimi koleinami od pojazdów konnych;
- d) pożądanym czestokroć cień byłby trudno dostępny, co tymbarziej jest ważne dla dróg o ruchu mieszanym. Korona 15 m. szerokości pozwoli w przyszłości na ewentualny rozdział ruchu na



dwa kierunki, bez konieczności niszczenia drzew.

Sadzenie drzew winno się odbywać według wyżej podanych zasad, o ile to jest możliwe ze względu na pas drogowy, na istniejące rowy i skarpy, lecz niezależnie od tego czy korony dróg miały być już poszerzone lub nie.

Zasady od p. 1 i dalej miałyby także zastosowanie i do dróg przebudowywanych lub nowo budowanych.

Przy przebudowach nie można zapominać o koniecznych zmianach w łukach, o konieczności powiększenia pola widzenia na nich oraz o zmianie niwelet szczególnie na przeciwnych (grzbietach dróg).

\* \* \*

Na marginesie spraw technicznych, mających ogromny wpływ na bezpieczeństwo ruchu na drogach, warto podkreślić, że samo ulepszanie techniczne dróg nie wystarczy, że koniecznym jest równoległe szkolenie w użytkowaniu dróg personelu nauczycielskiego, działwy i młodzieży szkolnej. Skoro dziecko w szkole wywyczy się w zasadach ruchu praktycznie pod okiem nauczyciela, to napewno jako przechodzień, rowerzysta lub przyszły woźnica lub kierowca nie będzie takim utrapieniem i zmorą drogową jak obecnie!

Programy szkolne winny ćwiczenia te uwzględnić i to jaknajprędzej. Nie liczymy na nakazy i zakazy, tym bardziej, że środków na ich dopilnowanie na razie brak, liczymy na uświadomienie użytkowników dróg, będzie to pożytecznie i taniej.

Inż. Stanisław Zaorski  
Gdynia

## Każdy zrzeszony automobilista

składa ofiarę na

# F. O. N.

za pośrednictwem swego Klubu

## Jazda konkursowa Małopolskiego K. A.

Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie organizuje od 30 kwietnia do 3 maja br. Jazdę Konkursową, połączoną z próbą szybkości płaskiej i górskiej.

Jazda będzie się składać dwóch etapów: Lwów — Klimiec i Sianki — Lwów (jazda na regularność, między którymi nastąpi trzydniowe zwiedzanie Węgier wedle programu Król. Klubu Automobilowego Węgier w Budapeszcie).

Raid ten budzi zainteresowanie m. in. ze względu na nowy, niepraktykowany dotychczas w Polsce, sposób klasyfikacji, dający wszystkim kierowcom, bez względu na rodzaj posiadanego samochodu, jednakowe możliwości zwycięstwa.

Udział mogą wziąć tylko członkowie Automobilklubów oraz osoby przez dwóch członków Automobilklubów wprowadzone.

Liczba członków ograniczona.

## MIĘDZYNARODOWY KALENDARZ TARGÓW I WYSTAW SAMOCHODOWYCH W 1939 ROKU

21. Wielka Wystawa Rzeszy (do 7.V) Niemcy (Lipsk).  
29. XXXI-e Międzynarodowe Targi — XVI-y Międzynarodowy Salon Automobilowy (do 8.V) Jugosławia (Zagrzeb).

30. Wielkie Targi Międzynarodowe w Nowym Yorku Stany Zjednoczone (N. York).

30. Targi Międzynarodowe (do 7.V) **Polska** (Poznań).

### Maj

12. 22-e Szwedzkie Targi Przemysłowe (do 21) Szwecja (Göteborg).

13. Międzynarodowe Targi Paryskie (do 29) Francja (Paryż).

26. 8-a Wystawa — Targi (do 28) Francja (Beaune).

28. Wielkie Targi Doroczne, Belgia (Antwerpia).

28. Międzynarodowe Targi Śląskie (do 11.VI) **Polska** Katowice.

### Czerwiec:

3. XIX-e Targi Międzynarodowe (do 12), Jugosławia (Lubiana).

6. Wystawa Przemysłowo-Handlowa i Rolnicza (do 13), Holandia (Appingedam).

9. 21-e Targi (do 26), Italia (Padwa).

### Lipiec:

10. Narodowa Wystawa Przemysłowa (do 25), Turcja (Stambuł).

### Sierpień:

5. Szwedzkie Targi Przemysłowe (do 13), Szwecja (Malmö).

20. 27-e Wschodnie Targi Niemieckie (do 23), Niemcy (Królewiec).

20. Targi Międzynarodowe (do 20.IX), Turcja (Izmir).

25. Konkurs Elegancji Samochodów, Francja (La Baule).

26. 32-e Targi Międzynarodowe (do 4.IX), Jugosławia (Zagrzeb).

27. Targi Jesienne (do 31), Niemcy (Lipsk).

27. Wielkie Targi Jesienne (do 11.IX), Luxemburg.

### Wrzesień:

2. Międzynarodowe Targi Jesienne, Niemcy (Wiedeń).

2. Międzynarodowe Targi Wschodnie (do 12), **Polska** (Lwów).

2. Konkurs Komfortu i Elegancji Samochodów, Rumunia (Sinaia).

2. XX-e Targi Międzynarodowe (do 11), Jugosławia (Lubiana).

3. Konkurs Elegancji Samochodów, Francja (Juanles-Pins).

4. X-e Targi Lewantyńskie (do 21), Italia (Bari).

5. Międzynarodowe Targi Jesienne (do 14), Holandia (Utrecht).

7. Konkurs Elegancji Samochodów, Francja (Biarritz).

7. Międzynarodowe Targi Jesienne (do 17), Jugosławia (Belgrad).

15. X-e Targi Wołyńskie (do 29), **Polska** (Równe).

16. XV-e Międzynarodowe Targi Marsylskie (do 2.X), Francja (Marsylia).

### Październik:

5. Salon Automobilowy (do 15), Francja (Paryż).

12. Międzynarodowe Targi (do 15.XI), Brazylia (Rio de Janeiro).

### Listopad:

Międzynarodowy Salon Automobilowy (data niustalona), Argentyna (Buenos-Aires).

### Grudzień:

Wystawa Mechaniczna (data niustalona), Stany Zjednoczone (N. York).

CZY widziałeś już nową

# MAPĘ STANU DRÓG 1939-40 r.

wydaną przez **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRZEWYŻSAJĄCĄ wszystkie dotychczasowe wydawnictwa? CENA 1 zł 50 gr

## Walne obrady Związ. Pol. Związ. Sportow.

W niedzielę dnia 16 kwietnia r. b. odbyły się walne obrady naczelnej magistratury sportu polskiego — Związku Polskich Związków Sportowych.

Na 23-y zrzeszone w Z.P.Z.S. ogólnopolskie związki sportowe reprezentowanych było 22-e organizacje (brak było jedynie przedstawicieli Związku Strzelectwa Sportowego). Komisję Sportową Automobilkłubu Polski reprezentował red. Tadeusz Grabowski.

W zastępstwie nieobecnego służbowo prezesa Z. P. Z. S. — ministra płk. J. Ulrycha zebranie otworzył i sprężyście prowadził obrady wiceprezes płk. dypl. Kaz. Głabisz.

W obradach udział wzięli wiceprzewodniczący Rady Naukowej Wydz. Fiz. — gen. dr Rouppert, dyrektor Państw. Urzędu Wych. Fiz. i Przyp. Wojsk. — gen. Sawicki oraz sztab wyższych oficerów P.U.W.F. i P. W.

Otwierając walne zgromadzenie przewodniczący płk. Głabisz zaznaczył na wstępie, że należy stwierdzić *zdecydowany postęp niemal we wszystkich gałęziach sportu* zarówno na terenie organizacyjnym, jak również w wynikach, oraz w rozpowszechnianiu ćwiczeń i zawodów sportowych, co wyraża się rosnącą liczbą imprez i zawodników zrzeszonych. Dalej płk. Głabisz wspominał o *przełomowych czasach, w jakich żyjemy i zaznaczył twardo o całkowitej gotowości żołnierskiej, zorganizowanej trzystu tysięcznej rzeszy sportowców polskich*, gotowych w każdej chwili zarówno do czynu żołnierskiego, jak również do wyteżonej, systematycznej pracy pokojowej dla dobra kraju.

Wyrazem tej gotowości stała się poniższa rezolucja przesłana na ręce Wodza Naczelnego, Marszałka Śmigłego-Rydza:

*„Zebrani na walnym zgromadzeniu Związku Polskich Związków Sportowych członkowie zarządu tej organizacji oraz przedstawiciele 23-ech związków sportowych, obejmujących zwarta, sprawna i zahartowana armia 300.000 zorganizowanych sportowców polskich, meldują Ci Pańie Marszałku, posłusznie, że na tę armię liczyć można w każdej potrzebie.*

*Przywykła do ofiarnego wysiłku i trudu potrafi, gdy zajdzie potrzeba, walczyć o cudość naszych granic i wolność do ostatniego tchu.*

*W codziennej pracy pokojowej sport polski walczyć będzie nadal nieustępliwie o honor barw polskich i zaprawiać się będzie konsekwentnie do zaszczytnej służby w szeregach armii“.*

Po tej uchwałę dyr. P.U.W.F. i P.W. gen. Sawicki wygłosił przemówienie, w którym na wstępie zaznaczył, że wita zjazd „nie dla form grzeszności“, lecz dlatego, że widzi na sali przedstawicieli sportu, który jest „szkołą ciężkiej, szkołą charakteru, szkołą żołnierską“

Dalszą część przemówienia gen. Sawicki poświęcił analizie stanu posiadania sportu polskiego i *brakom inwestycyjnym*, przedstawiając możliwy do zrealizowania, konkretnie ujęty „mały plan inwestycyjny“, w którym na pierwszym miejscu znajduje się budowa wielkiej hali sportowej w Warszawie, z której to hali korzystać będzie wiele działów sportu. Zapoczątkowanie budowy wymienionej hali nastąpi jeszcze w r. b. Nadto przewidziana jest w r. b. gruntowna przebudowa stadionu sportowego w Poznaniu.

Gen. Sawicki podkreślił, że środków na inwestycje sportowe winni dostarczyć wszyscy: *państwo, samorządy, społeczeństwo i sam sport.*

W kilkugodzinnej dyskusji, poza sprawami inwestycyjnymi, które najszerzej omawiano, rozprawiano nad zagadnieniem przygotowań do Olimpiady w Helsinkach, nad wiecznie aktualną i nie uregulowaną wyczerpującą sprawą amatorstwa w sporcie, nad sprawą stałej i długotrwałej opieki nad czołowymi zawodnikami. Dłuższą chwilę zatrzymano się nad wnioskiem o skasowanie związków okręgowych i zastąpienie ich jedną wspólną organizacją, podzieloną na sekcje. Wniosek odrzucono, jako przygotowany zbyt powierzchownie.

Na wniosek delegata Pol. Zw. Lekkiej Atl. — inż. Znajdowskiego zarząd otrzymał jednomyślnie absolutorium z podziękowaniem za wydatną pracę.

Wybory uzupełniające minęły również gładko, jak cały porządek dzienny. Skład zarządu Z.P.Z.S. pozostał ten sam, jedynie płk. Künstlera, który opuścił Warszawę, zastąpił dr Pappe

Podczas zjazdu odbyła się uroczystość wręczenia nagrody dla najwszechstronniejszego polskiego klubu sportowego. Zaszczytą tę nagrodę otrzymał kl. sp. Po-

## NOWE WYDAWNICTWA

*Katalog części zamiennych Chevrolet.*

*Modele o silniku 6-cylindrowym 1936 — 1938. Nakładem firmy Lilpop, Rau i Loewenstein S. A. Warszawa.*

Krajowa montownia samochodów General Motors wydała dawno oczekiwany katalog części zamiennych do montowanych w kraju samochodów. Jest to ogromna praca, obejmująca 172 strony dużej ósemki, wydana na pięknym ilustracyjnym papierze, w ładnej okładce, zawierająca dużo przejrzystych i starannie opracowanych rysunków. Rysunki są również spolonizowane.

Jest to naprawdę pierwszy, starannie i ładnie bez oglądania się na koszty, wydany katalog tego typu w języku polskim, a zarazem *pierwszy katalog General Motors w układzie grupowym, wydany w Europie*. W stosunku do angielskiego oryginału ma tę wyższość, że *zgrupowane w nim zostały wszystkie typy*, podczas gdy angielski nie zawiera ani modeli z wysuniętą naprzód kierownicą, ani podwozi autobusowych „185“, ani też samochodów osobowych typu „Imperial“ produkowanych tylko na Europę.

Układ katalogu jest zupełnie *nowoczesny*, gdyż części podzielone są na grupy, zawierające nie tylko dane części główne, ale też i przynależne śruby, podkładki i zabezpieczenia dla wszystkich seryj 1937—38. Ułatwia to ogromnie wyszukiwanie odnośnych części, dając składnikom przejrzysty wykaz wszystkich części potrzebnych w danej grupie.

Rysunki zawierają tylko numery danych grup, a dopiero w treści pod numerem danej grupy wyliczone są części i serie, do których dane części są przynależne. Części wspólne dla wszystkich seryj zgrupowane są razem, co znowu ułatwia porządkowanie zapasu części jednostkom posiadającym większą ilość samochodów Chevrolet z różnych lat i seryj.

Poza częściami zawierającymi części wspólne, wprowadzono działy części specjalnych dla seryj Forward Steer, „185“ i Imperial oraz *skorowidz nazw i numerów*, dzięki czemu, mając numer części, można łatwo odnaleźć jej nazwę i przeznaczenie.

Części znormalizowane powtarzające się w wielu grupach są wyodrębnione w osobnych grupach, poza podaniem ich przy każdym zespole, co ułatwi ugrupowanie tychże pod jedną pozycją w magazynie.

Znaczenie tego wydawnictwa polega na tym, że *ważna ona kilka tysięcy nazw najrozmaitszych części, nazw przetłumaczonych starannie na język polski*, przy czym większość nazw została uzgodniona z mianownictwem wojskowym i kolejowym (Biuro Komunikacji Samochodowej P.K.P.).

Katalog zawiera też dużo wyrazów po raz pierwszy zastosowanych w mianownictwie części samochodowych, jak np. *odstępnik* (spacer, Distanzhülse), *kadłub* (blok), *wspornik* (dotychczas popularna sztyca), *wypuska* (zamiast kiedra), *szczelwo* (zamiast pakunek), *kolek śrubowy* (zamiast sztyft), *korek blaszany zaciskany* (zamiast brok) itp.

Wydawnictwo to przyczyni się niewątpliwie do *wyrugowania wyrazów obcych z naszego ubogiego słownictwa technicznego*, oznaczania, zamawiania i magazynowania części zamiennych, a firmie należy się uznanie za podjęcie tej benedyktyńskiej pracy.

Szata graficzna katalogu czyni zaszczyt zakładom Domu Prasy, gdyż nie tylko nie ustępuje, ale *przewyższa oryginalne wydanie amerykańskie*.

# KRONIKA

## POSTĘPY MOTORYZACJI

### 1.227 NOWYCH POJAZDÓW MECHANICZ. SPRZEDANO W MARCU 1939 R.

Marzec r. b., podobnie jak styczeń i luty r. b. wykazały większe ilości sprzedanych poj. mech. niż odpowiednie miesiące roku 1938-go. Różnica między marcem 1939 r. (1.227 jednostek) i marcem 1938 r. (808 jednostek) jest b. poważna, gdyż wynosi więcej niż trzecia część sprzedaży (419 jednostek). Fakt ten w pewnej mierze przypisać należy zapewne reakcji rynku prywatnego na wydarzenia polityczne.

Jest rzeczą interesującą, że najwięcej różnicę wykazuje w stosunku do roku ubiegłego dział sprzedaży nowych samochodów osobowych (marzec 1939 — 641 jednostek, marzec 1938 — 308 jednostek). Wahania w innych działach są znacznie mniejsze, a działy taksówek i autobusów wykazują liczbę nowych sprzedanych jednostek nieco mniejsze.

Natomiast jeśli idzie o stan liczebny poj. mech. znajdujących się w ruchu, notujemy przyrost zwykły dla okresu przedwiosennego z tym, że zarejestrowano znowu pewną ilość taksówek, wycofanych uprzednio z ruchu.

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

Ilość zarejestrowanych poj. mech.

	stan na 1.IV.39	stan na 1.III.39 r.	przybyło
ogółem poj. mech.	54.411	53.505	906
samocho. ogółem			
(wraz ze specj.)	42.720	41.887	833
sam. osobowych	24.808	24.381	427
„ ciężarowych	8.949	8.692	257
taksówek	5.358	5.203	155
autobusów	2.057	2.050	7
poj. specj.	1.548	1.561	-13
motocykli	11.691	11.618	73

Jeśli idzie o przyrost nowych poj. mech. w okresie marca 1939-go roku oraz porównanie tego przyrostu z przybytkiem w lutym 1939 roku i w marcu 1938 roku to kształtował się on następująco:

nowych jednostek przybyło

	w marcu 1939 r.	w lutym 1939 r.	w marcu 1938 r.
ogółem poj. mech.	1.227	712	808
samocho. ogółem			
(wraz ze specj.)	1.008	647	635
sam. osobowych	641	368	308
sam. ciężarowych	208	134	161
taksówek	78	90	86
autobusów	52	41	60
poj. specj.	29	14	20
motocykli	219	65	173

### 73.414 JEDNOSTEK LICZY NASZ CYWILNY TABOR POJAZDÓW MECHANICZNYCH NA 1.IV.1939 r.

Statystyka pojazdów motorowych, znajdujących się w ruchu łącznie z pojazdami niezarejestrowanymi (czasowo wycofanymi z ruchu, jednakże nie rozbieganymi na szmelc) przedstawiała się na dzień 1 kwietnia 1939 roku następująco:

	Poj. w ruchu na 1.IV.1939 r.	Poj. unieruch. na 1.IV.1939 r.
ogółem poj. mech.	73.414	54.411
samocho. ogółem		
(wraz ze specj.)	56.109	42.720
samocho. osobowe	32.681	24.808
samocho. ciężarowe	11.548	8.949
taksówki	7.362	5.358
autobusy	2.667	2.057
poj. specjalne	1.851	1.548
motocykle	17.305	11.691

Ilość pojazdów mechanicznych niezarejestrowanych spoczywających w garażach, szopach, stodolach, podwórzach itp. czyli nie znajdujących się w ruchu na dzień 1-go października 1938-go roku wynosiła 13.682 jednostki (10.094 samochody i 3.588 motocykli), a cały tabor cywilnych poj. mech. zarejestrowanych i niezarejestrowanych w Polsce na dzień 1.X.38 r. wynosił 69.049 jednostek (zarejestrowanych na 1.X.1938 r. było 55.367 poj. mechanicznych). Widzimy więc, że tabor od 1.X.38 r. wzrósł o 4.365 jednostek, przy czym b. znacznie powiększyła się ilość pojazdów niekursujących, gdyż o 5.321 jednostek (3.295 samochodów i 2.026 motocykli). Oczywiście wiele z tych pojazdów jeszcze „spi snem zimowym“ i zjawia się na drogach polskich w dniach najbliższych.

### 11.884 POJ. MECH. W WARSZAWIE

Władze administracyjne zarejestrowały w marcu 149 prywatnych samochodów osobowych, 33 — taksówki, 45 wozów ciężarowych, 8 autobusów, 10 specjalnych i 2 motocykle, razem 307 nowych wozów.

Ogółem na 1 kwietnia br., po odliczeniu przerejestrowanych na prowincję wozów, zarejestrowanych poj. mech. było w Warszawie 11.884, z czego 4.896 prywatnych osobowych, 2.576 taksówek, 2.114 samochodów ciężarowych, 294 autobusów, 235 specjalnych i 1.769 motocykli.

## DROGI

### ROBOTY DROGOWE W COP

Rozpoczęty już w woj. kieleckim sezon robót publicznych, ze względu na rozbudowę Centralnego Okręgu Przemysłowego, cechować będzie wielki rozmach. Uwidacznia się to zwłaszcza w zakresie inwestycji drogowych, na które Państwowy Fundusz Drogowy przeznaczył w r. b. około 15 mil. zł wobec niecałych 10 mil. zł wydatkowanych na ten cel w r. ub.

Z projektowanych robót, kosztem ok. 8 mil. zł, podjęto już prace przy budowie nawierzchni ulepszonej na drodze Kielce — Jędrzejów — Kraków.

Dla C.O.P. poważne znaczenie posiadac będzie również droga Starachowice — Tychów — Wierzbica oraz Wyszomontów — Sandomierz po ukończeniu, której Centr. Okręg. Przemysł. uzyska najkrótsze połączenie z Warszawą.

Niemniej ważną sprawą będzie ukończenie krótkich odcinków szosy na trakcie nadwiślańskim, a mianowicie: Korczyn — Sandomierz w pow. sandomierskim, stopniczkim i pińczowskim, przez co stworzona zostanie jedyna arteria komunikacyjna, łącząca tę część Kielecczyzny z Krakowem.

Kontynuowana będzie ponadto budowa nawierzchni asfaltowej na drodze Kielce — Busko i klinkierowej Olkusz — Stawków.

Ważne roboty przeprowadzone również zostaną w zakresie budowy nowoczesnych mostów stalowych, z których jeden przeprowadzony zostanie przez Wisłę pod Szczucinem, a drugi w Sandomierzu — ogólnym kosztem około 10 mil. zł. W r. b. na zapoczątkowanie ich budowy wyasygnowano już kwotę 4 mil. zł, z czego 2,5 mil. zł na most w Szczucinie i 1,5 mil. zł na most w Sandomierzu.

### STAN DRÓG

#### WOJEWÓDZTWO POZNANSKIE, pow.

Września. Droga Państwowa nr 17 Warszawa — Poznań — Berlin. Na odcinku Strzałkowo — Września km 236 — 250 zamknięto ruch aż do odwołania z powodu przebudowy na nawierzchnię gładką. O b j a z d: droga gminna gruntową w kierunku na Skarboszewo do drogi bitej w kierunku do Strzałkowa, następnie ze Strzałkowa droga bita przez Paruszewo, Graboszewo, Kościarki, Młodziejewice, Gozdowo, Nadarzyce do Wrześni.

## PALIWO

### REKORDOWA KONSUMCJA BENZYNY

W STYCZNIU I LUTYM B. ROKU Jak wynika z zestawień oficjalnych w pierwszych dwu miesiącach bież. roku rynek krajowy skonsumsił 13.871 ton benzyny, co wobec 12.227 ton skonsumsiowanych w tych miesiącach roku 1930-go (dotychczas był rekordowy w zakresie konsumpcji paliw) — może być uważane za ustanowienie nowego „rekordu konsumpcyjnego“, świadczy o stale wzrastającej chłonności rynku.

W innych latach w okresie stycznia i lutego rynek miejscowy konsumował:

w r. 1936	— 7.516 ton
w r. 1937	— 8.839 ton
w r. 1938	— 11.488 ton

Widzimy więc, że wzrost konsumpcji (przeciętny) na przestrzeni dwu miesięcy bież. roku wyniósł 20%.

Należy się spodziewać dalszego bardzo znacznego wzmocnienia tempa konsumpcji benzyny. Niestety ceny nie ruszają w dół, pozostając w dalszym ciągu na poziomie niezmiernie wysokim jak na kraj produkujący benzynę i w stosunku do cen rynkowych innych artykułów.

### SPRAWA MIESZANEK NAPĘDOWYCH

Ostatnie „Wiadomości“ Polskiego Komitetu Normalizacyjnego zamieszczają protokół z pierwszego posiedzenia Komisji Mieszanek Napędowych, odbytego dnia 25 listopada 1938 r.

W posiedzeniu tym, odbytym pod przewodnictwem prof. A. Rogińskiego wzięli udział reprezentanci Ministerstwa Spraw Wojskowych, Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Państwowego Monopoliu Spirytusowego, Instytutu Technicznego Lotnictwa, Państwowych Zakładów Inżynierii, przemysłu naftowego, niektórych firm oraz rzeczoznawcy.

Przemysł naftowy reprezentowany był przez pp. inż. W. Bóbra, inż. W. Grossmana, inż. H. Marczaka, inż. W. J. Piotrowskiego, inż. D. Wandycza i inż. Z. Tomasika.

Przedmiotem posiedzenia była sprawa ustalenia norm dla mieszanek napędowych zwykłych i specjalnych, na wniosek Ministerstwa Skarbu i wedle projektu opracowanego przez Dyrektora Państw. Monopoliu Spirytusowego.

Za znormalizowaniem mieszanek napędowych w myśl przedłożonego projektu oświadczyli się przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wojskowych, przemysłu samochodowego oraz rzeczoznawcy.

Przedstawiciele przemysłu naftowego stwierdzili natomiast konieczność przeprowadzenia w ciągu najbliższych miesięcy specjalnych badań, spowodowanych wprowadzeniem do obrotu cięższych frakcji benzynowych, i w związku z tym odroczenia sprawy.

Wobec niejednoletniego stanowiska członków zebrania postanowiono ogłosić w „Wiadomościach“ P. K. N. wstępny projekt norm mieszanki napędowej celem wywołania opinii sfer zainteresowanych, z 6-cio miesięcznym terminem składania sprzeciwów i kontroprojektów.

Wymieniony projekt norm PNP-409 ogłoszony został w „Wiadomościach“ P. K. N. zeszyt 1—2, str. 14 z terminem do zgłaszania sprzeciwów 15 sierpnia 1939 r.

### 111.000 TON BENZYNY SPOZYLIŚMY W R. 1938

Spożycie benzyny w ciągu kilku ostatnich lat uległo b. znacznej zmianie.

W r. 1935 spożycie krajowe nie przekraczało 67 tys. ton. Eksportowaliśmy wówczas 47 tys. ton!

W r. 1936 spożycie krajowe wzrosło do 86 tys. ton, a w roku ubiegłym pobilo „rekord“ z r. 1931, osiągając 111.000 ton! Jednocześnie eksport zmalał do 12 tysięcy ton.

Należy zaznaczyć, że równoległe produkcja benzyny była stopniowo powiększana (z 85 na 100 tys. t.). Obecnie już produkcję będzie można zwiększyć z pewną trudnością.

## W LUTYM 1939 R. KONSUMPCJA WZROSŁA O 8% W PORÓWNIANIU DO LUTEGO UB. ROKU

W lutym b. roku przemysł naftowy w 27 rafineriach wyprodukował ogółem 7,261 ton benzyny (w lutym 1938 — 6,449 tony) przy wydajności produkcyjnej 18,8%.

Rynek krajowy skonsumsił benzyny (wraz z gazoliną) — 6,552 tony, co oznacza wzrost konsumpcji w porównaniu do lutego 1938 roku o 8%, ale spadek w porównaniu do stycznia 1939 r., w którym skonsumsił rynek krajowy 7,319 ton.

Eksport benzyny w tym miesiącu wynosił 1.006 ton (wobec 1.060 ton w styczniu b. roku i 2.573 ton w lutym 1938 r.). W porównaniu więc do lutego ub. roku eksport tegoroczny wyniósł załedwie 39%. Zapasy benzyny z gazoliną w dniu 31.I.1939 wynosiły 28.194 tony, a w dn. 28.II.1939 30.660 ton.

Wzrost zapasów w lutym o 3.702 tony (2%) wynika z chwilowego zmniejszenia się konsumpcji w kraju.

## PRZEWÓZ ZAROBKOWY

### DWORZEC AUTOBUSOWY W WARSZAWIE

Warszawa nie posiadała dworca autobusowego dla komunikacji międzymiastowej. Te prowizoria, które istniały dotychczas nie tylko, że uragały wszelkim pojęciom o wygodzie licznych pasażerów, ale nie spełniały swych zadań.

Walczyliśmy na łamach naszego pisma z tym kompromitującym stanem rzeczy od paru lat. Dziś sygnalizujemy, iż po kilkuletnich (!) zabiegach Zw. Właścicieli Przedsiębiorstw samochodowych osiągnięto porozumienie w sprawie uzyskania terenu pod budowę nowoczesnego dworca.

Na razie jednego. Stanie on na pl. Broni, w sąsiedztwie wiaduktu żoliborskiego. Projekty nowego gmachu już są na ukończeniu. Koszt tej potrzebnej inwestycji wyniesie 200 tys. zł.

### RYCZAŁY PODATKOWE DLA WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH

Na podstawie rozporządzenia ministra Skarbu z dnia 28 lutego br. o poborze podatku obrotowego w formie ryczałtu za rok podatkowy 1939 od przedsiębiorstw eksploatacji taksówek (Dziennik Ustaw R. P. Nr. 19, poz. 129) przedsiębiorstwa, eksploatujące najwyżej 5 taksówek (dorożek samochodowych) dla zarobkowego przewozu osób i towarów mogą od wykonywanych świadczeń uiścić podatek obrotowy za rok podatkowy 1939 w formie ryczałtu, przy czym podatek ten dla każdej zarejestrowanej dla celów eksploatacji taksówki wynosi: 1) w m. st. Warszawie 50 zł, 2) w Bydgoszczy, Chorzowie, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Łodzi, Poznaniu i Sosnowcu — 30 zł i 3) w pozostałych miejscowościach — 20 zł.

Dla taksówek, które będą uruchomione po dniu 30 czerwca br., podane wyżej kwoty ryczałtowanego podatku obniżone są do połowy.

Zryczałtowany podatek płatny jest w terminie do dnia 15 kwietnia 1939 r., a w razie uruchomienia taksówki po dniu wejścia w życie rozporządzenia, tj. po dniu 15 marca 1939 r. podatek uiszcza się przed rozpoczęciem eksploatacji taksówki.

Do korzystania z dobrodziejstwa ryczałtu wymagane są następujące warunki: a) posiadanie właściwego świadectwa przemysłowego na 1939 r., b) zapłacenie ryczałtowanego podatku w kwotach i terminach wyżej podanych. Nie korzystają ze zryczałtowanego podatku świadczenia przedsiębiorstw: a) należących do kupców rejestrowych, b) prowadzących księgi handlowe.

Nadmieniamy, że opłacanie podatku w formie ryczałtu w podanych kwotach i terminach winno nastąpić z inicjatywą samego płatnika — urzędy skarbowe w tym względzie żadnych nakazów ani upomnień wysłać nie będą.

Blizszych danych o poborze podatku obrotowego w formie ryczałtu na rok podatkowy 1939 udzielać właściwe urzędy skarbowe.

## HANDEL I PRODUKCJA

### ŚWIECE I KIERUNKOWSKAZY

NIE KORZYSTAJĄ Z ULG CELNYCH  
Zrzeszenie Kupców Samochodowych R. P. rozestało okólnik w sprawie składania podań o ulgi celne na części samochodowe na okres od 30.IV.1939. roku do 30.X. 1939 r. Spośród akcesoryj, które dotychczas korzystały z ulg — wycelminowane zostały świece samochodowe i kierunkowskazy.

### URUCHOMIONO PRODUKCJE SZKŁA BEZPIECZNEGO

W Radomiu w Zakładach Mikavit uruchomiona została ostatnio produkcja hartowanego szkła bezpiecznego, jednowarstwowego, odznaczającego się odpornością na uderzenia. Szkło to przy rozbitciu się kruszy na drobne niekłaczące kryształki. Fabryka wykonuje zamówienia w ciągu 8 do 14 dni.

## RUCH KOŁOWY

### SPRAWDZANIE

#### INSTALACJI ELEKTRYCZNYCH

Wojewódzkie urzędy drogowe przystąpiły do kontroli urządzeń w pojazdach mechanicznych w myśl nowego rozporządzenia o ruchu na drogach publicznych. W pojazdach mechanicznych mogą być stosowane wyłącznie kierunkowskazy dzwignowe. Urządzenie świateł tylnych i znaku z napisem „Stop!“ musi być automatycznie zespolone ze światłami przednimi.

## RÓŻNE

### DZIAŁ MOTORYZACYJNY W MUZEUM KOLEJOWYM

Przedstawione przez departament dróg kołowych Min. Komunikacji ekspozyty w Muzeum Kolejowym w działach historycznym, budowy mostów, budowy dróg, utrzymania dróg, materiałów drogowych i motoryzacji dają treściwy materiał, ujęty w sposób prosty i ciekawy nie tylko dla fachowca.

W dziale mostów trzynaście modeli technicznie ciekawych i o ładnej linii architektonicznej, zaznajamia wodza z konstrukcją mostów stalowych, spawanych, żelbetonowych i drewnianych. Przy każdym obiekcie znajdują się odpowiednie napisy informujące, przez jaką rzekę i w którym miejscu dany most jest zbudowany.

Plastyczne modele terenów i dróg przez nie biegnących przedstawiają trakt im. Marszałka Józefa Piłsudskiego na odcinku przechodzącym przez wzgórze Ponarskie pod Wilnem, odcinek drogi powiatowej z Krakowa do Ojcowa i fragment drogi pow. Wielka Wieś — Jastrzębia Góra wraz z rzeźbą terenu nad polskim morzem.

Obok modeli znajdują się kilkanaście tablic z barwnymi rysunkami przekrojów poprzecznych różnych rodzajów i typów nawierzchni ulepszonych, które najdokładniej informują widza co do rodzajów materiałów budowlanych dla danego rodzaju i typu nawierzchni i co do szczegółowych wymiarów wszystkich elementów przekroju poprzecznego drogi.

Wśród przekrojów bardzo interesującej estetycznie ujęte wykresy zaznajamiają widza z dawnymi dotyczącymi długości polskich dróg o nawierzchniach tłuczniowych, brukowych, ulepszonych i gruntowych i ich gęstości na 100 km kw. w każdym z województw i średnio dla całego państwa, jednocześnie inny wykres daje porównanie wskaźnika gęstości dróg w Polsce i w szeregu innych państw Europy.

Mapa dróg w Polsce według ich stanu na I.XII r. ub. wykonana w skali 1:600.000, ilustruje stan dróg z twardą nawierzchnią do 1918 r. i innym kolorem naniesiony dorożek Polski za dwudziestolecie z różnicowaniem nawierzchni twardych zwykłych i ulepszonych.

Wreszcie wykresy ilości pojazdów mechanicznych w Polsce, dorożek konnych i mechanicznych w Warszawie, kosztów przewozu samochodami po różnych rodzajach nawierzchni drogowych wyczerpują dział motoryzacji.

W miarę uzyskania większego lokalu dla dróg kołowych w Muzeum Kolejowym będą

stałe uzupełniane i zwiększane poszczególne działy przez departament dróg kołowych: Min. Komunikacji.

Jest rzeczą bardzo wskazaną, aby ucząca się młodzież była jak najczęściej gościem tego ciekawego muzeum.

## MOTOCYKLE

### MISTRZOWIE MOTOCYKLOWI POLSKI NA R. 1938

Na podstawie oficjalnych regulaminów Komisja Sportowa Polskiego Zw. Motocyklowego przeprowadziła klasyfikację Motocyklowych Mistrzów Polski, które przedstawiają się następująco:

#### MISTRZOSTWA WYŚCIGOWE

Klasa 500 cm: 1. Bathelt Jan BBKM Bielsko — 1 pkt. (6 pkt. wyścig w Cieszynie, 6 pkt. wyścig w Bielsku, 4 pkt. wyśc. w Gdyni);

2. Mieloch Jerzy — Legia — 12 pkt. (wyścig w Gdyni 6 pkt. i w Al. Niepodl. 6 pkt.);

klasa 350 cm: 1. Korytyński F. A. BBKM Bielsko — 10 pkt. (wyścig w Cieszynie, 6 pkt. i w Bielsku 4 pkt.);

klasa 250 cm: 1. Baran Leopold BBKM Bielsko — 18 pkt. (wyśc. w Cieszynie 6 pkt., G. Prix Polski 6 pkt., wyścig w Gdyni 6 pkt.);

2. Nahorski Michał — PMK Warszawa — 14 pkt. (G. Prix Polski 4 pkt., wyścig w Al. Niepodległości 10 pkt.).

#### MISTRZOSTWA SPORTOWE

1. Michałkiewicz R. PKM, W-wa, 85 pkt. (Raid Szl. Marsz. 53 pkt., Tatrzański 23 pkt. i MiKSZ 10 pkt.) — mistrz. Polski;

2. Jurkowski Kaz. PKM, W-wa, 71 pkt. (Raid Szl. Marsz. 46 pkt., Tatrzański 19, Wiosenny PKM 6 pkt.);

3. Lemański Ignacy, Unia Poznań — 64 pkt., Szlakiem Marsz. 50 pkt. i Tatrzański 14), II wicemistrz Polski.

### ŚWIĘTO MOTOCYKLOWE I PIERWSZY KROK

W niedzielę 16 kwietnia odbyło się w Warszawie doroczne Święto Motocyklowe zorganizowane przez P. K. M. Do Warszawy zjechało 45 motocykli (z załogą 60 osób). Po zbiórce na Stadionie Wojska Polskiego motocykliści w liczbie do 300 przejechali przez miasto udając się na Plac J. Piłsudskiego gdzie złożono wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza, następnie udano się kolejno do Belwederu, Gł. Inspekt. Sił Zbrojnych i na Zamek.

Z kolei motocykliści korowodem pojechali do Modlina do Centrum Wskoleń Broni Pancernych, gdzie wysłuchali Mszy Św. i zwiedzili Centrum. Program pobytu w Modlinie obejmował m. innymi mecz piłki motocyklowej, pokaz desantu itd., jednak fatalna pogoda uniemożliwiła realizację tych punktów. Przed obiadem odbyło się w C. W. Br. Panc. rozdanie nagród i ogłoszenie wyników za „Pierwszy Krok Motocyklowy“ (W.K.S. Legia) organizowany w celach propagandowych w ramach święta Motocyklowego.

Wyniki „Kroku“ (do którego zapisało się 117 zawodników, startowało 97, a ukończyło 94) przedstawiają się następująco: (w nawiasie czas próby zręczności decydującej o klasyfikacji tych, którzy ukończyli jazdę na trasie 100 km bez pkt. karnych).

Kategoria do 100 cm: 1) Sobil („Podkowska“) 26,8 sek, 2) Chmiel („Perkun“) 27,2, 3) Krawt („Backer“) 27,6.

Do 135 cm: 1) kpt. Michałkowski („Moj“) 25,2.

Do 200 cm: 1) Pawłowski (BMW) 24,8 sek., 2) Garof (NSU) 25 sek.

Do 250 cm: 1) Gens TWN, 2) Kaczowski (Rudge) 27,8 sek.

Do 350 cm: 1) Podgórski (DKW) 28,5, 2) Bielawski (Royal Enfield) 28,6 sek.

Do 500 cm: 1) Jerzak (BMW) (21,4), 2) Trenks (B.S.A.) 26 sek.

Ponad 500 cm: 1) Blank (Sokół 600) 26 sek., 2) Sawicki (Tornax) 26,8 sek.

Motocykle z wózkami do 600 cm: 1) Perz (Sokół „600“) 26 sek., 2) Penter (Sokół „600“) 27 sek.

Do 100 cm: 1) por. Uściński (Sokół 1000), który ustanowił rekord próby 21,2 sek.

Najmłodszym zawodnikiem był p. Stransky na „Łuczniku“ liczący 14 lat.

## KRONIKA KLUBOWA

### IMPREZY A. P.

#### I KLUBÓW TERYTORIALNYCH

##### KWIECIEŃ.

23. Zjazd do Podkowy Leśnej na poświęcenie maszyn (T.), Automobilklub Polski.

29/30. Jazda Konkursowa do Poznania (S.), Automobilklub Wielkopolski.

30. Jazda Meldunkowa (S.), Automobilklub Polski.

30. Otwarcie Sezonu, Automobilklub Śląski.

30—3/V. Otwarcie Sezonu Jazdą Konkursową (T.-S.), Małopolski Klub Automobilowy.

##### MAJ

6. Otwarcie Sezonu letniego, Łódzki Automobilklub.

7. Dzień rekordów i próby szybkości (S.), Automobilklub Polski.

7. Otwarcie sezonu Zjazdem na Św. Krzyż (T.), Automobilklub Kielecki.

7. Otwarcie Sezonu, Gdyński Automobilklub.

7. Otwarcie Letniego Sezonu Sportowe Konkursy Zreczości, Automobilklub Lubelski.

7. Otwarcie Sezonu letniego, Krakowski Klub Automobilowy.

12/13/14. Raid po Wielkopolsce (S.), Automobilklub Wielkopolski.

14. Wiosenna Jazda Konkursowa (dla osób nienagrodzonych w zawodach A. P.) (S.), Automobilklub Polski.

20/21. Nocna Jazda Patrolowa (S.), Automobilklub Wielkopolski.

21. Międzyklubowa Jazda regulaminowa. P. A. — Ł.A.K. (T.-S.), Pomorski Automobilklub i Łódzki Automobilklub.

21. Otwarcie Sezonu Jazdą na regularność (T.-S.), Wileński Automobilklub.

21. Pokaz i Konkurs Piękności Samochodów, Automobilklub Polski.

28/29. Zjazd do Białowięzy (T.), Wileński Automobilklub i Automobilklub Poleski.

## AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI

### SUBSKRYPCJA POŻYCZKI OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

Uchwałą Zarządu A.W. z dnia 31 marca 1939 r. Automobilklub Wielkopolski wpłacił na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej kwotę złotych 2.000.—, t.j. połowę kapitału rezerwowego Klubu.

### KOMISJA TURYSTYCZNA

Punktacja wycieczek klubowych za rok 1938.

1) p. Antczak Jan 904 pkt., 2) p. Augustowski J. 820 pkt.; 3) p. Kwiatkowski Z. 820 pkt.; 4) p. Kielczewski W. 749 pkt.; 5) p. Chwałczyński M. 730 pkt.; 6) p. Pilecki W. 727 pkt.; 7) p. Świński F. 715 pkt.; 8) p. Rasiewicz J. 714 pkt.; 9) p. Szypuła A. 697 pkt.; 10) p. Kujat B. 688 pkt.; 11) p. Glaser A. 676 pkt.; 12) p. Pecherski M. 648 pkt.; 13) p. Stasiak W. 627 pkt.; 14) p. Maćkowiak M. 617 pkt.; 15) p. dr. Chrzanowski I. 539 pkt.; 16) p. Rojek K. 537 pkt.; 17) p. Markwitz W. 494 pkt.; 18) p. dr. Czerwiński M. 484 pkt.; 19) p. Müller T. 472 pkt.; 20) p. dr. Urbański W. 470 pkt.; 21) p. Szymczak Br. 429 pkt.; 22) p. Szczepański J. 429 pkt.; 23) p. dr. Suwalski W. 390 pkt.; 24) p. Rolbiecki M. 384 pkt.; 25) p. inż. Kembliński A. 345 pkt.

### KILOMETRAŻ WYCIEZEK INDYWIDUALNYCH ZA ROK 1938

1) p. Świński F. 21851 km; 2) p. Pilecki W. 17332 km; 3) p. dr. Galon R. 15943 km; 4) p. Müller T. 1787 km; 5) p. Antczak J. 6563 km; 6) p. Kurzewski St. 6382 km; 7) p. dr. Zganiński T. 6376 km; 8) p. inż. Kembliński 5520 km; 9) p. Szczepański J. 5476 km; 10) p. Kujat B. 5186 km; 11) p. dr. Gorzyński 5115 km; 12) p. Mollard E. 5075 km; 13) p. inż. Mieczkowski 4981 km; 14) p. Bednorz P. 4676 km; 15) p. dr. Konopiński 4645 km; 16) p. mjr. Skarżyński 4065 km; 17) p. dr. Kunicki St. 3804 km; 18) p. Zaremba Z. 3339 km; 19) p. Zywert M. 3333 km; 20) p. Rasiewicz J. 3139

km; 21) p. Glaser A. 3130 km; 22) p. Wrzyszczyński 3073 km; 23) p. Rolbiecki M. 3061 km; 24) p. Kielczewski W. 2956 km; 25) p. dr. Chrzanowski 2880.

### OTWARCIE SEZONU

W niedzielę 16 kwietnia nastąpiło oficjalne otwarcie sezonu wielkopolskich automobilistów i motocyklistów. W godzinach przedpołudniowych odbyła się wielka defilada około 150 maszyn, następnie członkowie Automobilklubu, Touring Klubu i Motoklubu Unia udali się na mszę świętą do kościoła w Puszczykowie. Po nabożeństwie odbyły się przyjęcia w poszczególnych klubach.

## POMORSKI AUTOMOBILKLUB

### PIERWSZY RAID

W niedzielę 14 kwietnia na terenie Pomorza nastąpiło otwarcie sezonu Automobilklubu Pomorskiego. Z okazji otwarcia sezonu odbył się pierwszy raid z Bydgoszczy do Grudziądza. Na połowie trasy, t.j. w Świeciu odbyło się uroczyste poświęcenie nowych wozów. Udział w raidzie brało ponad 40 samochodów i motocykli.

### ZARZĄD P. A.

Zarząd P.A. ukonstytuował się w następującym składzie:

Prezes — pp. Frost R., Górski R., Szymczak J., sekretarz honorowy — p. Zamiara B., skarbnik — p. inż. Dziembowski J., prezes Kom. Sport. — p. Sokółowski Edmund, gospodarz — p. Grzebiliszewski St., przewodniczący Sekcji Drogowej — p. mjr. Horoszkiewicz K., przewodniczący Sekcji Propagandowej — p. red. Kuminek H., przewodniczący Sekcji Turystycznej — pp. Górski R., dr Żurawski M., szef biura technicznego Toruń — p. Olejniczak M., szef biura technicznego Bydgoszcz — p. Sokółowski Ed. członkowie Zarządu: — pp. Häusler, Jablonowski, Jackowski, Piradoff, Sokółowski K., inż. Zwiagin.

## MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY

### WPŁATA NA POŻYCZKĘ OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

M. K. A. wpłacił na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej zł 500.—.

### WALNE ZEBRANIE

Doroczne Walne Zebranie członków Małopolskiego Kl. Automobilowego odbyło się w dn. 25.2. 1939 r. przy ogromnej frekwencji. Do Zarządu wybrano m. innymi: Agenora hr. Gołuchowski (prezes), X. Lubomirskiego Eugeniusza de Vaux, prof. Nowotnego, inż. I. Wygarda, inż. W. Boguckiego, hr. R. M. Baworowskiego, dr. Csałę itd.

## AUTOMOBILKLUB KIELECKI

### WPŁATA NA POŻYCZKĘ OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

Aut. Kielecki wpłacił na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej zł 500.—.

### NOWA DELEGATURA

W Skarżysku Kamiennej utworzona została delegatura A. K., która mieści się na Kolonii Urzędniczej, dom nr 8 m. 2.

Kierownictwo delegatury zostało powierzone p. inż. Aleksandrowi Stulginiemu.

### NOWY ZARZĄD

W dn. 16 kwietnia b. r. na Walnym Zgromadzeniu A. K. ukonstytuował się nowoobрани Zarząd w składzie:

Prezes — dr Wincenty Jokiel, wiceprezes inż. Kazimierz Krug, not. E. Salaki, dyr. Donat Chroll - Frolewicz, sekretarz — por. B. Barszczewski, skarbnik — inż. Wł. Paszyc, szef biura technicznego — inż. K. Krug, przewodn. Kom. sport. — dyr. Donat Chroll - Frolewicz.

### 2 TYS. NA P. O. P.

Walne Zgromadzenie A. K. uchwaliło przeznaczyć z kapitału rezerwowego klubu — 2.000 zł (dwa tysiące) na zakup Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej, niezależnie zaś od powyższego prowadzić akcję zbiorczą między członkami na FON.

## WOŁYŃSKI KLUB AUTOMOBILOWY

### WALNE ZGROMADZENIE

W dniu 4 kwietnia 1939 r. odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie, na którym, wobec zatwierdzenia przez Urząd Wojewódzki Wołyński L-BPZ-2/38 z dn. 11.VIII 1938 r. nowego Statutu i przyjęcia przez W.K.A. praw i obowiązków Oddziału Automobilklubu Polski — dotychczasowy Zarząd, po uzyskaniu od Walnego Zgromadzenia abolsutorium „in corpore“ ustąpił i że na jego miejsce wybrany został nowy Zarząd w składzie dziewięciu osób. Nowoobрани członkowie Zarządu podzieliли funkcje w sposób następujący:

Prezes W.A.K. inż. J. Wasowski, naczelnik wydziału U.W.W., Łuck; wice-prezes mjr. J. Łucki, Łuck i szef Biura technicznego inż. K. Lecewicz, Łuck; skarbnik p. E. Speidel, Łuck; sekretarz honorowy p. M. Grigoriew, Łuck.

Stając na apel Rządu Najjaśniejszej Rzeczypospolitej i Jej Wodza Naczelnego — Walne Zgromadzenie jednogłośnie postanowiło wystąpić do A.P. o zezwolenie wyasygnowania z sum klubowych przeznaczonych przez A.P. na propagandę — kwoty zł 300 na dobrozenie Armii.

### IMPREZY W.K.A.

W roku 1939 W.K.A. organizuje następujące imprezy: 1) 29 czerwca rb. Zjazd Gwiazdzysty do Łucka, połączony z próbą sprawnego kierowania o charakterze sportowym i 2) 17 września rb. Zjazd Gwiazdzysty samochodowo-motocyklowy na Targi Wołyńskie w Równem z okazji 10-ioletnia Targów — sport-turystyczna.

Poza tym Komisja Sportowa W.K.A. już przystąpiła do opracowania szeregu dalszych imprez, które przeprowadzone zostaną dodatkowo w rozpoczynającym się sezonie. Udział w imprezach W.K.A. umożliwi zdobycie Państwowej Odznaki Motorowej — do nadania której upoważniony został na terenie województwa wołyńskiego W.K.A.

Nadto w rb. Komisja Sportowo-Turystyczna zorganizuje kilka towarzyskich wycieczek do najbliższych okolic i miejscowości w celu nawiązania ściślejszego kontaktu pomiędzy automobilistami Wołyńskimi.

### ULGI DLA CZŁONKÓW

Członkom W.K.A. z tytułu należenia do Klubu przysługują następujące ulgi:

- 1) we wszystkich Towarzystwach Ubezpieczeniowych . . . . . 10%
- 2) w hotelach:
  - a) Grand, Kraków, Sławkowska 5 . . . 10%
  - b) Warszawski, Łwów, Bernardyński 5 . . . . . 10%
  - c) Grand, Łódź, Piotrkowska 72 10—15%
  - d) Rzymski, Radom, Żeromskiego 15 20%
  - e) Bristol, Zakopane, b. Słowackiego . . . . . 10%
  - f) Continental, Poznań, św. Marcina . . . . . 20%
  - g) Bazar, Poznań, Marcinkowskiego 10%
  - h) Wiktor, Żegiestów Zdrój — garaż 1 zł 50 gr dziennie zamiast 3 zł

## KRONIKA ZAGRANICZNA SUROWCE ZASTĘPCZE

### POPRAWA SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW NA RYNKU ANGIELSKIM

Po raz pierwszy od 15 miesięcy zaznaczyła się na terenie Anglii poprawa sprzedaży. W listopadzie zahamowany został powolny spadek przyrostu poj. mech. — w miesiącu tym sprzedano 33.833 poj. mecha. (w październ. 1938 — 30.915, w listopadzie 1939 — 30.019). Przyrost wyniósł w porównaniu do października 9,4% a w stos. do listopada 1937 — 12,4%.

Wśród sprzedanych w listopadzie poj. mech. znajdowało się: 23.588 sam. osob., 2.560 motocykli, 490 dorożek samoch., 5.030 ciężarówek, innych — 2.165.

Wśród wozów osobowych najbardziej zwiększył się przyrost w klasie wozów 10 KM (z 5.217 na 8.754).

### SYTUACJA NA FRANCUSKIM RYNKU SAMOCHODOWYM

Z okazji zwyczajnego dorocznego zebrania towarzystwa automobilowego Citroen prezes rady nadzorczej p. Piotr Boulanger przedstawił obecne położenie francuskiego przemysłu samochodowego i jego działalność eksportową, przy czym zajął się bliżej zarówno istniejącymi trudnościami, jak też środkami zaradczymi, które konieczne należałoby zastosować. Produkcja wozów osobowych oraz ich części w francuskim przemyśle samochodowym wykazuje w roku 1938 lekką poprawę, wynoszącą 8 proc. w stosunku do cyfr z roku 1937, i obejmuje 202 tys. jednostek. Produkcja angielska w tym okresie wyniosła 447 tys., niemiecka 340 tys. wozów. P. Boulanger wskazuje, że jedną z najbardziej utrudniających przeszkód produkcji francuskich wozów są podatki, należone na benzynę. W cenie, wynoszącej 3,08 fr. za litr benzyny mieści się podatek 1,90 fr., co odpowiada obciążeniu podatkowemu, wynoszącemu 2/3 całej sumy. Tego rodzaju obciążenie materiałów pędnych byłoby może zrozumiałe, gdyby chodziło o obiekty luksusowe do jakich istotnie kiedyś automobil należał. W obecnym momencie jednak jest ono zupełnie nie uzasadnione, albowiem samochód stał się już w wyższym stopniu, aniżeli kiedykolwiek przypuszczano, powszechnym środkiem komunikacyjnym.

W ostatnich dwóch latach ceny wszystkich wozów francuskich podniosły się przeciętnie o 30 proc., przy czym wskutek dewaluacji franka ceny surowców oraz pracy doznały bardzo znacznego podrożenia. Mały wóz ciężarowy kosztował przed dwoma laty 18 tys. fr., dzisiaj kosztuje 23.200 fr., jednak siła kupna ludności nie dotrzymała kroku tej wyższej, tak przejawia się znaczne zmniejszenie zużycia na rynku samochodów ciężarowych. Gdyby jednak podatek od benzyny obniżono, to mogłoby się przez to stworzyć ekwiwalent, ułatwiający sprzedaż wozów ciężarowych.

Podrożenie cen samochodów francuskich, które zdaniem p. Boulanger, wyniosło w ciągu 2 lat 30 proc. oznacza w rzeczywistości bardzo znaczne potaniecie wozów francuskich na skutek kilkakrotnej dewaluacji franka. Toteż obecnie na rynkach zagranicznych samochody francuskie kalkulują się stosunkowo najtaniej i tylko słabej ekspansji francuskiego przemysłu samochodowego, niekorzystającego przy tym z dostatecznego poparcia ze strony rządu, trzeba przypisać zbyt mały jak dotąd eksport wozów francuskich.

### NOWY PROGRAM PRODUKCJI SAMOCHODÓW I MOTOCYKLI W NIEMCZECH

Nowy „skurczony“ program produkcji samochodów i motocykli, ustalony ostatnio przez niemieckie władze, przedstawia się następująco: (w nawiasach ilość typów).

Wozы osobowe:  
do 1,2 litra: Adler (1), Auto-Union (2), Opel (1), Steyr (1) — ogółem 5 typów.  
ponad 1,2 — 2 litrów: Adler (1), Auto-Union (1), Daimler-Benz (1), Ford (1), Hanomag (1), Opel (1) — ogółem 6 typów.

ponad 2 — 3 litrów: Adler (1), Auto-Union (1), BMW (1), Daimler-Benz (1), Daimler-Benz (1), Ford (1), Borgward (1), Opel (1), Steyr (1), Stoewer (1), Tatra (1) — ogółem 11 typów.

ponad 3 — 4 litrów: Auto-Union (1), Daimler-Benz (1), Opel (1) — ogółem 3 typy.

ponad 4 litry: Auto-Union (2), Daimler-Benz (2), Maybach (1) — ogółem 5 typów.

Wozы ciężarowe (w nawiasach ilość typów i rodzaj silnika: B = benzynowy, D = dieslowski).

1 tonowe: Borgward (1 B) — ogółem 1 typ.

1,5 ton: Borgward (1 B i 1 D), Daimler-Benz (1 B i 1 D), Opel (1 B), Phänomen (1 B), Steyr (1 B) — ogółem 5 typów.

3 ton: Borgward (1 D), Daimler-Benz (1 D), Ford (1 B), Opel (1 B), Stoewer (1 D), Magirus (1 D), Tatra (1 D) — ogółem 5 typów.

4,5 ton: Büssing-Nag (1 D), Daimler-Benz (1 D), Gräf-Stift (1 D), Austro-Fiat (1 D), Magirus (1 D), MAN (1 D), Austriacki Saurer (1 D), Henschel (1 D) — ogółem 8 typów.

6,5 ton: Büssing-Nag (1 D), Vomag (1 D), Faun (1 D), Fross-Büssing (1 D), Krupp (1 D), MAN (1 D) — ogółem 6 typów.

Małe dostawcze samochody: Franno (1), Manderbach (1), OD (1), Standard (1), Tempo (1) — ogółem 5 typów.

Motocykle:

Do 250 c m s z e s c.: Ardie (1), Auto-Union (1), Bergmann (1), NSU (1), Puch (1), Triumph (1), Zündapp (1), Favorit (1), Hecker (1), Maico (1), Maich (1), Tornax (1), UT (1) — ogółem 14 typów.

Do 250 c m.: Ardie (1), Auto-Union (1), NSU (1), BMW (1), Standard (1), Puch (1), Triumph (1), Victoria (1), Zündapp (1) — ogółem 9 typów.

Do 350 c m.: Auto-Union (1), BMW (1), NSU (1), Horex (1), Victoria (1) — ogółem 5 typów.

Do 500 c m.: Auto-Union (1), BMW (1), Zündapp (1) — ogółem 3 typy.

Do 600 c m.: BMW (1), NSU (1), Zündapp (1) — ogółem 3 typy.

Do 750 c m.: BMW (1).

Poza tym 42 wytwórnie budują motocykery.

### BLISKO 43 MILIONY SAMOCHODÓW W R. 1938

Pod koniec 1938 roku kursowało we wszystkich częściach świata 43 miliony samochodów.

W ciągu 1938 r. przybyło samochodów zaledwie 400 tysięcy sztuk, gdy w 1937 roku przyszedł ilości samochodów kursujących na drogach wszystkich części świata wynosił ponad 2.500.000 wozów. Świadczy to o obniżeniu tempa rozwoju motoryzacji na świecie, względnie o nasyceniu rynku światowego samochodami, co przede wszystkim odnosi się do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Liczba samochodów w Stanach Zjednoczonych, przodujących pod tym względem stale na świecie, w 1938 r. zmniejszyła się o 438 tysięcy sztuk. Zjawisko niezwykle ciekawe, którego wytłumaczenie niektórzy specjaliści szukają w zbliżającym się kryzysie gospodarczym.

W Europie, krajem najbardziej zmotoryzowanym zostaje nadal Anglia, ze swymi 2.542.294 samochodami, wśród których jest 1.916.226 wozów osobowych i 538.532 ciężarówek. Na drugim miejscu stoi Francja licząca 2.250.000 samochodów, w czym 1.750.000 osobowych i 500.000 ciężarówek, następnie Niemcy z 1.707.496 samochodami, w czym 1.305.608 osobowych i 381.096 ciężarówek i 20.792 autobusów.

Jak wiadomo Polska liczy pojazdów mechanicznych wszystkich typów ok. 55.000 łącznie z motocyklami, których nie wliczono do statystyki St. Zj., Anglii, Francji i Niemiec podanej powyżej.

### ROZBUDOWA PRODUKCJI OPON W SOWIETACH

Dotychczasowa produkcja opon okazuje się niewystarczającą. Sowiety wyznaczyły dalsze 140 milionów rubli na rozbudowę produkcji opon. Jedna fabryka ma stanąć w Omsku z roczną produkcją 300.000 opon, druga w Woroneżu ma robić rocznie 600.000 opon i ma być gotowa w pierwszym kwartale br.

### SOWIECKI „WÓZ LUDOWY“?

Według wiadomości, udzielonych prasie przez dyrektora głównego urzędu przemysłu samochodowego w komisariacie budo-

wy maszyn Łazarewa, w roku bieżącym będzie zbudowanych tytułem próby 100 sowieckich samochodów małowitratowych, a w roku 1940 rozpocznie się masowa produkcja tych samochodów w Moskwie.

Waga takiego małowitratowego samochodu wynosić będzie około 800 kg, zużycie benzyny 8 litrów na 100 km i szybkość maksymalna 85 km na godzinę.

### USTALENIE KWOTY EKSPORTOWEJ KAUCZUKU

Międzynarodowy Komitet Kauczukowy ustalił ostatnio kwotę eksportową kauczuku na drugi kwartał r. b. w niezmięnionej wysokości 50 proc. kwoty zasadniczej. W razie poważniejszych zmian warunków rynkowych Komitet zastrzegł sobie prawo zmiany tych liczb w ciągu kwartału. Następnie zebranie Komitetu ma się odbyć dnia 16 maja.

Zaznaczyć należy, że, według rozpowieczonych pogłosek, należało oczekiwać podwyżki kwoty na drugi kwartał do 55 proc. Utrzymanie jej na dotychczasowym poziomie wywołало mocniejszą tendencję na rynku.

### RÓŻNE

#### 3,1 MILIARDA MAREK WYDALI NIEMCY NA AUTOSTRADY

W roku 1938 na budowę autostrad w Niemczech wydano okragie 900 milionów marek.

Ogólne wydatki na budowę autostrad przekroczyły dotychczas 3,1 miliarda marek. Koszty te obejmują budowę oddanych już do użytku 3052 km autostrad i 1450 km znajdujących się w budowie w ukończeniu.

Koszty budowy 1 km autostrady niemieckiej wynosi około 800.000 marek.

Ilość robotników zatrudnionych w Niemczech przy budowie autostrad dosięgła w czerwcu 138 — 114.633 robotników.

#### LONDYN 4 RAZY „WOLNIEJSZY“ OD BERLINA

Angielska prasa narzekła na wielkie zatłoczenie jezdni londyńskich i podaje wyniki doświadczenia, dokonanego przez dwu dziennikarzy: jeden z nich wystartował z pod bramy brandenburskiej i udał się na plac Adolfa Hitlera. Drugi natomiast starał się przejechać w możliwie najkrótszym czasie od pałacu Buckingham przez most Knight, Kensington Road, Hammersmith Road na King Street do Youngs Corner. Okazało się, że dziennikarz berliński użył na przebycie 8 km — 7 min. 30 sek., natomiast jego kolega z Londynu aż 28 min. 30 sek., czyli 4 razy więcej. Odpowiada to przeciętnym 17 i 65 km/godz.

W St. Zjednoczonych ogółem wydano 298.600 patentów z dziedziny motoryzacyjnej.

Nowy wóz wyścigowy ERA rozwija 260 km/godz. — wóz ten jest jednoosobowy, silnik wyposażony w kompresor. Zawieszenie kół — niezależne. Wóz ma linie opływowe.

Peugeot przejął w Belgii wytwórnię FN.

W Niemczech ustalono, że oba dodatkowe reflektory (przeciwmgiełny i zakrętowy) mogą mieć najwyżej 35 watt, co odpowiada natężeniu światła: 1 lux w odległości 25 metrów.

Naczelny konstruktor zakładów Alfa-Romeo — jano, twierdzi na łamach „L'Auto Italiana“, że nowoczesne wyścigówki winny mieć kształt dwuosobowych limuzyn, zbudowanych całkowicie z metalu z miejscem na bagaż i zapasowe koło. Grubość blachy karoseryjnej 1 mm. Waga i pojemność silnika — nieograniczone. Na przebycie trasy 500 km przeznaczyć się powinno 90 litrów normalnego paliwa i 8 litrów oleju.

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

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