

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW TERYTORIALNYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

MIESIĘCZNIK

ROK XVIII.

NR 5. MAJ 1939

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr 5

Dokoła wozu ludowego — Jerzy Czerepowicki	175	Napędzanie samochodów gazem generatorowym — S. An- drzejowski	204
Autorytety potwierdzają alarmy — B. Andrzejowski	180	Na szlaku Lwów — Budapeszt — Zofia Kannenberg	210
Wielka mordęga — Witold Rychter	187	Pierwsza Jazda Meldunkowa A. P.	214
150 milionów zł wydano na motoryzację w r. 1937 — B. A. Niespodzianki podwarszawskiej jednodniówki — Z. Andrzej- kowiecówna	190 192	II Raid po Wielkopolsce — Edward M. Sokopp	218
Salon Samochodowy na XVIII Targach Poznańskich — inż. Roman Nowakowski	195	SPORT, AKTUALNOŚCI, KRONIKA.	

OLEJ SAMOCHODOWY

Galicja

PRZODUJE

GALICJA S.A.



W WYŚCIGACH
MIĘDZYNARODOWYCH
ŚWIECA

CHAMPION

ZAWSZE ZWYCIĘŻA

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

MOTOR-STOCK WARSZAWA

A. WIĘCKOWSKI

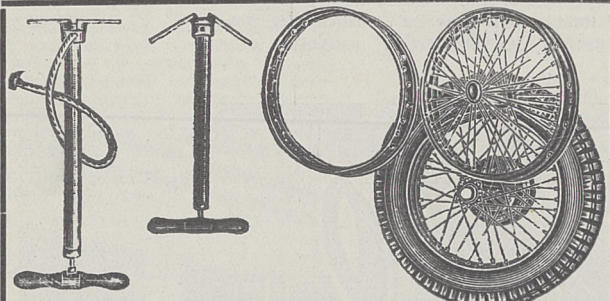
CENTRALA: SENATORSKA 33

TELEFONY: 543-34 i 544 33

FILIA: PLAC NAPOLEONA 3

TELEFON 259-14

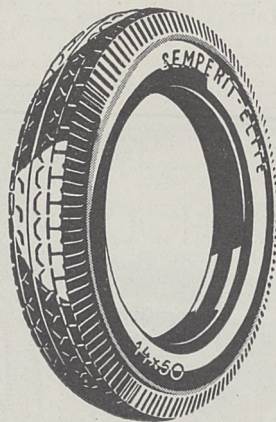
Składy bogato zaopatrzone w akcesoria samochodowe i artykuły techniczne



B. WAHREN-WARSZAWA 1

FABRYKA ROWERÓW I MOTOCYKLI SP. Z O. O.
LESZCZYŃSKA NR 3. TELEFON 271-25

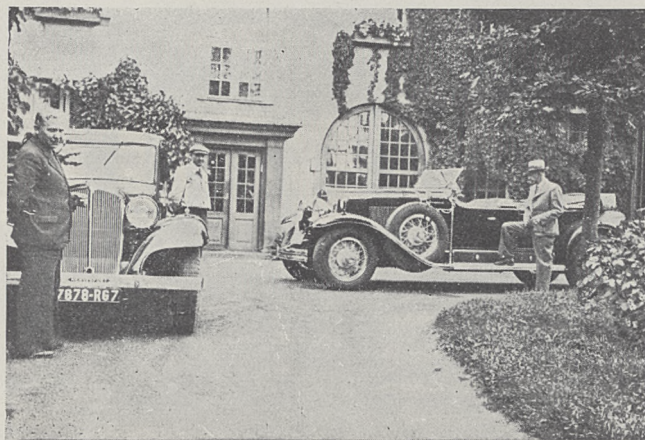
Specjalny dział naprawy i przeróbki wszelkich kół do samochodów i motocykli oraz ram i widełek motocyklowych



SZCZYT
DOSKONAŁOŚCI

— TO —
OGÓLNE ZNANA
OPONA

„SEMPERIT”



WARSZTATY ELEKTRO-MECHANICZNE

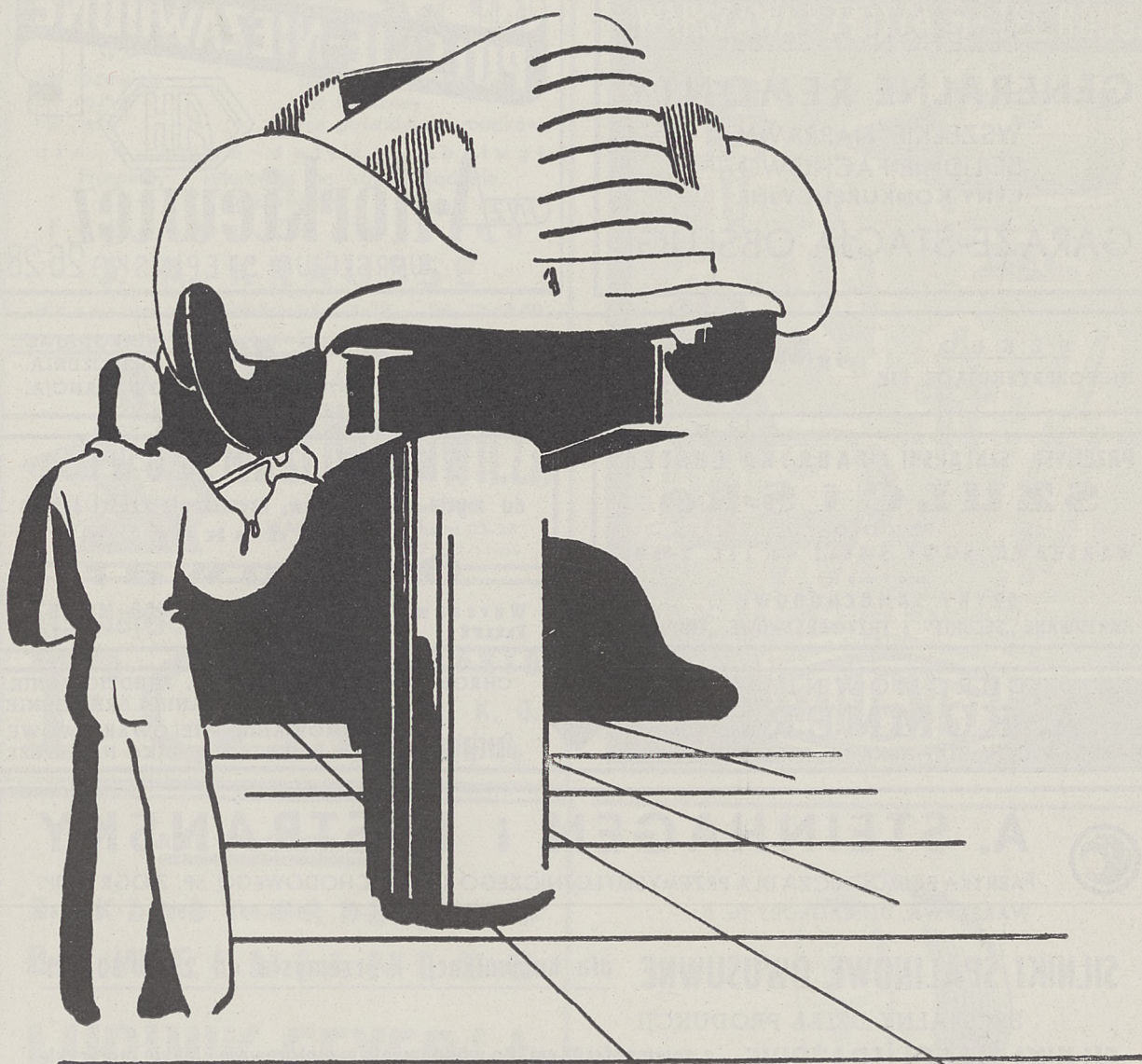
ELIS

J. Bobrowski i s-ka

WARSZAWA, ul. Kazimierzowska 74
TEL. 4-22-48, 4-27-00

**Wszelkie remonty samochodów
STACJA OBSŁUGI**

Posiadamy specjalny aparat do sprawdzania kierownicy i ustawiania zbiegu i skłonu kół w samochodach o niezależnym zawieszeniu



**NOWOCZESNE WARSZTATY SAMOCHODOWE SA WPRAWDZIE STALE DO DYSPOZYCJI
AUTOMOBILISTY, LEPIEJ JEDNAK UNIKAĆ
PRZEDWCZESNYCH NAPRAW, STOSUJĄC
USZLACHTNIONY OLEJ AUTOMOBILOWY**

POLMIN TRISELEKTOL II.

AUTO-WARSZTATY

LEON STRELAU

WARSZAWA, SOLEC 41

TELEFON 7-33-89

GENERALNE REMONTY

WSZELKIE NAPRAWY

SOLIDNIE-FACHOWO

CENY KONKURENCYJNE

GARAŻE-STACJA OBSŁUGI

Ćewki

POLSKIE-NIEZAWODNE



A. Horkiewicz

WARSZAWA STĘPIŃSKA 26-28

S Z K Ł O

NIEROZPRYSKUJĄCE SIĘ

„METAL SZKŁO“

WARSZAWA, ŻELAZNA Nr 59. TEL. 528-74.

MIARODAJNE

ORZECZENIA.

GWARANCJA.

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

CHROMOWNIA

p. f. **A. KUMMER** Sp. z o. o.
WARSZAWA, UL. STĘPIŃSKA 18, TELEFON 8-48-09

CHROMOWANIE, NIKLOWANIE, MIEDZIOWANIE,
KADMOWANIE I SREBRZENIE

Specjalność: CHROMOWANIE, WIELOWARSTWOWE
ZNA NE WSZĘDZIE JAKO NAJLEPSZE



A. STEINHAGEN i H. STRÁNSKÝ

FABRYKA POMOCNICZA DLA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO I SAMOCHODOWEGO SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, UL. ZAGŁOBY Nr. 9.

TELEFONY: 5-94-40 6-58-90, 3-30-54, 6-43-42

SILNIKI SPALINOWE DWUSUWNE dla komunikacji i przemysłu od 2 do 30 KM

SPECJALNY DZIAŁ PRODUKCJI

SILNIKI MAŁOLITRAŻOWE o pojemności 98 cm³ do wbudowania w motorowery i lekkie motocykle

CZĘŚCI SILNIKÓW LOTNICZYCH

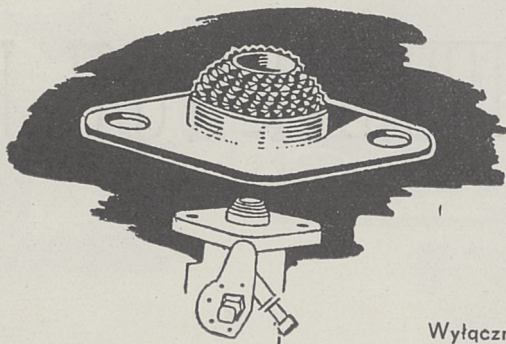
CZĘŚCI I NARZĘDZIA DO PŁATOWCÓW

MASZYNY I MECHANIZMY PRECYZYJNE

NOWOŚĆ

AUTOMOBILIŚCI UWAGA!

NOWOŚĆ



Prospekty i cenniki na żądanie

ORYG. ANGIELSKI

OSZCZĘDZACZ BENZYNY VOKES

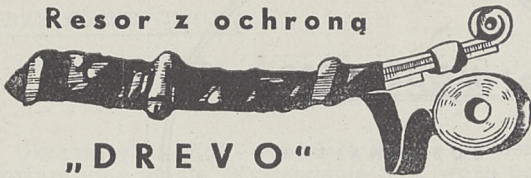
ZAPewnIA

OSZCZĘDNOŚĆ W ZUŻYCIU BENZYNY DO 30%
ŁATWIEJSZY START

Dokładne rozpylanie mieszanki — równomierne rozprowadzenie mieszanki do wszystkich cylindrów. Nie ma części ruchomych. Daje się wmontować w ciągu kilku minut. Wielkość dostosowana do wszystkich silników. Pierwszorzędne referencje.

Wyłączne przedstawicielstwo „FARMOCHEM” Sp. z o. o.
Warszawa, Wilanowska 18/20 telefon 8-33-51

Resor z ochroną



„DREVO”

nie rdzewieje
nie skrzypi
nie pęka

nie zanieczyszcza się
nie trzeszczy
nie powoduje wypadków

nie wymaga dalszej obsługi

Prospekty i referencje na każde żądanie.

Zał. 1840 r.

Fabryka Chemiczna
J. A. KRAUSSE

Warszawa, ul. Grodzieńska 21-29. Tel. 10-46-50



AUTO-KURSY
T. LENARTOWICZA

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

Składajcie ofiary na

FON

KONTO
P. K. O.
Nr 6

ROK ZAŁOŻENIA 1829

ZAKŁADY PRZEMYSŁU
BAWEŁNIANEGO

LUDWIK GEYER S.A.

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

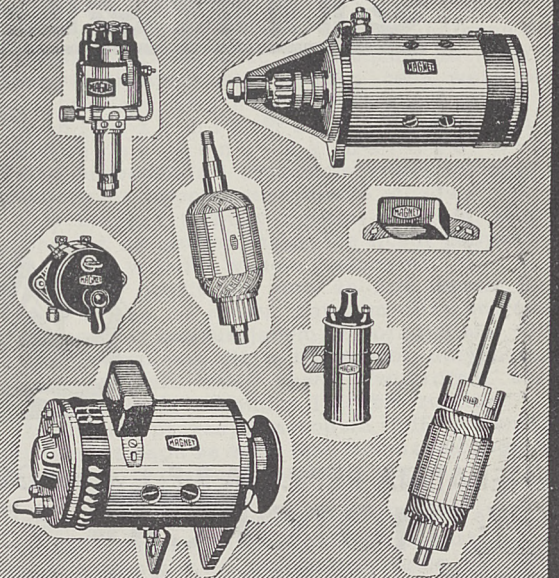
SZTUCZNĄ SKÓRĘ (DERMATOID)

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

GRANITOL (LIBROID)

NA ROLKI SAMOCHO-
DOWE I AUTOBUSOWE

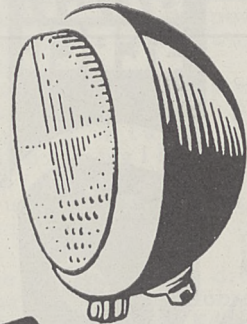
ZYGMUNT POPŁAWSKI
WARSZAWA · ZŁOTA 5 · TEL. 6-00-03



WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ WYROBÓW FABRYKI:

ZAKŁADY ELEKTROMECHANICZNE

MAGNET
SP. AKC.



Bosch

OŚWIETLACZE WSZERZ

ODDAJĄ NIEOCENIONE
USŁUGI JAKO LAMPY
ZAKRĘTOWE I PRZECIWMGIELNE

BE-TE-HA

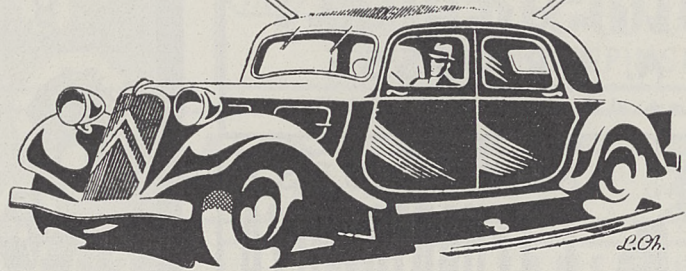
WARSZAWA

Marszałkowska 17, tel. 554-63

CITROËN

MODEL 1939

DOSKONALSZY
OSZCZĘDNIJSZY
NIEZAWODNY



GENERALNA REPR. NA R.P. i w. m. GDAŃSK

TOW. MOTORCAR SPÓŁKA
Z OGR. ODP.

WARSZAWA, PRZEMYSŁOWA 26/28

SPRZEDAŻ NA WARSZAWĘ: **WOJCIECH KOŁACZKOWSKI**
OSSOLIŃSKICH 8—TELEFON 304-11

**OCZY:
SERCE**



twojego
SAMOCHODU

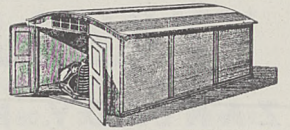


TUDOR

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

Materace



campingowe

„PIASTÓW“

Warszawa
Złota 35

JERZY CZEREPOWICKI

Dokoła samochodu ludowego

Ukazanie się KdF wywołało liczne komentarze i różnorodne opinie. Wystawienie tego wozu poprzedziła propaganda o podłożu polityczno-gospodarczym, która spowodowała, że zdanie o nowym produkcie nie powstało na normalnej drodze i przez to dalekie jest od obiektywizmu. Bardzo liczni dziennikarze, przeważnie związani z ustrojem Niemiec, a nie niezależni sprawozdawcy techniczni, podawali od dawna sensacyjne wiadomości, mające swe źródło częściej w biurze propagandy, niż w biurze konstrukcyjnym. Powszechnego mylnego poglądu i ignorancji dopełnił zrozumiały i normalny fakt otaczania tajemnicą wozów eksperymentalnych i przeprowadzanych z nimi prób.

Ten propagandowo-dyletancki nastój, konieczny może dla pewnych reżimów, wpłynął ujemnie na zdolność rzeczowego ustosunkowania się do nowego wozu KdF. W celu wyprowadzenia Czytelników z tego chaosu, będę się starał podać szereg danych i oświetlić rzeczy niejasne. Rozpatrzę ideę wozu ludowego na tle stosunków gospodarczych, odpowiedniego działu historii konstrukcji samochodowej oraz na tle innych wozów, znajdujących się obecnie na rynku.

Pewna krytyka, porównywanie z innymi konstrukcjami nie ma bynajmniej na celu dyskredytowanie wozu ludowego, a służyć będzie jedynie dla udowodnienia, że wóz ten jest tak samo podobny do innych, jak te inne między sobą. Nie potrzebne to jest w wypadku normalnego przedstawienia nowego typu przez jakąś fabrykę, ale tym razem, po zapowiedziach, że KdF będzie rewolucją, nagromadzeniem nowych wynalazków — będzie to przydatne.

* * *

Sama idea wozu ludowego nie jest rzeczą nową ani niezwykłą. Przychodzi ona konsekwentnie z chwili, gdy ma do tego dwie zasadnicze podstawy: pierwszą — pewien poziom dobrobytu kraju; drugą — dynamizm przemysłu, narodu oraz energii i programowość pracy czynników rządzących.

Ideę wozu ludowego stworzył Ford. On pierwszy jako ideowiec z jednej strony, zapragnął dać szerokim masom tani i dobry samochód, z drugiej — jako przemysłowiec i kupiec wykalkulował, że lepiej można zarabiać sprzedając dużo tanich wozów niż mało wozów luksusowych.

Ucieleśnieniem idei Forda był model „T”, niemal tak doskonały jak idea, której służył. Model „T” wyprodukowano w ilościach, które uczyniły ten typ wozem ludowym.

Swego rodzaju dopełnieniem dowodu wielkości przedsięwzięcia Forda było idące w parze, a tak charakterystyczne, niedocenianie, przejawiające się w drwinkach z wyglądu tych wozów. Obyło się wtedy bez propagandy, bo czasy i rządy były normalne, duży dobrobyt w St. Zjedn. i przemysł sprężysty. Że idea nie była przedwczesna dowodzi fakt nie tylko powodzenia Forda, ale i powstania z czasem dwu innych typów wozów popularnych, stworzonych przez dwu wielkich konkurentów.

Powojnie koncepcję popularnego samochodu technicznie zrealizował, zawsze postępowy, Citroën w postaci modelu „5 CV” oraz Austin — w modelu „7”. Mimo, że konstrukcje odpowiadały zadaniu i mimo dużego powodzenia tych wozów nie można uznać idei za całkowicie zrealizowaną, gdyż i ilości były niedostatecznie duże i ceny za wysokie, aby te wozy zasłużyły na miano ludowych. Poza tym dobrobyt nie był dostateczny po okresie wojny.

Obecnie Niemcy stworzyły nowy typ samochodu, który nazwały już wozem ludowym, a który ma dopiero nim zostać.

Czy podstawy są dostatecznie silne dla zrealizowania planu?

Trudno powiedzieć, gdyż są one odmienne od dotychczas uznawanych za dostateczne. Bo wprowadzie przemysł niemiecki stoi wysoko, cena wozu bardzo niska, ale za możliwość Niemców znacznie niższa niż Francuzów i Anglików oraz benzyna bardzo droga.

Czy propaganda i dynamizm rządu zastąpią brak pieniędzy na kupno i utrzymanie wozów?

Czy krzyk z trybuny napełni zbiorniki benzyną? Chociaż na pewno znajdują się liczni nabywcy, czy KdF będzie w pełni wozem ludowym?

Może po prostu się stać, że KdF będzie jeszcze jednym wozem na rynku, mającym duże powodzenie i skutecznie konkurującym z produktami innych fabryk. Przyspieszy się w ten sposób dotychczasowe tempo przyrostu może nawet dwukrotnie, ale czy nabywcami będą robotnicy i drobni rolnicy?

Związanie przyczyn narodzin KdF z panującym reżimem, pociąga za sobą taką przyszłość tego wozu, jaka będzie przyszłość reżimu i ustroju.

* * *

Nawiązując do poruszanych względów ekonomicznych nie trzeba chyba dodawać, że przedwczesne jest i niepoważne nawoływanie do zrealizowania polskiego samochodu ludowego. Niemcy, które przeszły stadium „roweryzacji”, które mają przeszło milion lekkich motocykli, dużo samochodów, wielki przemysł oraz dobre drogi, a poza tym znacznie wyższy dobrobyt — zdają się nie dorastać do samochodu ludowego. Przejdźmy te stadia co Niemcy, a wtedy będziemy myśleć o wozie ludowym. Nastąpi to za kilkanaście, dwadzieścia kilka lat; to jest przykre, ale prawdziwe. Obecnie możemy myśleć o stworzeniu małego i średniego samochodu odpowiedniego na nasze drogi. Żaden program nie przewiduje przecież, ani to nie jest możliwe, pokrycia kraju dobrymi drogami w ciągu kilku lat. Dopóki nie przyjdzie zupełna poprawa dróg, powinniśmy opracować własne typy zamiast używać wozów budowanych na dobre drogi.

Samochodowe fachowe koła powinny zorganizować, przy poparciu ze strony władz i przemysłu, konkurs, który byłby podstawą dla opracowania lekkiego i średniego samochodu odpowiedniego na polskie warunki.

* * *

Wracając nie tyle na lepsze drogi ile do spraw kraju, który ma już obecnie dobre drogi, poruszę sprawę wyjątkowo niskiej ceny KdF. Dwa wielkie konkurny Opel i Auto-Union budują popularne modele Kadet i DKW odpowiadające klasą KdF, które są od niego znacznie droższe. Cena wozów tej klasy wynosi około 1700 marek. Te fabryki konkurujące ze sobą — mające na pewno nie mniejsze doświadczenie techniczne, a na pewno większe handlowe — nie mogły obniżyć ceny swych wozów. Przyczyna jest jasna: ceny tych samochodów są rezultatem normalnej kalkulacji uwzględniającej koszty budowy fabryki, rynkowe ceny materiałów, koszty pośrednictwa sprzedaży.

Tymczasem cena KdF nie jest obciążona amortyzacją fabryki. Buduje ją Fundusz Pracy i państwo sprzedaje wozy. Cena KdF wynosi 1000 mk plus obowiązkowe 200 mk na ubezpieczenie. Jednak 1200 mk. nie tylko nie jest kosztem wozu, ale nawet i rzeczywiście ceną. Bo wprowadzie płaci się tę sumę (po 5 mk. tygodniowo przez pięć lat), ale jednocześnie każdemu robotnikowi odlicza się od zarobków 1 mk. tygodniowo na Fundusz Pracy. A ten jest właśnie obciążony w wielkim stopniu budową fabryki w Fallersleben. Czyli, że każdy KdF jest



Trzy zasadnicze typy wykonania wozu ludowego.

zapłacony przez właściwego nabywcę oraz częściowo przez szereg innych osób.

Cały ten skomplikowany system ma tę zaletę, że przyspiesza tempo produkcji, wprawia w ruch kapitały, ale jednocześnie pociąga za sobą przerosł aparat administracyjny, obciąża społeczeństwo wysokimi świadczeniami, zabija inicjatywę prywatną, kępuje wolność obywatela.

Saldo tych plusów i minusów, po uwzględnieniu jeszcze psychiki danego społeczeństwa, przy oceniu sprawy na dłuższą metę — jest... nieznane. A to saldo właśnie byłoby określeniem wartości tej polityki motoryzacyjnej.

Zamierzona jest produkcja na wielką skalę. W 1941 r. ma się ukazać 400 tys. KdF, a w cztery lata później roczna produkcja ma wynieść 1,5 miliona. To znaczy tyle co cały General Motors Corp. w latach najwyższej koniunktury. Widocznie liczy się na eksport. Chociaż cena w tym wypadku ma być tylko 820 mk. wątpliwe jest, czy na to pozwolą względy polityczne.

Nasuwa się pytanie: czy w wypadku nie osiągnięcia zamierzonych cyfr produkcji, z powodów wyżej wymienionych, niska cena będzie utrzymana względnie ile i kosztem czego państwo będzie dokładać? Co stanie się poza tym, z markami konkurencyjnymi? Czy zamerykanizowany Opel zechce się poddać, rezygnując z produkcji swego niedawno opracowanego Kadeta? Czy DKW przejdzie na budowę wozów większych jeżeli właśnie w tej klasie ma najbardziej udane modele? Najnieprawdopodobniejszy los czeka małego Steyra, doskonałą i nowoczesną konstrukcję, która też śmiało mogłaby stać się typem samochodu ludowego? Co będzie z małym Fordem i litwowym Adlerem?

KdF będzie nadto zagrażał wozom trochę wyższej klasy, a znacznie wyższej ceny. Za wozy „zagrożone” uznac trzeba nowy Hanomag 1,3 l, konstrukcja nowoczesna i bardzo staranna, ale niedostatecznie różniącą się klasą, aby usprawiedliwić swą cenę. Dalej mniejszy model Tatry i Stoewer będący jej licencją. W dużym stopniu kosztem tych fabryk, kosztem zmniejszenia ilości robotników tam pracujących, rozwinie się wytwórnia w Fallersleben.

Mimo wielu zastrzeżeń jakie się nasuwają trzeba przyznać, że zbudowanie tak wielkiej wytwórni, gdziekolwiek by to było, staranne opracowanie prototypu, umożliwiają produkcję tanio i na wysokim poziomie technicznym. I trzeba przyznać, że jedno jest dobre — sam fakt budowania tworzenia rzeczy, które mają służyć użytkownikowi i przyjemności. Ale i tu jest pewien dysonans — w nazwie „Kraft durch Freude” przypomina się, że radość z tych wozów ma być jedynie środkiem do osiągnięcia siły, a nie celem. Może jednak siła wywodząca się z radości będzie jak radość zdrowa i etyczna, może ta wydobywana przez twórców siła sprawi im jeszcze kłopot?

Sposób wprowadzenia KdF na rynek, o czym na początku była mowa, wymaga poruszenia między in-

nymi zagadnień nieco ogólniejszej natury. Samochód ludowy miał radykalnie odbiegać od spotykanych rozwiązań — okazało się to przesadą. Zapowiedziano wprowadzenie szeregu nowych materiałów syntetycznych — widać ich niewiele. Między innymi nadwozie projektowano z jakiejś nowej namiastki — wykonano je ze zwykłych łóczy stalowych. Wagę określano na 610 kg a przekroczono 700 kg, co i tak jest niewiele, zwłaszcza gdy się uwzględni, że konstruktorowi nie daje się wszystkich pełnowartościowych materiałów.

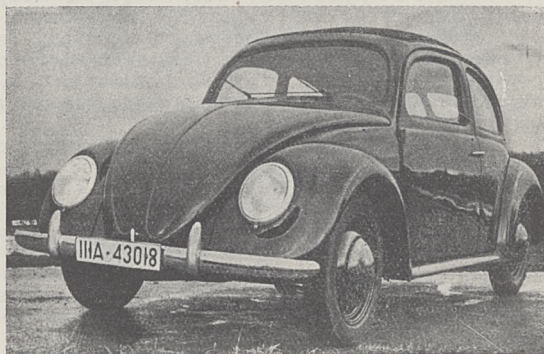
Mimo tych zastrzeżeń, KdF jest pod względem konstrukcyjnym zdarzeniem, sensacją, jaka się ukazuje nie częściej, jak co kilka lat. Konstrukcja tego wozu jest dużym krokiem naprzód, ale na tej samej drodze, którą szedł dotychczas a s o w y p o s t ę p i nie jest bynajmniej osiągnięciem szczytu, do którego prowadziłaby jakaś inna droga.

Przed kilkunastu laty panowało przekonanie, że zupełnie inna jest droga, po której mają iść konstrukcje lekkich samochodów, niż średnich i dużych. — Spodziewano się, że jakieś uproszczenie, syntetyczne rozwiązania, pozwolą na stworzenie tanich, ekonomicznych wozów. Te nadzieje oparte były na okoliczności istnienia wówczas szeregu udanych konstrukcji europejskich, znacznie odbiegających od szablonu. Były to jednak produkty małych fabryczek, lub prywatnych konstruktorów. I to właśnie ukrywało w sobie zwodniczość robionych nadziei. Bowiem te samochody albo nie były w rzeczywistości pełnowartościowe, lub nie nadawały się do masowej produkcji, a często też — ze względów zupełnie nie technicznej natury — lecz ze względów estetycznych, handlowych i wielu innych, nie wypłynęły i nie zdobyły sobie rynku.

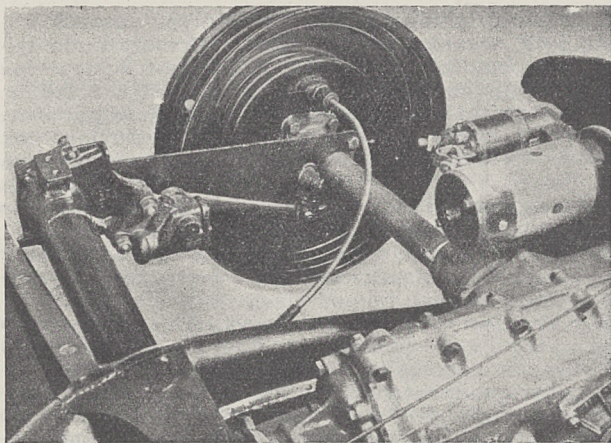
Spśród małych wozów, budowanych według odmienniejszej formuły, a produkowanych w dużych ilościach żadne nie reprezentowały specjalnie śmiałych rozwiązań. Zaliczyć do nich należy małego Austin'a, który — jak na angielskie stosunki — był bardzo nieszablonowy, słynną, dwucylindrową Tatrę i dawnego, tylnosilnikowego Hanomag'a oraz kilka innych mniej znanych typów. Wielkiego szeregu wozów mało znanych, pochodzących z małych fabryk — nie sposób wyliczyć, były między nimi bardzo ciekawe rozwiązania.

W miarę uzyskiwania zdecydowanej przewagi przez duże wytwórnie, które hołdowały zasadzie: mały wóz miniaturą dużego wozu, a nie odmienną konstrukcją — nadzieje znalezienia nowej formuły dla małych wozów — zupełnie zmałyły. I tak, po ostatnich powodzeniach Opla, Fiata 508 — jedynym, odmiennym rozwiązaniem pozostało DKW ze swoim szczególnym silnikiem i nadwoziem.

Konkurs S. I. A. na lekki samochód, przejawiał trochę tendencji wynalazczych, ale nie dał pozytywnych wyników. Zabłysnął jeszcze Neander, czasem jakiś indywidualny konstruktor pokaże



Przód samochodu ludowego t. zw. KdF Wagen.



Zawieszenie tyłu samochodu; widoczny karter wysuniętej przed deferencają skrzynki biegów.

jakieś nieszablone rozwiązanie, ale poza tym — c i s z a.

Robiono sobie nadzieje, że inż. Porsche znajdzie nową formułę dla małego wozu, okazało się, że nie znalazł, a nawet, wprost przeciwnie, KdF ma wybitne cechy wozu średniego lub dużego. Doświadczenie z małymi fabrykami, nieprzeciętnymi konstrukcjami, zdaje się wskazywać, że droga, po której idzie postęp, jest jedyną i dobrą. Jej wybór nie jest dziełem przypadku, ale wynikiem zasadniczych praw fizycznych, pewnych zupełnie określonych własności materiałów oraz mało chwiejnych praw handlowych i wymagań klientów. Możliwość bowiem zastosowania jakichś całkowicie nowych elementów, są przecież znikomo małe, gdyż ogólnie biorąc, wszystkie mechanizmy składają się z kilku elementarnych maszyn, jak: dźwignie, kliny, czworoboki przegubowe i tylko kilka innych. Dawn o już je wynaleziono i różnorodnie opracowano.

Zdarzają się wypadki nowego ujęcia technicznego, odmiennego wykonania i sposobu zastosowania. Ale są to przeważnie wynalazki o wartości raczej teoretycznej, niż praktycznej i handlowej.

Weźmy świeży przykład z dziedziny niezależnych zawieszzeń. Dwa lata temu wynaleziono w Anglii niezależne zawieszenie przednich kół, w którym uzyskano zupełną geometryczną dokładność (tj. przy ruchach pionowych koła nie zmienia się ani jego płaszczyzna ani rozstaw osi, przy czym uzyskano to bez stosowania elementów suwliwych). Prowadzenie osi koła po linii prostej osiągnięto przez odpowiednie połączenie i ustawienie dwu par ramion; ruch każdej pary wyznacza płaszczyznę, zaś ich krawędź jest właśnie drogą ruchu osi koła. Pod względem kinetycznym bardzo ciekawe, pierwszy raz zastosowane w zawieszaniach samochodowych. W technicznym jednak wykonaniu napotyka się na bardzo poważne trudności, gdyż występują w poszczególnych elementach olbrzymie siły. Konstrukcji tej, będącej rzeczywiście nowością — nie wprowadziła żadna fabryka.

Podobny los spotyka dziesiątki innych wynalazków, wśród których znajdują się wynalazki rzeczywiście wartościowe.

Nie należy się więc dziwić, że i KdF nie poszedł odmienną drogą, zwłaszcza, że wywodzi się z poprzednich konstrukcji inż. Porsche'go i doświadczenia uzyskanego na podstawie tych konstrukcji. W szeregu istniejących typów samochodów, KdF należy do tzw. klasy niskiej, tj. klasy mało litrażowej i niskiej ceny. Wprawdzie ta ostatnia wskazywałaby raczej na jeszcze niższą kategorię: — pół samochód, pół motocykl — jednak tak nie jest. KdF pod względem technicznym należy do tej samej klasy, co Opel Kadet, Steyr 55, Renault Juva, Peugeot 202, popularny u nas Fiat 508 czy DKW.

Duże podobieństwo, mimo odmiennego rozwiąza-

nia poszczególnych elementów, istnieje między KdF i Peugeot 202, ze względu na staranne potraktowanie zawieszania, duże wymiary wnętrza nadwozia oraz pewne wspólne cechy w wyglądzie zewnętrznym.

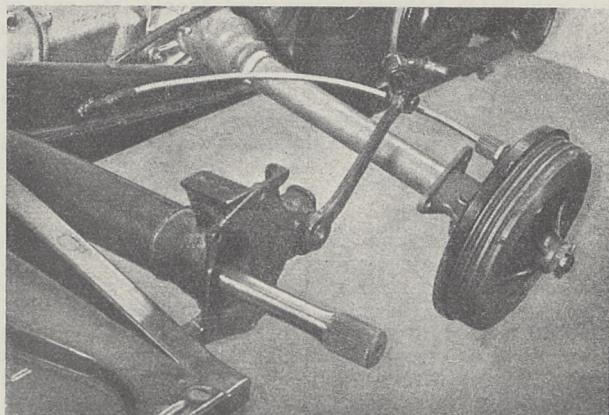
Pod wieloma względami KdF ustępuje powyższemu wozowi i pod wieloma je przewyższa. Ustępuje zwłaszcza pod względem wykonczenia i wyposażenia, a pewno i materiałowym. Wprawdzie główne założenie, tj. system tylnosilnikowy, jest bardzo nowoczesne, jednak w tej klasie wozów nie jest bynajmniej bezsporną wyższość tej koncepcji nad niektórymi rozwiązaniami z silnikiem z przodu. Tylnosilnikowe samochody widzimy na przestrzeni całej historii automobilizmu.

Koncepcja wozów tylnosilnikowych ma bardzo ciekawą przeszłość, której urywki warto przytoczyć. Początkowo bardzo licznie reprezentowana, potem niemal zupełnie zarzucona, zaczyna, w ciągu ostatnich kilkunastu lat, być lansowana przez bardziej postępowych konstruktorów, przeważnie nie opartych o przemysł.

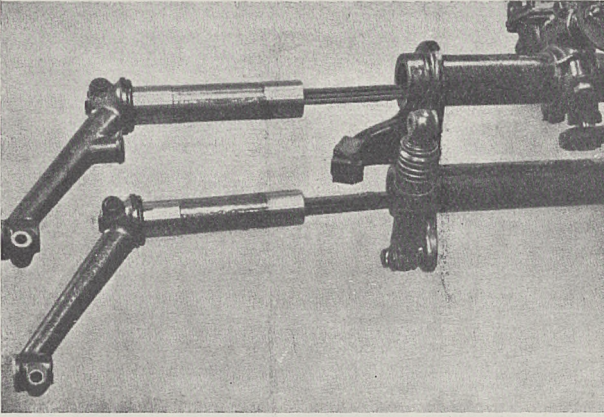
Pierwsze nowoczesne seryjne wozy tylnosilnikowe, wypuściła w 1934 r. słynna fabryka Tatra. Model 77, konstrukcji sławnego inżyniera Ledwinki stał się prototypem samochodu przyszłości. Potem Mercedes-Benz, który już przed wojną zbudował wysięgowkę tylnosilnikową, skonstruował model 130 H (obecnie 170 H) — bardzo podobny do Tatry. Niedawno, czeska fabryka wypuściła typ 97 — mały odpowiednik typu 77.

Budowa tych seryjnych wozów tylnosilnikowych oraz doświadczenia uzyskane z tylnosilnikową wysięgowką Auto-Unionu stały się podwaliną, wstępem do triumfu, jaki odniosła idea wozów tylnosilnikowych, w postaci zamierzenia budowy ludowego samochodu tej konstrukcji.

Mimo całej swej nowoczesności, zarówno Tatry, Mercedes-Benz, jak i KdF, nie mają karoserii samoniosącej, a jedynie podwozie o centralnej, rurowej ramie, co jest ich wspólną cechą. Tatra w tym wypadku kierowała się tradycją oraz zmuszona była do tego przez niedostatecznie duże serie wozów, aby inwestować specjalne, wielkie prasy do samoniosących karoseryj. Mercedes-Benz wzorował się raczej, potraktował swój wóz tylnosilnikowy mało odważnie, bez przekonania, nie opracował go również dobrze pod względem aerodynamicznym. Ale, że dr Porsche, dysponujący ogromnymi możliwościami, nie zaprojektował wozu ludowego z nadwoziem samoniosącym — tego już nie można w pełni usprawiedliwić. Częściowe wytłumaczenie istnieje. Za konstrukcją podwozia przemawia ten fakt, że zamierzano początkowo wprowadzić inne materiały do budowy nadwozia, które widocznie nie mogły jednak podołać tej pracy, jaką wykazują stalowe blachy. Przy tym wóz ma być 4-osobowy i nie wysokiej klasy, więc można pogodzić się z podłużnym podziałem wnętrza nadwozia centralną ramą, tym bardziej, że system tylnosilnikowy wymaga i tak pewnej drogi komunikującej mechanizmy sterujące: pedały, dźwignie zmiany biegów, wyłączniki itd. z tyłem wozu; do tego właśnie może służyć centralna



Lamana półośka napędowa; na pierwszym planie widoczna pochwa drążka skrotnego i częściowo wysunięty drążek.



Wahacze i drążki skrętne przedniego zawieszenia.

rura. Samoniosące nadwozie przedstawiałyby najmniej szereg innych zalet, a zwłaszcza, byłoby wygodniejsze. Przypominamy, że DKW przeszedł obecnie z centralnej ramy na szeroką, o przekrojach skrzynekowych, obejmującą z zewnątrz podłogę. Centralne ramy są jedynie tam w pełni usprawiedliwione, gdzie istnieje przenoszenie napędu wałem kardanowym.

Omawiając w dalszym ciągu podwozie, trzeba zwrócić uwagę, że zawieszenie KdF nosi cechy dużej dbałości konstruktorskiej. Przednie zawieszenie jest analogiczne do stosowanego przez inż. Porsche w wyścigówkach Auto-Union'u i zdaje się, że w wyborze tego zawieszenia tym głównie kierował się konstruktor, gdyż — jak na wzór tej klasy — jest ono dość skomplikowane i drogie. Odnacza się tym, że koła nie zmieniają płaszczyzny obrotu przy ruchach pionowych; wydaje się jednak wątpliwym, czy potrzebne było aż takie zawieszenie, skoro wóz nie jest przeznaczony do jazdy terenowych, ani nie rozwija wielkich szybkości, ani też przednie koła nie są napędzającymi.

Poza tym Niemcy mają trudności z surowcami niezbędnymi do produkcji drążków skrętnych, jak i łożysk ślizgowych, które tam widzimy. Może wynaleziono jakieś stopy zastępcze, które dopiero w przyszłości wykażą swą wartość.

Zawieszenie tego typu wymaga również droższych amortyzatorów. Szereg małych wozów, a nawet wozów wyższej klasy, jak np. Mercedes-Benz 170, posiada dwa zwykle poprzeczne resory półeliptyczne, które doskonale się spisują, mimo swej prostoty. Podobnie postępuje Adler, mający nawet przedni napęd, a DKW zadawała się z tego powodu daniem jednego wahacza dolnego.

Z miarodajnych źródeł dało się słyszeć, że zawieszenie KdF nie jest jeszcze zupełnie zadowalające.

W pewnej sprzeczności z dokładnością prowadzenia przednich kół jest tylne zawieszenie. Ma ono os obrotu płaszczyzny koła bardzo blisko niej, a poza tym ukośnie, tak, że wóz przy resorowaniu nie tylko znacznie zmienia ślad, ale i kierunek płaszczyzny. Koła, przy ruchach pionowych, mają zbieżność ku przodowi. Zaletą tego zawieszenia jest prostota przenoszenia sił napędu, hamowania, wysoko położona os rolowania oraz wynikająca ze zmieniania płaszczyzny obrotu kół — słaba tendencja zarzucania tyłem na zakrętach.

System blaszanych ramion reakcyjnych, podlegających skręcaniu, znany już jest z tylnego zawieszenia Citroën'a, gdzie dobrze się spisuje. Również i ogólny schemat zawieszenia KdF jest spotykany na niektórych Wandererach oraz w doskonałych konstrukcjach inż. Jenschke: Steyr 55 oraz Adler 2,5 ltr. Te ostatnie jednak mają os obrotu po przeciwnej stronie, tj. z tyłu wozu, za osią kół, co nie jest złe, w wozach przednosiłnikowych, natomiast w tylnosiłnikowych mogłoby mieć ujemny wpływ na zachowanie się na zakrętach.

Wartość tylnego zawieszenia KdF, w naszych warunkach, wykaże tylko praktyka. Uresorowanie tylne za pomocą drążków skrętnych jest analogiczne do innych rozwiązań i daje dobre wyniki. Przednie, potrójne drążki skrętne są dotychczas niespotykane i trudno jest o nich coś naprzód powiedzieć. Jak dotąd, słyszało się, że czasem zawodzą w próbnych modelach, a na przyszłość, gdy strona konstrukcyjna będzie opanowana, o wartości ich decydować będą względy technologiczne oraz handlowe.

Obecny przemysł niemiecki jest tak nastawiony na potrzeby wojenne, tak każdą rzecz, maszynę, buduje się z myślą o możliwości przystosowania w razie wojny do celów wojskowych — że i w tym wozie szuka się cech jego takiej przydatności. Istnieją mianowicie motocykle wojskowe z karabinami maszynowymi w przyczepkach. — Można do tego celu przystosować zwykle, ciężkie motocykle przez przyłączenie odpowiedniego wózka. A czy nie można do tego celu przystosować KdF przez odmontowanie zbiornika benzyny i koła zapasowego, uwalniając w ten sposób cały przód wozu?

To są zupełnie luźne przypuszczenia ale nie wiadomo, czy nie kierowano się w wyborze wozu tylnosiłnikowego częściowo względami tej natury?

Dalszą szczególną cechą podwozia jest sposób zamontowania siedzeń. W konstrukcjach podwoziowych i w karoseriach samoniosących, siedzenia ustawione są zwykle na poprzecznych elementach, przenoszących obciążenie. Wprawdzie podłoga KdF jest częściowo niosąca i usztywniająca centralną ramę, jednak trochę jest niezrozumiałym, dlaczego w miejscach ustawienia siedzeń nie ma poprzecznych wzmocnień. Dużą zaletą podwozia KdF jest jego prostota, lekkość oraz łatwość wymontowania zespołu pednego.

Powyższe rozpatrzenie podwozia nie może być kompletne, gdyż nie zostały omówione względy technologiczne. O tym można będzie powiedzieć dopiero, gdy zostanie podjęta seryjna produkcja i gdy będą dokładnie znane wszystkie szczegóły konstrukcyjne. W każdym razie nie można zapominać, że w głądy produkcyjne, materiałowe grają ołbrzymią rolę. Zaprojektowanie elementu tak, aby był łatwy w produkcji, umiejętnie zastosowanie dobrego a taniego materiału, jakieś jedno miejsce połączenia dwu blach, rysunek drobnego szczegółu — może przejawiać równie wielki wpływ na wartość konstrukcyjną i mieć równie wielki wpływ na wartość wozu, jak i główne założenie.

O układzie kierowniczym skrzynki biegów, dyferencjałe — trudno wiele powiedzieć. Szczegóły konstrukcyjne i strona technologiczna — nie są znane. Te elementy systemów już znanych wykazały duże zalety w próbnych jazdach.

Cechą odróżniającą od innych rozwiązań są kartery, łączone w podłużnej płaszczyźnie wozu. Zespół pedny, jako całość, przypomina uderzająco rozwiązanie mniejszej, tylnosiłnikowej Tatrzy, której w swoim czasie niedostateczną poświęcono uwagę i jest analogiczne do konstrukcji wyścigowych Auto-Union. Silnik jest tego samego typu, co w Tatrze, bokser 4 cyl. chłodzony powietrzem. Ta analogia nie świadczy bynajmniej o bezpłodności Porschego, lecz o wysokiej wartości tego typu, który wyszedł zwycięsko z różnorodnych i licznych prób, jakim zostały poddane różne typy. Podobieństwo KdF do Tatrzy jest jeszcze jedną pochwałą inż. Ledwinki.

Chłodzenie cylindrów i oleju niewiele różni się od systemów Tatrzy i Mercedes'a 170 H.

Silnik KdF posiada więc tylko nowe szczegóły, jednak wyniki osiągnięte stawiają go wyżej od innych rozwiązań. Wprawdzie moc nie jest wielka, ale za to charakterystyka pracy, zdolność do długotrwałego wysokiego obciążenia, małe zużycie paliwa i oleju, cicha praca, kwalifikują ten silnik jako bardzo dobry. Jeżeli jeszcze strona technologiczna stanie na wysokości zadania, silnik ten w pełni przyczyni się do sukcesu wozu ludowego.

Rozpatrując jednak wóz KdF na tle naszych warunków drogowych, zjawiają się poważne zastrzeżenia czy możliwe jest u nas używanie wozu z silnikiem z tyłu bez odpowiedniego zabezpieczenia od kurzu. W naszych warunkach cały zespół pędny powinien być izolowany od spodu, co jest do zrobienia, a tym samym inaczej musi być rozwiązany dopływ powietrza z góry czy z boków.

O nadwoziu można powiedzieć, że ogólne założenie jego wymiarów jest doskonałe. Przy małym rozstawie osi osiągnięto zalety wozu klasycznego i tylnosilnikowego. Siedzenie bowiem kierowcy, które w kategorii małych wozów należy uważać za główne, znajduje się w samym środku między osiami, a przed tylnymi kołami. Jest to osiągnięcie wprost niezwykłe przy takim krótkim podwoziu, zwłaszcza, że wszystkie miejsca są wygodne. Uzyskano to dzięki wysokiemu ustawieniu siedzeń i cienkim oparciom — toteż wóz jest dość wysoki.

Tego rodzaju wymiary nadwozia są jedyne wśród samochodów, którym jednocześnie chodzi o mały opór powietrza. Można powiedzieć: KdF ma angielskie wnętrze z zewnętrznym kształtem środkowo-europejskim. Trudno jest pogodzić na krótkim podwoziu wygodne wnętrze z małym przekrojem czołowym. Inż. Porsche poszedł na kompromis i uzyskał bardzo dobry rezultat.

Poważne jednak zarzuty można stawiać tyłowi nadwozia, którego kształty są jak najciślej związane z problemem chłodzenia silnika. Nie uzyskano ani dobrego dopływu czystego powietrza, ani nie wyzyskano w pełni możliwości dobrego opracowania aerodynamicznego.

Wnętrze nadwozia można postawić zarzut skąpej szerokości miejsca dla stóp

pasażerów z przedniego siedzenia. Nic nie stało na przeszkodzie, aby podłoga była w tym miejscu szersza. Dostęp do tylnego siedzenia nie jest idealny, tak jak we wszystkich nadwoziach dwudrzwiowych.

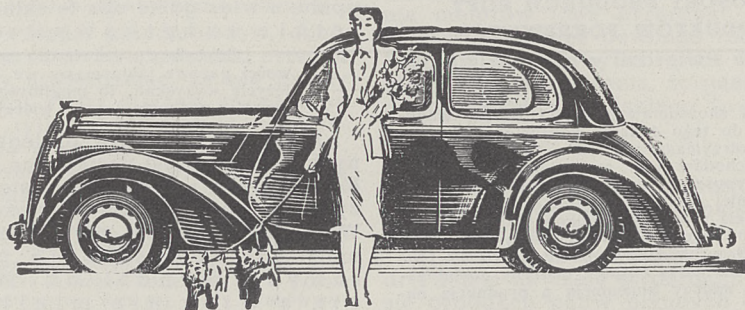
Zewnętrzny wygląd KdF jest bardzo zbliżony do Mercedesa 130 H oraz Tatry 97. Wynikło to z tej prostej przyczyny, że w wozach tylnosilnikowych są bardzo małe możliwości nadania cech indywidualnych. Zasada silnika z tyłu tak bardzo zbliża się do ideału wyzyskania miejsca, kształtu opływowego itp., że tym samym podobieństwo jej różnych realizacji musi być duże.

W szczegółach linii zewnętrznych KdF znaczny wpływ ma moda amerykańskiej sprzed kilku lat, w połączeniu z cechami niemieckimi. Wykończenie wnętrza jest takie, jak na to pozwala jego cena.

Wartość wozu można określać tylko względnie, tj. w stosunku do jego ceny. Spróbuję i KdF w ten sposób przedstawić. Otóż gdyby ten wóz ukazał się w wykonaniu jakiejś zwykłej wytwórni normalnie reklamowanej, z przeciętnych materiałów i jego cena była nieznaną, to oceniliby się go na około 2000 mk, a pod względem ciekawości rozwiązań należało by go przyrównać do wyżej wspomnianych samochodów. Gdyby kosztował 1500 mk., to byłby bardzo groźnym konkurentem innych wozów. Ale sprzedawany za cenę 1000 — 1200 mk. jest niemal bezkonkurencyjny.

Najbliższe lata pokażą, jak zostaną rozwiązane wyżej wspomniane trudności, wydobędą na wierzch zalety i wady wozu ludowego w praktyce oraz przydatność KdF do polskich warunków drogowych. co nas głównie interesuje.

WYTWORNE WYTRZYMAŁE SAMOCHODY



SKODA 1100

1,1 L. 32 KM.

Niezależne zawieszenie wszystkich 4-ch kół, wahliwie tylne półoski, 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.

BOLESŁAW ANDRZEJOWSKI

Autorytety potwierdzają alarmy

Rzecz charakterystyczna: mimo że nie było żadnych podstaw, aby twierdzić, iż Polsce nie grozi niedobór paliw płynnych — przez dłuższy czas zagadnienie zaopatrzenia Polski w płynne paliwo pozostawało w cieniu. Pewnej grupie ludzi zależało bowiem, aby zagadnieniu temu nie nadawać zbyt dużego rozgłosu. Wysiłki tej grupy z znakomicie opóźniły moment krystalizacji poglądów na zagadnienie paliw, a więc tym samym i montaż programu intensyfikacji produkcji paliw — to trzeba podkreślić. Dziś jednak statystyka bieżąca tak jaskrawo zaprzecza optymistycznym zapewnieniom, w które kazano nam wierzyć (vide np. refer. dyr. Schaetzla z roku 1935 wygłoszony we Lwowie), że nie znajdzie się chyba nikt, kto by nie przyznał, że alarmy prasowe z r. 1937 które podtrzymaliśmy w całej rozciągłości w Nrze 12 Auta z ub. roku — były najzupełniej słuszne!

Alarmy te wbrew optymistycznym pogłoskom w pewnym odłamie prasy i wbrew złośliwym kpinkom niektórych osobistości, znalazły również potwierdzenie w ostatnio wygłoszonych referatach: prof. dr Pilata i inż. Bóbra — dwu doskonale znanych fachowców omawianej dziedziny. Oba referaty wygłoszone w drugiej połowie kwietnia. Prof. Pilat jako specjalista chemik nie zajmował się całokształtem problemu paliwowego, ale głównie omawiał jeden odcinek: sprawę produkcji wysokowartościowych paliw płynnych z gazów roztokach. Natomiast referat inż. Bóbra objął całokształt zagadnienia i zawierał konkretne wnioski, dotyczące programu intensyfikacji produkcji paliw, ale program, który zasadniczo odrzucał produkcję paliw syntetycznych.

Poniżej postaram się podać treść zasadniczą obu referatów.

NOWOCZESNE SPOSOBY PRODUKCJI ROPY NAFTOWEJ I PRODUKTÓW POKREWNYCH

Prof. Pilat na wstępie stwierdził wyraźnie, iż (opieram się na stenogramie):

„w roku zeszłym skonsumowaliśmy 11 tysięcy wagonów benzyny. Jeżeli do tego dodamy konsumpcję spirytusu i benzolu to razem otrzymamy ok. 12 — 12,5 tys. wagonów. Przyrost samochodów jaki mamy do zanotowania uprawnia nas do przypuszczenia, że zapotrzebowanie krajowe zwiększy się mniej więcej o 3 tysiące wagonów. Jeżeli więc weźmiemy całą produkcję środków pędnych, którą oszacowałem na 17.000 wagonów i przeciwstawimy ją konsumcji, to w r. 1939 wychodzimy prawie na równo. Nie ma mowy o eksporcie zresztą eksport benzyny został zamknięty, wyrównanie między konsumcją a produkcją nastąpiło w zupełności“.

To jest ważna konstatacja — nie dla wszystkich zresztą nowa, ale przecież jasna i wyraźnie obrazująca sytuację w zakresie podaży i popytu. Nie bez pewnej smutnej zresztą satysfakcji dodać chcemy, że w grudniowym naszym artykule pisaliśmy: „może już w marcu czy kwietniu zaobserwujemy dawno sygnalizowane zjawisko zahamowania eksportu“...

Dalej prof. Pilat, zastanawiając się nad środkami zapobieżenia katastrofie braku paliw, odrzuca koncepcję importu, jako niedopuszczalną z całego szeregu względów i kładzie największy nacisk na zagadnienie wykorzystania zasobów gazu ziemnego, przy czym zwraca uwagę na:

a) konieczność wykorzystania w większym niż dotychczas zakresie gazu ziemnego, z którego co prawda produkujemy gazolinę, ale jednocześnie przy tej produkcji lżejsze składniki gazu ziemnego nie są absorbowane (mają one zbyt wielką prężność, ażeby nadawały się do domieszania do benzyny — są zbyt lotne i tworzyłyby zbyt wielkie mance przy magazynowaniu benzyny). Składniki te (propany i butany) są więc zupełnie niewyżytkiwane mimo że można te

węglowodory po zamianie na olefiny (propylen i butyleny) użyć do procesu polimeryzacji;

b) niedocenioną wartość złoża gazu ziemnego niedawno odkrytego w okolicach Jasła (eksploatacja Polminu).

Gazy tego złoża znajdują się pod ciśnieniem 100 atmosfer i mogą się wydobywać z szybkością 400—500 mtr. sześć. na minutę. Złoże to może nam dostarczyć, po zainstalowaniu odpowiednich aparatów ok. 500 wagonów gazoliny stabilizowanej i 600 wagonów tzw. poli-benzyny (tzn. benzyny spolimeryzowanej). Prof. Pilat zaznacza przy tym, iż:

„ewentualnie po rozfrakcjonowaniu butanu i izobutanu część produkcji można otrzymać jako izooktan (czyli jeden z najbardziej cennych dodatków do benzyn lotniczych, powiększających ich liczbę oktanową). Produkcja izooktanu byłaby technicznie osiągalna w wysokości około 250 wagonów. Ponieważ izooktan ma liczbę oktanową 96, która daje się jeszcze wyżej podnieść, tworzyłby więc najcenniejszy materiał jaki można sobie obecnie wyobrazić“.

„...koszt takiej instalacji, która mogłaby wyprodukować 1100 — 1200 wagonów wyniosłoby stosunkowo dużą cyfrę, bo 10 — 11 milionów (przy aparaturze Fischer — Tropsch ok. 17 milj. zł). Niemniej jeżeli weźmiemy pod uwagę ile kosztuje wierceń gazowe i szansa otrzymania tych gazów, to cyfra ta na pierwszy rzut oka trochę wysoka nie wydaje się być przerażającą“.

Poza tym okazuje się, że z propanu możemy otrzymać alkohol izopropylowy, a z niego z kolei — eter izopropylowy o wybitnych własnościach przeciwstukowych (jako dodatek do paliw o niskiej liczbie oktanowej). Omawiane złoże może dostarczyć tego produktu poważną ilość. Wreszcie należy wspomnieć o realnej możliwości produkcji acetonu, jako dodatku do paliwa. Aceton wyrabia się z alkoholu izopropylowego — posiada on liczbę oktanową 100.

Resumując — prof. Pilat orzekł, że oprócz złoża w Roztokach, propan i butan dostarczyć mogłby Borysław, gdzie tzw. suchy gaz używany jest do opalu, a więc gdzie oba te składniki nie są umiejętnie zużytkowywane.

„Gdybyśmy — stwierdza prof. Pilat — tylko te możliwości gazowe jakie mamy we Wschodniej Małopolsce należycie wyzyskali, to moglibyśmy podnieść produkcję materiałów pędnych o mniej więcej 11% obecnego jej stanu“.

Jak wynika ze słów prelegenta, w St. Zjednoczonych wszystko jest nastawione na produkcję materiałów pędnych, i wszystko co się da przerobić na benzynę, to się przerabia — stosując szeroko kraking. W Polsce natomiast nie można stosować krakingu naftę, gdyż konsumpcja produktów naftowych wynosi ok. 90% ich produkcji, a więc nie miałbyśmy co krakingować. Dlatego musimy sięgnąć do poszukiwań za butanem i propanem, bo przecież:

„...nafta świetlna jest w zupełności zużywana, a nawet można powiedzieć, że dzisiaj sztucznie hamuje się zużycie nafty przez ludność, ażeby nie importować tego towaru. Benzyna nie wchodzi tutaj w rachubę. Oleje gazowe są kompletnie zużywane, a z innych produktów parafina jest zbyt kosztownym materiałem — ona stanowi jedyny produkt naftowy, który możemy dzisiaj eksportować. A oleje, zwłaszcza smarowe, są produkowane w takiej ilości, że produkcja pokrywa się z ich zapotrzebowaniem“.

Jeśli chodzi o dział produkcji olejów smarowych, to prof. Pilat podał zebrany wiele ciekawych informacji — ponieważ jednak mają one charakter bardzo specjalny i ponieważ głównie nas interesuje paliwo płynne — ciekawych pozwolę sobie odesłać do „Przeglądu Chemicznego“, gdzie będzie publikowany pełny tekst odczytu.

Warto natomiast wrócić jeszcze do pierwszej części odczytu prof. Pilata, która wywołała gorącą dyskusję, no i szereg zastrzeżeń ze strony fachowców obecnych na sali.

Tak np. dyr. Holewiński, na marginesie projektu naszkicowanego przez prof. Pilata, a mającego na celu wykorzystanie złóż gazowych, zaznaczył m. in., iż:

„możemy przyjąć za prawdopodobne, że zagłębienie roztockie zawiera ok. 2 miliardów metrów kubicznych gazu. Miliard to jest bardzo duża ilość, ale jeżeli przeliczymy go na tony, to okazuje się, że jest to zaledwie 2 miliony ton, z tego 10% stanowi ilość cięższa od metanu, czyli wszystkiego 200 tys. ton i dlatego chociaż odczyt pod względem chemicznym był bardzo ciekawy to praktycznie projekt ten daje możliwość pokrycia konsumpcji tylko na jeden rok...“

„...Zwiększenie o 10% produkcji naszych środków pędnych da możliwość powiększenia liczby samochodów zaledwie o 7 tysięcy sztuk, a po tym zagadnienie będzie znów otwarte. Kwestia przeróbki gazów ziemnych metodą Fischer — Tropsha nie jest dla nas interesująca dlatego, że tą metodą otrzymuje się benzyny o liczbie oktanowej 56. Jest to metoda bardzo ciekawa ale dla Niemiec, które mają 50.000 do 60.000 ton benzolu, skutkiem czego dolewanie do niego benzyny małowartościowej daje liczbę oktanową 70. Jeżeli natomiast do naszej benzyny o liczbie oktanowej poniżej 60 dolejemy benzyny Fischer — Tropsha, to dostaniemy benzynę, którą właściwie należałoby wylać do rynsztoka“.

Z kolei zabrał głos p. Zwierzycki, który był zdania, że wszelkie pieniądze lepiej poświęcać wyłącznie na cele wiercen, gdyż: „to co się w prasie pisze i o czym niedawno w parlamencie była mowa, że mamy takie bogactwa naftowe, to jest po prostu nieprawda. My mamy szanse znalezienia nowych źródeł, ale nie ponad to, rezerwy nie mamy, a te które mamy eksploatuje się do momentu, kiedy się one skończą, a wtedy i cała produkcja się skończy“.

Poza tym mówca podkreślił fakt wzrostu spożycia paliw w czasie wojny (w Japonii spożycie podniosło się z 2 na 6 milionów ton) i konieczność rozwiązania sprawy paliw od razu na kilku płaszczyznach (wiercen i syntezy), przy czym, w wypadku stosowania syntezy, należy przygotować się na przeróbkę aparatur zagranicznych, które są budowane na specyficzne surowce i nie chcą działać w innych warunkach, co miało miejsce np. z Japonią, która nabyła w Niemczech aparaty... niedziałające. Ponieważ Polska na razie nie zajmuje się syntezą i nie ma pieniędzy na kosztowny plan wiercen (vide Auto Nr 12 1938), wypada magazynować zapasy — zmuszając nas do tego b. specyficzne warunki...

Nawiązując do wypowiedzi przedmówców, obecny na odczycie p. min. prof. dr Świętosławski ostudził nieco zapał polemiczny stwierdzając, że nie należy lekceważyć projektu prof. Pilata dlatego, że może on powiększyć produkcję „tylko“ o 10%, jak również ryzykowne jest potępienie w czambuł metody Fischer-Tropsha. Tę ostatnią konstatację podtrzymał również p. Ramotowski, przypominając:

„ostatnie badania niemieckie (według słów inż. Martina na Zjeździe Inżynierów węglowych w Essen 1939) doprowadziły do tego, że otrzymywać się będzie przy pomocy metody Fischera benzyna normalna, — o liczbie oktanowej 65, niskokoktanowe benzyny będą krakowane, olej dieslowski natomiast będzie krakowany na benzynę lotniczą (liczba oktanowa 95)“.

Przy zastosowaniu tej metody w Polsce znajdzie zastosowanie nie tylko węgiel koksujący, pół-torfowy i torfowy, ale również i gaz ziemny.

W obronie projektu prof. Pilata stanął również dyr. Dażwański, który stwierdził, iż nie wolno gardzić tymi 10-ma procentami zwiększenia produkcji.

Wydaje się nam, że stanowisko lekceważące projekt prof. Pilata jest ryzykowne — jakkolwiek o tej sprawie sądzić może jedynie fachowiec. Z drugiej jednak strony cyfry podane przez prof. Pilata były — wydaje się — zbyt zaokrąglone, jak to zauważył „Chemik“ w Nr 33 Depeszy, który pisał w recenzji referatu, iż:

„...wytwórczości gazoliny (wliczonej przez Prelegenta przy szacunku produkcji projektowanego zakładu polimerizacyjnego) właściwie nie można uważać za nową produkcję, gdyż jest ona wytwarzana już obecnie na aparatach gazolinowych ustawionych przy szybach (biała ropa) oraz w gazolinarni w Mościcach. Nowa produkcja zakładu wyniesie więc właściwie tylko 900 cystern benzyny polimerizowanej i izooktanu, co stanowi około 6% w stosunku do obecnie wytwarzanej przez nasz przemysł benzyny i gazoliny. Wprawdzie Prelegent mówił, że wytwórczość nowego zakładu powiększy produkcję lekkich

paliw o 10 — 11%, jednakże nie możemy się tego przyrostu doliczyć, zwłaszcza jeśli uwzględnimy, że etan przy polimeryzacji razem z wyższymi węglowodorami daje nie benzynę, lecz smołę polimerizowaną“.

„Nie możemy również doliczyć się przy podanym składzie gazu ziemnego możliwości produkcji 650 cystern rocznie“.

Co najmniej czwarta część zawartych w gazie butanów musi być pozostawiona w gazolinie, pozostałe zaś propan i butany przy przeciętnej wydajności benzyn i izooktanu około 60%, wg praktyki amerykańskiej, dadzą łącznie tylko 500 cystern benzyny rocznie, a w tej liczbie będzie około 60 cystern rocznie izooktanu. Obliczenia wydajności nowego zakładu są jak się zdaje zrobione zbyt optymistycznie“.

W dalszym ciągu swych wywodów „Depesza“ utrzymuje, że złoża Roztockie są złożami ropnymi, a co zatem idzie zapas gazów jest mały i nie przekracza dwu miliardów mtr. sześć., które mogą dać około 7000 cystern benzyny polimerizowanej. Gdyby koszt inwestycyjny wyniósł 17 milionów zł (cyfra podana przez prof. Pilata w odniesieniu do kosztów aparatury syst. Fischera), to amortyzacja bez kosztów oprocentowania kapitału wyniesie ponad 2400 zł na 1 cysternę benzyny. Oczywiście koszt własny benzyny w tych warunkach byłby wysoki.

Prof. Pilat w odpowiedzi na zarzuty stawiane przez obecnych wyjaśnił, iż:

„Faktem jest, że w Roztokach ropy dotąd nie znaleziono, oraz że sprawa benzyny Fischerowskiej jest bardzo aktualna. Od Gorlic aż do Kosowa na przestrzeni 450 km mamy bogate złoża gazów ziemnych. Nie wiem czy Państwo wiedzą, że w ostatnich miesiącach obok Drohobycza, w Oparach dowierdził się wielkie pole gazowe, w Daszawie mamy także wielkie pole gazowe. A więc surowiec do syntezy fischerowskiej jest pierwszorzędny i lepszy niż z węgla, ponieważ gazy te nie zawierają siarki, odpada więc kwestia czyszczenia. Przy fischerowskiej metodzie dopuszczalna jest zawartość siarki 0,02 w 1 mtr. sześć. Benzyna z syntezy fischerowskiej może być krakowana i doprowadzona do każdej liczby oktanowej, naturalnie z pewnymi stratami“.

Tę niewątpliwie ciekawą dyskusję prowadzoną na wysokim poziomie, ale trudną do wiernego odtworzenia w tak dużym skrócie zamknął inż. Płuzański, który podkreślił, że należy przeciwdziałać zbytniej rozrzutności w zakresie konsumpcji gazów ziemnych jako materiału... opałowego, bądź jako paliwa do poruszania motorów (bez przeróbki uszlachetniającej), co należy uważać za pewnego rodzaju marnotrawstwo. Ten sam pogląd wyraził prof. Smoleński, przewodniczący tego posiedzenia, zorganizowanego przez sekcję przemysłową Polskiego Tow. Chemicznego.

* * *

Wnioski z referatu i dyskusji wyglądają w naszym mniemaniu (jeśli chodzi o najszerze ujęcie sprawy paliwowej) następująco:

1) wszyscy bez wyjątku zabierający głos z prof. dr Pilatem na czele stwierdzili, że sytuacja w zakresie produkcji paliw płynnych jest bardzo poważna, przy czym wypowiedzi ich miały charakter bardziej alarmujący, aniżeli wypowiedzi prasy codziennej nastawionej z natury rzeczy na pewne „przerysowywanie“ zagadnień.

2) nie ukrywano, że w najbliższym czasie nastąpi zrównanie podaży z popytem i że już najbliższe miesiące winny przynieść posunięcia, któreby odsunęły możliwie najdalej moment konieczności importu paliw;

3) niektórzy mówcy potraktowali zagadnienie zbyt wąsko i jednostronnie, upierając się przy intensyfikacji wiercen na niekorzyść syntezy lub innych rozwiązań. Wystąpienia ich jednak zdaje się nie były przyjęte przez zebranych z aplauzem. Wyczuwało się, że audytorium bardziej przychylnie odniosło się do wypowiedzi przewidujących konieczność rozpoczęcia walki z brakiem paliwa od razu na kilku frontach, co narzuca nam sytuacja, położenie geopolityczne i rozmieszczenie surowców;

4) sprawa paliwowa, pomimo, że jest wałkowana przez specjalistów, od dłuższego czasu nie zdołała sobie wyrobić popularności na terenie „czynników miarodajnych”. Dowodem tego: szczupłość funduszy wiertniczych oraz brak jakiegokolwiek podkładu praktycznego, któryby umożliwił zmontować w krótkim czasie program zaopatrzenia kraju w paliwa płynne w rozmiarach co najmniej proporcjonalnych do potrzeb bieżących;

5) w zakresie tempa wiercen naftowych od lat niewiele się widać zmieniło (mimo wielkiego hałasu), skoro inż. Bóbr stwierdził, że:

„Poz bardzo ciekawymi i systematycznie prowadzonymi badaniami geofizycznymi Państwowego Instytutu Geologicznego konieczna jest zacheta inicjatywy prywatnej czy państwowej do wiercen poszukiwawczych. Na przeszkodzie stoją dwie rzeczy: brak kapitału i wadliwa ustawa górnictwo-naftowa, która czyni dysponentem wnętrza ziemi właściciela powierzchni. W obecnych warunkach kiedy ropy cenę się na wagę krwi jest to anachronizm. Sytuacja ta musi ulec zmianie”.

Wniosek ten zdaje się naprawdę „komentarzy nie wymaga”.

6) słuchając niektórych wynurzeń odnosiło się wrażenie, że bieg sprawy paliwowej na terenie „miarodajnym” jest niebezpieczenie leniwy. Cóż bowiem zmieniło się od r. 1936? Chyba nic, skoro nie mówiło się w dyskusji o żadnym posunięciu zapobiegawczym, a na każdym kroku podkreślało, że czas pracuje na niekorzyść i że przejadamy nasz kapitał naftowy z przerażającą szybkością.

Należy w końcu podkreślić, że na referacie prof. dr Pilata byli obecni przedstawiciele władz wojskowych, min. Przemysłu i Handlu, min. Komunikacji (Komisji Motoryzacyjnej), min. Rolnictwa i Reform Rolnych, przedstawiciele przemysłu chemicznego, spirytusowego, wielu instytucji naukowych, prasy codziennej i fachowej, no i oczywiście wszystkich innych przemysłów zainteresowanych.

ZAGADNIENIE PALIW PŁYNNYCH W POLSCE

Pod tym tytułem wygłosił inż. Bóbr, popularny krzewiciel wiedzy o paliwie płynnym, interesujący referat w gmachu Techników. Z braku miejsca nie możemy tu podać nawet w skrócie tej części referatu, w której autor mówi o znaczeniu paliw płynnych dla obrony w ogólności i gdzie charakteryzuje stan i sposoby zaopatrzenia mocarstw w te paliwa. Te sprawy postaramy się omówić przy innej okazji i przejdziemy od razu do rozdziału traktującego o Polsce.

Spożycie paliw płynnych w Polsce w l. 1936 — 1938

	1936		1937		1938	
	T	przyrost w %	T	przyrost w %	T	przyrost w %
Benzyna . . .	69.034	+4,2	85.980	+24,6	110.965	29,1
benzol motorowy	8.950	+12,0	10.000	+11,7	13.000	30,0
alkohol etylowy	7.270	-9,0	8.014	+10,2	14.026	75,0
Razem kraj. . .	85.254	+3,7	103.994	+21,9	137.991	32,7
spożycie Gdańska	6.162	-2,3	6.332	+2,7	7.050	11,3
Razem polski obszar celny	91.416	+3,3	110.326	+23,7	145.041	31,5

Z powyższych zestawień wynika, że „w r. ubiegłym po raz pierwszy Polska (wraz z W. M. Gdańskiem) skonsumowały więcej paliw płynnych aniżeli wy-

produkowano u nas benzyny”. To znaczy, — zauważył inż. Bóbr — że produkcja benzyny nie pokryłaby w bieżącym roku całego spożycia polskiego obszaru celnego, gdybyśmy nie mieli do dyspozycji paliw pomocniczych — benzolu i spirytusu.

To nie jest wesołe, ale przecież sygnalizowaliśmy tyłkrotnie o tej sytuacji na łamach Auta i w biuletynie A. P. Echo tych sygnałów było — niestety — wręcz odwrotne. To znaczy, że ci, którzy mogli tu podrzymać te dążenia, pisali o... zasobach benzyny. Mniejsza z tym (ale możeby ci panowie teraz łaskawie raczyli wskazać te zasoby?).

Jeszcze mniej wesołe są prognozy dotyczące spożycia paliwa w r. 1939 (dla porządku należy zaznaczyć, że jest to właśnie rok bieżący). Inż. Bóbr zauważa, że przyrost spożycia rośnie nadal i że mimo zwiększenia domieszki spirytusu wykazał w styczniu bieżącego roku 30% w stosunku do ub. roku. Gdyby tempo to utrzymało się na tym poziomie, to przypuszczalna roczna konsumpcja wyniesie 144.250 ton benzyny.

Konsumpcja ta nie będzie mogła być pokryta z bieżącej produkcji i trzeba będzie uszczuplić zapasy (i tak bardzo mizerne) o 13.500 ton. Rzecz prosta o ile wykres spożycia będzie się nadal piał ku górze — nawet pod mniejszym niż dotąd kątem — zapotrzebowanie przyszłoroczne niewątpliwie zmusi nas do znacznie szerszego stosowania paliw pomocniczych, a zapotrzebowanie w roku 1941 — do importu paliw z zagranicy. Tę konstatację inż. Bóbr motywuje w następujący sposób:

„Brakowi (paliw naftowych) można będzie zaradzić przez szersze niż dotychczas stosowanie paliw pomocniczych — benzolu i spirytusu. I te możliwości są jednakże ograniczone. Dla benzolu są one ograniczone wysokością jego produkcji, która nie może być dowolnie zwiększana, gdyż zależy od spożycia koksu i gazów, dla spirytusu zaś wysokością jego optymalnej zawartości w paliwach węglowodorowych. Względny wysokości produkcji spirytusu nie mogą u nas odgrywać roli, gdyż, przy pewnej intensyfikacji kultury kartofla i rozbudowie przemysłu pomocniczego, mamy, jak się zdaje, nieograniczone w stosunku do obecnej skali naszego spożycia możliwości”.

„Produkcja benzolu surowego jest u nas obecnie następująca:

Górny Śląsk	33.000 ton
Śląsk Zaolziański	14.000 „
Gazownie Miejskie	700 „

razem 47.000 ton

Z tej ilości po odliczeniu strat rektyfikacyjnych i zapotrzebowania przemysłu chemicznego można wydzielić dla spożycia motorowego 35.000 ton benzolu motorowego. Obecne spożycie w r. 1939 wyniesie tylko około 45% tej kwoty. Zaznaczyć jednak należy, że egzystujące zakłady dla rektyfikacji benzolu nie są w stanie przerektyfikować całej tej ilości.

Uwzględniając produkcję benzolu i możliwą ze względów technicznych domieszkę spirytusu otrzymamy następującą maksymalną ilość benzyny technicznej i lekkich paliw motorowych, stojącą ewentualnie do dyspozycji:

benzyna techniczna (przypuszczalne spożycie roczne)	20.000 ton
benzyna lotnicza (przypuszczalne spożycie roczne)	10.000 „
benzyna motorowa (do której dodany będzie spirytus)	108.000 „
benzol motorowy	35.000 „
spirytus, jako dodatek, stanowiący 22% objętościowo, wzgl. 20,6% w mieszaninie z benzolem motorowym	9.000 „

razem 215.000 ton

Ponieważ spożycie w r. 1939 na polskim obszarze celnym szacujemy na 187 tys. ton, w r. 1940, przy zmobilizowaniu wszystkich środków mielibyśmy możliwość pokrycia ewentualnej konsumpcji zwiększonej tylko o 15% w stosunku do konsumpcji przewidywanej w r. 1939. Przy zużyciu posiadanych nadwyżek zapasów benzyny ponad normalne zapasy rafinerijne, będziemy mogli przy zmobilizowaniu wszystkich źródeł paliw płynnych pokryć w r. 1940 przyrost spożycia w wysokości 20% w stosunku do r. 1939. W r. 1941 nie będziemy mieli żadnych nadwyżek paliw płynnych dla pokrycia ewentualnego dalszego przyrostu spożycia”.

MAJ

7 DNI ŚWIĄTECZNYCH

7 WYCIECZEK BEZ DEFEKTU

zapewni:



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

Inż. Bóbr twierdzi ponadto, że obraz ten jest naskikowany z optymizmem, przy założeniu, że uda się utrzymać obecną produkcję ropy, co podobno wymagać będzie maksymalnego wysiłku wiertniczego i... co nie zapobiegnie spadkowi produkcji w końcu 1942 roku (vide AUTO Nr 12 1938 r.).

Obliczenia powyższe nautralnie nie są obliczeniami wojennymi, kiedy ma miejsce kilka lub kilkunastokrotnie większe zapotrzebowanie... Nie trzeba być prorokiem, aby przewidzieć, że w czasie wojny produkcja benzolu może zupełnie odpaść, że produkcja ropy i spirytusu również zmaleje. A więc konieczność zapasów? O nieistniejących zapasach mówi inż. Bóbr z wielką goryczą:

„Musimy pokreślić, że w ubiegłym okresie historii naszego przemysłu naftowego lekkomyślnie przepuściliśmy możliwość stworzenia zapasów mobilizacyjnych własnej ropy, względnie własnych gotowych paliw płynnych, wyżyliśmy się wczoraj ze szkodą dla kraju po niskich cenach nadwyżek cennych produktów, których nam jutro może zabraknąć“.

Ale paliwa lekkie, to jeszcze nie całość zagadnienia. Innym ważnym paliwem, używanym do silników Diesla jest olej gazowy, którego produkcja... maleje, a konsumpcja wzrasta:

produkcja	oleju gazowego	spoż. w % w Polsce	spoż. w % w W. M. Gdańsku
1936	81.451 ton	68,0	3
1937	80.551 ton	73,1	3,1
1938	63.516 ton	93,8	4,2
1939	63.000 ton	96,8	4,8

A więc już obecna produkcja nie wystarczy na pokrycie zapotrzebowania przekreślając zagadnienie celowości używania silników w typy Diesla, pokryte jedynie dzięki nadszarpnięciu zapasów rafinerii. Natomiast trzeba mieć na uwadze, że

„możliwości produkcyjne oleju gazowego są u nas ograniczone. Będą one jeszcze spadać w miarę wprowadzenia w naszej technice rafinerijnej nowoczesnych metod dystalacji i sposobu produkcji olejów smarowych“.

Należy to brać pod uwagę przy ustalaniu typu silników samochodowych branych do produkcji, tym więcej, że

„produktów pomocniczych względnie zastępczych, któreby mogły zastąpić olej gazowy — nie posiadamy“.

Cała pociecha w tym, że mamy jeszcze pewną rezerwę oleju gazowego, który na razie zużywany jest (85 proc. produkcji) przez przemysł, a który w razie potrzeby możnaby zabrać na zużycie dla poj. mechanicznych. Silniki dieslowskie stały winny być zastąpione elektrycznymi lub gazogeneratorowymi. Powiększenia produkcji oleju gazowego kosztem produkcji nafty nie może być brane pod uwagę ze względu na brak i tego produktu.

Inż. Bóbr w swych końcowych wnioskach stwierdza raz jeszcze, że sytuacja geopolityczna Polski, jak również wyczerpanie obecnie eksploatowanych złoża naftowych, zmuszają do możliwie najszybszego znalezienia nowych własnych źródeł pełnowartościowych paliw. Kolejno rozpatruje inż. Bóbr trzy źródła podstawowych źródeł paliw płynnych: a) ropa naftowa, b) gaz ziemny, c) węgiel — oraz w pewnych warunkach torf.

Jednocześnie jednak inż. Bóbr zakłada, że:

„Żadne paliwa pomocnicze lub zastępcze nie mogą zastąpić benzyny względnie oleju gazowego, które są pełnowartościowymi paliwami podstawowymi i dla których są skonstruowane nowoczesne silniki spalinowe (a czyż nie można zbudować silników przystosowanych w pierwszym rzędzie dla tych paliw? — przyp. redakcji). Paliwa pomocnicze i zastępcze mogą służyć tylko jako uzupełnienie...“

CZY MAMY MOŻLIWOŚCI ZNALEZIENIA NOWYCH ŹRÓDEŁ ROPY NAFTOWEJ?

Problem ten przy założeniach inż. Bóbra odgrywa w zakresie rozbudowy produkcji paliw rolę dominującą. Ale obecny stan poszukiwań nie uprawnia widać do konkretyzowania, skoro Prelegent nie wysuwa żadnych pocieszających wniosków ograniczając się do stwierdzenia, że:

„Według opinii naszych geologów z prof. Bohadonowiczem na czele mamy szanse na znalezienie ropy naftowej na głębszych poziomach w Karpatach, na Przedgórzu Karpat i na Niżu Polskim w strefie wypiętrzonych solnych oraz na zachodniej stronie strefy krystalicznej. Pierwsze kroki dla przeprowadzenia wstępnych badań geograficznych tych obszarów zostały zapoczątkowane już przez państwo. W tym celu został zorganizowany i wyposażony w odpowiednie środki Państwowy Instytut Geologiczny. Prowadzone przez tę instytucję od dwu lat prace geofizyczne nie zostały jeszcze ukończone i kontynuowane są nadal. Posiada one jako podstawa dla przyszłych wierzeń poszukiwawczych. Na razie umiejscowienie problemowych wierzeń poszukiwawczych możliwe jest tylko w Karpatach i na Przedgórzu Karpat“.

Na podstawie powyższej opinii można wysnuć wniosek, że najbliższe lata ze strony wierzeń ratunku nie przyniosą, że możliwość znalezienia źródeł — chwała Bogu — istnieje, ale przeciw możliwością samochodów i czołgów poruszać nie możemy... Słuszne jest założenie bazowania wielkiego programu na ropie, ale jednocześnie trzeba pamiętać, że wierzenia nie są pozbawione ryzyka, no a obecna sytuacja paliwowa zmusza nas do szybkich i niezawodnych posunięć. Te dwa momenty trzeba pogodzić.

Inż Bóbr nawołuje do spiesznej interwencji rządu, który winien znowelizować ustawę górnictwo-naftową oraz znaleźć środki na wierzenia poszukiwawcze. Cały zaś program prac winien

„...być tak obliczony, byśmy w przeciągu kilku lat mogli otrzymać odpowiedź na pytanie, czy nasza samowystarczalność paliwowa może być oparta na własnej produkcji ropnej“.

A więc inż. Bóbr zupełnie obiektywnie zdaje się stwierdzać, że o ile należy ten idealny program bazować na ropie (takie są przynajmniej wszelkie przesłanki) — o tyle trzeba sobie zdawać sprawę, że najbliższy okres raczej nie przyniesie zasadniczych efektów w zakresie wiertnictwa. Czyli że... winno się obecnie jak najspieszniej zakrzątnąć koło paliw nie naftowego pochodzenia — ale tego już inż. Bóbr nie powiedział, licząc zapewne na zorientowanie i domyślność audytorium.

CO NAM MOGĄ DAĆ GAZY ZIEMNE?

Z gazów ziemnych można produkować oprócz najbardziej wartościowej benzyny polimeryzowanej benzynę syntetyczną (metodą redukcji tlenku węgla z wodorem) oraz alkohol metylowy. Inż. Bóbr twierdzi, że oba nasze ośrodki produkcji gazów ziemnych mogą dostarczyć następujące ilości benzyny polimeryzowanej:

„Borysław 6.930 ton benzyny polimeryzow. rocznie.
Roztoka 3.630 „ „ „ „

Razem więc nasze ośrodki produkcji gazowej mogą dostarczyć 10.560 ton benzyny polimeryzowanej rocznie, co stanowi ok. 7 proc. obecnej produkcji benzyny. Jak widzimy z tego źródła można uzyskać stosunkowo niewielkie ilości benzyny. Pod względem jakościowym jednakże benzyna ta jest produktem wysokowartościowym (l. o. 80“).

To jest jedno źródło paliw, które zresztą omówił prof. Pilat, ale co do którego inż. Bóbr ma pewne zastrzeżenia.

PALIWA PŁYNNY Z WĘGLA

Jest to jak wiadomo bardzo obszerne zagadnienie doskonale zbadane na całym Zachodzie i Anglii, zagadnienie, które jednak u nas nie weszło zdaje się nawet do laboratorium. Na tym polu musimy chybaśmy odrobić zaległości od elementarza.

Pomijam tu technologiczne zagadnienia. Warto jednak zaznaczyć się z zasadami różnych systemów upłynniania węgla. Na ten temat inż. Bóbr przypomniał następujące zasady produkcji.

A) HYDROGENACJA: nadają się przy tym systemie węgle brunatne lub kamienne zawierające ponad 20% części lotnych — najlepiej miał płukany. Węgle kamienne dają dobrą benzynę i gorsze oleje gazowe, a węgle brunatne — odwrotnie. Hydrogenacja węgla jest procesem bardzo skomplikowanym dlatego chętniej jako surowca używa się ciężkie produkty płynne (pozostałości ropne, smoła wytłowna).

Hydrogenacja może znaleźć ekonomiczne zastosowanie tylko w wielkich jednostkach przemysłowych wytwarzających co najmniej 150 000 ton benzyny rocznie. Wydajność benzyny wynosi około 670 kg z 1 tony węgla. Razem z węglem potrzebnym do prowadzenia procesu rozchód węgla wynosi do 5 ton na 1 tonę benzyny. Według danych angielskich koszt inwestycji przy budowie zakładów hydrogenacyjnych wynosi ponad 900 zł na 1 tonę zdolności wytwórczej rocznie.

B) SYNTEZA Z GAZU WODNEGO: proces ten może być rozpatrywany zarówno jako proces upłynniania gazu ziemnego jak również jako proces upłynniania węgla — w zależności od surowca z jakiego wytworzony został gaz wodny.

Przeważnie stosuje się ten system dla upłynniania węgla. W Anglii używa się do tego procesu węgla krótkopłomiennych o niskiej zawartości części lotnych. Niemiecy fachowcy utrzymują, że gaz wodny może być wytworzony z każdego rodzaju węgla (przy pomocy gazogeneratorów).

Znany dwie metody syntezy: Fischera i Synthetic Oils. Przy metodzie Fischera dla uzyskania 1 tony płynnych produktów należy zużyć do 6 ton węgla. Benzyna Fischera ma niską liczbę oktanową, metoda Synthetic Oils — wyższą. Jakość benzyny może być poprawiona przez krakowanie, co jednak podnosi koszt produkcji i zmniejsza wydajność. Benzyna z tego procesu nadaje się tylko dla samochodów. Optycalność syntezy osiąga się przy produkcji rocznej 25—30 000 ton przy zakupie katalizatorów u producentów. W wypadku uruchomienia własnej produkcji katalizatorów — a taki wypadek przewiduje inż. Bóbr w odniesieniu do sytuacji w Polsce — od 60 tys. ton rocznie.

Według danych angielskich koszt inwestycji przy budowie zakładu syntetycznego wynosi ok. 1.400 zł na 1 tonę zdolności produkcyjnej rocznie“.

* * *

Tak się w ogólnym zarysie przedstawia sprawa upłynniania węgla. Charakterystyka procesu podana przez inż. Bóbr, a cytowana przez nas powyżej w bardzo dużym skrócie, nie jest co prawda dostatecznie jasna — szczególnie jeśli chodzi o finansową stronę zagadnienia.

Trzeba dodać, że polskie węgle nie były jeszcze dokładnie zbadane pod kątem widzenia procesów upłynniania. Ale jak słusznie zauważa inż. Bóbr wszystkie nasze węgle mogą nadawać się do procesów upłynniania, pod warunkiem, że zostanie zastosowana odpowiednia aparatura i katalizatory.

„A priori można wypowiedzieć twierdzenie, że większość węgla kamiennych górnośląskich i dąbrowieckich nadaje się do bezpośredniej hydrogenacji wzgl. do hydrogenacji z uprzednią ekstrakcją. Koksujące się gatunki węgla kamiennego Górnego Śląska i Karwiny nadają się jako surowiec dla syntezy paliw płynnych metodą via gaz wodny“.

REASUMCJE

Jak widzimy inż. Bóbr w swym referacie zawarł całość zagadnienia dopowiadając i wyjaśniając to, czego jedynie domysleć się mogli świadkowie dyskusji po referacie prof. Pilata. Nie ma w referacie inż. Bóbra niedomowień — obraz sytuacji jest jasny — potwierdza się wszystko to o czym chaotycznie wspomniano w niejednej już dyskusji, wzmiankach prasowych dezycydat na Kongresie Inżynierów we Lwowie itd. Słowem referat inż. Bóbra jest jeszcze jedną kropką nad „i“. Jego poglądy na sytuację znajdują wyraz w końcowych wnioskach, które postaram

się poniżej podać w pewnym, możliwie najwierniejszym skrócie:

1) Eksploatowane dzisiaj pola pozwolą na utrzymanie obecnej produkcji jeszcze przez lat kilka — potem będzie ona niewystarczającą.

2) Mamy szanse znalezienia nowych złożów.

3) Nasze gazy ziemne nie mogą być źródłem produkcji większych ilości paliw płynnych przy zastosowaniu metody polimeryzacji (dającej benzynę najwyższej wartości). Co do Roztoki to zdaje się, że nie dostarczy ona dostatecznej ilości gazu i budowa zakładu polimeryzacyjnego w tym miejscu nie opłaca się.

4) Gazy ziemne można uznać za doskonały surowiec dla produkcji benzyn syntetycznych metodą prof. Fischera lub metodą angielską. Za eksploatacją gazów przemawia b. korzystne położenie ich złożów. Benzyny z tych procesów nie będą nadawały się dla lotnictwa, gdyż mają niską liczbę oktanową (trzeba tu jednak zauważyć, że przy omawianiu szczegółów procesu syntezy gazów inż. Bóbr zaznaczył że „przemysłowa produkcja benzyn syntetycznych z gazów ziemnych nigdzie nie istnieje“).

5) Węgle nasze nadają się do produkcji paliw płynnych — kwestia ta wymaga jeszcze badań.

Mamy możliwości rozwoju u nas produkcji: 1) spirytusu ziemniaczanego, 2) spirytusu z drewna, 3) alkoholu metylowego z gazów ziemnych — jako paliw pomocniczych. Poza tym możemy stosować gaz generatorowy i paliwa gazowe.

Nie należy jednak zapominać, że podstawą zaopatrzenia świata w paliwo jest ropa naftowa i że nasze warunki geograficzne i polityczne są tego rodzaju, iż tylko własna produkcja może nam zapewnić dostawę tych paliw produkowanych z ropy. Dlatego musimy główny nacisk położyć na problem znalezienia nowych źródeł ropy i nadać temu zagadnieniu taki charakter, jaki nadano kiedyś zagadnieniu Gdyni i COP.

Główną przeszkodą ku polepszeniu sytuacji w zakresie poszukiwań ropy jest, obok braku kapitałów specjalnie na ten cel przeznaczonych, wadliwa ustawa górniczo - naftowa, o której wspomniano już w nin. artykule. Ciekawe, że jeśli chodzi o prawo własności to tylko w odniesieniu do nafty właściciele terenów mogą rościć pretensje do źródeł — inne skarby takiej zasadzie nie podlegają. Jest to więc anachronizm i to anachronizm bardzo szkodliwy dla państwa. Reforma musi tu być przeprowadzona bez oglądania się na opinie min. rolnictwa, które... wysuwa obiekcyjne przeciw tej reformie z punktu widzenia interesów właścicieli gruntów.

Na cele dalszych wierceń poszukiwawczych, jakie mogą być umiejscowione jedynie w Karpatach potrzeba według obliczeń Stow. Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego (dane z ref. inż. Zielińskiego) na wykonanie niezbędnych wierceń ok. 40 milionów złotych. Dla rozpoczętych wierceń oraz kontynuowania dalszych prac potrzeba 10 mil. zł rocznie.

Inż. Bóbr największy nacisk położył na sprawę wierceń, twierdząc, iż decyzja rozpoczęcia intensywnych wierceń nie może być odkładana, gdyż grozić to może katastrofą. Jest to słuszna opinia, ale przecież w świetle tego, co inż. Bóbr powiedział w ślad za geologami o możliwościach odkryć złożów — w świetle tych bardzo mglistych nadziei, szczególnej doniosłości nabiera zagadnienie rozbudowania produkcji paliw otrzymanych z gazów ziemnych, węgla, drzewa, itd.

Nowy podział zysków ze sprzedaży paliwa do samochodów

Do roku bieżącego firmy naftowe obowiązane były nabywać od Państwowego Monopolu Spirytusowego w każdym roku taką ilość spirytusu, jaka odpowiada 9% ilości wagowej benzyny zbytej na rynku krajowym w roku poprzednim.

W styczniu r. b. weszła w życie nowa umowa, która zwiększa stosunek spirytusu do benzyny w mieszankach napędowych. Według tej nowej umowy przemysł naftowy obowiązany jest zakupić w roku 1939-ym w Państw. Mon. Spirytusowym 15% ilości wagowej benzyny sprzedanej na rynku krajowym w roku 1938-ym (zamiast 9% obowiązujących w latach ubiegłych).

Jednocześnie podwyższono cenę tego spirytusu: dotychczas przemysł naftowy płacił Państw. Mon. Spiryt. 26 groszy za liter 100-stopniowy loco stacja zakładu odwadniającego, obecnie (w roku 1939-ym) płacić będzie 32 i pół grosza za liter 100-stopniowego spirytusu odwodnionego loco stacja zakładu odwadniającego.

Jednocześnie nowa umowa zastrzega, że cena powyższa obowiązuje przy obowiązującej obecnie cenie mieszanek benzynowych w pompach ulicznych i drogowych. W razie zmiany ceny mieszanek, każdej ze stron służy prawo żądania rewizji ceny spirytusu.

Cena spirytusu użytego do mieszanek specjalnych (droższych) będzie wyższa o połowę różnicy między ceną mieszanek specjalnych i zwykłych (różnica ta przeciętnie wynosi 6 groszy na litrze, tak że cena spirytusu użytego do mieszanek droższych wyniesie 32 i pół gr plus 3, równa się 35 i pół grosza).

Nowa umowa przewiduje że firmy naftowe winny sporządzać z całej ilości kupionego spirytusu wyłączenie mieszanek spirytusowo-napędowe, które winny zawierać od 15 do 25% objętościowo spirytusu. P. M. S. zastrzegł sobie prawo kontroli mieszanek co do ich składu i jakości (taka naprawdę obiektywna kontrola bardzo przydałaby się — b. często się zdarza, że mieszanek w poszczególnych pompach posiadają różny skład, mimo że są obsługiwane przez jedną firmę).

Umowę zawarto na okres bezterminowy.

Tak więc przez 2 lata zapowiadano obniżkę ceny paliwa do samochodów, do której to obniżki ostatecznie nie doszło — przeciwnie praktycznie podwyższono cenę z 58-iu groszy do 64-ch groszy za tzw. „mieszanki specjalne”, które, jak wykazały badania, nie posiadają składników usprawiedliwiających ich wyższą cenę.

Ponieważ nowoczesne samochody o silnikach wysokoobrotowych stanowią niemal połowę kursującego taboru i ich ilość procentowa stale się zwiększa, a samochody takie najlepiej pracują na „mieszankach specjalnych” (po prostu krajowa benzyna plus krajowy spirytus plus krajowy benzol) należy stwierdzić, że cena paliwa samochodowego nie tylko, wbrew zapowiedziom, nie staniała, ale nawet wzrosła.

Dawniej przeciwko obniżce ceny paliwa wytaczano takie argumenty, jak konieczność deficytowego eksportu, małe obroty powodujące duże koszty administracyjne, konieczność produkcji na skład itp., itd. Dziś sprzedaje się na rynku krajowym całą produkcję, deficytowy eksport został całkowicie zlikwidowany, koszty administracyjne, wskutek niemal dwukrotnie większych obrotów, znacznie zmalały. Przemysł naftowy robi dobre interesy, których pozazdrościł mu Państwowy Monopol Spirytusowy. Stąd nowe pertraktacje i nowa umowa, która nie tylko podwyższa ilość procentową spirytusu (z 9 na 15%), ale nadto przynosi nową, znacznie wyższą, cenę tego spirytusu (zamiast 26 gr 32 i pół grosza,

a przeciętnie ok. 34 groszy). Tak więc dokonano nowego podziału zysków bez udziału konsumenta - automobilisty i motocyklisty, dla którego poprawa koniunktury motoryzacyjnej nie przyniosła w tym względzie żadnych odciążań, mimo wielokrotnych, bardzo „zdecydowanych” zapowiedzi.

Jest rzeczą interesującą, czy zwyczajka cen spirytusu odwodnionego „dojdzie” do rolników produkujących kartofle dla pędzenia spirytusu.

Kontyngenty przywozowe motocykli

Na r. 1939 zostały przyznane następujące kontyngenty na import motocykli wszelkich typów: (dane Komit. Przywozowego Rady Handlu Zagranicznego).

Niemcy: ok. 4.600.000 zł (rozmiar ten sam co w r. 1938) plus dodatkowo przyznane 10.000 zł.

Francja: zasadniczo brak jakiegokolwiek kontyngentu, jednak fakt ten nie wyłącza możliwości importu wobec stosowania transakcji kompensacyjnych.

Belgia: 500 sztuk (rozmiar poprzednio ustalony).

Szwecja: 6.000 kg (lekkie motocykle).

Anglia: 1.100 sztuk (rozmiar ustalony na r. 1938 pozostaje bez zmian).

St. Zjedn. Am. Półn. w ciągu każdego dwóch miesięcy można importować (teoretycznie) 16.600 kg, co daje w obliczeniu rocznym 99.600 kg.

Czechosłowacja: 8 sztuk co dwa miesiące czyli ogółem 48 sztuk.

Szwajcaria: 40.000 kg (!) rocznie.

* * *

Jak widać z cyfr powyższych rozmiary kontyngentów nie zawsze idą w parze z potrzebami rynku. O ile kontyngent niemiecki pokrywa się mniej więcej z zapotrzebowaniem rynku o tyle kontyngenty przyznane Belgii i Anglii są stanowczo za małe. Jednocześnie Stany Zjednoczone, Szwajcaria i Szwecja rozporządzają ogromnymi kwotami wwozowymi, które są wykorzystywane minimalnie. Taki układ wynika rzecz prosta z reguł wymiany międzynarodowej często bardzo zakłóconych, nie mniej jednak nie zawsze logicznych.

27.300 zł subskrybowały dotychczas kluby automobilowe na P. O. P.

W kwietniowym numerze Auta Nr 4 — 1939 r. donosiliśmy o wpłatach poszczególnych klubów automobilowych na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej. Ostatnio nadesłano informację, że Automobilklub Śląski (siedziba w Katowicach) wpłacił na P. O. P. sumę 10.000 zł.

Dotychczas kluby automobilowe dokonały subskrypcji łącznie na sumę 27.300 zł, w sposób następujący: Automobilklub Polski — 10.000 zł, Aut. Śląski — 10.000 zł, Aut. Kielecki — 2.000 zł, Aut. Wielkopolski — 2.000 zł, Pomorski Automobilklub — 2.000 zł, Krakowski Klub Automobilowy — 500 zł, Małopolski Klub Aut. — 500 zł, Aut. Poleski — 300 zł.

Dotychczas nie otrzymaliśmy wiadomości o subskrypcji Automobilklubu Lubelskiego, Gdyńskiego Automobilklubu, Łódzkiego Automobil-Klubu, Wileńskiego Automobilklubu i Wołyńskiego Klubu Automobilowego.

KURSY SAMOCHODOWO - MOTOCYKLOWE

TUSZYŃSKIEGO

WARSZAWA, NOWY - ŚWIAT 44 tel. 2.71-61

Oddziały: Chłodna 48 tel. 2.71-33

Targowa 15, tel. 10.59-66

Warsztaty Szkolne Solec 60 tel. 2.71-02

SZKOŁA AMATORÓW I ZAWODOWYCH KIEROWCÓW

WITOLD RYCHTER

Wielka mordęga

Automobiliści to twardy naród. Dopiero co dostali rzetelnie w skórę na Zimowym Turystycznym, a już zbierają swe gruchoty do kupy i szykują się zawstąpić do Grand Prix. Robią tajemnicze miny, „odstawiają shisteryzowane primadonny” (bardzo mi się to wyrażenie podoba), pokazują obojętne miny na zewnątrz, a wewnątrz drżą z hamowanego zdenerwowania. Bo to łatwo panu redaktorowi coś tam bąknąć na temat „shisteryzowanych”, ale niechby ten sam Pan Redaktor własnoręcznie wóz przygotował i pojechał, a w skórę sportową dostał by, aż miło. Trudno: jego fach — krytykować. Nasz fach — jechać. Jego fach — odgrywać się na łamach pism, nasz fach — odgrywać się za kierowniaka samochodu.

Możemy jednak te rozgrywki odłożyć do czerwca, gdyż dopiero od dziesiątego zaczyna się to wielkie Grand Prix, tłumaczone na francuski, jako Wielka Nagroda, a po polsku brzmiące: „Wielka Mordęga o tytuły i tysiące”. Bowiem do tytułu „żywa forsą” jest przywiązana, a do „forsy” — tytuł.

Zajrzyjmy do regulaminu, na okładce którego dwa demony szybkości uciekają spod gradu włócznie, opatrzonych międzynarodowymi flagami. Jedenaście prób szczyrzy zęby na biednych zawodników. Jedenaście okazji do przegrania, jedenaście zmagania z losem...

GRAJ SILNIKU

Pierwsza próba, jak zwykle. „Kierowiec” (odpowiednik do „łowiec”, bowiem łowi karne punkty) siada do wozu i naciska rozrusznikowi na ogon, wołając: „graj silniku”. Gdy silnik zagra w ciągu 20 sekund, notują plus 5 punktów.

Z WICHREM W ZAWODY!

Wybieżeli samochodowie na szosy skraj. Już oczekują w gorączce nad taśmą elektrycznego chronometru. Już denerwują się kierowcy. Już pierwsze telegramy z zawodów dają po drutach do redakcyj. Już naprawia się uszkodzony chronicznie przewód telefonu. Już chorągiewka startera wznosi się w górę...

— Start!

Noga naciska cały gaz. Maszyna leniwie zbiera się do jazdy, warczą w wściekłości. Strzałka licznika powoli dochodzi do setki. Pierwsze punkty dodatnie zarysowują się mglisto na firmamencie zwycięstwa... Komuś zatkał się gaźnik. Będzie go prześladował przez wszystkie etapy...

Rozpoczęła się próba szybkości płaskiej z rozbiegiem na dystansie jednego kilometra. Start był jednocześnie startem do próby C, nazwanej:

JAZDA OKRĘŻNA

To dopiero sam „cymes”. Bo i proszę ja kogo, niech ten ktoś spróbuje bez kierowania samochodem wysiedzieć na miękkiej poduszce bez ruchu trzydzieści sześć godzin. A tu jeszcze do tego dobrego trzeba będzie się strząść odpowiedzialnie, niedojeść, niedopić i niedospać za kierownicą samochodu. Tyle bowiem może jechać zawodnik, startujący na wozie najniższej klasy, na pierwszym etapie bez obawy wycofania z zawodów. Przeciętny czas, jaki zużywają na jazdę kierowcy, wyniesie około 20 godzin, a prócz tego cztery godzinki przymusowego postoju we Lwowie. Cztery godzinki, to bardzo mało na wyspanie się i odpoczynek, a nadmiernie dużo na pożywienie.

Dystansik zaledwie 1450 km prowadzi z Warszawy po przez Częstochowę, Będzin, Chrzanów, Kraków, Lwów, Tarnopol, Zbaraż, Łuck, Brześć znów do Warszawy.

Szanowna Praso! Proszę uprzejmie wybaczyć, że primadonny i inni kierowcy będą nieco histeryzowali w Warszawie. Wszystko pochodzić będzie z małego przyzwyczajenia do siedzenia na miękkich poduszkach. Zresztą powinni spać, gdyż już w nocy startują do etapu drugiego.

Etap drugi jest już właściwie bagatelką. Obejmuje on całą zabawę 1270 km po doskonałych drogach i wiedzie męczenników z Warszawy przez Radom i Kielce do Krakowa, a potem skręca w góry, gdzie nad ranem odbędzie się próba szybkości górskiej na dystansie 5 km. Terenem tej próby będzie, jak zwykle, słynna Równica, na której odpocznie se człek dwie godzinki. Żeby się jednak kierowcom odpoczynek nadmiernie nie znudził, wypędzą załogi do dalszej jazdy przez Zaolzie, Cieszyn, Katowice, Herby, Wieluń, Ostrów do Poznania, gdzie znów łaskawie pozwolą przez dwie godziny przymusowego postoju wyprostować nadłamane kości. Natomiast po tym czasie trzeba z bólem właściwej części ciała szorować nad morze, którego urok mają zawodnicy podziwiać przez całą dobę. Jastrzębia Góra przyhołubi cierpiących.

Należy mieć nadzieję, że Szanowny Zarząd Uzdrowiska postara się o skrzętne pochowanie wszelkich motorowych wehikułów na czas pobytu zawodników. Inaczej nie gwarantujemy za całość tych znieawidzonych środków lokomocji, drażniących nas powolną jazdą i możliwością natychmiastowego zatrzymania.

Skończy się jednak nadmorska sielanka. Skończy się popijanie animuszu w lokalnych barach i sen na prawdziwych poduszkach. Kierownictwo zawodów wypędzi załogi do pracy. Nad ranem po rosie, nastąpi rozpoczęcie próby szybkości ze startu z miejsca. Ditto rozpocznie się jazda trzeciego etapu o śmiesznie małej długości 570 km po przez Gdynię, Bydgoszcz, Inowrocław, Konin, Łowicz do Warszawy.

Odetchniemy z ulgą, ujrząwszy mury stolicy. Ale źle zrobimy, łudząc się beztrasko, że najgorsze za nami. Bo oto w Alei Niepodległości, dokąd nas zawiodą, ustawiają samochody i każą pokazywać sztuki łamane, nazwane

PRÓBA ZRĘCZNOŚCI

Będzie to zwykła kołowacizna. Sto metrów w przód na linię, cofać się przed nią. Znow sto metrów w przód na linię i znow cofać się przed nią. I znow pięćdziesiąt w przód i stop. I znow w przód i zawrócić, co sił, gnając na resztkach obrotów sfatygowanego silnika do miejsca startu. Komu się nie zatnie skrzyńka biegów, komu nie „nawali” zimna krew, temu zapiszą kilkadziesiąt punktów dodatnich po stronie „ma”. A kto pojedzie fatalnie, temu prasa napisze, że „jak zwykle miał wyjątkowego pecha...”

Ale nie czas będzie na żale i drażnienie Prasy, bowiem natychmiast po próbie zręczności, rozpocznie się

PRÓBA HAMOWANIA,

polegająca na rozpędzeniu samochodu do szaleńczej szybkości na dystansie pół kilometra i zahamowaniu go na linii. Kto linię przejedzie, ten musi wrócić na nią, a chronometr będzie nielitościwie rejestrował sekundy, zmniejszając punkty dodatnie.

To już będzie koniec sportowej udręki na dzień bieżący i załogi udadzą się na spoczynek, by nabrać sił do ostatniego etapu.

Odpoczynek trwać będzie kilkanaście godzin. Etap zaś ostatni będzie niezbyt trudny, gdyż długość jego została litościwie ograniczona do 1060 km. Prowadzi on z Warszawy przez Łódź, Radom, Lublin, Korbryn, Skidel i Augustów z powrotem do Warszawy.

Jednak tak krótki etap po świetnych drogach mógłby przecież okazać się zbyt łatwym nawet dla początkujących zawodników, przeto dodano w nim dla rozrywki dwie próby. Oto na początku dostarczą wszystkich ciupasem na szosę Młocińską, skąd każą pojechać do Leszna po przez piaski i laski puszczy Kampinoskiej, po przez dziurki i górki, po przez wody i brody. Wprawdzie szybkość tego wyczynu nie ma być ponoć duża, ale spodziewać się należy, że Prasa będzie miała dużo do pisania o mistrzu Mazurku.

Drugie utrudnienie odbędzie się na prawie dwustu kilometrach dróg gruntowych pomiędzy Kobryniem a Skidlem. Tam właśnie dokona się próba przedostatnia, podczas której samochody będą musiały pędzić po wertepach z szybkością pośpiesznego pościgu.

Mówi się wprawdzie: samochód — nie parowóz, a niechby tak kazali parowozowi sypać siedemdziesiątkę przeciętnie na stu z czymś kilometrach gruntowych dróg. Ładnieby załoga wyglądała!

Jeżeli samochody przejadą, a kierowcy nie pokażą po sobie niczego oprócz dłuższego drżenia rąk i strumieni potu, spływający po plecach, to znów Prasa napisze: „droga gruntowa była zbyt łatwa i nie przedstawiała żadnych trudności...” A ja tylko jak zawsze dodam: puścić tam którego z Redaktorów. Niech pokaże. Pisać łatwo, jechać trudniej. A najtrudniej żyć w zgodzie z Prasą.

Zresztą, co było, to było. Grunt, żeśmy już dojechali do Warszawy. Chcemy oczywiście jak najprędzej udać się na spoczynek, a tu zapraszają nas na start do próby ostatniej.

DRUGA PRÓBA SZYBKOŚCI

Znów powtarza się taka sama próba szybkości płaskiej ze startu lotnego, jaką przebyliśmy na początku pierwszego etapu. Tylko, że teraz i silniki gorzej pracują i wozy zaczynają się rozlatywać. Ale próba idzie sprawnie i szybko, gdyż mniej jest zawodników. Wykruszyli się już w ciężkich zapasach. Jednym maszynierze odmówiły posłuszeństwa, innych zgnębiło zmęczenie. Poniektóry w rowie zakończył tegoroczną karierę, inny znów nadmiernie wzmacniał nerwy czystą wyborową i zaspął start...

Tak to w życiu bywa. Nie wiem tylko, czy będzie w tegorocznych zawodach. Obaczymy.

ARESZT MASZYN

Nie, proszę Państwa, maszyn nie wydadzą. Zamkną je natychmiast aż do dnia następnego. Opukiwać będą. Szukać dziury w całym. Hamulce sprawdzać. Łąki oglądać. Cała komisja techniczna zamieni się w srogich sędziów i punkta karne rozdawać będzie.

Brr... Trzeba zajrzeć do cennika: tu 50 punktów, tam 30... Ale szczerze szafują tymi punktami. Wymiana pompy paliwowej lub gaźnika, wgniecenie błotnika, brak plomby na głowicy — wszystko to jest karane. Dobrze, że chociaż nie jest karana zmiana stanu cywilnego kierowcy.

CEL UŚWIĘCA ŚRODKI.

Trzeba by się zapytać, po co to wszystko? Czy nie lepiej dać spokój organizacji takich zapasów samochodowych, które zniszczą maszyny, zamęczą kierowców, dadzą pole do popisu nie bardzo orientującym się sprawozdawcom prasowym, którzy, jak zwykle uczynią na zapas zwycięzcami figlarzy, rozwijających zawrotne szybkości i nie dojeżdżających do mety. Czy nie lepiej zająć się grą w bridża?

Odpowiedz na to łatwa. W bridża grać można. Nawet grać trzeba. Bo i cóż czyniłoby grono statecznych zawodników, którzy w klubowe środy stają, a właściwie siadają do startu i zdobywają długie kolumny punktów dodatnich, umiejętnie kierując szlemikami i zdzierając sobie nerwy ryzykiem impasów. Ale przecież klub samochodowy nie tylko bridżem się szczyzi — dobra kuchnia i zawody sportowe też coś znaczą. Publiczność, ogarnięta manią motoryzacji bez pieniędzy, chce za wszelką cenę wiedzieć, który samochód jest najlepszy i który kierowca ma największą popularność. Trzeba więc tej publiczności dać naoczną rozgrywkę, choćby za cenę tak wielkiego wysiłku organizatorów, kierowców i ojców Grand Prix. Trzeba, by szpalery widzów znów emocjonowały się i waliły brawo wyczerpanym do cna zawodnikom. Tak jest. Grand Prix będzie niezwykle ciężką próbą maszyn, oraz wytrzymałości fizycznej i mocnych nerwów kierowcy.

To też nie dziwimy się, że warunki tegorocz-

nych zawodów prestiżowych zostały zatwierdzone takie ciężkie. Mają wyjść zwycięzcy, więc niech wyjdą metodą eliminacji. Ten, który wytrwa — zwycięży.

NIE OWIJAĆ W BAWELNĘ.

Mamy zamiar być świadkami wspaniałej i niezmiernie interesującej rozgrywki marek samochodowych i kierowców. Lecz nie dowodzi to, że regulamin jest bez wad.

Wydaje mi się, że regulamin Grand Prix, uniemożliwia, jak zresztą corocznie, uzyskanie zwycięstwa zespołowego w klasie najwyższej. Byle mały wózek, co lepiej prowadzony, musi uzyskać większe punkty od najlepiej prowadzonej Chevroloty. Wprawdzie organizatorzy są przekonani, że jakiś Hotchkiss lub Delahaye ma szanse osiągnąć przewagę i według tych marek układają handicapy, ale stanowczo twierdzą, że ci władcy rajdowi nie mają racji, gdyż zawody odbywają się w warunkach polskich i nie ma co liczyć na start maszyn, których w Polsce nie ma i nie będzie. Pozwolę sobie przypomnieć, że w roku ubiegłym zwycięzca w klasie największej nie otrzymał nawet plakiety złotej za uzyskanie znakomitego wyniku. Nikt się jednak temu nie dziwił, gdyż jasnym było, że to wina regulaminu i fantastycznych handicapów.

W tym roku odrazu widać, że regulamin „nawala”. Dobrym dowodem tego jest fakt, że zawody się nie zaczęły, a nawet zgłoszeń nie było, a już zacytowany redaktor G. w poprzednim numerze na zapas rozprawił się z handicapami, stwierdzając, że są one znacznie sprawiedliwsze, niż w roku ubiegłym, gdyż różnica jest mniejsza.

Dobrze, dobrze. Moim zdaniem różnica jest kilkakrotnie większa w punktach, niż w roku ubiegłym. Ale nie o to chodzi. Ciężar leży w tym, że w ogóle jest różnica na niekorzyść duzych maszyn, podczas, gdy jej być nie powinno. Proszę sobie policzyć możliwości przeciętnych wozów w klasie małej i dużej, a niesprawiedliwość wyjdzie w całej dostojności. Oto duże wozy nie mają znów szans na nagrodę zespołową w walce z wolnymi. Nie wiem, komu i czemu to przypisać, ale fakt faktem pozostanie. Stale mi mówią w „wysokich sferach” przed zawodami: „pan nie ma racji, pan zawsze tak narzeka, ale zobaczy pan po zawodach...” A po zawodach rozkładają ręce: „A rzeczywiście, coś było nie w porządku, na przyszły raz trzeba będzie pamiętać...” Idzie przyszły raz, a nic się znów nie zmienia.

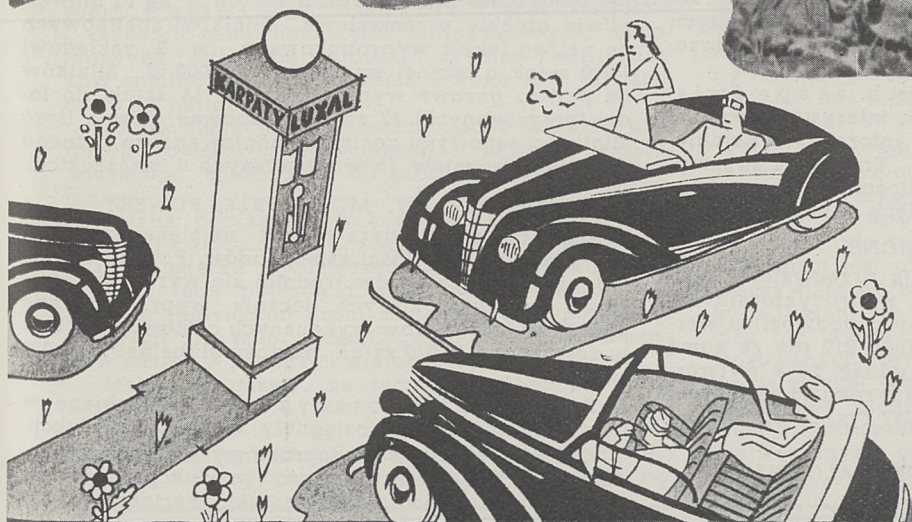
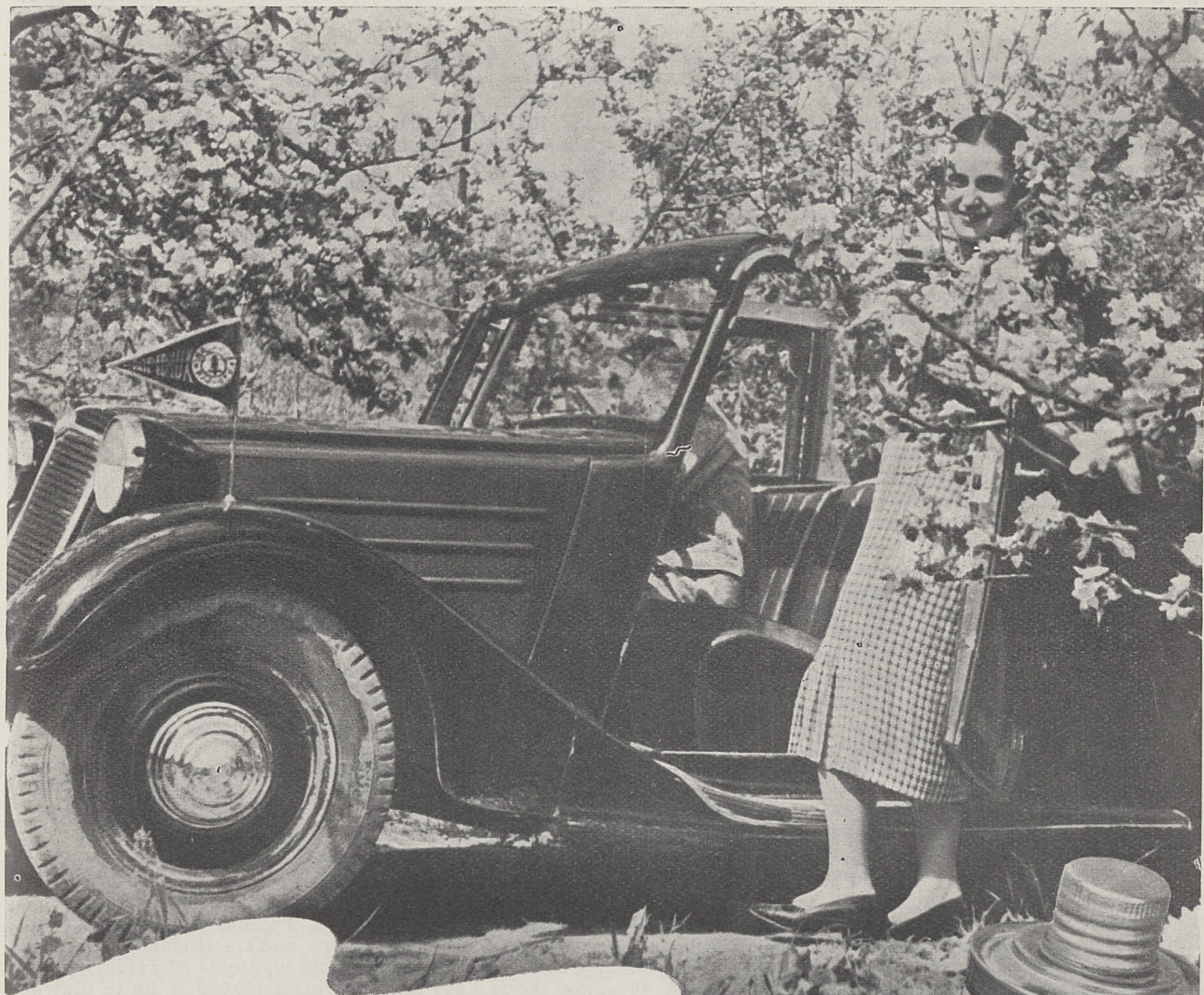
Przypomina mi się piękna bajka, gdy kat czynił wielką uprzejmość skazanemu, że go po powieszeniu ułożył na miękkich poduszkach, zamiast na twardej ziemi. Coś podobnego dzieje się i z tegorocznymi handicapami: wprawdzie jest jeszcze różnica, nie dająca szans dużej maszynie, takiej dużej maszynie, jaka może stanąć w Polsce do zawodów, ale różnica ta jest znacznie mniejsza, niż w zeszłym roku. Nie kijem go, to pałką...

ARMATNIE MIĘSO.

Dobre mięsko. Rumiane mięsko i opalone. Przyjemne będzie patrzeć, gdy mięsko to zasypać będzie podczas zawodów za kierownicą. Wypompuje się kochane mięsko do cna i straci kilka kilo polewdwicy.

Więc już dzisiaj kierowcy i mechanicy zawzięcie tuczą się, pamiętając, że „zanim tłusty schudnie, to chudego...”

Jak to miło oniemić z zachwytem, gdy pewien kochany pijanica, jadący na raid, gdy mu postawiono przed nosem kieliszek alkoholowej małmazji, wiercił się i kręcił przez cały czas proszonej kolacji, ale kieliszka nie tknął. I spać poszedł już o dziewiątej. Jak to raid cuda czyni za darmo.



GALKAR M-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NA NAJWYŻSZE WYMAGI

»KARPATY«

150 milj. zł wydano na motoryzację w r. 1937

Statystyka dotycząca produkcji przemysłu motoryzacyjnego nie jest u nas prowadzona jeszcze dostatecznie ściśle. Ale pewne pozycje można znaleźć w odpowiednich publikacjach G. U. S. — pozycje te pozwalają się w przybliżeniu zorientować w sytuacji i ocenić, czy sytuacja jest rzeczywiście zgodna z pewnymi publikacjami, czy przemysł ten rzeczywiście „przybiera na obrotach” tak szybko, jak się o tym mówi...

Trzeba przyznać, że cyfry oficjalne charakteryzujące pewne dziedziny produkcji motoryzacyjnej napawają nas pesymizmem, nawet jeśli dodamy do tych znanych pozycji, nieznanne (domniemane) wyretuszowane ze statystyki ze względów wiadomych.

Weźmy do ręki b. pouczający rocznik G. U. S. (1937) p.t. „Statystyka Przemysłowa” — Produkcja i zatrudnienie w zakładach I—VII kategorii” (W-wa 1938). Jak wynika z zestawień ogólnych w przemyśle i górnictwie w r. 1937 zatrudnionych było na terenie Polski 837.475 osób (w r. 1936 — 744 tys. osób) — w przemyśle zaś obejmujących temat przez nas poruszony t.zn. w przemyśle metalowym i elektrotechnicznym pracowało 173.230 osób.

Szczegółowa lista zatrudnionych w poszczególnych przemysłach nie zawiera bliższych danych dotyczących przemysłu motoryzacyjnego. Wyodrębniło jedynie następujące pozycje ściśle związane z omawianym zagadnieniem:

a) zatrudnienie w wytwórniach akcesorii samochodowych i samolotowych, które wynosiło w r. 1937 przeciętnie 1.150 osób;

b) zatrudnienie w wytwórniach karoserii samochodowych i wozów konnych (bardzo pokrewne), gdzie pracowały 564 osoby;

c) zatrudnienie w wytwórniach rowerów — 991 osób.

Wytwórni silników nie można brać pod uwagę, gdyż są one ujęte razem z wytwórniami pomp.

W dziale „Zatrudnienie i wypłaty” znajdujemy szereg danych rzucających światło na zagadnienie kosztów robocizny w wyżej wspomnianych trzech rodzajach wytwórni. Obrazuje to zamieszczone poniżej zestawienie.

Rzecz prosta dane te rzucają b. skąpe światło i to na nieliczne odcinki interesującego nas przemysłu. Bardziej precyzyjne informacje znajdujemy w dziale II zatytułowanym „Produkcja Przemysłowa”, a zawierającym dane ilościowe, oszacowanie wartości produkcji, sprzedaży i zapasów.

ODLEWY OBROBIONE

Tak więc z działu „produkcja przemysłowa” dowiadujemy się, że 10 zakładów wyprodukowało 529 ton części samochodów (silników i podwozi) o wartości łącznej 2.629.000 zł. Sprzedano 212 ton za sumę 1.118.259 zł. (Warto przy okazji dodać, że 4 wytwórnie wyprodukowały w tym samym roku 18 ton części samolotów i silników wartości 297 tys. zł. Sprzedano 22 tony wartości 333.000 zł).

WYROBY KUTE, PRASOWANE, WALCOWANE, OBROBIONE

Wyroby tego typu dostarczało 18 zakładów. Wyroby te używane były do budowy samochodów i samolotów (silników i podwozi). Produkcja wynio-

sła 1821 ton wartości 4.496.000 zł Sprzedaż przyniosła 4.186.000 zł. (za 1.634 tony).

INNE WYROBY OBROBIONE

Części samochodów (silników i podwozi z wyjątkiem chłodnic) nie wymienione wyżej dostarczało 27 zakładów, które wyprodukowały 1.358.000 kg wartości 5.853.000 zł. Sprzedano 1.128 ton za 4.561.211 zł.

MASOWE WYROBY Z PRĘTÓW, DRUTU I BLACHY

W tym dziale produkcji odnajdujemy nieomal wyłącznie pozycje dotyczące produkcji rowerowej (motocyklowej?). A więc: 19 zakładów produkuje ośki i inne części toczone rowerów (520 ton wartości 2.750.000 zł — sprzedaż: 2.629.925 zł), 4 zakłady produkują łańcuchy rowerowe (213 ton wartości 1.050.000 zł — sprzedaż 1.045.000 zł); 3 zakłady produkują sprychy rowerowe (332 tony wartości 1.300.000 zł — sprzedaż: 904.353 zł).

WYROBY Z BLACHY (oprócz galanterii)

Aż 26 zakładów produkuje tego typu części motocykli i rowerów. Produkcja wyniosła ogółem 2.092 tony wartości 4.871.000 zł. W tym: 7 zakładów produkuje obręcze. Łącznie wyprodukowano 7.190.000 sztuk, wagi 352 tony i wartości 699 tys. zł; 8 zakładów wyprodukowało błotników w ilości 4.460.000 sztuk, wagi 352 tony i wartości 699 tys. zł; 8 zakładów wyprodukowało pompki w ilości 5.000.000 sztuk, wagi 136 ton, wartości 299.000 zł.

Produkcją chłodnic samochodowych trudniły się 3 zakłady, które wykonały ogółem 5.729 sztuk, wagi 274 ton, wartości 981.000 zł. Sprzedaż wyniosła 5.238 sztuk wartości 895.190 zł.

SILNIKI

Dział silników nie jest jasny. Nie wyodrębniło silników samochodowych. Podano natomiast, że silniki spalinowe na paliwo ciężkie (Diesel) produkuje 7 zakładów i, że produkcja wyniosła 82 sztuki o łącznej mocy 1.648 KM i wartości 450.000 zł. Są to niewątpliwie obiekty przemysłowe. Silników spalinowych na paliwo lekkie wyprodukowano (w 9 zakładów) 1.440 sztuk o łącznej wartości 4.337.000 zł. Silników na paliwo gazowe wyprodukowano 14 sztuk, do łożdzi (przyczepnych) 77 sztuk. Zapewne, pewna ilość silników tego typu została wmontowana do różnego rodzaju agregatów (oświetleniowych i strażackich).

SAMOCHOODY, MOTOCYKLE, ROWERY

Dział ten nie zawiera jednak najciekawszej dla nas pozycji, tzn. ilości samochodów. Podano w nim jedynie, że 21 zakładów trudniło się wyrobem rowerów i motocykli, których łącznie wyprodukowano 39.860 sztuk. Rowerów wykonanych całkowicie w kraju zestawiono 39.069 sztuk. Wartość globalna: 7.832.000 złotych.

Przyczepki motocyklowe wyrabiane w trzech zakładach nie osiągnęły większej produkcji.

Części rowerów z rur (oprócz wymienionych) produkowały 53 zakłady. Wartość produkcji wyniosła ogółem wykonano ich 802 sztuki, wartości 463.000 zł. Przyczepki samochodowe produkowane są w 13 zakładach, ale wykonano ich tylko 359 sztuk, wartości 1.397.000 zł.

	Ilość zakł.	Ilość dniówek w 1936 r.	Ilość dniówek w 1937 r.	Wypłaty pracown. fizyczn. brutto	Wypłaty pracown. umysł. brutto	Suma obrotu w tysiącach zł
Wytw. akcesorii samoch. i samolot.	24	217.149	374.416	2.184.000	456.000	7.825.000
Wytw. karoserii samoch. i innych	24	131.446	165.780	1.240.400	128.900	6.751.600
Wytw. rowerów i części z rur	27	201.495	256.664	1.105.900	337.100	3.172.400

RÓŻNE MASZYNY I APARATY ELEKTRYCZNE

2 wytwornie dostarczyły 4.274 sztuki starterów do wszelkiego rodzaju poj. mech. Wartość produkcji wyniosła 606.000 zł. Wytwornie te sprzedawały wszystkie startery za wyżej wymienioną sumę.

Również 2 wytwornie dostarczyły 5.545 sztuk sygnałów elektrycznych wartości 142.000 zł. Sprzedaż wyniosła 2.488 sztuk wartości 62.645 zł.

Świec do silników spalinowych wyprodukowano (ogółem w 2 zakładach) 36.100 sztuk o wartości 176.000 zł. Sprzedaż wyniosła 26.037 sztuk wartości 150.691 zł.

6 wytwórni wyprodukowało 21.168 sztuk akumulatorów samochodowych o łącznej wartości 1.334.000 zł (sprzedaż wyniosła 20.940 sztuk wartości 1.319.315 zł).

2 wytwornie wyprodukowały 15.293 żarówki samochodowe i motocyklowe o wartości 187.000 zł. Sprzedaż wyniosła 14.597 sztuk wartości 180.000 zł.

Poza tym 2 wytwornie dostarczyły 1.799 sztuk lamp samochodowych przenośnych wartości 15.000 zł (sprzedaż 1.826 sztuk wartości 15.767 zł). Te same zakłady wyprodukowały również 8.663 reflektory przednie do samochodów i motocykli o wartości 253.000 zł (sprzedaż 8.658 sztuk wartości 247.000 zł).

WYROBY GUMOWE

Opony rowerowe i motocyklowe wyrabiane były w 7 zakładach, które wyprodukowały ogółem 1.218 ton wartości 5.980.000 zł. Sprzedaż wyniosła 1.172 tony wartości 5.176.800 zł.

Opony samochodowe i samolotowe produkowały 2 zakłady, które dostarczyły 1.260 ton produktów wartości 10.036.000 zł. Sprzedaż wyniosła 1.172 tony wartości 9.335.000 zł.

Dętki rowerowe i motocyklowe dostarczane były przez 7 zakładów. Produkcja: 175 ton wartości 1.106.000 zł. Sprzedaż 183 tony wartości 1.135.000 zł.

* * *

Wykaz powyższy nie jest zupełny, nie jest również dostatecznie precyzyjny. Jednak przy obecnym systemie statystyki trudno o lepszy! W każdym razie suma wartości produkcji części, zespołów i akcesorii samochodowych, motocyklowych, samolotowych (wyłącznie produkty „cywilne”) oraz silników spalinowych z pewnością w roku 1937 przekroczyła 40 milionów zł.

Do tej sumy można jeszcze dodać wartość produkcji rowerowej pozostającej w pewnym „pokrewieństwie” w stosunku do produkcji wyżej wymienionych.

Trzeba przyznać, że produkcja rowerowa przedstawia się imponująco, co w dużej mierze zawdzięczać należy nie tylko popularności tego pojazdu i prostocie konstrukcji, ale również niewielkiej ilości zasadniczych typów znajdujących się w produkcji, czego znów nie można powiedzieć o produkcji motoryzacyjnej.

Jeśli przyjmiemy, że łączna wartość produkcji motorowej (wraz z domniemanymi pozycjami) wyniosła w roku 1937 ok. 50 milionów złotych i jeśli dodamy do tego 28 milionów zł, jakie zapłaciliśmy zagranicy (w przybliżeniu) za części i gotowe po-

jazdy otrzymamy ostatecznie wartość netto wydatków motoryzacyjnych jakie poczyniono w Polsce w r. 1937: wartość ta według naszych obliczeń wynosiła 78 milionów zł. Jednak suma, którą wydało na motoryzację społeczeństwo, jest wyższa, gdyż w/g przybliżonych obliczeń jeden tylko koszt zakupu poj. mechan. wyniósł ok. 60 milj. zł.

Należy podkreślić, że następne lata, mimo znacznego wzrostu koniunktury motoryzacyjnej, nie przyniosły równomiernego rozwoju przemysłu i importu. Przemysł nie wzmógł swej produkcji — o ile wiemy — w r. 1938 nawet o 25%, podczas gdy wartość importu wzrosła o blisko... 90%! Ta dysproporcja warta jest specjalnego podkreślenia tym więcej, że przecież odpowiednie zakłady produkcyjne już istnieją i że trudno mówić o „kompletnym braku organizacji” i t.d. o czym słyszało się stale w latach poprzednich i co często było niestety zgodne z prawdą.

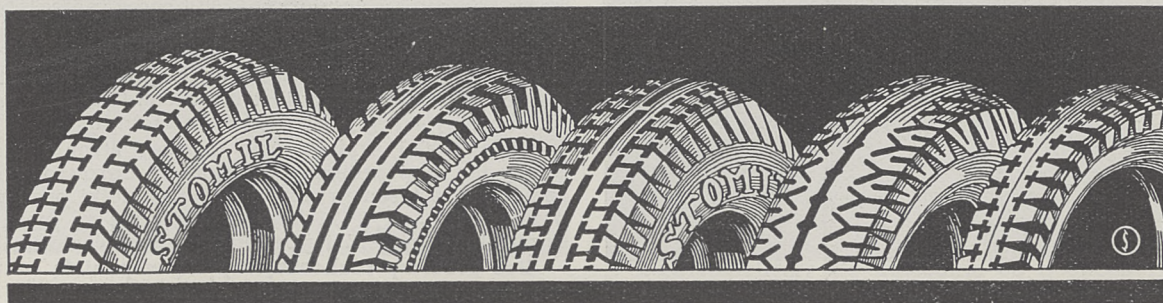
Chcąc uzupełnić obraz wydatków konsumpcyjnych i inwestycyjnych w zakresie motoryzacji (w r. 1937) należy jeszcze do wyżej obliczonej apromaksytawnie sumy 78 milionów zł dodać koszt skonsumowanych w kraju paliw płynnych.

Jak wynika ze statystyki w r. 1937 produkcja benzyny i gazoliny wyniosła 129.586 ton wartości 40.059.000 zł. Sprzedano zaś 133.436 ton wartości 40.640.916 zł. jednak sprzedaż zagraniczna benzyny wliczona w tę sumę wyniosła ok. 6.093.000 zł, czyli kraj zapewne skonsumował benzyny i gazoliny za ok. 34 miliony złotych (pewna ilość gazoliny była wyeksportowana, ale statystyka jej nie obejmuje).

Produkcja olejów pędnych jest w statystyce połączona (nie wiadomo na jakiej zasadzie!) z olejami opałowymi, tak, iż mając nawet dane dotyczące eksportu, nie możemy dowiedzieć się ile właściwie zużyto każdego produktu na rynku krajowym. Produkcja wyniosła (dla obu rodzajów) 102 tys. ton wartości 16 milionów zł, zaś produkcja olejów smarowych ok. 46.000 ton wartości 14,2 miliona zł. Razem zapewne „motoryzacja” krajowa pochłonęła za ok. 20 mil. zł (cyfrę tę należy uznać za b. przybliżoną). Poza tym spożyto benzolów zapewne za ok. 5 mil. zł i pewną ilość spirytusu wartości ok. 3,2 mil. zł. Łączna wartość paliw i smarów, które motoryzacja pochłonęła, wynosi dla r. 1937 ok. 63 mil. zł. Łącznie wynosi to (63 + 78) = 141 mil. zł.

Suma ta — podkreślam — nie jest ścisła, gdyż nie są ściśle zbyt ogólnikowo potraktowane dane statystyczne. Przypuszczam, że o ile sumę dotyczącą zakupów sprzętu i części można uważać za skąpo liczoną, o tyle kwota odnosząca się do paliw i smarów może być nieco wygórowana. W każdym razie rzeczywiście wartość konsumpcji motoryzacyjnej w roku 1937 waha się w okolicy 150 mil. zł — bo przecież nie wyliczałem tu całej litanii fabrykatów zastosowanych przez przemysł, a nie wykazanych w statystyce, jak również nie sposób wyliczyć ile pochłonęły pieniądze jeszcze zakupy ściśle związane z motoryzacją, ale nie dotyczące produktów wytwarzanych, przez omawiany przemysł.

B. And.



W krainie dzikich róz

Niespodzianki podwarszawskiej „jednodniówki”

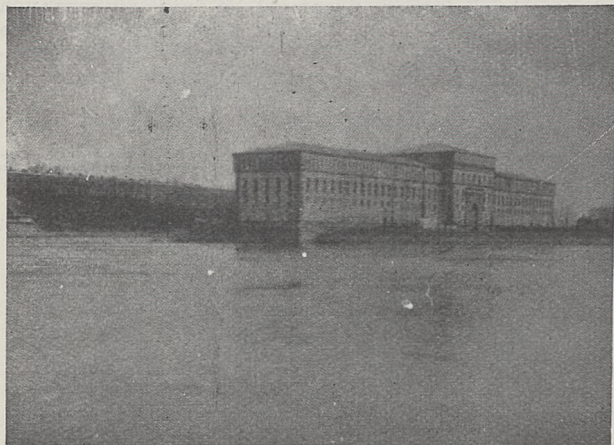
Jutro jest niedziela i pogoda zapowiada się wspaniała. Otwieramy maskę naszego Opla — wszystko w porządku. Zapuszczamy motor — głosem przyciszonym i pięściwym namawia nas do drogi. Nie ma rady, musimy jechać. Staliśmy się po prostu nałogowcami. Jazda autem działa silniej niż opium — przeżywa się nie majaki, lecz cudowną rzeczywistość, a człowiek zakosztowawszy tych wspaniałych wrażeń, nie może na jednej wyprawie poprzestać.

Tym razem rozporządzaliśmy tylko jednym dniem — trudno, głową muru nie przebijesz — pocieszaliśmy się, że nie tylko to co jest dalekie bywa piękne, trzeba tylko umieć patrzeć i cieszyć się tym, co osiągalne. Tego rodzaju stanowisko nazywa się, zdaje się, optymizmem i doprawdy nie jest najgorsze. — Otóż postanowiliśmy na odmianę znaleźć coś nowego i pięknego pod Warszawą, coś takiego, co by ucieszyło nie tylko nas, ale i... Opla, z którego zdaniem ogromnie się zawsze liczymy, gdyż kawał Polski już zjeżdżił i z niejednej pompy pijał benzynę.

Skoro świt, czyli o... 9-ej rano, wyjechaliśmy majestatycznie „czterdziestką”, sunąc naszą piękną „wisiostradą”. Promienie słońca, niedzielnie dziś nastrojone, coraz to plątały nam figla, kryjąc się swawolnie wśród chmur i fal wiślanych, by za chwilę rzucić w oczy osłepiający blask.

Ilekoć przejeżdżam tą drogą zawsze myślę, że wszystkim cudzoziemcom należy pokazywać Warszawę przede wszystkim z tej strony. Posiada bowiem urok miasta bezładnie, ale n i e z w y k l e m a l o w n i c z o położonego, w którym charakterystyczna „starość” rozpanoszyła się wszechwładnie, nie dopuszczając do głosu nowoczesności. Zawadiacka nowoczesność rozpierająca się łokciami, trafiła wprawdzie i tutaj, ale musiała „spuścić z tonu”, zdjęta podziwem dla dostojnej poprzedniczki. Ta część miasta, pomimo wielu nowości, tak dalece nie ma nic wspólnego z systematycznością i prostotą nowoczesnych dzielnic, że właśnie dzięki temu stwarza właściwe pojęcie o „duchu” Warszawy — tutaj koncentruje się cały charakter i urok prastarej stolicy Polski. My, dzieci Warszawy, kochamy i nowoczesność miasta, dumni z wielkiego rozmachu, widocznego na każdym kroku, ale odczuwamy specjalny pietyzm i zachwyt dla tego, co stworzył wieki minione, a co jest tak niepodzielnie i wyłącznie nasze.

Zaraz za Cytadela, gdzie spoczywają prochy męczenników za wolność, mijamy stare, grubaśne drzewo, rosnące po środku jezdnii. Drzewo to przypomina



Spichlerz w Modlinie.

nam Gdynię, gdzie spotkaliśmy się z identyczną „postacią”. Zaraz za tym drzewem, ostrym wirażem wjeżdżamy w nowy zupełnie świat — w nowoczesną dzielnicę Warszawy — Żoliborz. Silny kontrast obu części miasta daje najlepsze pojęcie o specyficznym uroku starej i przystosowaniu do życia nowej Warszawy. Trochę odurzeni romantyzmem naszej ukochanej starowinki, wpadamy od razu w szerokie, jasne, pełne słońca ulice, gdzie długim szeregiem ciągną się trochę szablonowe, ale za to zdrowe, wygodne i wesołe domy.

Za chwilę zbliżamy się już do Bielania, miejscowości tak faworyzowanej przez publiczność warszawską. Dzisiaj zapewne jest jakaś uroczystość, bo tłumy jeszcze większe niż zazwyczaj, a po obu stronach szosy rozsiedli się liczni okolicznościowi spryciarze, którzy zachwalają rozochoczonej publice swoje produkty. Co za bogactwo tego! Nieodzowna i najbardziej popłatna lemoniada i lody „za piątkę”, cukierki, obwarzanki, baloniki, piszczałki — wszystko ma dzisiaj wielkie powodzenie, ludziska choć raz w tygodniu chcą być rozrzućni — żyć i użyć — oto hasło dnia.

Z trudnością przeciskamy się przez różnobarwny tłum, który niechętnie i z wyraźnym lekceważeniem usuwa się z szosy na dźwięk naszej syreny. Wspominamy, jak zaledwie kilka miesięcy temu sami tarasowaliśmy drogę, „ciągnąc się” na nartach za



Rynek w Zakroczymiu.

Oplem i wykorzystywując w pełni tak rzadko widziany śnieg na drogach warszawskich. Śmiało powiedzieć możemy, że nie zaniedbujemy ani jednej możliwości auta, wydobywamy z niego maximum przyjemności i dlatego w pełni oceniamy i kochamy sport motorowy.

Za Bielaniem dostrzegamy pięknie ogrodzony, białym kamieniem i artystycznie rzeźbionymi, żelaznymi sztachetami, cmentarz włoski — miejsce wiecznego spoczynku żołnierzy — Włochów, poległych w wielkiej wojnie. Począwszy od ziemi i trawy, a skończywszy na najmniejszym gwoździu w ogrodzeniu — wszystko zostało przywiezione ze słonecznej Italii. Nawet stróż cmentarny jest Włochem. Ojczyzna włoska chce, by włoscy żołnierze o niej snili.

Jadąc dalej widzimy po prawej stronie szosy, spory las, poprzecinany uliczkami i ogrodzony drutem. Jest to teren przeznaczony na wielki park podwarszawski, gdyż Bielania okazały się za małe dla spragnionej zieleni i powietrza ludności stolicy.

Bez przerwy rozkoszujemy się wspaniałą betonową szosą, która ciągnie się aż do Modlina (38 km)

Minawszy Łomianki (12 km) spostrzegamy na lewo, w odległości kilometra, błękitnawy pas puszczy Kampinoskiej. Przyglądając się szybko uciekającym widokom, typowym dla równin Mazowsza, zatrzymujemy się, po trzech mniej więcej kwadransach drogi, przy moście na Wiśle. Przed nami rozciąga się wspaniała panorama na twierdzę modlińską. Przede wszystkim zwraca naszą uwagę dumnie wznoszący się ku górze i jakgdyby wyłaniający się z wody piękny śpichlerz (podobno połowa budynku znajduje się pod wodą?) Jest to ogromna budowla, znajdująca się na półwyspie, ostro wrzynającym się wąskim paskiem pomiędzy Wisłę i Bugo-Narwę. Tutaj właśnie, pod jego strażą, następuje spotkanie dwu największych rzek polskich. Czarne prawie wody Bugo-Narwi zlewają się z żółtawo-szarymi falami Wisły, po czym złączone potężną ręką Losu i... układu terenowego, płyną już razem, nie zatracając jednak przez dziesiątki kilometrów swojej indywidualnej barwy.

Wzrok nasz, biegnąc w kierunku fal, odkrywa w dali malowniczo poprzerywany wysoki brzeg Wisły. Dowiadujemy się, że to malownicze miejsce znajduje się za Zakroczymiem i postanawiamy tam dotrzeć. Ruszamy więc w dalszą drogę. Przejeżdżamy wkrótce następny most na Bugo-Narwi i za chwilę już mijamy dworzec w Modlinie, charakterystyczny przez swój czysty styl nadwiślański.

Po pięciu mniej więcej kilometrach za Modlinem zaczyna się fatalny odcinek drogi, ale szczęśliwie ciągnie się na przestrzeni zaledwie pięciu kilometrów. Niezadowolona Olympia podrzuca nas nieco, ale kilkanaście minut cierpliwości i oto znajdujemy się już w centrum miasta Zakroczymia.

Jest to bardzo stare miasto polskie, niestety obecnie w większości zamieszkałe przez Żydów, ale zajmujące pewne stanowisko w dziejach kulturalnych Polski. Towarzystwo Popierania Turystyki urządza obecnie wycieczki po Warszawie starą, historyczną kareta pocztową, chcąc pokazać, jak to ongiś podróżowano. Nikt z jadących nią nie wie zapewne, że jest to zabytek, wynaleziony niedawno właśnie w mieście Zakroczymiu, które w ten sposób między innymi podkreśliło swoje historyczne znaczenie. Zdawałoby się, że to czasy wielce odległe, kiedy podróżowało się takim wehikułem, dziesiątki i setki km, a jednak żyje jeszcze w Zakroczymiu stary p. S., który utrzymywał stajnię pocztową.

Zatrzymujemy się pomni, że na rynku znajduje się stary kościół parafialny, datujący się z czasów średniowiecza.

Obchodząc kościelny podwórzec, z którego rozciąga się widok na płynącą w dole Wisłę, słuchamy opowiadań naszego przewodnika. Otóż kościół ten, jeszcze do niedawna, posiadał najstarsze dzwony w Polsce. Niemcy, wyjeżdżając, postanowili je zabrać, ale okoliczna ludność w nocy, cichaczem spuściła dzwony na sznurach z wieży kościelnej na dół i ukryła w jednej ze stodół, odległej o kilkanaście km od Zakroczymia. Praca ta wymagała wielkiego trudu, poświęcenia i ostrożności. Ale Siła Najwyższa dopomogła. Niestety, w każdym stadzie



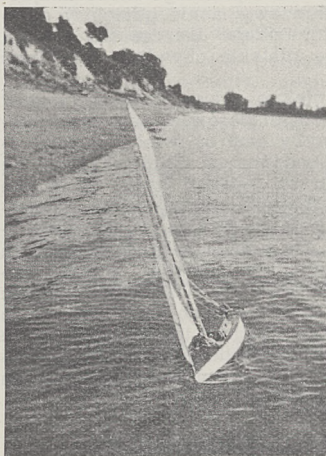
Wjazd do Zofiówki.



znajdzie się jakaś „parszywa owca”. Jeden z mieszczan zakroczymskich, zachęcony dużą nagrodą, zdradził wrogom tajemnicę. Oczywiście Niemcy dzwony zabrali, ale zdrójcy, zamiast pieniędzy, wlepili niezłą porcję batów. To mu jednak nie zaszkodziło, bo żyje i mieszka do dnia dzisiejszego w Zakroczymiu.

* * *

Po zwiedzeniu kościoła wyjechaliśmy z miasta, przejeżdżając koło klasztoru Kapucynów. Głód nam doskwierał, a objaśniono nas, że w pobliżu znajduje się jakiś pensjonat. Kierując się wskazówkami miejscowych informatorów, skręciliśmy w odległości 1 kilometra za miastem z szosy na boczny trakt, na którym sterczą dwie samotne topole. Przejechawszy



Widok z ganku.

traktem zaledwie około kilometra, skręciliśmy znów na lewo w polną drogę i nagle zjawił się przed nami dach domostwa, ukrytego wśród bogatej zieleni. W ciągu kilku minut znaleźliśmy się w obrębie posiadłości pp. J., znajdującej się na wysokim brzegu Wisły. Licznik wskazywał 50 km od chwili wyjazdu z Warszawy.

Nie wyobrażam sobie piękniej położonej siedziby.

Drewniany, przytulny domek, w okna którego

zaglądają ciekawie przepyszne krzewy róż, pokryte setkami kwiatów o czarownej woni. Tuż koło domu olbrzymia przestrzeń zasiana pełnokwiatowym makiem. Nie znam dostatecznie „purpurowego” słowa, by oddać żar czerwieni rozkwitłych kwiatów o fantastycznej wielkości. Całość stwarza tak harmonijną sielankę i takie poczucie spokoju i bezpieczeństwa, że wszelkie dręczące i złe myśli umykają szybko. Siedząc na ganku ma się u stóp swoich Wisłę, powykrecaną w różne esy floresy i tuż zaraz wspaniała plaż, na której, w przeciwieństwie do warszawskiej, widać czysty, bielutki piasek, natomiast ludzi nie ma zupełnie. Z plaży korzystają goście pensjonatowi, a na ich potrzeby jest ona stanowczo za duża. To nas tak zachęciło, że jeszcze przed obiadem rozłożyliśmy się na plaży, by za kilka godzin zjawić się w dworze opaleni jak raki. Obiad, podany po domowemu, za obfity nawet na nasze „smoczne” żołądki, rozjaśnił spojrzenia na świat i dodał nam wigoru do nowych wyczynów.

* * *

Dowiedzieliśmy się następnie od gospodarzy, że cała ta okolica — to kraina najpiękniejsza.



Najpiękniejszy parów pod Zakroczymiem.

szych parowów i dzikich róż, dla obejrzenia których specjalne wycieczki przyjeżdżają z Warszawy. Ruszyliśmy więc i my, ale już na piechotę. Opel spotkał się tutaj z należytych mu szacunkiem i zrozumieniem i wprowadzony do przeznaczonej na ten cel szopy, chłodził rozpaloną maskę, czekając na powrót.

Myśmy się jednak nie śpieszyli. Prześlizgane, urozmaicone wawozy i parowy, zarośnięte po obu stronach krzewami dzikich róż i srebrzystych topoli, wywoływały co chwila okrzyki zachwytu. Nie przypuszczałam nigdy, że coś podobnie pięknego może znajdować się tak blisko Warszawy, a nie gdzieś w odległych od stolicy jarach Podola. Jeszcze raz słuszną okazała się dewiza — „dalekie chwalicie, bliskiego nie znacie...”

Nie tylko jednak piękno przyrody stwarza czar tych ustroni. Każdy nieomal parów, każdy okop, których tutaj pełno, mogłyby nam opowiedzieć nie jedno z czasów, walk powstańczych. Tutaj ukrywali się powstańcy, ścigani przez moskali, tutaj ustawione były armaty, ażeby odeprzeć nieprzyjaciela. Szczęśliwie nie oddały ani jednego strzału, bo moskale uciekli, aż się kurzyło. Na polach zakroczymskich do dzisiaj znajduje się mnóstwo „listków” prochu starych gilz, resztek granatów itp. Okoliczna ludność twierdzi, że jeden z największych parowów — to stary okop napoleoński. Trudno to sprawdzić, ale wszyscy wolą wierzyć, gdyż dodaje to uroku i romantyzmu, którego w dzisiejszym materialistycznym wieku tak wszyscy pożądamy.

* * *

Nagle przypomniał nam się, że bardzo niedaleko od miejsca naszego postoju, w Czerwińsku, znajduje się jeden z najwcześniejszych zabytków budowli romańskich w Polsce. Powróciliśmy więc natychmiast do „Zofiówki” (tak nazywa się uroczą posiadłość) i obiecując przejąć, gościnniej gospodyni powrócić w najbliższej przyszłości, ruszyliśmy w drogę. Szosa nie za świetna, ale to nas nie zniechęciło.



Kościół w Czerwińsku.

Czerwińsk znajduje się w odległości 20 km od Zakroczymia po tej samej stronie Wisły. Szybko odnaleźliśmy w nim dawne opactwo kanoników laterańskich, wybudowane w pierwszej połowie XII wieku.

W czasie licznych wędrówek przy zwiedzaniu różnych miast, pierwsze kroki kierowaliśmy zawsze do kościoła. I niezawsze poddyktowane to było pobożnością. Po prostu nie

zastanawiając się, instynktownie czuliśmy, że właśnie tutaj odnajdziemy najwymowniejsze pomniki naszej kultury, będące namacalnym dowodem wewnętrznej potrzeby narodu do stwarzania rzeczy pięknych i trwałych.

Klasztor czerwiński jest czystym wykwitem romańskiego średniowiecza na Mazowszu. Cechuje go rozmach i moc, nieomylnie poczucie linii, zwartość i ekspresja bryły. Symetryczne okna, umieszczone jedno pod drugim i przedzielone kolumną, stwarzają poczucie rytmiki i dziwnego spokoju.

* * *

Na niebie ukazał się już wielki, czerwony, pyzaty księżyc kiedy wyjechaliśmy z Czerwińska, jeszcze raz rzuciwszy okiem na Wisłę, na której cicho kładła się złota smuga wieczornego blasku.

Z Modlina skręciliśmy na lewo do Nowego Dworu Mazowieckiego i wkrótce wjechaliśmy w sławne lasy Jabłonowskie, rosnące na falistym już nieco terenie. W Jabłonnie minęliśmy bramę pałacu, w którym ongiś mieszkał ks. Józef Poniatowski. Niestety, z powodu późnej godziny, nie mogliśmy zobaczyć pałacu. Przez Henryków i Gołędzinów dojechaliśmy do Pragi i przez most Kierbedzia wjechaliśmy do stolicy.

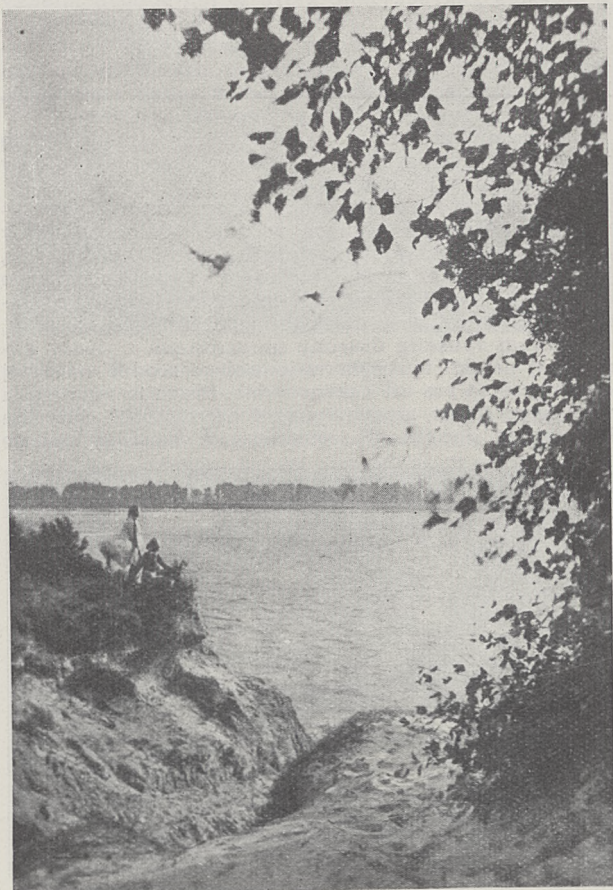
* * *

Tak zakończył się piękny dzień, który potem wskrzeszaliśmy niejednokrotnie, ponawiając nasze wypadki do „Zofiówki”. Za każdym razem szczerze zazdrościliśmy szczęśliwym gościom pensjonatowym, którzy mogli sobie pozwolić na przedłużanie z dnia na dzień (a czynili to chętnie) swojego pobytu w „krajnie róż i wawozów”.

Przejechaliśmy ogółem 145 km, co nas kosztowało: 15 litrów benzyny zł 9.60, oliwa 1 zł, łącznie 10 zł 60 gr.

Każde z nas wydało więc na drogę 2.65 zł. Wycieczka tania, krótka i niemęcząca, a ileż wrażeń i nowości przyniosła w ciągu jednego dnia!

Zofia Andrzejkowiczówna



Malowniczo poprzerynany brzeg Wisły.

INŻ. ROMAN NOWAKOWSKI

Salon samochodowy na XVIII Targach Poznańskich

Dział samochodowy na Targach Poznańskich z roku na rok zyskuje na znaczeniu. W ostatnich latach w całej Polsce odczuwało się nawrót życia gospodarczego w kierunku techniczno - przemysłowym. Przebudowa życia społecznego objęła wszelkie dziedziny; powstało wiele nowych fabryk, rozbudowano dawne, słowem przeżywamy pierwszy etap, w którym nadmiar sił roboczych z innych dziedzin skierowuje się ku przemysłowi i to głównie przemysłowi metalowemu.

Naturalnie Targi, które są odzwierciedleniem życia gospodarczego, wykazały na swym obliczu tę zmianę. W bieżącym roku na czoło Targów wysunął się przemysł metalowy, a więc okazałe wystąpił ciężki przemysł, reprezentowany obecnie także przez zakłady zza Olzy, oraz przemysły metalowe przetwórcze i przemysły pomocnicze. Tylko w przemyśle samochodowym nie znać ani postępu, ani nawet jasno wytyczonej, konsekwentnej linii rozwojowej.

Salon samochodowy na Targach jest jedyną poważniejszą imprezą w tej dziedzinie, dlatego właśnie możemy uważać go za „słup miłowy”, przy przekroczeniu którego należy zdać sobie sprawę co już zdziałano i co w tej dziedzinie jest jeszcze do zrobienia. Jedyny, — rzeczmyście całkowicie w kraju produkowany — samochód osobowy „Polski Fiat” 508” nadeł reprezentuje całkowity nasz dorobek w tej dziedzinie.

Wartość udziału importu zagranicznego przedstawia się dla produkcji „508” następująco: licencja niespełna 4%; blachy nadwozia ok. 10%; łożyska kulkowe i niektóre zespoły gotowe ok. 4%. Dlatego też ze zdziwieniem dowiadujemy się, że „ostatni mohikanie” tego typu opuszczają w tym roku fabrykę w ilości kilkuset sztuk, po czym produkcja zostanie zaprzestana.

Nie znamy przyczyn tych decyzji. Wydaje nam się jednakże, że szkoda przerywać produkcję wozu, który naprawdę w pełni pozyskał sobie zaufanie rynku i który w ilości kilku tysięcy sztuk mógłby jeszcze zyskać nabywców. Prawda, że jest to model sprzed kilku lat, ale można go było bądź unowocześnić, bądź niewielkim kosztem przygotować się do produkcji „Fiat 1100” który przeszedł połowę elementów ma identycznych z „508-ką”.

Dla złych warunków drogowych oraz dla potrzeb wojskowych, możnaby się oprzeć na typie włoskim „1100 Coloniale”, który posiada wzmocnioną ramę, większe opony, większe przekładnie w dyferencjale i mocniejszą instalację elektryczną.

Tak więc na terenie samochodów osobowych motoryzacja polska wykonuje krok wstecz. Wprawdzie ambitna firma „Bielany” S. A. w Warszawie przystępuje do seryjnej produkcji karety cztero - osobowej, z silnikiem 4-cylindrowym, o mocy 30 KM, jednak widać praca nie posunęła się tak daleko, by móc prototyp pokazać na Targach Poznańskich.

Nieco lepiej jest z produkcją wozów ciężarowych. Państwowe Zakłady Inżynierii produkują półciężarówkę 618, zamiast „Polskiego Fiata 621”, przystępują do produkcji nowej ciężarówki, którą zapewne zobaczymy na następnych Targach.

W budowanej obecnie w Lublinie fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein w jesieni tego roku rozpoczęta zostanie produkcja silnika ciężarówki Opel-Blitz — w-g licencji General Motors Corp. Skrzynki biegów do tego wozu będzie dostarczać f-ma J. John w Łodzi, — dwie takie kompletne skrzynki były wystawione na stoisku tej firmy w Hali Nr 13.

Natomiast b. dużo wystawiono typów samochodów już montowanych, a jeszcze więcej typów po-

dobno ma być montowanych w przyszłości. Poza montowanym przez P. Z. Inż. i Polskiego Fiata „Fiatami” niemal wszystkich typów, „Lilpop, Rau i Loewenstein” montuje 2 typy Opla, 2 typy Buicka, 5 typów Chevroletów osobowych i całą gamę ciężarówek.

Wspólnota Interesów zamierza przystąpić do montowania Mercedesów i samochodów koncernu Auto-Union, oraz ciężarówek Henschla. Z tego powodu na stoisku Mercedesu obiecywano już wozy z terminem dostawy na czerwiec, w cenie ok. 15—30% niższej od cen dotychczasowych.

Jeżeli jednak Montownia Lilpopa używa do tej pory jedynie tylko krajowych opon, akumulatorów i materiałów tapicerskich, to chyba nie można oczekiwać, aby w ciągu miesiąca została uruchomiona montownia Wspólnoty Interesów, na którą narazie ponoć nawet nie ma pomieszczenia.

„Montaż” ograniczy się więc „przejściowo” do montowania opon „Stomil”, które zresztą i obecnie f-ma Mercedes dostarcza na życzenie nowonabywcy samochodu.

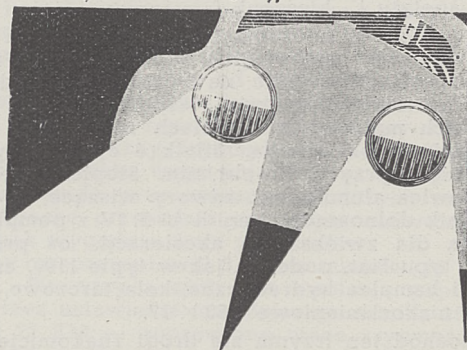
Podobno również Fabryka lokomotyw w Chrzanowie zamierza wybudować montownię dużych ciężarówek w-g licencji francuskiej.

Tak więc t. zw. polityka popierania montowni święci dalsze triumfy, niemniej jednak ani nie ożywia dostatecznie przemysłu pomocniczego, ani też nie stwarza głębszych fundamentów pod produkcję rodzimą.

Przystępując do opisu hali wystawowej — podkreślić należy nieuzasadnione zarządzenie Dyrekcji Targów, zabraniające ozdabiania stoisk akcesoriami estetycznymi lub zdobniczymi.

Toteż hala robiła smutne wrażenie boiska o be-

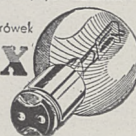
*Gdy mijamy
pędzący wóz...*

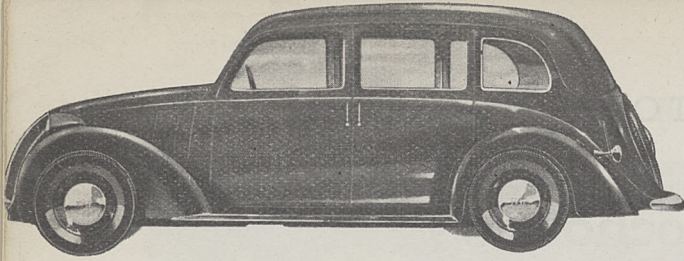


nacną parą, kwestia dobrego oświetlenia szosy nabiera pierwszorzędnej znaczenia. Nowoczesne żarówki reflektorowe TUNGSRAM DUOLUX oddają nieoczenie usługi. Jeden ruch przełącznika pozwala zmienić przy mijaniu nadjeżdżających pojazdów dolekie i silne światło na szeroko rozrzucone, łagodne rozproszone i skierowane ku dołowi. Światła to zapewnią również doskonałą widoczność podczas mgły i niepogody, a także na trudnych, pełnych nagłych zakrętów odcinkach szosy. Drućki świetlne tych żarówek, zawieszane na specjalnych amortyzatorach są doskonale odporne na wstrząśnienia, gwarantując tym samym pewność ich działania w najtrudniejszych warunkach.

Kupując nowe żarówki reflektorowe, tądajmy więc żarówek

TUNGSRAM DUOLUX





Kareta czterodrzwiowa sześciuosobowa Fiat 1100 L.

tonowej, nierównej podłodze, na którym umieszczono piękne, luksusowe wozy. Kontrast zbyt niemyły i rażący.

Zmieniono również na gorsze rozmieszczenie stoisk, gdyż skasowano przejście przez środek hali. Tak więc publiczność musiała błądzić, w labiryncie wozów, nie orientując się często, które do jakich stoisk należą i przez kogo są obsługiwane.

Czyżby Dyrekcja Targów chciała wykorzystać także i to przejście jako teren wystawowy z krzywą dla wielu wystawców płacących i tak słone ceny?

Największe stoiska zaraz przy wejściu do hali nr 1 zajęły Polski Fiat i Lilpop, Rau i Loewenstein. Polski Fiat pokazał wszystkie znane typy samochodów Polski Fiat i Fiat.

Nowością jest tylko Fiat 1100 L, nieco dłuższy i szerszy od wozu „1100”, mieszczący wygodnie

trwale na autostradzie. Jedyń jego wadą jest stosunkowo wysoka cena, na którą wpływa cło wwozowe.

Typ „2800” zaprezentowały dwa samochody, kareta „Berlina” 4 drzwiowa 6 osobowa i kareta 6 osobowa z przedziałem dla kierowcy. Ta ostatnia posiada wszystkie cechy t. zw. „pullman - limuzyny”.

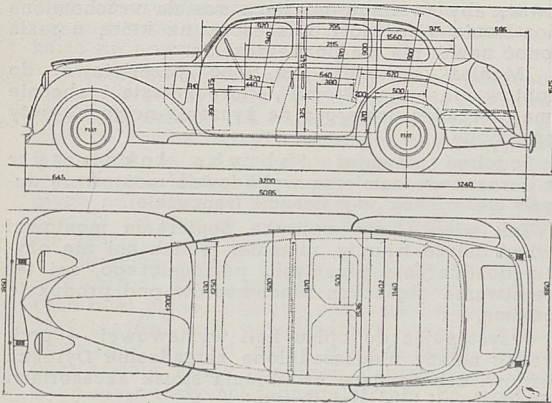
W najbliższych miesiącach Polski Fiat rozpocznie montaż tych wozów w kraju.

Z pośród ciężarówek na stoisku Polskiego Fiata, zwraca uwagę Nowy Beskid, model 621/R., ze zwiększonym rozstawem osi i o odciążonych półosiach, oraz sanitarka na podwoziu 618, wykonana pięknie i starannie przez firmę Hugo Kalkbrenner w Łodzi.

Montownia Lilpopa wystawiła znane Ople, Chevrolety i Buicki. Nie pokazano jednak 4 drzwiowej Olimpji, która jest już w sprzedaży. Również nie pokazano nieznanego jeszcze w Polsce wozu Opel-Kapitan. Wtajemniczeni twierdzą, że cena sprzedaży będzie zł 9200 za karete.

Wóz ten będzie miał prawdopodobnie duże powodzenie na naszym rynku, gdyż ekonomiczny silnik 2,5 litra o mocy 55 KM zapewnia 5-cio osobowej karecie 126 km/godz. szybkość szczytową. Posiada on też duży zryw 90 km/godz. w 22 sek i małe zużycie paliwa 13—14 l/100 km.

Poznańskie przedstawicielstwo Lilpopa wystawiło też własnej produkcji przyczepkę o ładnej nowoczesnej linii. Narazie jednak brak u nas zrozumienia

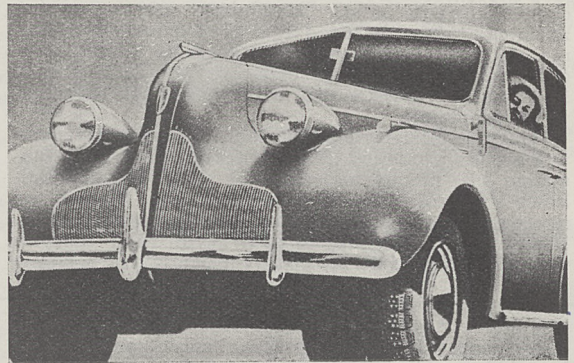


Wymiary nowego sześciuosobowego Fiata 2800

6 osób oraz Fiat „2800”. W wozie Fiat 2800 widać konsekwentną linię rozwojową Fiata, który w roku 1936 wypuścił nowy typ „1500” a w następnych latach kolejno typy „500” „1100”, a obecnie „2800”, uzupełniając szereg typów, z których każdy nabywca samochodu może wybrać model odpowiedni dla swego apetytu i... kieszeni.

Typ „2800” w założeniach konstrukcyjnych i formie zewnętrznej przypomina zupełnie swych mniejszych braci. Jak widać na rysunku — nadwozie jest całkowicie opływowe. Widoczność jak i we wszystkich mniejszych modelach znakomita, dzięki pochyleniu maski silnika. Silnik 6 cylindrowy daje moc 85 KM przy 4000 obr/min. Stopień sprężania 5,84, głowica aluminiowa, zawory wiszące w głowicy, gaźnik dolnosący. Zenith 42 F IV z pompką dodatkową dla zwiększania akceleracji. Os przednia łamana typu Fiat, podobna jak w typie 1100, amortyzatory i hamulce hydrauliczne, koła tarczowe, pneumatyki niskociśnieniowe 5,50 × 17.

Samochód ten trzyma się drogi znakomicie i pozwala na osiągnięcie wysokich przeciętnych w terenie górzystym lub na gorszych drogach. Szybkość szczytową ponad 130 km/godz. osiąga ten wóz bez trudu, a niewiele niższą szybkość można utrzymywać



Przód nowego Buicka „41” 8 cyl. — 140 KM.

dla przyczepek do wozów osobowych, a przecież dzięki niej można znacznie zwiększyć zakres pracy swego wozu, jak również oddaje ona wielkie usługi dla celów turystyczno - komunikacyjnych.

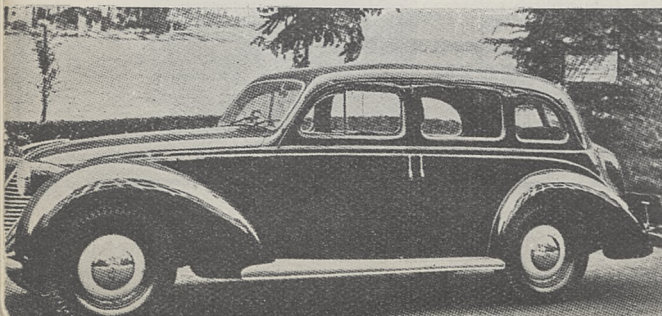
Duże zainteresowanie budził nowy tegoroczny Buick „41”.

Nowy silnik 8-cylindrowy, zwany — Dynafasch, rozwija moc 107 KM, a przy tym jest ok. 10% ekonomiczniejszy od poprzedniego, dzięki lepszemu ukształtowaniu komory wybuchowej i zastosowaniu tłoka ze specjalnym nadlewkiem, który stwarza lepsze warunki do spalania mieszanki. Nowy duży filtr powietrza chroni silnik przed szkodliwym działaniem zanieczyszczeń znajdujących się w powietrzu, a przy tym ma małe opory ssania i nie wymaga specjalnej konserwacji.

Skrzynka biegów jest sterowana bezpośrednio mechanicznie małą rączką, znajdującą się pod kołem kierownicy. Karoseria w nowym modelu jest obszerniejsza i niżej osadzona, cała rama bowiem została obniżona w stosunku do modelu zeszłorocznego, przy czym jednak nie obniżono położenia tylnego mostu, tak, że najniższy punkt podwozia ponad ziemią, pozostał na dawnej wysokości.

Dzięki obniżeniu środka ciężkości wozu, trzyma on się lepiej drogi, co pozwala na rozwinięcie szybkości

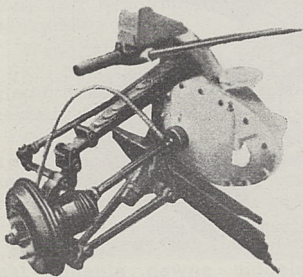
Kareta sześciuosobowa nowego 6-cylindrowego Fiata 2800



nawet na złych drogach. Osadzenie karoserii w ramie w poduszkach gumowych tłumi nawet najmniejsze drgania od silnika, który zresztą jest całkowicie wyważony i zawieszony wahlwie. Ponadto nowy kształt przedniej maski zwiększa pole widzenia kierowcy.

Całość stanowi komfortowy samochód dżentelmeński, w odróżnieniu od drugiego wystawionego Buicka „Limited”, którego 7 — 8-osobowa pulman-limuzyna stanowi typowy reprezentacyjny wóz urzędowy.

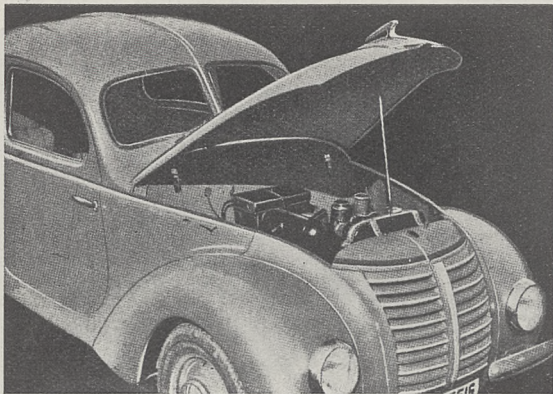
Auto-Union pokazał prawie wszystkie typy, które sprzedaje w Polsce. Tegoroczne modele D. K. W. Meisterklasse posiadają mechanizm kierownicy o przekładni zębatkowej, który jest przy tym wysunięty do przodu, a więc łatwiej dostępny, mocniejsze hamulce i bardziej estetyczną deskę rozdzielczą.



Zmienione zawieszenie kół przednich w samochodach D. K. W. rok 1939

jest w praktyce prawie to samo. Zwłaszcza w górzystym terenie zalety Wanderera występują w pełni.

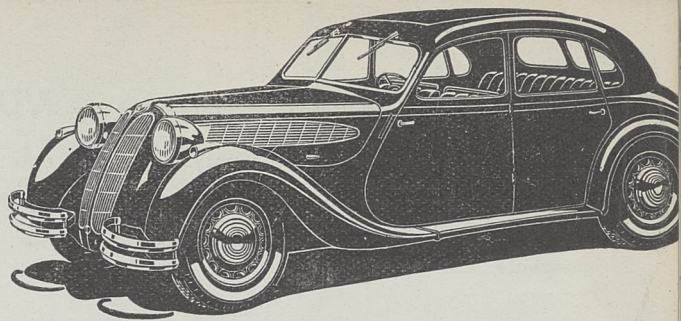
Pokazano nam również dwa wozy Horch 3,8 litra. Jest to mniejszy typ Horcha z silnikiem V8, gdyż większy posiada 8 cylindrowy silnik jednorzędowy o pojemności 5 litr. i mocy 120 KM. Oba te wozy mogą być wyposażone w dodatkową przekładnię „hyper” (t. zw. over-drive — wyrobu Zahnradfabrik — Fridrichshafen) i wtedy można utrzymać trwale szybkość równą szybkości szczytowej, bez obawy przecięcia silnika.



Przód Hanomaga 1,3 l.

Na stoisku Mercedesa modele zeszłoroczne bez zmian. Nieco efektowniej niż w roku ubiegłym wygląda kareta na podwoziu 230. Niestety nie pokazano typu 260 D z silnikiem czterocylindrowym 2,6 l — Diesel, który w Niemczech kosztuje o ok. 1.000 RM, więcej niż odpowiednio skarosowany 230 z silnikiem benzynowym. Posiada on nieco mniejszą szybkość szczytową, ale jest zrywny, dobry w górzystych terenach i ogromnie tani w eksploatacji. Przy tym ma

Pięcioosobowy kabriolet Mercedes 230 — 55 KM.



łatwy rozruch — (ok. 1 min. rano), pracuje cicho i nie wydziela niemiłych spalin, dzięki całkowitemu spalaniu ropy.

H a n o m a g pokazał swój nowy, luksusowy typ 1,3 litra. Posiada on duże walory w mieście i na szosie, jest stosunkowo tani i ekonomiczny. Zużycie paliwa w tym wozie przy szybkości 50 km/godz. 7 l/100 km, przy szybkości 70 km/godz. 8 l/100 km, przy szybkości 100 km/godz. 10 l/100 km. Silnik 4 cylindrowy i rozwija moc 32 KM przy 3600 obr./min.. Szybkość szczytowa 115 km/godz. Zryw znakomity: w 20 sek. osiąga szybkość 70 km/godz. a w 35 sek — 90 km/godz. Karoseria o liniach wybitnie opływowych mieści wygodnie 5 osób.

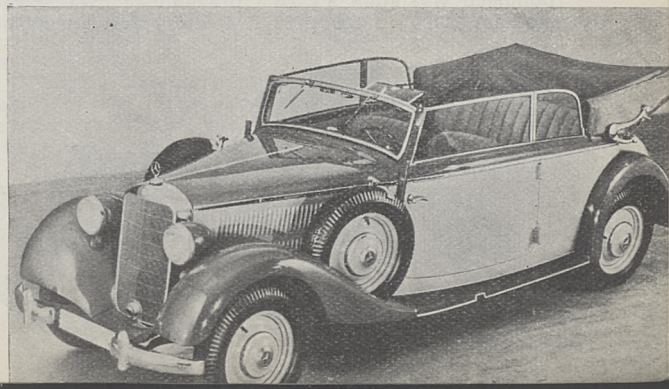
Na ciekawy szczegół zwrócono uwagę w ostatnim numerze „Techniki samochodowej”. Otóż rysunek karoserii tego wozu jest z u p e ł n i e i d e n t y c z n y jak rysunek karoserii na prototypie P. Z. Inż. model „LS” 100 KM, 8 cylindrów V, który był wystawiony na Wyst. Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego w Warszawie w r. 1936. Wówczas, mimo dodatnich wyników prób, Państw. Zakł. Inżynierii nie przystąpiły do produkcji tego wozu. Obecnie można stwierdzić, że wóz ten — nie tylko karoserią, ale i szeregiem innych walorów wyprzedził swoją epokę o ok. 3 lata.

B. M. W. — jest to samochód cieszący się dużą sympatią i uznaniem, to też na wystawie wszystkie cztery BMW były stale otoczone rojem zwiedzających. Pokazano karotę i kabriolet typ „321” z silnikiem 45 KM oraz kabriolet i karotę typ „326” z silnikiem 50 KM. Ten ostatni typ nie uległ w ostatnim roku żadnym zmianom, typ „321” jest następcą typu „320, w którym zastąpiono przedni górny resor poprzeczny, resorem dolnym, stosowanym we wszystkich większych modelach. Tylne mosty we wszystkich typach są sztywne, pochwa jest jedna zamocowana z ramą w sposób wahlwy, tak, że na przeszkodzie — oś tylna zachowuje się nie gorzej, niż gdyby miała niezależne zawieszenie obydwu kół. Ciekawe jest, że firma z jednego typu silnika o pojemności 1971 cm osiąga moc 45, 50, 55 i 80 KM, stosując różny stopień sprężania i jeden, dwa, lub trzy gaźniki.

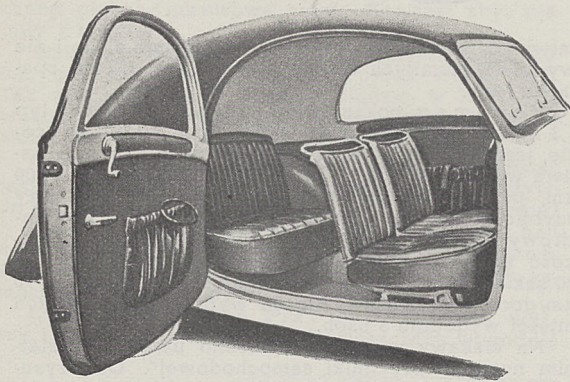
A d l e r y — wystawiono zapewne z braku miejsca w innym pawilonie. Tylko jeden „Tryumpf - Junior” reprezentował je w hali głównej. Były to wozy niczym nie różniące się od modelu zeszłorocznego.

Natomiast wystawiona kareta 2 litrowa, 4 drzwiowa i 6 okienna — reprezentuje typ nowy, który zastępuje zeszłoroczny Tryumpf 1,7 l. — Silnik 45 KM (zamiast 38) i lekka waga pojazdu, pozwalają na ekonomiczną jazdę przy stosunkowo dużych szybkościach. Trochę przesadnie opływowe nadwozie mieści jednak wygodnie 5-ciu pasażerów.

S t e y r zaprezentował 3 znane modele „55”, „200” i „220”. Pierwszy z nich jest ewolucją popularnej „50”. Przez ustawienie mocniejszego silnika 25,5 KM zamiast 22 KM — poprawiono nieco zrywność tego zwrotnego wozu.



Wóz ten frapował głównie przystępną ceną oraz wygodnym pomieszczeniem, czego trudno było spodziewać się, sądząc po wewnętrznych wymiarach wozu. Również kareta z rozsuwanym dachem stwarza większe możliwości turystyczne, a drobne ulepszenie, jak oświetlenie wnętrza silnika światłami



Obszerne wnętrze Steyra 55
mieści wygodnie 4 osoby i sporo bagażu

miejskimi oraz podnośnik Vigot, przyczynią się do tego, że typ ten będzie poszukiwany.

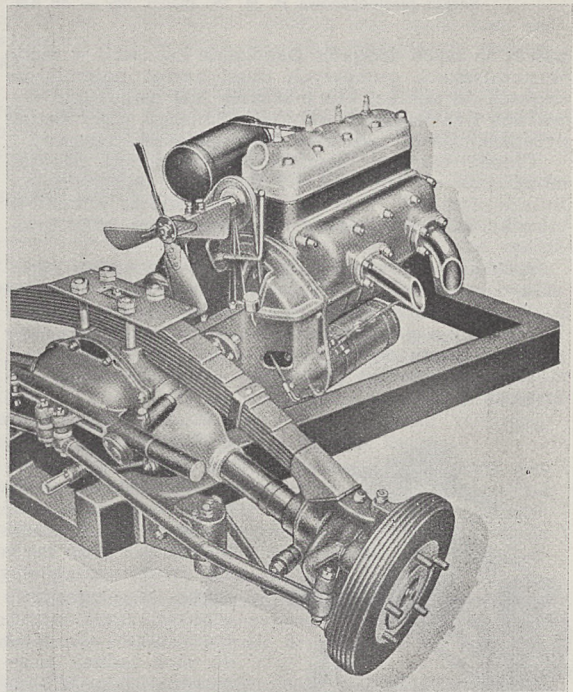
Model „200” i „220” bez zmian. Natomiast zachwyty budził super - sport, torpedo 2 miejscowe model „220” — bardzo pięknie skarosowany przez firmę Gläser w Dreźnie. Wnętrze wykończone luksusowo ciemno - niebieską skórą. Z tyłu obszerny bagażnik, a na pokrywie odciążonej sprężynami — koło zapasowe. Poza oboma siedzeniami przednimi znajduje się zapasowe siedzenie poprzeczne dla 3-ciej osoby — pokryte odsuwaną klapą.

Samochody Aero ukazały się w znanej wszystkim postaci. Często spotykany typ „30 HP” reprezentowało 4 osobowe torpedo sportowe i kabriolet, ponadto widzieliśmy 5-cio osobową limuzynę 4-drzwiową i piękny sport - kabriolet na podwoziu „50 HP”. Do tych modeli nie wprowadzono żadnych inowacji, zarówno technicznych jak i zewnętrznych.

Natomiast prawdziwą rewelacją stał się kabriolet Aero model „50” — gromadzący tłumy ciekawej i zachwyconej publiczności. Jest to piękny 2-osobowy sportowy kabriolet o łagodnych aerodynamicznych wydłużonych i lekkich liniach, utrzymany w szaroczarowym tonie, przy dużym zastosowaniu części chromowanych. Całość robi wrażenie niezwykle estetyczne a zakryte koła, wydłużona maska, błotniki i tył karoserii w formie zwięzającej się pletwy — sugeruje wrażenie torpedy, lub spłaszczonego pocisku.

Karoseria ta (nieseryjna) była robiona przez f-mę Sadowka w Wysoke Myto i odznacza się poza piękną linią — dobrze pomyślanym bagażnikiem, w którym znajduje się również koło zapasowe. Opony Baty. Jest to maszyna typu sportowego, gdyż przy mocy 50 KM, litrażu 2000 m³ i 4 cylindrach wyciąga do 150 km/godz. Niestety cena jest dość wysoka (18.000 zł) w przeciwnym razie — ultranowoczesna linia skusiłaby wielu amatorów.

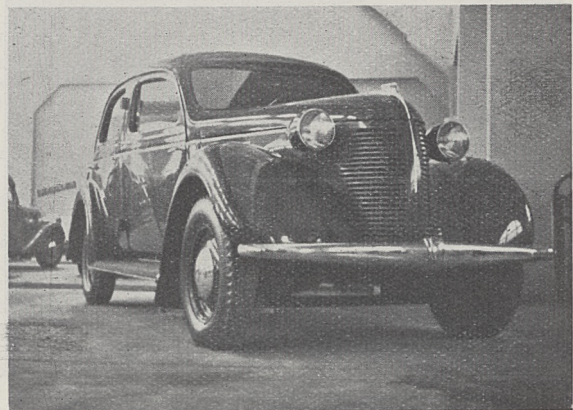
T a t r a pokazała dwie karety „57” niczym nie odbiegająca od modeli zeszłorocznych. Natomiast imponująca wystąpiła Skoda prezentując dwa nowe modele: „1100” o mocy 32 KM, który jest znacznie



Zespół napędowy Aero 30 KM.
Silnik czterocylindrowy dwutaktowy, napęd przedni.

mocniejszy od dawnego „Populara”, oraz typ „Rapid 1500” — 42 KM, podczas gdy zeszłoroczny Rapid miał tylko 31 KM.

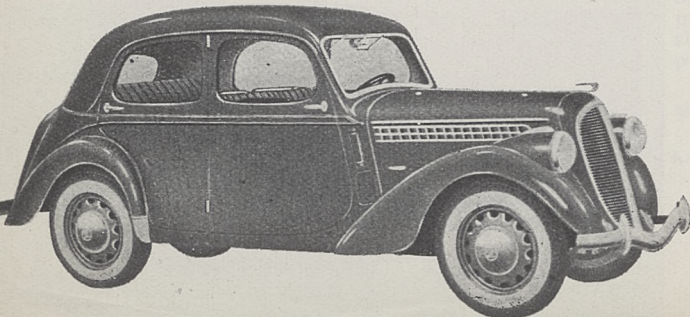
Oba nowe wozy posiadają szereg danych, by zaliczyć je do ciekawych wzorów w swej klasie. Bogaty wybór nadwozi pięknych w liniach, ułatwia każdemu znalezienie odpowiedniego dla siebie wozu. Zwłaszcza ciekawy jest silnik 1100, w którym z 1089 cm³ osiągnięto 32 KM. Wnętrze wykończono bogato i starannie: siedzenia obite suknem, skórą lub trwałą imitacją skóry, przednie siedzenie przesuwane, szybki ze szkła nietłukącego się, gustowna deska rozdzielcza.



Kareta pięcioosobowa 86 KM., szwedzkiej fabryki Volvo.

Zupełną nowością na polskim rynku samochodowym jest wprowadzenie szwedzkiej fabryki „Volvo”. Produkuje ona samochody osobowe, ciężarowe i autobusowe. Na stoisku wystawiono 5-cio osobową limuzynę o mocy 86 KM, litrażu 3.600, rozwijającą szybkość do 135 km/godz. Nadwozie wy-

Nowa Skoda 1100 — 32 KM.



kończono luksusowo, oparcie przednie, po odchyleniu łącznie z siedzeniem tylnym, tworzy wygodne miejsce do spania dla dwu osób.

Podwozia ciężarowe i autobusowe mają moc od 90—120 KM, przy czym szczytową szybkością jest 70 km/godz..

Nadwozie autobusowe jest obliczone na pomieszczenie od 30—60 osób.

Specjalną zaletą silników budowanych w/g licencji Hesselmana — jest możliwość stosowania wszelkiego rodzaju ciężkiego paliwa jak ropa, nafta, olej gazowy, jak również czysty spirytus. Tak więc łączą one w sobie zalety silników ropowych Diesla i silników benzynowych, gdyż z jednej strony — dzięki użyciu taniego paliwa dają oszczędność na cenie materiałów pędnych, z drugiej strony dzięki niskiej kompresji — stopień zużycia wszystkich mechanizmów jest nie większy niż w silnikach benzynowych. Rozruch następuje momentalnie, zaś spalanie ropy jest bezdymne i równie dobre jak w silnikach benzynowych.

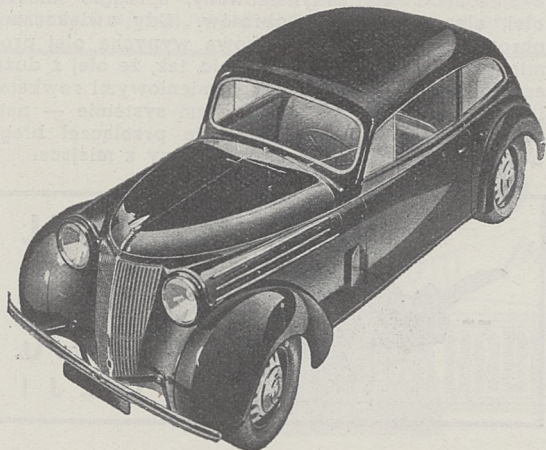
Współwłaścicielami „Volvo“ — są koncern Bofors i SKF, co daje fabryce możliwość korzystania z wielkiego doświadczenia tych przodujących w świecie zakładów.

Osobną uwagę należy poświęcić firmom francuskim, które pomimo dużych utrudnień przywozowych, wszelkimi siłami starają się utrzymać swój stan posiadania na rynku polskim.

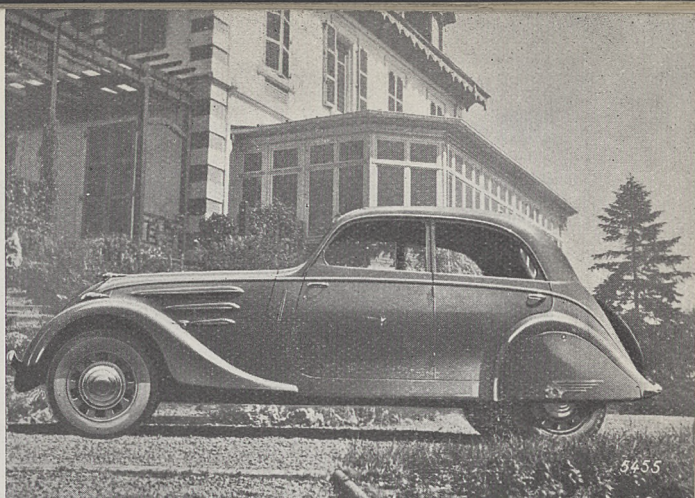
Peugeot wystawił zeszłoroczny jesienny model „202“ i „402 - B“ — Légère i „402 - B“. Uległy korzystnej zmianie dawne modele „402 - Légère“ i „402“. Samochody te posiadają obecnie nowy silnik o pojemności przeszło 2 litry i mocy 65 KM. Silnik ten wraz z lekkim podwoziem daje typ 402 B - Légère, który należy obecnie do najszybszych z pośród klasy średnich i ekonomicznych wozów francuskich. Stosunek ciężaru do mocy wynosi dla tego wozu ok. 15 kg na 1 KM, jest to cyfra spotykana tylko przy samochodach sportowych. Ten samo silnik na podwoziu 402 - B stwarza komfortowy 5 lub 7 osobowy samochód bardzo we Francji popularny.

Wystawiono piękny czerwony kabriolet „402 - B“ wyposażony luksusowo i zaopatrzony w szereg ulepszeń, w których tak lubuje się klientela francuska: A więc centralne wodne ogrzewanie wewnątrz oraz ogrzewanie przedniej szyby ciepłym powietrzem, które można również kierować na nogi pasażerów.

Celem chłodzenia wnętrza karoserii jest założona specjalna instalacja, obok zaś siedzenia kierowcy umieszczony jest regulator położenia najsłońca, które można ustawiać dowolnie w zależności od terenu. Poszczególne pióra resorów — tego wozu — posiadają specjalne otwory dla wciskania smaru, co usuwa nieprzyjemne skrzypienie i zmniejsza do minimum konieczność konserwacji. Wspomnieć też



Karetka czteroosobowa Renault-Juvaquatre

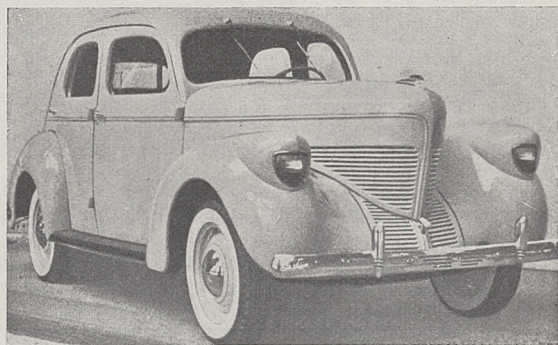


należy o bardzo wygodnym bagażniku, w którym mieści się aż 6 walizek.

Model „402 - B“ ma koła patentu Bugatti podwójne i dwustronne. Na żądanie klienta we wszystkich modelach za dopłatą 800 zł można otrzymać skrzynkę elektromagnetyczną „Cotal“.

Citröeni Renault wystawiły znane z zeszłego roku modele. Charakterystyczny dla obecnych stosunków handlowych jest fakt, że w Polsce sprzedawane są Renaulty montażu angielskiego, a Citroëny fabrykatu belgijskiego.

Najmniejszy amerykański dwumiejscowy „Bantam“ „Nine“ (GHP) nadszedł na Targi z opóźnieniem. Wóz



Karetka Willis-Overland 61 KM.

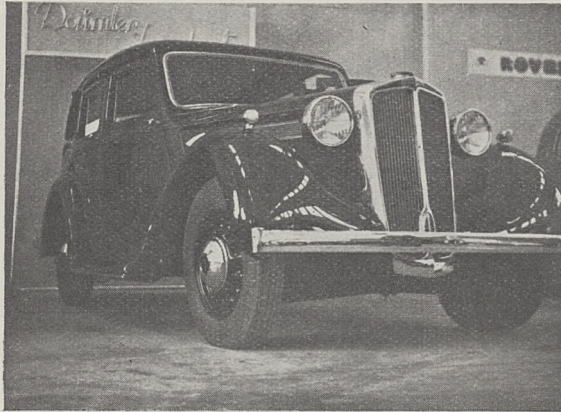
ten w Polsce „nie przyjął się“, a jedną z głównych przyczyn są trudności przy imporcie z U.S.A.

Natomiast coraz więcej sympatii i uznania zyskuje z roku na rok „Willis“, w tym roku lansowany jako Overland. W Ameryce, w której kursuje ok. 2¼ miliona tych wozów, nazywają go „samochodem murzyńskim“, gdyż z powodu niskich kosztów utrzymania jest powszechnie używany przez murzyny. Wielu jednak posiadaczy samochodów w Polsce — zamieniłoby swoje „graty“ na obszerną pięcioosobową karetkę Willis - Overland. Nie ma on wprawdzie drobiazgowego wykończenia, jakie spotykamy w angielskich i francuskich nawet tanich wozach, niemniej jednak jest to duży, obszerny samochód, o linii może trochę przesadnej, ale dobrze niosący na złej drodze i stosunkowo dobrze leżący na drodze przy szybkiej jeździe.

W stosunku do zeszłorocznego modelu posiada on większą moc o 13 KM (obecnie 61 KM) przy tym samym zużyciu paliwa 8 l/100 km w warunkach optymalnych. Zwiększenie mocy przy tym samym litrażu uzyskano przez zastosowanie tłoków aluminiowych, co pozwoliło na podwyższenie kompresji i zwiększenie obrotów.

Ponadto dodano hamulce hydrauliczne o powierzchni 790 cm², które przy szybkości 70 km/godz. pozwalają zatrzymać wóz na odcinku równym ok. 6-ci długościom wozu (ok. 27½ m).

Karoserię wozu zmieniono nieznacznie, dodano również oświetlenie tyłu wozu — trzema czerwonymi światłami, jak we wszystkich dużych amerykańskich wozach.



Kareta Lancaster 52 KM.

Wóz jest seryjnie wyposażony w ogrzewanie wewnętrzne, z możliwością skierowania ciepłego powietrza na szybę przednią. Również każdy wóz wychodzi z fabryki z wmontowanym znakomitym 6-cio lampowym odbiornikiem Philco, za który dopłata wynosi 450 zł.

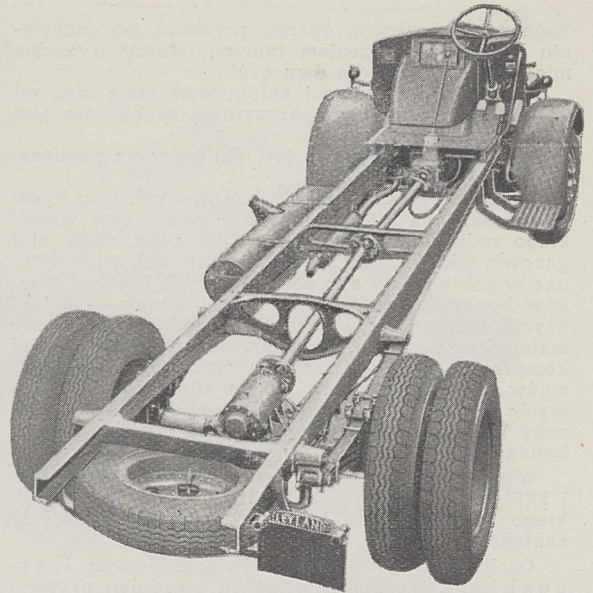
Bezsprzecznie do wysokiej klasy wozów trzeba zaliczyć nowego Hudsona 1939, którego reprezentowały 2 wozy typu „Country Club Series” z silnikiem 6 cylindrowym 101 KM. Są to wozy wyposażone bogato, przy czym dużą wagę położono na bezpieczeństwo i niezawodność mechanizmów, na komfort jazdy i wygodne pomieszczenie dla kierowcy, pasażerów i bagażu.

Skrzynka biegów sterowana niezależnie, hydraulicznie i elektrycznie, jeżeli jeden mechanizm zawiedzie, można używać drugiego.

Z drobiazgów warto wymienić dwie wycieraczki na szybę tylną, maskę zamykaną od wewnątrz, siedzenia wyłożone gumą gąbczastą, bagażnik — oprócz miejsca na koło zapasowe posiada pojemność sporej szafki. Przód wozu — podobnie jak i Buick 41, posiada trójdziałną żaluzję chłodnicy, jak to widzieliśmy przed kilku laty na wyścigowych samochodach Auto - Unionu.

Samochody angielskie starają się od kilku lat o pozyskanie rynku polskiego. Ale samochody małe są nieco za słabe na nasze warunki drogowe, samochody zaś droższe jak Rover (opisywany dotychczas w jednym z poprzednich numerów Auto) Vauxhall, Daimler, Lanchaster mają nadwozia konserwatywne, tak, że odbiegają daleko od naszych współczesnych upodobań.

Ciekawe było torpeda 2 miejscowe B. S. A. Jest to lekki mały samochód rozwijający na dobrej drodze szybkość do 150 km/godz. Silnik 1300 cm³, z dwoma gaźnikami, daje moc do 38 KM. Podwozie jednak robi wrażenie jakby było niezbyt przystosowane do gorszych warunków drogowych, i to za-

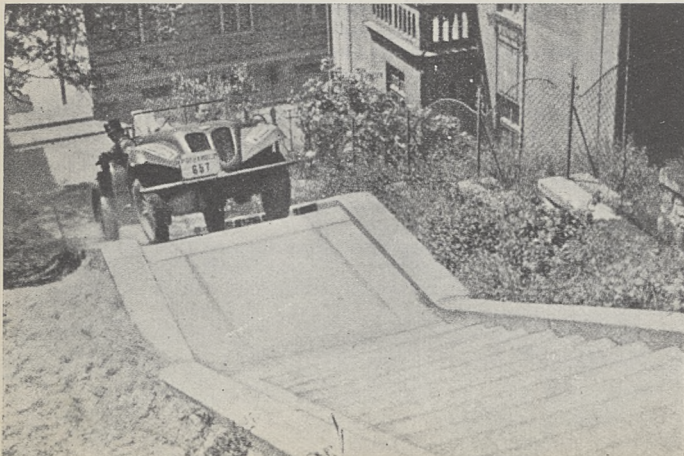


Interesujące podwozie ciężarowe samochodu angielskiego fabryki Leyland Motors LTD z lekkim 6-cio cylindrowym silnikiem nośności do 5 ton. Zużycie paliwa wynosi 15 l. ropy na 100 km (licząc po 28 groszy za litr czyni zł 4.20). Należy zaznaczyć, że samochody Leyland, które obecnie kursują w Polsce przebiegają do 150.000 km bez większych remontów, a kilka tych samochodów ma za sobą około 350.000 km, tak, że amortyzacje tych samochodów w Polsce można obliczyć na 500.000 km.

pewne jest powodem, że wozy te nie znajdują w Polsce nabywców.

Austin przedstawił swój nowy typ „Eigt”. Tak w tym wozie jak i w Morrisach widać, że konstruktorzy angielscy „europeizują się”. Linia ogólna karety staje się bardziej wydłużoną, przybywa kufer, błotniki stają się większe i bardziej zaokrąglone. Austin „8” posiada nadto silnik wysunięty do przodu i poprzecznie uźebrowany pancierz chłodnicy, co nadaje mu zupełnie nowoczesny wygląd i dostosowuje go do upodobań kontynentalnych.

Po raz pierwszy w Poznaniu wystawione samochody Lanchester i Daimler posiadają ciekawe automatyczne sprzęgło olejowe. Koło zamachowe silnika jest wykonane w kształcie puszki, wewnątrz której znajduje się tarcza z promieniowymi rowkami, połączone z wałem kardanowym. W wewnętrznej części koła zamachowego są wykonane kierownice o zwiężającym się w kierunku obwodu przekroju. Gdy silnik pracuje na wolnych obrotach, a samochód jest przyhamowany, sprzęgło miesza olej, ale nie przenosi obrotów. Gdy zwiększamy obroty silnika, siła odśrodkowa wypycha olej promieniowo w kierunku prowadnic, tak, że olej z dużą szybkością uderza tarczę z promieniowymi rowkami i zabiera ją. Naturalnie przy tym systemie — najmniej wprawny kierowca będzie przełączał biegi bez zgrzytów i bez „szarpiania” ruszy z miejsca.





SPEEDOIL

ZAPOBIEGA

WYCIERANIU

WYŻERANIU

KOROZJI

Samochód terenowy Vidal pokonuje wszelkie „przeszkody terenowe“.

CZY widziałeś już nową

MAPĘ STANU DRÓG 1939-40 r.wydaną przez **AUTOMOBILKLUB POLSKI**PRZEWYŻSZAJĄCĄ wszystkie dotychczasowe wydawnictwa? **CENA 1 zł 50 gr**

Dla zaokrąglenia obrazu „Salonu” trzeba wspomnieć o motocyklach. Z radością można stwierdzić, że w tej dziedzinie dzieje się dobrze, dużo lepiej niż w dziedzinie samochodowej. Zdrowa inicjatywa prywatna, nie oglądając się na poparcie i zamówienia instytucji państwowych, stworzyła szereg placówek, a życie samo okaże, które z nich dorosły do tego, by rozrosnąć się z czasem w poważne wytwórnie.

Oprócz Państw. Zakł. Inżynierii, które pokazały nowy motocykl projektu inż. Tadeusza Rudawskiego z silnikiem dwutaktowym 200 cm³,

Wspólnoty Interesów, podajemy więc bliższą charakterystykę.

Silnik Henschel - Diesel 5-cio cylindrowy 7274 cm³, 95 KM przy 1900 obr./min. w-g licencji „Lanowa”. Ciężar własny 5 ton, ładowność ok. 4½ ton, zużycie paliwa ok. 26 l/100 km, przy normalnych warunkach szczytowa szybkość 60 km/godz.

Lekki ciągnik wystawiła f-ma M i a y z silnikiem Benz 20/22 KM.

F-ma Lanz wystawiła 3 traktory kołowe typu P. 45 KM. każdy przystosowany do innego rodzaju prac i szybkości.

Ciekawe było stoisko f-my S t o c k e r - W i z i ń s k i Warszawa, na którym zaprezentowano trzy traktory: Catterpilco R 5 — 65 KM, Cletrak BG 40 KM i Dearing 15/30 KM, przystosowane na gaz drzewny.

Firma Catterpilco, która jest najpoważniejszą i największą wytwórnią traktorów w U.S.A. dostarczyła 2 traktory z silnikiem o kompresji 1:9. Do tych traktorów dorobiła firma Haweka w Toruniu gazogeneratory „Imberta” w-g własnych patentów.

Przy pracy tych traktorów robiono pomiary zużycia paliwa i okazało się, że osiągnięto oszczędności w paliwie do 90%, gdyż zużycie drzewa w gazogeneratorze wynosi ok. 18 do 30 kg/KM godz.

Wspomnieć również trzeba o terenowym dwusilnikowym samochodzie Vidal, doskonałym dla celów turystyczno - sportowych, myśliwskich, do podróży inspekcyjnych w terenach oddalonych od szlaków komunikacyjnych, a również dla celów wojskowych.

Wóz ten był dokładnie opisywany w jednym z poprzednich numerów, podkreślić jeszcze należy, że przebywa on piaski, błota i brodzi po wodzie do 60 cm. głębokości.

* * *

kilka fabryk buduje silniki motocyklowe o pojemności 100 do 130 cm³. Niektóre z nich jak katowicki Moj i SHL Huty Ludwików w Kielcach, mają własne karty w ostatnich zawodach, gdzie pokonały głośne „setki” zagraniczne.

Inne wytwórnie — jak Zuchy, Podkowy, Perkuny wypuściły narazie serie próbne, a obecnie opracowują plany inwestycyjne i fabrykacyjne dla podjęcia szerszej produkcji.

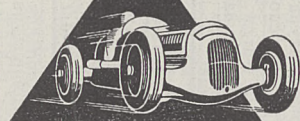
* * *

Bardzo starannie przedstawiali się w tym roku samochody ciężarowe: Morris, Commercial G. M. C., Volvo z silnikiem Diesla i Henschel 4052. Ten ostatni jest typowy do produkcji krajowej, w razie sfinansowania zamierzeń

Reasumując ogólne wrażenia, trzeba przyznać, że na Targach Poznańskich każdy ma możliwość najlepiej wybrać samochód odpowiedni dla swych potrzeb. Możliwość porównania walorów maszyny i ceny jest ograniczona wprawdzie, gdyż wielu sprzedawców operuje „elastycznym” cennikiem, niemniej jednak salon na Targach Poznańskich spełnia dwa ważne zadania: ułatwia sprzedaż i nabywanie samochodów oraz spełnia ważne zadanie propagandowe, wychowując przyszłych użytkowników samochodu.

»AUTOSTART«

HENRYK PESCHT



SKŁAD AKCESORII
SAMOCHODOWYCH
I MOTOCYKLOWYCH

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 44a (przy Koszykowej)



STARKA

*prawdziwa żytnia
collektata*

HABERBUSCH & SCHIELE

S.A

Charakterystyki i ceny samochodów osobowych, wystawionych na XVIII Targach Poznańskich

Cyfry w tabeli zestawiono na podstawie materiału prospektowego i informacji na stoiskach.

Marka i model	S i l n i k			P o d w o z i e			Waga Kg/		Rodzaj nadwozia	Szybkość użytkowa w km/godz	Zużycie paliwa litrów na 100 km	Cena w zł	U w a g i		
	Ilość cyl.	Pojemność, elektw cm sześci.	Moc KM	Koszt		Osi	prz.	tyra						kg	KM
				kół prz.	tyra										
POLSKI FIAT 508 III	4	995	24	1200	2300	szt.	szt.	810	33,7	kareta 2-drzwiowa 4-osob. furgonik 2-osob. + 300 kg	85/95	4.950	Produkcja całkowite krajowa		
	4	569	13	1110/1180	2000	szt.	szt.	510	39,2	kareta 2-drzw. 2-osob. dach rolowany	80/85	3.800 4.100	Montaż krajowy		
FIAT	4	1090	32	1230/1220	2420	n.z.	szt.	830	25,9	kareta 4-drzw. 4-osob. kabriolet 2-drzw. 4-osob.	100/105	6.450 9.200	" Karoseria włoska Viotti		
	4	1090	32	1310/1360	2700	n.z.	szt.	1100	34,3	kareta 4-drzw. 6-osob.	90/95	7.950	Produkcja włoska		
	6	1493	45	1304/1344	2800	n.z.	szt.	1160	25,4	kareta 4-drzw. 5-osob. kabriolet 2-drzw. 4-5-osob.	100/115	9.250 13.000	Montaż krajowy Karoseria włoska Viotti		
	6	2852	85	1450/1460	3200	n.z.	szt.	1775	20,8	kareta 4-drzw. 6-osob. z przedziałem dla kierowcy	125/136	28.500 29.000	Produkcja włoska. Montaż kraju już rozpoczęty		
OPEL	4	1074	27	1105/1168	2340	n.z.	szt.	750	27,7	kareta 2-drzw. 4-osob.	85/98	5.200	Montaż krajowy		
	4	1488	43	1105/1250	2430	n.z.	szt.	880	20,4	kareta 2-drzw. 4-osob. kabriolimuzyna 2-drzw. 4-osob.	95/112	5.700 6.200 6.300	Nadwozia stalowe samoniosące		
CHEVROLET	6	3500	85	1431/1498	2850	szt.	szt.	1312	15,4	kareta 4-drzw. 5-osob.	120/136	7.640	2 kół zapasowe i bagażnik w tyle wozu		
	6	3500	85	1431/1498	2850	szt.	szt.	1384	16,4	"	120/136	8.400	"		
	6	3500	85	1461/1498	2850	n.z.	szt.	1412	16,8	"	120/136	9.800	"		
	6	3500	85	1431/1498	2850	szt.	szt.	1360	15,6	kareta 4-drzw. 6-osob.	120/136	7.900	Z przedziałem dla kierowcy		
	6	3500	85	1461/1632	2850	n.z.	szt.	1610	19	kareta 4-drzw. 7-osob.	120/136	11.900	Montaż krajowy		
	8	4040	107	1424/1450	3080	n.z.	n.z.	1790	16,8	kareta 4-drzw. 5-osob.	125/135	13.900	Z przedziałem dla kierowcy		
BUICK	8	5248	140	1514/1587	3505	n.z.	szt.	2200	15,7	kareta 4-drzw. 7-8-osob.	130/145	22.000	Z przedziałem dla kierowcy		
	2*	700	20	1190/1250	2600	n.z.	½ szt	720 750 720	36 37,5 36	kabriolet 2-drzw. 2-osob. kareta „Lux“ 4-drzw. 4-osob. kareta „Special“ 2-drzw. 4-osob. kabriolet „De Luxe“ 4-osob.	90/95 90	5.900 6.250 5.300 8.200	rok 1939 przedni napęd 1938 „ „ 1938 przedni napęd, karoseria Horch 1939		
WANDERER	4	1767	42	1300/1330	2600	n.z.	szt.	1140	27,1	kareta 4-drzw. 4-5-osob. kabriolet 2-drzw. 4-5-osob.	95/108	10.500 12.800	"		
	6	2700	62	1420/1450	2900	n.z.	½ szt	1470	23,7	"	100/118	18.000	"		
HORCH 3,8 l.	V8	3800	92	—	3100 3350	n.z.	n.z.	—	—	kabriolet 2-drzw. 5-osob. kabriolet 4-drzw.	118/130	27.000 28.900	Geny w Niemczech RM. 8750 10.800		
	4	1697	38	1320/1310	2845	n.z.	lam.	1100	29	Kareta 2-drzw. 4-5-osob. 4-drzw. kabriolimuzyna „ „ turyst. torpedo „ „ kabriolimuzyna	95/108	10.500 10.900	Geny w Niemczech RM 3.750 3.850 3.950 4.600		
MERCEDES	6	2229	55	1370/1390	3050	n.z.	lam.	1450	26,4	kareta 4-drzw. 6-osob. kabriolimuzyna	105/116 110/118	15.000 16.850	"		
	6	3405	78	1475/1500	3300	n.z.	lam.	1950	25	kabriolet	116/126	25.000	"		
	4	1299	32	1300	2500	n.z.	szt.	970	30,4	kareta 2-drzw. 5-osob. z rolowanym dachem	100/115	7.700 7.900	"		
	6	1971	45	1300	2750	n.z.	szt.	1000	22,2	kareta 2-drzw. 4-osob. kabriolet 2-drzw. 4-osob.	100/115	12.750 14.150	"		
B.M.W.	6	1971	50	1300	2870	n.z.	szt.	1125	22	kareta 4-drzw. 5-osob. kabriolet 2-drzw. 5-osob.	105/115	15.850 17.850	"		
	4	995	25	1210	2630	n.z.	n.z.	750	30	kareta 2-drzw. 4-osob. kabriolimuzyna 2-drzw. 4-osob. sport. kabriolet 2-drzw. 2-osob.	80/90	6.950 6.800 9.250	Przedni napęd		
ADLER	4	1910	45	—	—	n.z.	n.z.	—	—	kareta 4-drzw. 5-osob.	110/125	11.600	Przedni napęd		

		4	1158	25,5	1250	2250	n.z.	lam.	830	32,5	kareta 2-drzw. 4-osob. " z rolowanym dachem	85/95	8	5,900 6,500
STEYR	55-----	4	1498	35	—	—	n.z.	lam.	980	28	kareta 4-drzw. 4-osob. kabrioletowa 4-osob.	90/100	10	10,500 11,600
	200-----	4	2260	55	1340	2840	n.z.	lam.	1160	21,1	kareta 4-osob. kabriolet 4-osob. „Super-Sport” — torpeda 2-osob.	105/120	12	15,500 16,500 18,500
	220-----	6	999	30	1200	2515	n.z.	n.z.	—	—	„Sport-Torpedo” 4-osob. kabriolet 4-osob.	110/120	8	6,350
AERO	30HP-----	4*)	1980	50	1240	2790	n.z.	n.z.	—	—	kareta 4-drzw. 4-osob. „Sport-Kabriolet” 2-osob.	150/170	12	12,000 18,000
	50HP-----	4*)	1060	20	—	—	n.z.	lam.	—	—	kareta 2-drzw. 4-osob. kabriolet 4-osob.	85/90	10	7,500
TATRA	57-----	4	1089	32	1160/1200	2440	n.z.	lam.	900	28,1	kabriolet 2—3-osob kabrio-tudor 2-drzw. 4-osob. kareta 4-drzw. 4-osob. kareta-tudor 2-drzw. 4-osob. kareta-sedan 4-drzw. 4-osob.	90/100	8,5	6,400 6,400 6,600 6,400 6,600
SKODA	1100-----	4	1560	42	1170/1270	2650	n.z.	lam.	1100	26,2	kabriolet „De Luxe” 2-drzw. 4-osob. kareta 4-drzw. 4-osob 6-okienna	90/110	10	9,900 10,200 10,250
	Rapid 1500---	4	3600	86	—	—	—	—	—	—	kareta 4-drzw. 5-osob.	125/135	—	17,000
	202-----	4	1333	30	1160/1180	2450	lam.	szt.	800	26,6	kareta 4-drzw. 4-osob. kabrioletowa 4-osob.	100/105	8	6,250 6,450
PEUGEOT	402 B legere	4	2140	65	1280	2880	lam.	szt.	1000	15,4	kareta „Grand Lux” 4-drzw. 4-osob.	120/140	11	8,700
	402B-----	4	2140	65	1350	3150	lam.	szt.	1200	18,4	kabriolet 2-drzw. 4—5-osob. kareta 4-drzw. 7-osob.	115/120	11	11,700 10,900
	„7”-----	4	1628	33	1340	2910	n.z.	n.z.	—	—	kareta Berlina 4—5-osob.	95/100	9,8	8,450 9,450
CITROEN	„11”-----	4	1911	42	1450	3090 3240	n.z.	n.z.	—	—	kareta 4-drzw. 5-osob. „7-osob.	105/110 100/105	11,4 11,9	11,100 12,400
	Juvaquatre	4	1003	26	1170	2250	n.z.	szt.	—	—	„7-osob.	90/95	7	5,600
	Celtaquatre	4	1463	35	1300	2710	szt.	szt.	—	—	„7-osob.	130/136	—	—
RENAULT	Primaquatre	4	2215	—	—	—	szt.	szt.	—	—	„7-osob.	—	—	—
	„Nine”-----	4	1074	20	1125	2275	szt.	szt.	—	—	„7-osob.	—	—	—
	„11”-----	4	2199	61	—	2540	szt.	szt.	1070	17,5	kareta 2-drzw. 2-osob.	100/110	8	5,800 8,350
WILLIS-OVERLAND	HUDSON Country Club Six	6	4000	101	1400/1488	2950	szt.	szt.	—	—	kareta 4-drzw. 5-osob. „De Luxe” kareta 4-drzw. 6—7-osob. kabriolet 4-drzw. 6-osob.	100/110	8	18,500 19,800
	B.S.A. Scaut-----	4	1300	38	—	—	—	—	750	19,7	torpedo 2-drzw. 2-osob.	100/150	8	6,900
	AUSTIN „8”-----	4	900	27	1118/1143	2248	szt.	szt.	—	—	kareta 2-drzw. 4-osob.	—	—	5,750
MORRIS	8HP-----	4	918	29,5	—	2260	szt.	szt.	800	27	kareta 4-drzw. „Lux” 4-osob.	80/90	7	5,800
	10HP-----	4	1140	37	—	2390	szt.	szt.	900	24,4	„Lux” 4-osob.	110/120	9	6,950
	SINGER Super Twelve	4	1524	39	1250/1300	2575	szt.	szt.	—	—	kabriolet 2-drzw. 4-osob.	—	—	10,500
LANCHASTER	-----	4	—	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	-----	6	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	-----	6	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
DAIMLER	-----	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	-----	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	-----	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VAUXHALL	HL—10/4-----	4	1203	34,5	1180	2390	n.z.	szt.	900	26,1	kareta 4-drzw. 4-osob. Standard De Lux	100/105	7	6,850 7,250
	I—12/4-----	4	1442	40	1250	2570	n.z.	szt.	920	26,6	„De Luxe”	—	—	8,800
	„14”-----	6	1781	48	—	—	n.z.	szt.	960	24	„De Luxe”	—	—	10,600
ROVER	Ten-----	4	1389	40	—	2660	szt.	szt.	1210	30,3	kareta 4-drzw. 4-osob. kareta 2-drzw. 4-osob.	—	9	10,900 10,800
	Fourteen-----	6	1900	60	—	2910	szt.	szt.	1430	23,9	kareta 4-drzw. 4—5-osob.	—	12,2	15,000

szt — sztywne
n.z. — niezależne
lam — łamane

*) dwutakt; zawieszenie kół: {
n.z. — niezależne
lam — łamane

Dane charakterystyczne jak wymiary, wagi, szybkość szczytowa i szybkość trwała, zużycie paliwa i ceny podano na podstawie prospektów i ustnych informacji na stoiskach.

SEWERYN ANDRZEJEWSKI

Napędzanie samochodów gazem generatorowym

II OPIS GENERATORÓW I URZĄDZEŃ POMOCNICZYCH

Pomimo, że samochody na gaz ssany weszły w szersze użycie stosunkowo niedawno i, że ich ilość jest jeszcze bardzo znikoma, w porównaniu do ilości samochodów, pracujących na paliwie płynnym, to jednak istnieje już s z e r o k a g a m a generatorów rozmaitych systemów.

Zjawisko to tłumaczy niewątpliwie w znacznym stopniu popieranie poczynań w dziedzinie budowy generatorów samochodowych przez rządy niektórych państw. Budową generatorów zajmuje się tylko stosunkowo nieznaczna część fabryk samochodów, przy czym większość z nich pracuje w tym zakresie na podstawie zakupionych licencji (Berliet, Renault i inne). Jedynie nieliczne fabryki posiadają generator własnej konstrukcji. Na pierwszy plan spośród tych ostatnich wybijają się zakłady Panharda we Francji, pracujące już od kilkunastu lat w tej dziedzinie. Inne fabryki wbudowują na swoje podwozia generatory produkowane przez przedsiębiorstwa specjalne, nie związane ściślej z przemysłem samochodowym.

Omawiając kolejno kilka najcharakterystyczniejszych generatorów, opiszemy równocześnie związane z nimi instalacje pomocnicze, służące przede wszystkim do ochłodzenia, oczyszczenia gazu, lub też ułatwiającej zapalenie generatora itp. Ponieważ wszystkie te urządzenia są mniej zasadniczymi elementami niż sam generator, przeto nie chronią ich w większości wypadków patenty, i dlatego przy generatorach jednego systemu możemy spotkać rozmaite instalacje pomocnicze. Opisujemy je razem z generatorem, aby dać b a r d z i e j p r z e j r z y s t y obraz całości kształtu urządzenia.

GENERATOR DRZEWNY IMBERT (Rys. 1)

Generator wynaleziony przez Szwajcara Imbert'a jest bodaj j e d y n y m, p o m y ś l n i e r o z w i ą z u j ą c y m zagadnienie zgazowania drzewa. Bardzo liczne próby, które były przeprowadzane przede wszystkim w Niemczech, a miały na celu ominięcie patentu Imbert'a, nie dały pozytywnych, w pełnym tego słowa znaczeniu, rezultatów, a w każdym razie nie doprowadziły do zbudowania generatora, któryby znalazł szersze praktyczne zastosowanie.

Generatory Imbert'a są nadzwyczaj rozpowszechnione. Renault i Berliet we Francji, Henschel i inne wytwórnie w Niemczech, wyposażają w nie swoje samochody. Z. S. R. R. buduje je pod nazwą NATI-14. W Polsce są one także wyrabiane przez spółkę „Hawuka” w Toruniu, a we Włoszech są produkowane przez zakłady „Soterna” pod nazwą „Roma”.

Generator jest zbudowany z dwóch cylindrów współosiowych, wykonanych z blachy stalowej. Wewnętrzny cylinder jest od dołu połączony z pa-

leniskiem, odlanym z metalu trudnotopliwego. Powietrze dostaje się do generatora przez komorę „I”, z której przez rurki, okalające wewnętrzny cylinder i przez dysze „e” zostaje doprowadzone do paleniska. Samo palenisko posiada kształt dworca stożków ściętych, połączonych ze sobą mniejszymi podstawami. Nie posiada ono rusztu — paliwo spoczywa bezpośrednio na dnie generatora. Drzewo w górnej części zbiornika „a” (od pokrywy do poziomu oznaczonego literą „p”) podlega wysuszeniu; wytwarzająca się para przepływa przez palenisko wraz z powietrzem i podlega rozkładowi. W niższej części cylindra, aż do poziomu dysz, odbywa się proces suchej destylacji, przy czym drzewo ulega zwęgleniu. Strefa spalania jest na rysunku oznaczona literą „d”, a strefa redukcji literą „s”.

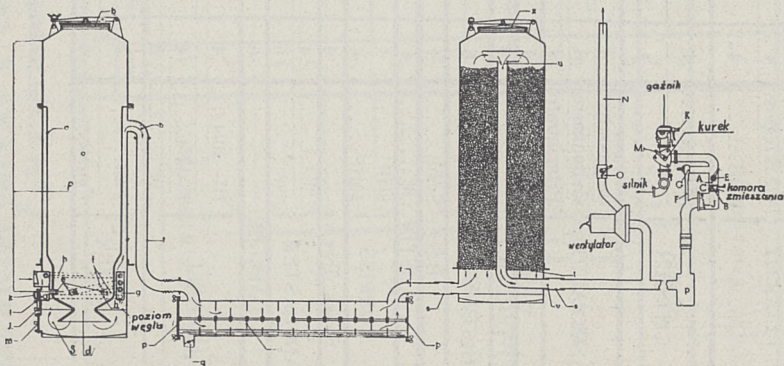
Wytworzony w generatorze gaz przepływa między ściankami cylindra wewnętrznego i zewnętrznego, oddając część ciepła zapasowi paliwa. Z generatora gaz dostaje się do chłodnicy częściowo wypełnionej wodą, w której, dzięki przegrodom, powodującym zmiany kierunku przepływu gazu, następuje osadzanie się zanieczyszczeń. Właściwym filtrem jest duży cylinder wypełniony kawałkami korka; w dolnych warstwach korek jest mokry, gdyż osiada na nim para wodna. Woda, spływając, stale oczyszcza korek. Z komory oczyszczającej gaz wypływa rurą „u” i przez komorę mieszania „C” i rurę ssącą dostaje się do motoru. Zapalenie generatora odbywa się przy pomocy wentylatora, który jest wmontowany w odgałęzienie przewodu, łączącego cylinder filtra z komorą mieszania. Wentylator, poruszany elektrycznością może być nastawiony na obroty szybkie lub wolne. Na wolne obroty nastawiamy wentylator w czasie próby gazu.

Opisywana instalacja pomocnicza (Renault) pozwala na pracę silnika na paliwo płynne. Przez zmianę położenia kurka „M” można rurę ssącą połączyć dowolnie, bądź to z komorą mieszania, bądź to ze zwykłym gaźnikiem. Urządzenie takie pozwala na łatwiejsze pokonywanie wyjątkowo ciężkich odcinków drogi, gdyż, pracując na paliwo płynne, silnik wykazuje znaczną wyższą moc. Gaźnik usuwa również możliwość unieruchomienia pojazdu w wypadku wyczerpania się zapasu drzewa.

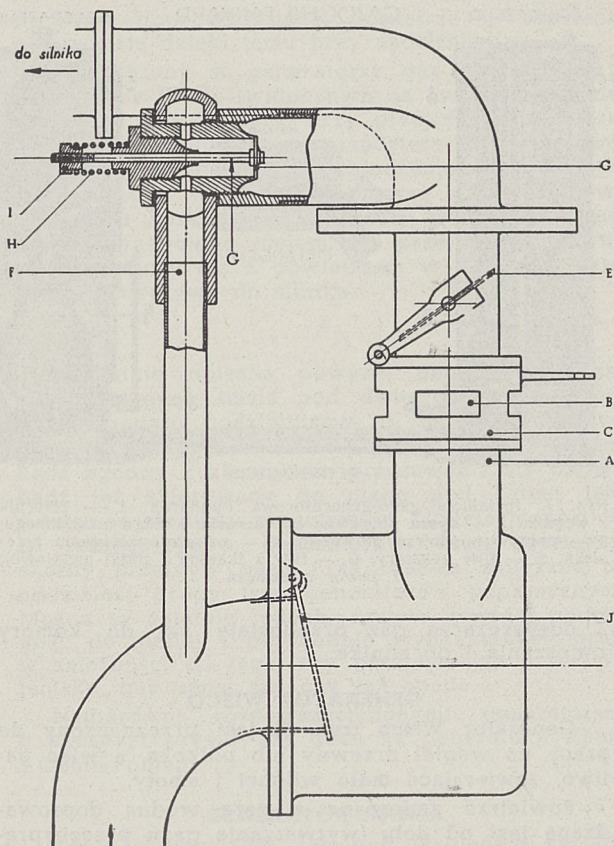
Wadą wielu instalacji generatorowych jest niedostateczne wytwarzanie się gazu po dłuższej pracy silnika przy zamkniętej przepustnicy, np. po długim zjeździe z góry. W generatorze nie ma wówczas ciągu i palenisko oziębia się. Jako efekt tego zjawiska występuje zmniejszenie się mocy silnika, którą obserwujemy w ciągu kilkudziesięciu sekund po ponownym otwarciu przepustnicy. Aby temu zapobiec, na samochodach

Renault zastosowano urządzenie, które utrzymuje generator w gotowości do intensywnej pracy podczas jazdy z zamkniętą przepustnicą.

Urządzenie to (rys. 2) działa w następujący sposób: gdy, przysmykając przepustnicę „E”, zamknijemy przepływ gazu przez komorę mieszania, w rurze ssącej powiększa się podciśnienie, powoduje to otwarcie się zaworu „G” i zasysanie gazu za pośrednictwem rurki „F”. Przepływ gazu przez zawór, dzięki sprężynie „H”, odpowiednio dobranej, i kalibrowanym otworem w osadzie zaworu, jest stosunkowo niezależny, wystarcza jednak do utrzymania wysokiej temperatury paleniska. Kłapa



Rys. 1. Generator Imbert i urządzenia pomocnicze na samochodzie Renault



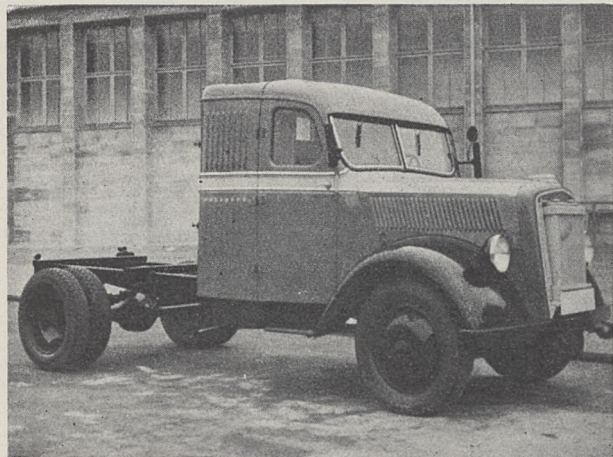
Rys. 2. Komora mieszania i zawór, pozwalający na przepływ gazu przy zamkniętej przepustnicy „E”

„J” zapobiega przedostawaniu się powietrza, mogącego dopływać z zewnątrz przez komorę mieszania.

Najistotniejszą cechą generatora Imbert'a jest kształt paleniska, którego przewężenie, w okolicy strefy spalania „d”, pozwala na wytworzenie dosyć wysokiej temperatury, potrzebnej do rozłożenia pary wodnej i części produktów suchej destylacji na gazy palne. Ważną zaletą tego typu generatora jest fakt, że nie posiada on wyłożenia paleniska z materiału ogniotrwałego, który przez kruszenie się, po dłuższej pracy, zmusza do przeprowadzania remontów.

GENERATOR FIAT

We Włoszech od paru lat są prowadzone bardzo intensywne badania nad napędem samochodów ge-

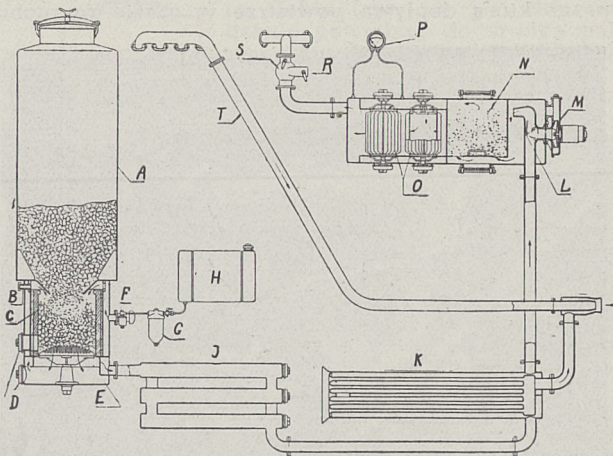


Rys. 3. Podwozie Opel-Blitz, zaopatrzone w generator Imbert'a. Chłodnica gazu umieszczona przed chłodnicą wodną silnika

neratorowych: wynikiem tych prac jest, między innymi, przedstawiony na rys. 4 generator i urządzenia dodatkowe, wyróżniające się starannością opracowania. Generator ten, typu współprądowego, pracuje na węglu drzewnym.

Jak to wskazuje schemat (rys. 4) do paleniska zostaje doprowadzona mieszanina powietrza z parą wodną. Ciekawym jest, że woda najprzód zostaje tutaj rozpylona przez gaźnik wodny, a następnie dopiero podlega parowaniu przepływając w sąsiedztwie gorących ścianek paleniska. Wytworzony w generatorze gaz podlega następnie wyciszczeniu; już w popielniku gaz zmienia gwałtownie kierunek przepływu, aby przez pierścieniowy kolektor przejść do oczyszczacza, działającego na zasadzie bezwładności i składającego się z trzech rur. Rury te tak są połączone z sobą, że przy przejściu z jednej do drugiej gaz musi zmienić kierunek przepływu o 180°. W rurach posiadających stosunkowo duży przekrój, osiadają cząsteczki stałe zanieczyszczeń.

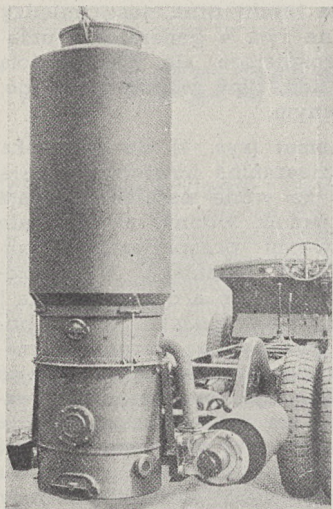
Dalszym elementem urządzenia jest ciekawie pomyślana chłodnica, przypominająca chłodnicę wodną. Obszerna komora jest tak zbudowana, że gaz jest chłodzony na bardzo dużej przestrzeni przez przepływającą tą samą komorą, ale innymi przewodami, powietrze. Przepływ powietrza uzyskano nie przy pomocy wentylatora, jak to zwykle ma miejsce przy chłodnicy wodnej samochodu, lecz przez wykorzystanie nadciśnienia spalin, które, wylatując z rury wydechowej, porywają powietrze z otaczającej ją dyszy, a tym samym wywołują przepływ powietrza przez kanały



Rys. 4. Generator i urządzenia pomocnicze samochodu Fiat. A — generator, B — otwór do zapalania, C — palenisko, D — otwory inspekcyjne, E — popielnik, F — gaźnik wodny, G — filtr, H — zbiornik wody, I — oczyszczacz wstępny, K — chłodnica gazu, L — kłapa zaworu, M — wentylator, N — filtr korkowy, O — filtry sukienne, P — próżniomierz, R — dopływ powietrza, S — komora mieszania, T — rura wydechowa.

komory chłodzącej. Intensywność chłodzenia jest proporcjonalna do szybkości przepływu gazu, im bowiem szybciej pracuje silnik, tym większe ciśnienie panuje w rurze wydechowej, a co za tym idzie, z tym większą siłą i szybkością spaliny, przecinając przez dyszę, porywają powietrze.

Rura, łącząca chłodnicę z komorą oczyszczającą, posiada kolanko i zawór trzydrogowy. Przez odpowiednie ustawienie kłapy zaworowej możemy zamknąć wylot rury od strony komory oczyszczającej, a pozostawić połączenie rury doprowadzającej z trzecią rurą, w którą wmontowany jest elektryczny wentylator rozruchowy. W komorze oczyszczającej znajdują się filtry dwóch rodzajów: trocinowe

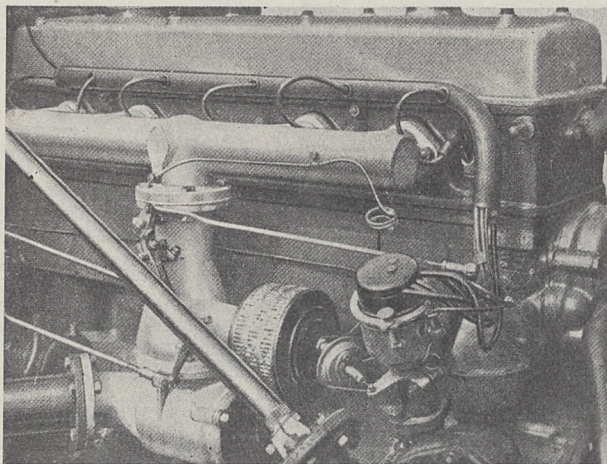


Rys. 5. Umieszczenie generatora na podwoziu autobusowym Fiat

i sukienne; najprzód gaz musi przejść przez skrzynkę wypełnioną trocinami, a następnie przecisnąć się przez sukno umocowane na bębnach (widocznych na rysunku). Próżniomierz, wskazujący różnicę ciśnienia przed i za filtrami sukienymi, pozwala na stałe kontrolowanie ich pracy. Zbyt duża różnica ciśnień oznacza zanieczyszczenie filtru. Po przejściu przez filtry sukienne gaz przepływa do komory zmieszania, a następnie razem z powietrzem do silnika.

GENERATOR „PANHARD”

Generator Panhard posiada w części górnej zbiornik paliwa (węgla drzewnego), a niżej palenisko, które jest wyłożone materiałem ogniotrwałym. W czasie normalnej pracy powietrze dopływa do generatora przez przewód „3” (z prawej strony na rysunku 7-ym), który otwiera się przy naciśnięciu przyspiesznika (akceleratora). Po ogrzaniu się od ścianek, powietrze przedostaje się z kolei do paleniska. Generator jest zaopatrzony w dyszę „2”, przez którą dopływa powietrze w czasie rozruchu

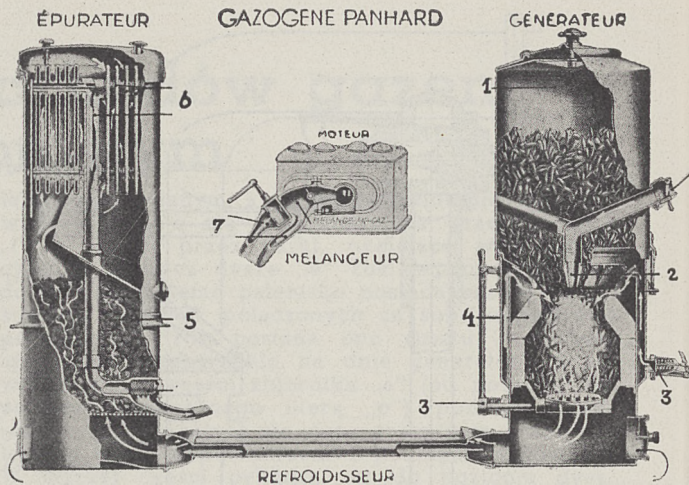


Rys. 6. Komora zmieszania zamontowana na rurze ssącej samochodu Fiat

i przy wolnym biegu silnika. Dzięki tej dyszy nawet przy najwolniejszej pracy silnika istnieje strefa energicznego spalania, lecz jest ona wówczas bardzo mała. Urządzenie omawiane zostało zastosowane w celu nadania generatorowi większej elastyczności.

Utrzymanie pewnej ilości węgla w stanie silnego rozżarzenia, pozwala na szybkie rozpalanie się generatora przy przejściu na większe obroty i przy zwiększeniu obciążenia silnika. Palenisko generatora jest zaopatrzony w ruszt, który może być poruszany przy pomocy dźwigni „3” (z lewej strony gen. — patrz rysunek 4-ty).

Generator jest połączony z komorą oczyszczacza rurami, w których następuje ochładzanie gazu. W komorze oczyszczacza gaz najprzód przepływa przez koks, a następnie przez filtr sukieny „6”.



Rys. 7. Instalacja gazo-generatorowa Panharda. 1 — zbiornik z węglem, 2 — dysza powietrza do rozruchu i biegu zwolnionego, 3 — dopływ powietrza głównego, 4 — osłona ogniowatwa paleniska, 5 — filtr koksowy, 6 — filtr z tkaniny i siatki metalowej, 7 zawór mieszacza

Z oczyszczacza gaz przedostaje się do komory zmieszania i do silnika.

GENERATOR WISCO

Generator Wisco (rys. 8) jest przeznaczony do pracy na węgiel drzewny lub półkoks, a więc paliwo, zawierające mało wilgoci i smoły.

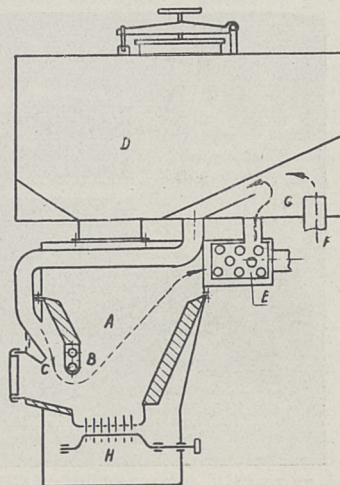
Powietrze zmieszane z parą wodną doprowadzane jest od dołu (wytwarzanie gazu przeciwpływającego).

Palenisko w strefie, w której odbywa się spalanie węgla na CO_2 (bezpośrednio nad rusztem), jest wyłożone materiałem ogniotrwałym, wyżej zaś metalowe ścianki są chłodzone otaczającym je korytkiem, wypełnionym wodą, która służy do zwilżania powietrza przepływającego do paleniska. W korytku poziom wody jest stały, dzięki regulacji dopływu ze zbiornika, przy pomocy widocznego na rysunku, pływaka.

Ten sposób wytwarzania pary zdaje się być szczególnie racjonalnym rozwiązaniem, gdyż daje on samoczynne regulowanie zawartości pary wodnej w mieszance dopływającej do paleniska. Gdy w mieszance jest za mało pary, temperatura paleniska się podnosi, następuje ogrzanie się ścianek i intensywniejsze parowanie wody. Odwrotnie: jeżeli mieszanka zawiera zbyt dużo pary, to przechodząca przez palenisko, pochłania ona takie ilości ciepła, że temperatura w generatorze obniża się, a tym samym zmniejsza się ilość wytwarzanej pary.

Ruszt paleniska może być poruszany z zewnątrz, co pozwala na łatwe strząśnięcie popiołu. Dla zapewnienia stałego usuwania popiołu w czasie jazdy, ciągnię rusztu może być połączone z mimośrodem poruszonym przez silnik.

Ciekawym szczegółem budowy jest umieszczenie wentylatora rozruchowego przed generatorem,



Rys. 8. Generator Wisco

na rurze doprowadzającej powietrze — zapalenie odbywa się dzięki temu przy nadciśnieniu.

Wytworzony w generatorze gaz podlega oczyszczeniu w filtrze (widocznym na rysunku), podzielony na trzy komory. Przy przejściu z pierwszej komory do drugiej, gaz przediera się przez wodę, co powoduje jego ochłodzenie i częściowe oczyszczenie. W drugiej komorze gaz przepływa przez filtr korkowy, a w trzeciej przez opłuki metalowe przepojone olejem. Po przejściu przez filtry, gaz łączy się z powietrzem w komorze zmieszania i dopływa do silnika.

* * *

Wszystkie opisane powyżej generatory dadzą się podciągnąć ściśle pod dwie grupy, na które je poprzednio podzieliliśmy, tj. na współprądowe i na przeciwprądowe. Przepływ gazu jest w nich bądź zgodny z kierunkiem przesuwania się paliwa, bądź też skierowany do niego pod kątem 180°, a więc w kierunku przeciwnym. Istnieje jednak cały szereg typów generatorów, które posiadają skośny przepływ gazu i są czasem zaliczane do oddzielnej grupy tzw. generatorów poprzecznych. Można te ostatnie jednak, prawie zawsze, podciągnąć do jednej z poprzednio wymienionych grup, w zależności od tego, czy przepływając przez palenisko, gaz unosi się, czy też opada.

Najbardziej rozpowszechnionymi generatorami o skośnym przepływie gazu są generatory Hansa i Gohin-Poulenc.

GENERATOR HANSA

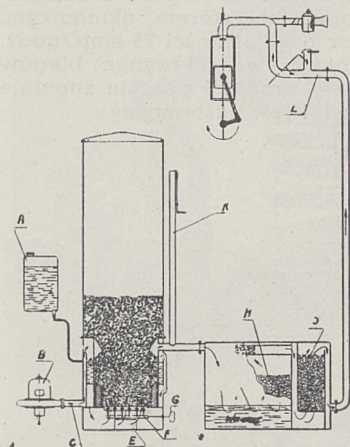
Zgoła oryginalnym, tak pod względem kształtu zewnętrznego, jak i budowy wewnętrznej jest, przedstawiony na rys. 9 uniwersalny generator Hansa (firma Hansa jest przedsiębiorstwem zupełnie niezależnym od fabryki samochodów Borgward, która do niedawna używała marki fabrycznej Hansa).

Kształt generatora i wszystkich urządzeń pomocniczych został podyktowany tutaj w pierwszym rzędzie chęcią jak najekonomiczniejszego wykorzystania przestrzeni. Wszystkie instalacje są umieszczone między budką kierowcy i pudłem karoserii, które w tym celu musi być przesunięte do tyłu, lub skrócone, o 25 cm.

Charakterystycznym jest też wyraźne oddzielenie zbiornika paliwa od generatora.

Palenisko generatora jest otoczone ściankami z cegły szamotowej, przy czym w rejonie, w którym występują najwyższe temperatury, w ściankę wbudowane są rurki chłodzone wodą.

Powietrze zmieszane z parą wodną dzięki ciepłu gazu wylotowego, jest doprowadzane do dolnej części paleniska rurą, i dostaje się do paleniska, przepływając pod ścianką zaopatrzoną w rurki chłodzące. W pobliżu tych rurek następuje spalanie się węgla i panuje najwyższa temperatura. Rura, odprowadzająca wytworzony gaz, znajduje się w górnej części generatora, ale po przeciwnej



Rys. 9. Generator Hansa. A — palenisko, B — cianka chłodzona wodą, C — otwór zapłonowy, D — zbiornik paliwa, E — komora odparowywania wody, F — rura doprowadzająca powietrze, G — komora zmieszania powietrza z wodą, H — ruszt ruchomy.

stronie, tak, że przepływ gazu jest tutaj przeciwprądowy i nieco nachylony w stosunku do kierunku przesuwania się paliwa.

Dolna część paleniska jest zaopatrzona w ruchomy ruszt, który jest stale napędzany przez motor za pomocą trybu (widocznego na rysunku) i odpowiedniej przekładni.

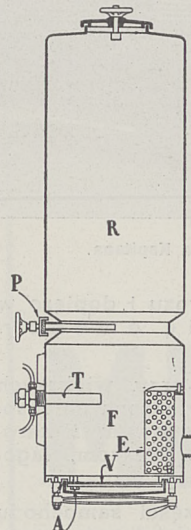
Prawidłowe działanie rusztu przy generatorach, pracujących na paliwo, zawierające dużo popiołu (półkoks z węgla kamiennego 6—10 proc., z węgla brunatnego około 20 proc.) ma pierwszorzędną wartość, szczególnie w urządzeniach, w których ruszt znajduje się w pobliżu strefy spalania. W wypadku nagromadzenia się popiołu w większej ilości może on ulec stopieniu i, po utworzeniu żużla, uniemożliwić pracę generatora.

Zbiornik paliwa w generatorze Hansa może być oddzielony od generatora przez zasunięcie blaszanej płyty. Urządzenie to pozwala na uzupełnianie zapasu paliwa podczas normalnej pracy motoru, względnie przy czynnym generatorze, a przy unieruchomionym silniku, co w innych urządzeniach jest często utrudnione ze względu na możliwość wydzielania się trującego gazu (tlenku węgla).

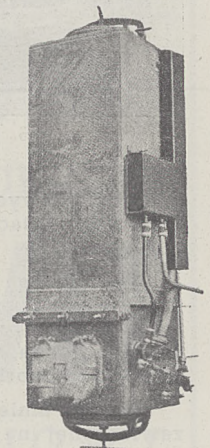
GENERATOR GOHIN-POULENC

Generator Gohin jest jednym z najbardziej rozpowszechnionych we Francji. O wartości tego generatora świadczy między innymi fakt, że na podstawie licencji, jest on budowany także w Niemczech przez Mercedes-Benza.

Najistotniejszą cechą generatora Gohin (rys. 10) jest doprowadzenie powietrza do środka paleniska przez chłodzoną wodą dyszę (F). Gaz uchodzi przez rurę wmontowaną w części dolnej generatora naprzeciwko dyszy. Otwór odprowadzający jest osłonięty blachą dziurowaną, zapobiegającą przedostawaniu się cząstek paliwa do przewodów gazowych.



Rys. 10. Generator Gohin - Poulenc, z pojedynczą dyszą chłodzoną wodą (T)



Rys. 11. Generator Mercedes - Benz (licencja Gohin).

Generator Gohin wyróżnia się prostotą budowy. Zbiornik paliwa (R) jest wykonany z cienkiej blachy i może być pomalowany, gdyż nagrzewa się on tylko nieznacznie.

Między zbiornik, a palenisko można wsunąć blachę, co pozwala na oczyszczenie paleniska bez potrzeby usuwania zapasu paliwa. W czasie pracy szczelina jest zamknięta korkiem (P).

Generator Gohin pracuje na węgiel drzewny względnie na inne paliwo zawierające mało popiołu i produktów smolnych.

* * *

Po omówieniu działania i budowy generatorów, z kolei przystąpimy, w następnym numerze „Autu”, do rozpatrzenia ciekawego zagadnienia porównania samochodów napędzanych gazem ssanym z samochodami normalnymi, tak pod względem ich pracy, jak i kosztów eksploatacji.

NOWOŚĆ W ŚWIECIE SAMOCHODOWYM

Opel -- Kapitana

W bieżącym sezonie ukazał się na rynku zupełnie nowy model samochodu osobowego, należący do grupy Opel, amerykańskiego koncernu General Motors, 6-0 cylindrowy „K A P I T A N” o mocy 55 KM.

„K A P I T A N” uzupełnia gamę samochodów Opel montowanych przez firmę „Lilpop” w Warszawie, o litrażu od 1,1 l. do 6 l., mianowicie Opel Kadett (1,1 l.), Opel Olympia (1,5 ltr.), Opel Kapitana (2,5 ltr.).

Charakterystyczną cechą „Kapitana”, jako samochodu o większym litrażu, jest zastosowanie ramy karoserii celem uzyskania najkorzystniejszego stosunku wagi wozu do mocy silnika.

Wbrew mylnie utartemu przekonaniu szerszego ogółu, że brak ramy w nowoczesnym samochodzie wpływa ujemnie na jego wytrzymałość, teoria udowodniła, a praktyka potwierdziła, że przypuszczenie to jest najzupełniej nieuzasadnione.

Powyższe mniemanie polega na tym, że zasadnicza konstrukcja ramy, osi i nadwozia była dotąd, jeżeli można tak się wyrazić, przyklejona do swego

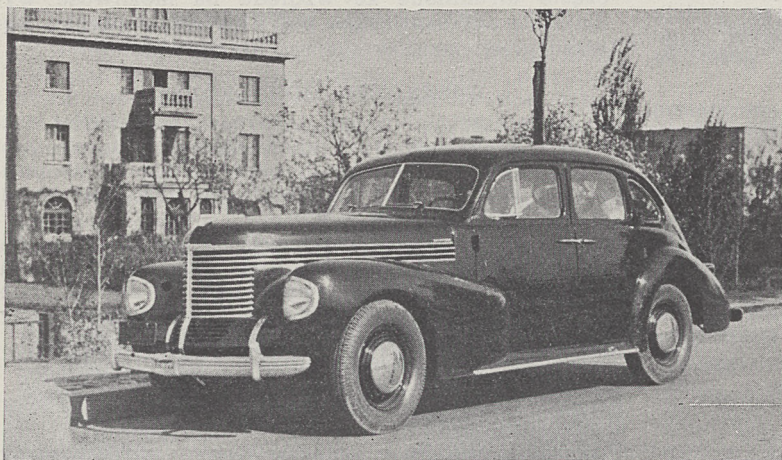
opiera się na spiralnej sprężynie połączonej z belką przymocowaną do podłogi rano-karoserii, a górny krótszy, związany z dwustronnie działającym amortyzatorem. Stabilizator zapobiega przerechylaniu się wozu na ostrych zakrętach.

Tyłne resory są półeliptyczne, systemu „Hotchkiss” i również są zaopatrzone w podwójnie działające amortyzatory.

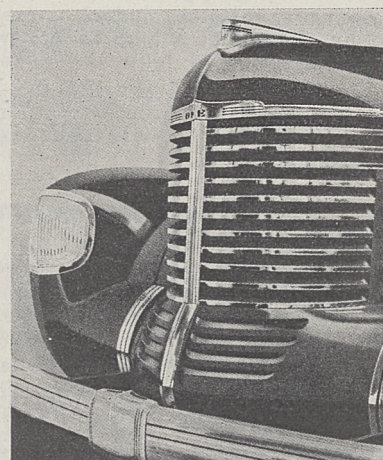
Synchronizacja przednich i tylnych resorów jest rozwiązana bardzo dobrze i samochód niesie nadzwyczaj równo.

Silnik „Kapitana” ma sześć cylindrów górnozaworowych. Średnica cylindra 80 mm, skok 82 mm. Pojemność cylindrów 2,473 ccm. Moc silnika 55 KM przy 3400 obr./min. Stosunek kompresji 6:1.

Tłoki są ze specjalnego aluminiowego stopu, platerowane. Wał korbowy zawieszony na czterech łożyskach i zaopatrzony w amortyzator drgań. Smarowanie wyłącznie pod ciśnieniem.



Piękna linia Opła Kapitana.



Zamerykanizowany przód Opła Kapitana.

prototypu, zwyczajnego konnego woza i dopiero w ostatnich czasach zaczyna się emancypować.

Jest rzeczą ogólnie znaną, że przy większych szybkościach, część samochodu zawieszona na resorach, tj. rama z mechanizmem napędowym i karoserią, podlega silnym drganiom i wstrząsom, łagodnym i absorbowanym przez resory.

Ale, im mniejszy jest ciężar części samochodu zawieszonej na resorach i im bardziej równomiernie rozłożone są masy w kierunku pionowym, tym słabiej występują naciski oraz niebezpieczne momenty bezwładności ciężkiej ramy na stosunkowo lekką konstrukcję karoserii.

W modelu „Kapitana” podłoga ramokaroserii jest prasowana z jednej sztuki stali o specjalnym kształcie z podłużnymi brzegami zawiniętymi i spojonymi w ten sposób, że tworzy dwie ramy o zamkniętym skrzynkowym przekroju, biegnące przez całą długość z obu stron. Okrągły tunel wału kardanowego oraz poprzeczki o skrzynkowym profilu pod silnikiem i nadwieszakami tylnych resorów zapewniają wymaganą sztywność i wytrzymałość. Reszta karoserii jest spojona z podłogą w jednolitą całość.

Resorowanie przednich kół jest typu niezależnego zawieszenia, syst. S. L. A.

Zwrotnica koła jest zawieszona na dwóch trójkątnych wahaczach, z których dolny, dłuższy,

Gaźnik dolno-ssący z pompką przyspieszeniową, automatycznym dławikiem, regulatorem temperatury mieszanki, filtrem powietrza.

Chłodzenie regulowane termostatem. Chłodnica o pojemności 11,8 l.

Instalacja elektryczna syst. „Bosch”, z automatyczną regulacją zapłonu i selektorem oktanowym. 6-io woltowy akumulator o pojemności 75 amp./godz.

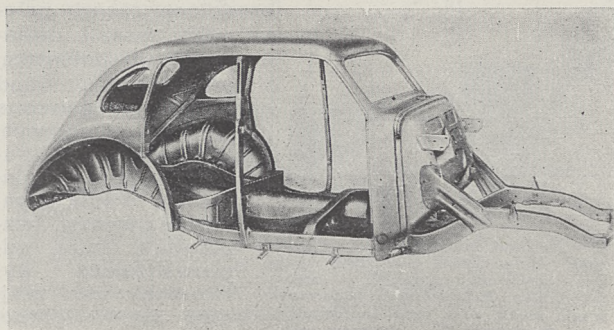
Sprzęgło jest jednotarczowe. Skrzynka biegów ma wszystkie koła zębate skośne i pracuje zupełnie cicho. Stosunek przekładni jest następujący:

I bieg — 2,94:1

II „ — 1,66:1

III „ — 1:1

Tyłny bieg — 3,78:1



Szkielet samonośnej karoserii Opła Kapitana

Most tylny ma obudowę popularnego typu „banjo”. Napęd kołami zębatymi spiralnymi. Stosunek przekładni tylnej osi = 4,3:1.

Kierownica jest syst. „Saginaw” ze ślimakiem i rolką, automatycznie powracająca do pozycji normalnej.

Hamulce są, podobnie jak we wszystkich nowoczesnych wozach, hydrauliczne na cztery koła i mechaniczny, ręczny, niezależnie działający na dwa koła. Na uwagę zasługuje bardzo szczególne opracowanie systemu hamulcowego z bębnami o dużej średnicy i nadzwyczaj lekkim i pewnym jego działaniu. Dźwignie hamulca ręcznego z rączką o pistoletowym ujęciu znajdują się po lewej stronie kierownicy.

Należy dodać jeszcze ogólne wymiary i trochę danych o szybkości etc. i prawdopodobnie dosyć wyczerpujący opis „Kapitana” będzie skończony.

Ogólna długość cztero - drzwiowego „Sedan'u” wynosi 4,62 mtr., szerokość 1,66 mtr. wysokość 1,57 mtr. Rozstaw osi 2,695 mtr. tor kół przednich 1,348 mtr, tylnych 1,326 mtr.

Opony mają wymiary 6.00 x 16.

Zbiornik paliwa mieści 50 litrów.

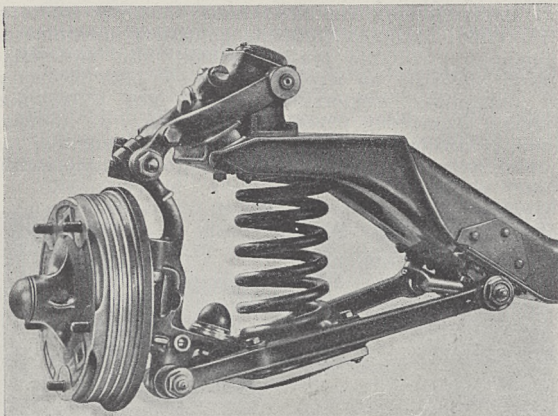
Szybkość „Kapitana” wynosi do 126 km/godz. przy średnim zużyciu paliwa od 12—15-u litrów na 100 km, zależnie od szybkości i warunków drogowych.

Mimo, że ogólny wygląd wozu, a szczególnie silnie naprzód wysunięta maska chłodnicy, bardzo podobna do „głodnego krokodyla”, przypomina amerykańskie typy, „Kapitan” jest nadzwyczaj wygodny, łatwy w kierowaniu i nie zarzuca przy nagłym hamowaniu na śliskiej drodze. Tylnie siedzenia robią wrażenie klubowych foteli.

Bardzo pomysłowym jest umieszczenie licznika i wskaźnika ilości paliwa na wprost koła kierownicy oraz dwóch czerwonych lampek po obu stronach licznika, świadczących o nienagannym zachowaniu się systemu oliwiącego i prądnicy.

Wentylacja wnętrza wozu jest doskonała. Wszystkie boczne szyby są otwierane.

Bagażnik, mimo że prawie nie wystaje poza tył wozu, mieści aż dwa koła zapasowe. Jedno jest wpuszczone w pokrywę bagażnika, a drugie leży pod przegródką tworzącą podłogę właściwego bagażnika.

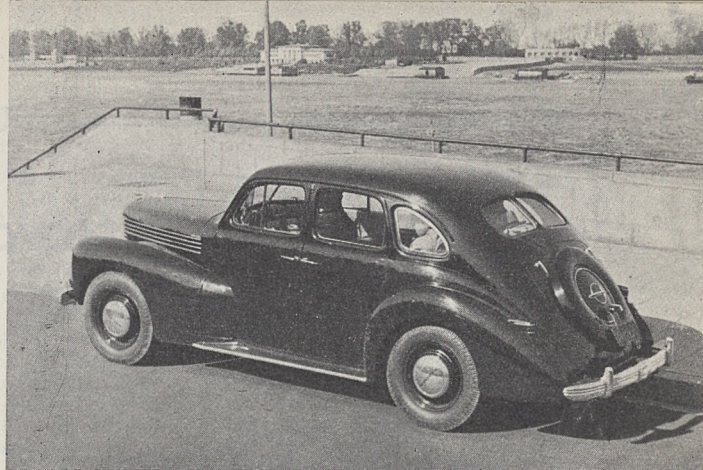


Niezależne zawieszenie przednich kół Kapitana

Zapłon i kierownica zamykają się jednocześnie jednym pokręceniem klucza.

Piękna, opływowa linia, harmonijnie dobrane kolory i bardzo estetyczny wygląd zewnętrzny czynią b. dodatnie wrażenie.

B. C. Phillips



Aerodynamiczna linia tyłu Opla Kapitana.

STABILIZOWANY OLEJ SAMOCHODOWY



„OLEJ REKORDÓW ŚWIATOWYCH”

NAJTAŃSZA SZKOŁA SAMOCHODOWA
PRYLINSKI
WARSZAWA JEROZOLIMSKA 27

HARTOWANE

SZKŁO

BEZPIECZNE

MIKAVIT

WYRÓB KRAJOWY

ZAKŁADY „MIKAVIT”

SP. Z OGR. ODP.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA NR 14

TEL. 660 - 71

ZOFIA KANNENBERG

Na szlaku Lwów -- Budapeszt

Względ na zwiększenie szczupłej garstki tych samych ciągle zawodników skłonił Komisję Sportową Małop. Kl. Aut. do opracowania imprezy pod każdym względem niezwyklej. Kombinacja zawodów z wycieczką i to wycieczką do stolicy innego państwa, wydawała się na oko szaleństwem — chociażby z uwagi na krótki okres przygotowawczy i prawie żaden pomocniczy aparat biurowy (jedyna urzędnicza Klubu na 2-tygodniowym urlopie).

Czegóż jednak nie dokona mocna wola entuzjastów sportu automobilowego? A przyznać trzeba, że było ciężko... chwilami nawet bardzo ciężko. Na przykład:

- Halo... a więc nic z tego?
- ?
- ostatnie wiadomości, wszystko odwołane!
- przepraszam, przez kogo? (osobiście organizuję).
- no jakto... Hitler... mowa...
- ach tak, no nic ważnego, dopokąd... mówi.
- więc?
- oczywiście jedziemy!

Szły telefony prywatne, urzędowe i te konieczne, istotne, na które najmniej czasu zostawiano. Bo wiele pań musiało wiedzieć, co należy wziąć i co przywieźć, żeby nie przepuścić „szalonej okazji”. A panowie?

- ...z odcieniem triumfującej wyjątkowości:
- Mnie P.K.U. nie obowiązuje.
- Owszem, musi pan mieć pozwolenie.
- Ależ w pospolitym ruszeniu...
- Nawet w niepospolitym ruszeniu, jak nasze, obowiązkowe!
- Coś nowego?
- Od kilku dni.

Międzynarodowe świadectwo drogowe (fotografia), pozwolenie na wywóz środków lokomocji, międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie, stary paszport (2 fotografie), potwierdzenie zamieszkania, dewizy, czeki PIR-u, odprawa celna tu i tam itd. itd. (naśladowcom ku przestrodze).

A dopiero potem sama troska o zawody, pozwolenie na wyścig płaski, wyścig górski, zamknięcie trasy prób, transparenty, stacje obsługi na granicy, pięć punktów kontrolnych, telefony polowe, itp. sprawy, których niepodobna wyliczyć.

Wspominam o tym celowo, dla uświadomienia tych, którzy przychodzą na... gotowe, z... nieistotną krytyką. No ale ad rem.

Nasze hasło: przyjemne z pożytecznym. Takie rodzime „K.d.F.". Więc regulaminowe warunki: a) impreza dla członków Automobilklubów, b) udział w wycieczce, uzależniony od udziału

w zawodach. A dla zachęty, w każdym regulaminie, bogaty i wspaniały program... pobytu na ziemi węgierskiej. Coś niby... „kobieta, wino, śpiew”.

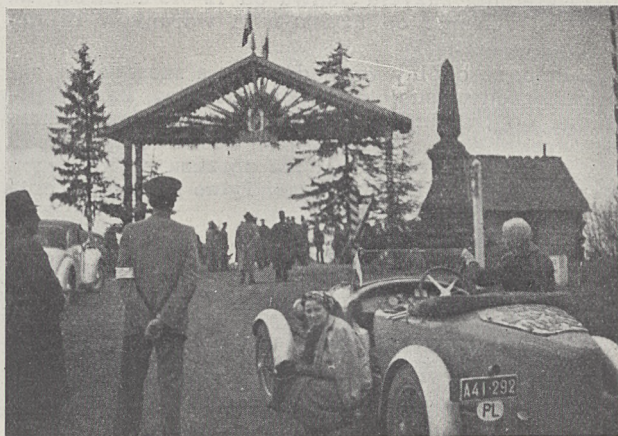
O zawodach, wprowadzających specjalny podział samochodów na klasy i grupy (na podstawie obliczenia stosunku ciężaru do koni mechanicznych) napiszę osobno. Zebrany bowiem materiał doświadczalny, musi być skontrolowany i sprawdzony dodatkowymi próbami niektórych maszyn, ze względu na różnorodność klas kierowców.

Sama zasada podziału na grupy okazała się słuszną, wymaga jednakże pewnych zmian w szczegółach samych prób, co w przyszłym numerze postaram się na specjalnych tabelach wykazać.

W tej chwili, pragnąc utrwalić wrażenia, przejdę do opisu samej wycieczki.

Pierwszy etap zawodów kończył się w Klimcu dn. 29.IV br. w południe.

Uzupełnianie paliwa nastąpiło na samej granicy szybko i sprawnie, gdyż doskonale funkcjonowały



Brama triumfalna obok pomnika poległych żołnierzy węgierskich.

pompy „Karpát”, a rozliczenie następowało w czechach benzynowych, zakupionych na odprawie.

Uzeregowwały się samochody, ucichły warkoty silników i nastąpiła wreszcie podniosła chwila wzajemnego powitania przedstawicieli obu sąsiadujących Narodów, na wspólnej granicy. Jako pierwszy z delegatów węgierskich zabrał głos pułkownik straży granicznej, przemawiając krótko, po żołniersku, jednakże z akcentem szczerzej i prawdziwej radości. Sekretarz Poselstwa Polskiego w Budapeszcie,



Przemówienie delegatów Węgier na granicy.



Scena wzajemnego powitania.



Charakterystyczne typy dzieci węgierskich w Munkaczu.



Szalony czardasz.

p. Królikowski, tłumaczył treść mowy węgierskiej, poczym zabrał głos Generalny Sekretarz Król. Klubu Autom. Węgier, p. Imre Bolhóy, sprawiając nam niespodziankę polską mową. Również krótkie, ale bardzo udane było przemówienie Komandora naszego, p. Witolda Kellermanna, który w pięknej francuszczyźnie dał wyraz naszym uczuciom dla Braci węgierskiej.

Uroczyste złożenie wieńca na grobie poległych żołnierzy węgierskich, minutowa cisza, zakończyły wzajemne powitania.

Jazda w dół korowodem kilkudziesięciu maszyn polskich, z towarzyszącymi na początku i końcu samochodami węgierskimi, przedstawiała zgoła niecodzienny widok, na przepięknych serpentynach górskich.

Krótki postój i zbiórka rozciągniętych, na skutek ogromnego kurzu maszyn, stworzyła nam okazję do porozumienia z miejscową ludnością w Munkaczu. Z urywanych zdań zadowolonego ludu wynikało, że nikt nie tęskni do wojny, a problem niepodległości Rusi Podkarpackiej jest im zupełnie obcy i daleki.

* * *

Przyjazd do Debreczyna nastąpił wieczorem koło 20-tej. Zakwaterowanie w hotelu „Arany Bika” — kąpiel, no i szybko, szybko zejście na kolację, połączoną z doskonałym winem, muzyką cygańską itp. Czyż mam opisywać może, jak niespokojnie tłukły się serduszka pań, w takt namiętnych melodii, nuczonych przy stole przez urodziwego pogromcę siczowników, mjr. Agi, przy akompaniamencie autentycznego skrzypka cygańskiego?

Odjazd następnego ranka, po podwójnym obdarowaniu każdej z pań pięknymi wiązankami kwiatów, nastąpił w doskonałym nastroju, przy ślicznej letniej pogodzie. Krótkie zwiedzanie miasta, tonące-

go w cudnej zieleni drzew i jedziemy do wielkiej niziny węgierskiej Hortobagy-Pusztą.

Dla automobilistów zupełnie niecodzienna jazda, jedyna w swoim rodzaju, po bezkresnych dywanach łąk, gdzie odosobnione od kultury miejskiej, żyją, jak na romantycznych ranczach amerykańskich, olbrzymie stada wołów, krów i koni, malowniczo grupujące się przy ogromnych podłach. Pasterze w starych, narodowych strojach, z godnością pozowali wszystkim trzaskającym filmowym i fotograficznym aparatom.

Skromny, raczej ubogo prezentujący się lud węgierski, zdumiewa godnością, spokojem i... taktem. Każdy wyrostek wiedział, co i jak pokazać przybyłym, dalekim będąc osobiście od wszelkiego gapiostwa i podpatrywania. Cała ich postawa wskazywała, że zdają sobie sprawę z tego, co reprezentują i usiłują być na poziomie.

A potem obiad w gospodzie „Nagycsarda” (oryginalne węgierskie dania) i znowu doskonałe wino i cyganie, i tańce. Udało się jednemu z uczestników podchwycić pływającego z Węgierką kolegę lekarza, który utrwalony na kliszy, dalekim był od wizerunku swego zawodu. Na pożegnanie panowie na odmanię otrzymują pamiątki w postaci mascotek do butonierek.

Nieoczekiwanie nadciągająca burza kazała przyspieszyć powstanie od obiadu. Poza tym już ciągnął nienasyconych obraz Budapesztu z zapowiedzianym bankietem, nocną jazdą itp. atrakcje. Więc spędzanie opieszłych pasażerów, więc autostrada, gaz, kilka krótkotrwałych burz i... Budapeszt.

* * *

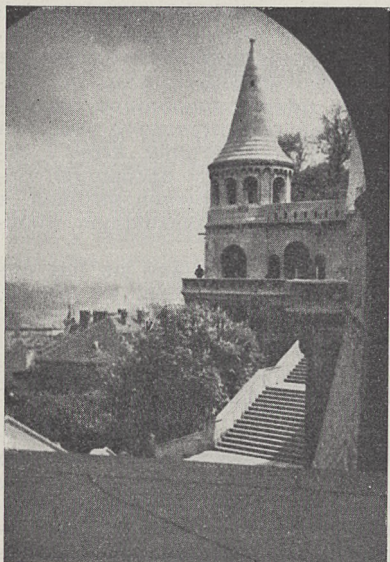
Prawdziwie wzruszającym był widok p. Imre Bolhóy (towarzyszył nam całą drogę na Węgrzech), który stojąc przed wjazdem do miasta na ulewny deszczu, informował nadjeżdżających o kierunku najłatwiejszego dostania się do Hotelu Royal, dzięki czemu bez tradycyjnego w takich wypadkach błędzenia, odrazu nastąpiło zakwaterowanie i odprowadzanie maszyn do sąsiednich 2-piętrowych garaży.

Dość wczesny, około 18-tej godz., przyjazd pozwolił wszystkim na kąpiel (wszystkie pokoje z łazienkami) i doskonały wypoczynek do godz. 21-ej, na którą zapowiedziany był bankiet.

Fraki, smokingi i odpowiednio kobiece stroje wypełniały ogromną salę Król. Klubu Autom. Węgier. Wymiana mów (hr. Apponyi — prezesa Klubu i naszego Komandora, p. Kellermanna), wymiana pamią-



Podłta na puszcze.



Piękny fragment zamku królewskiego w Budapeszcie.

tek, przygotowanych przez oba Kluby, kolacja i znowu niecierpliwie hasło: dalej... dalej..., bo to przecież jeszcze jazda nocna po Budapeszcie, jeszcze Arizona, piwnice w podziemiach Parlamentu...

Okrężna, nocna jazda luksusowymi autocarami, a przede wszystkim widok z góry św. Gellerta na miliony świateł, odbijających się czarodziejskim blaskiem w wodach Dunaju, pozostawiły w wrażliwych wspomnienie bajki i wielką

tęsknotę, by znowu do obrazu tego jak najprędzej wrócić.

* * *

Jeżeli ktoś z czytelników śledzi kolejno program spędzanych dni, napewno czuje się już zmęczonym. Proszę pomyśleć. Bez szoferów, spełniających wszystkie czynności koło maszyn (dotyczy to również 4-ch pań zawodniczek)—takie urozmaicone tempo, winno wystarczać—nie? Otóż nie znieć państwo Kresowian! Mało... mało... wszystko ma ło, a więc jeszcze piwnice w podziemiach Parlamentu (wspaniałe ludowe motywy na ścianach restauracji), znowu wino, tańce, muzyka, a koło 5-ej rano znaleźli się jeszcze tacy, którzy za nic nie chcieli wracać samochodami do hotelu, udając się na romantyczny spacer wzdłuż brzegów Dunaju.



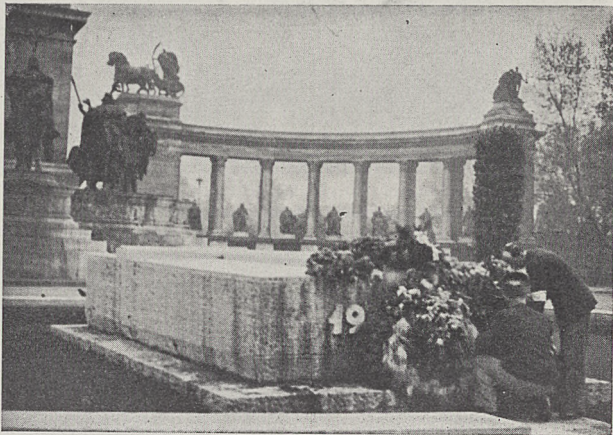
Brama zamku królewskiego w Budapeszcie.

Trzy godziny wypoczynku i znowu śniadanie i autocary. Zwiedzanie miasta, wewnątrz Parlamentu, Kościoła Koronacyjnego, Królewskiego Zamku, Kąpielisk Gellerta, basenów, sztucznych, specjalnie uruchamianych fal, itp., itp. Pokazano nam również mapę Węgier na gazonie kwiatowym, w otoczeniu pomników, symbolizujących zabrane Węgom prowincje i do połowy opuszczonym maszcie, na znak żałoby.

Na marginesie muszę dodać, że każdy Węgier ma ogromne poczucie doznanej krzywdy, a przy szosach i w osiedlach ciągle spotyka się napisy „nem nem soha”—co znaczy—„nie, nie, nigdy” (nie godzimy się z utraconymi obszarami).

Niestety, nie ma już absolutnie czasu na zwiedzanie Międzynarodowej Wystawy. Obiad—którego napewno nie zjadł miły nasz gospodarz wycieczki, inż. Mikucki, wiozący propter omnes casus rezerwę pieniędzy. Czułe i słodkie spojrzenia i słówka i oto zaopatrzone w pengö kto żyw udaje się na zakupy, aby znowu po kilku godzinach podzielić się wrażeniami, przy wspólnej kolacji.

A potem... kawiarnia „Ostenda” z winem i orkiestrą prawdziwych chłopców cygańskich w wieku od



Delegacja polska składa wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza w Budapeszcie.

6-ciu do 16-tu lat. Żywiół, młodość i szalony temperament tej gry na zawsze zostanie mi w pamięci.

* * *

Czwarty dzień pobytu, 2-go maja br. rozpoczęto złożeniem wienca na grobie Nieznanego Żołnierza, poczym nastąpiła dalsza jazda do Lillafüred, eleganckiego górskiego uzdrowska.

Przyjechawszy we dwa wozy najwcześniej do Pałacu Hotelu, gdzie zorganizowany był wspólny (doskonały) obiad, daliśmy się skusić zielonej tafli jeziora i łagodnie kołyszącym się łódkom. Że się to wiosłowanie skończyło zgubieniem cennej bransolety, któżby się z tego powodu przejmował? A winni byli ci, co kazali nam czekać 1½ godz. na obiad, spóźniając się z przyjazdem (bo to zaraz lżej, jak się winowajcę znajdzie).

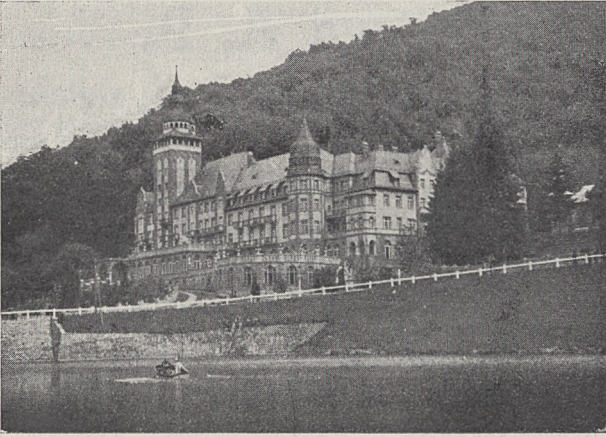
Próba świetnych win w Tokaju, połączona ze zwiedzaniem piwnic ks. Windischgrätzta, niejeden słaby charakter wystawiła na ostrą pokusę. Dzbanki wina zapraszają i kuszą, a tu trzeba przecież prowadzić maszyny, bo jeszcze jedzie się dalej. Oczywiście, kto skorzystał? Nasi milusińscy... p a s a ż e r o w i e!

Cała prowincja Tokaju, przez którą przejeżdżaliśmy, aż do Satoraljauhely, dała nam obraz olbrzymich winnic i rozproszyła wątpliwości tych, którzy utrzymywali, że cały świat zaoptrywać, to przecież nielada sztuka i napewno coś, ktoś tu sobie jakoś pomaga.

* * *

Przyjazd do Zamku w Radvany ukoronował naszą wycieczkę. Ostatni nocleg, przygotowany z taką perfidią wspaniałości, że chciałoby się darować wszystkie poprzednie atrakcje, by jeden dzień móc napawać się cudownością tego zameczku, stanowiącego prywatną własność magnata węgierskiego hr. Karoly.

Wrażenie zupełnie niesamowite. Bo mieszkać (nie zwiedzać) w najbliższym sąsiedztwie prawdziwych Rubensów, sekretarzyków bar. Vecsery itp. historycznych cacek, gawędzić przed olbrzymimi kominkami w oczekiwaniu kolacji, siedzieć na ogromnych tapczanach zasłanych precudnymi perskimi dywanami (takież olbrzymy na podłogach), w obramowaniu ogromnych waz pełnych świeżych



Front wspaniałego Pałast - Hotelu położonego nad jeziorem w Lillafüred.



Zamek w Radvány.

kwiatów, na długich stylowych stołach i spać w stylowych, cudnych łóżkach, kąpać się w dużych pokojach z różowego marmuru, o lustrach od podłogi do sufitu itd., itd., to przechodzi możliwości zwykłego, choćby najbardziej zamoznego śmiertelnika i oglądane bywa czasem na... ekranach.

Nic też dziwnego, że nie chciało się (ach, jak się nie chciało!) iść spać, gdy po doskonałej kolacji, zaczęto znowu tańczyć przy orkiestrze. Tylko myśl o dalszej części zawodów, przewidzianych w dniu następnym i gromki głos vicekomandora mgr. Orzechowskiego, nakazujący odjazd o godz. 7.30 rano, skłonił nas zawodników, do udania się na spoczynek, z zazdrością pozostawiając pole do uciechy znowu... pasażerom.

* * *

Mglista, szara, siąpiąca atmosfera doskonale harmonizowała ze stanem naszych uczuć, rankiem dnia następnego. Płakało serce, że kończy się ten bez troski, piękny żywot, że trzeba wracać do trudów dnia codziennego. I pozostawić tutaj to wszystko, takie dostojne, wielkie, z leciutką ironią spoglądające na człowieka, który porzuca nagromadzone cuda i wysiłki pokoleń, aby odejść do popolitości szarego dnia.

Jeszcze jeden rzut oka na pokój.. zamykam prędko drzwi, kłaniam się w duszy wszystkim portretom i kominkom, przechodząc przez piękne o wielkich oknach korytarzach, halle, zjadam ze sztucznym przejęciem śniadanie, aby wyrwać się z nastroju romantyczności, sprawdzam opony, stan oleju, wody i szybko siadam za kierownicę. Przerzeń dla lotnika i samochodziarza to najlepsze antidotum na smutek historii. Jadę więc szybko, po kawalersku ścinam wiraże otwartych serpentyn (nie mogli

spać pasażerowie), Ungvar, Uzsook — aby po niespełna trzech godzinach stanąć na granicy w Siankach.

* * *

Reasumując wrażenia, musimy zrobić bilans naszych wysiłków, jako organizatorów. W ramach ryczałtu 100-złotowego od osoby, wszystkie koszty utrzymania, mieszkania, napiwków i nawet paszportu, wizy itp., a w zamian?

Poza osobistymi reakcjami, mieszczącymi się w samych superlatywach, żywa, bezpośrednia, wielka propaganda polskości na ziemi węgierskiej. Trudno podsumować wszystkie pozytywne źródła zrodzonej wzajemnie sympatii, trudno oddać szczerą mimiki i tonacji głosu Węgrów, zapewniających nas, że nigdy przeciw Polsce walczyć nie będą, bez względu na wiadome... sugestie.

A ponadto:

Doskonały sprawdzian wartości naszych amatorów-kierowców. Rosły w szczerych automobilistach dusze, na widok lekarzy, rejentów, adwokatów, inżynierów, dyrektorów banku i innych wielkich instytucji, spełniających pogodnie i sprawnie wszystkie czynności przy maszynach, na przestrzeni około 1.500 km (na trzydzieści samochodów tylko posiadających szoferów). Ile gaźników, po raz pierwszy było czyszczonych przez swoich właścicieli, ile montowanych opon, nie będą wymieniać. Obserwowałam z czułością te bohaterskie nieraz zmagania i wołam głośno: Bravo Panowie! Zdaliście egzamin nie tylko jako doskonali kierowcy (mimo lewostronnego ruchu drogowego, najmniejszego wypadku, nawet zarysowania błotnika), ale przede wszystkim z Waszych walorów psychicznych.

A Panie?

Hm... hm... przeszły wszelkie oczekiwania i dały Węgrom obraz prawdziwie dzielnej, polskiej kobiety. Dorównały płci mocnej pod każdym względem, wystarczy powiedzieć, że na granicę polską pierwszy przybył inż. Bogucki (extra klasa na Bugattim), a za nim... trzy z zawodniczek!

* * *

Minęły piękne dni, jednak w wspomnieniach naszych pozostanie na długo pamięć niezwyklej opieki, gościny i starań doznanych w czasie wycieczki na obcej ziemi. Było to przede wszystkim zasługą Król. Klubu Automobil. Węgier w osobach Gener. Sekretarza p. Imre Molhoy, głównego organizatora, Sekretarza Komisji Sportowej, niestety nie zanotowałam nazwiska, p. dr. Vásárhelyi Gyula, dyr. KMAC - TOURS, naszego Sekretarza Poselstwa w Budapeszcie p. Romana Królikowskiego, oraz przemilęj i nadzwyczaj uczynnej przewodniczki, Polki z pochodzenia, p. Marii Szafka, jak również drugiej przewodniczki p. Zoltán Katalin Marii, którym to osobom, jeszcze raz tą drogą chcę imieniem wszystkich uczestników wyrazić naszą wdzięczność i jak najserdeczniej podziękować.



Efektowny kwietnik w Budapeszcie, przedstawiający mapę Węgier

Pierwsza Jazda Meldunkowa A. P.

„Punkt meldunkowy nr 1 znajduje się na szosie otwockiej, w odległości około 1 km za mostem na rzece Świder...” — tak brzmiał tekst pierwszego meldunku, który podekscytowany „pilot-wywiadowca” chwycił drżącymi palcami z rąk wicekomandora.

Warknął nieco głośniejszy silnik, wóz podał się naprzód i... poodzili!

Ten 21 km odcinek napewno nie był trudny, choć w sportowym tempie dosadnie, niż w jeździe zwykłej, klnie się na wozy, co to środkiem szosy itd. oraz na rowerzystów, jak zwykle świątecznie „holendrujących” po asfalcie. 21 km przeleciało, jak z bicza trzask!

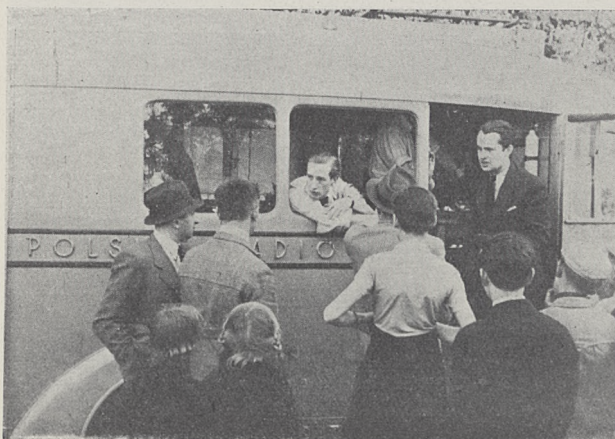
„Wrzucam” wóz do przydrożnego lasku i w takt skocznej melodii, płynącej z „czarodziejskiego pudełka” radiowego (co to bez uziemienia, bez anteny, bez prądu, a gra jak „prawdziwe radio...”), niepokojącego „cieplą intonację” podotwockie słowiki, zbierające siły i umiejętności do wiosennych koncertów (słońce praży w ten ostatni dzień kwietniowy, jak w lipcu!) melduję się komendantowi punktu — p. St. Pronaszcze.

Po 10-iu minutach „odspanięcia” otrzymujemy drugi meldunek w kopercie, którą pilot rozrywa po przejechaniu 250 mtr.

Zadanie brzmi: „punkt meldunkowy nr 2 znajduje się przy gajówce Huta w lesie majątku Mienia, połbżonym na płn.-zachód od m. Kałuszyn” (odległość od Otwocka ok. 41 km).

Początkowa diagnoza nie była trudna: całym gazem na trakt lubelski do Kołbieli, potem w bok na Siennicę i... I właśnie tutaj był „orzec” do zgryzienia: czy jechać dłuższą o 5 km drogą bitą na Posiadały i stąd gruntówką (ok. 3 km) do gajówki Huta, czy też krótszą o 5 km, sześciokilometrową gruntówką z Siennicy na Łękawicę, Rososz do gajówki Huta?

Ponieważ na odprawie zapowiadano, że „do każdego punktu można dojechać drogą bitą” — wybraliśmy drogę dłuższą, ale twardą. Wszystko szło jak z płatka do wsi Posiadały. Za tą osadą wpadliśmy w lotny piasek (ok. 1,5 km), który zmusił do użycia 1-go biegu plus popychanie wozu przez pilota. Jeszcze raz okazało się, że kwalifikacja drogi na mapach 1:100.000 jest, z punktu widzenia pojazdu motorowego, nie właściwa (odcinek Posiadały — gaj. Huta oznaczony jako „droga zimowa”, co ma znaczyć mniej więcej: „droga gruntowa, utrzymywana”, raczej nie nadaje się, mimo szerokiej „korony”, do jazdy dla lekkich poj. mech., a dla cięższych pojazdów mech. jest nie do przebycia).



Wóz transmisyjny Polskiego Radia na mecie Jazdy Meldunkowej w Czarnej Strudze.

To brnięcie przez piaski kosztowało nas stratę około 25 minut (właśnie dostrzegam na mecie odpoczywającego Fiata 1100 p. J. Skarżyńskiego, którego minęliśmy przed Kołbielą, w chwili, gdy zjeżdżał na pobocze, aby zmienić koło z przebitą oponą) plus 95 stopni na termometrze wody w chłodnicy (olej „międzysezonowy” był nieco za lekki na takie gorąco), co zmusiło do „przechłodzenia” silnika, czyli do 12-u minut dodatkowego postoju na punkcie.

Pocieszamy się, że doskonale jadący p. Żakiewicz (P. Fiat 508), kpt. Kossobudzki (P. Fiat 508), oraz p. Marchwicki (Opel-Kadett) i Binental (P. Fiat 508) „nawalili” zupełnie, przybываяc po czasie (błądzili zapewne).

Gajówka Huta była jedynym punktem trudniejszym do odszukania i dojechania, co potwierdzają wyniki: czterech kierowców na 16-u startujących (czyli 25%) nie stawiło się na punkcie w czasie przepisany regulaminem, nie otrzymując 100-u punktów dodatnich, dwóch dojechało „ostatnim tchem” (Podoski — Citroen i Jastrzębski — Opel Olympia), otrzymując okrągo po 100 pkt. dod., a inni: mjr Stankiewicz (P. Fiat 508) — 125 pkt., Starorypiński (Opel-Olympia) — 122 pkt., Grosman (Aero) — 121 pkt., J. Skarżyński (Fiat 1100) — 115 pkt., Markowski (Chevrolet) — 114 pkt., Grabowski (Fiat 1500) — 112 pkt., Piotrowski (Renault) — 109 pkt., Janczewski (Tatra 57) — 108 pkt., Ortman (Renault) — 106 pkt.

Za dojechanie na punkt meldunkowy w czasie krótszym niż przeciętne wyznaczone regulaminem (dla I-ej grupy — wozy o poj. silnika do 750 cm³ — przeciętna 30 km/godz., dla II-ej grupy — wozu o poj. silnika do 1.100 cm³ — przeciętna 35 km/godz., dla III-ej grupy — wozy o poj. silnika do 2.000 cm³ — przeciętna 40 km/godz., dla IV-ej grupy — wozy powyżej 2 litrów — przeciętna 45 km/godz.), zawodnik otrzymywał 1 punkt dodatni (poza 100-u punktami) za każdą nadrobioną minutę.

Jak zaznaczyłem wyżej, drugi punkt meldunkowy był próbą najcięższą i to właśnie zadanie decydowało w znacznej mierze o ostatecznej klasyfikacji zawodników. Następne punkty meldunkowe były znacznie łatwiejsze do odszukania i dojazd do nich był znacznie prostszy.

Punkt meldunkowy nr 3 znajdował się „na szosie przy gajówce Ząbki, położonej w nadleśnictwie Drewnica na półd-wschód od m. Ząbki k/Warszawy (odległość od gajówki Huta ok. 44 km).

Trzeba było podłą gruntówką przez las dobrnąc do Cegłowa, stąd drogą bitą wyjeżdżało się na trakt brzeski koło Now. Jędrzejowa i przez Mińsk Maz. ciągle traktem brzeskim do skrzyż. na Sulejówek (dalej przez Wesołą, Rembertów), bądź też — jak kto wolał — traktem brzeskim aż do Gocławka, skąd na prawo na tzw. „drogę obwodową” w stronę Strugi (nota bene zrujnowaną doszczętnie i wyposażoną wyjątkowo obficie w kurz) do gajówki Ząbki. Na tym odcinku wszyscy naogół jechali dobrze i równo. „Nawalili” jedynie p. Jastrzębski (Opel-Olympia), który nie przybył w czasie przepisany, co go kosztowało 100 pkt.

Czwarte zadanie brzmiało: „punkt meldunkowy nr 4 znajduje się na szosie Serock — Wyszaków koło m. Popowo” (ok. 60 km od gajówki Ząbki). I to zadanie nie było trudne i zrujnowaną obwodówką jedziemy na Strugę, przecinamy trakt wileński i dojeżdżamy do traktu Jabłonna — Pułtusk. Za Serockiem skręcamy w prawo i po kilku kilometrach widzimy z daleka, jak na dłoni, punkt meldunkowy nr 4. Na czwartym odcinku miał wypadek p. Binental (P. Fiat 508), z którym zderzył się jakiś obcy samochód, uszkadzając

tak silnie Fiata, że kierowca musiał zrezygnować z dalszej jazdy.

* * *

Następne zadanie: „punkt meldunkowy nr 5 znajduje się na szosie Pomiechówek—Szczypiorno, przy gajówce Goławice na póln. od m. Modlin” (ok. 36 km od Popowa). Tutaj trzeba było już trochę pomyśleć nad trasą, zwłaszcza, że jazda wypadła po drogach mniej znanych. Wracamy do Serocka, stąd w prawo na Dębe i zaraz za torem kolejowym w prawo bardzo podłą drogą szutrową, przez piękny las przebitą, trafiamy na gajówkę Goławice. Na tym etapie „coś tam nie wypadło” p. Markowskiemu (Chevrolet), który nie przybył na czas, tracąc 100 punktów.

* * *

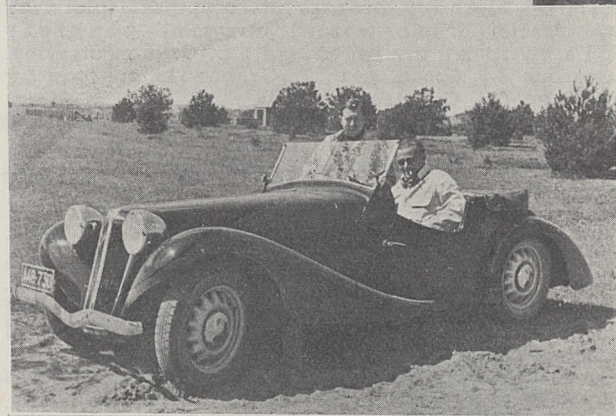
Wreszcie ostatnie zadanie z jazdy brzmiało: „meta znajduje się w m. Czarna Struga, przy zajeździe Polonka” (ok. 43 km od gajówki Goławice). Powracamy tą samą podłą drogą na Brody, przecinamy Pomiechówek, aby po kilku kilometrach „objawić się” na trakcie gdyńskim, w pobliżu zrujnowanego odcinka Modlin—Zakroczym. Mijamy Stary Modlin i kierujemy się, nie jak każde przyzwyczajenie na drogę, biegnącą po lewym brzegu Wisły (beton na Łomianki), lecz na drogę prawobrzeżną, na ukończony w jesieni roku ub. piękny asfalt Nowy Dwór—Jabłonna. Droga gładka i piękna, tak piękna, że aż się gaźnik zachłystuje kilkunastokrotnie (zapewne z zachwytu na brak kurzu), co mnie zmusza do zwolnienia tempa jazdy na 65 km/godz. Pod Jabłonną, zdenerwowany gaźnik odzyskuje siły, z satysfakcją obserwuję, jak „konkurenci” tankują na skrzyżowaniu w Jabłonie, biorę w lewo w kierunku na Zegrze, aby zaraz za Jabłonną—Legionowo skrócić w prawo i wpaść na obwodówkę, bliższą Warszawy, a wiodącą do Czarnej Strugi.

Na mecie był gwar, radość i smutek — wszystko się razem miesza. Ten sobie koło zmienia, a z prędkości rękawem koszuli obciera szeroki, równo obcięty nos... maski gazowej. Inny włożył na głowę ten fotogeniczny ryjek i kręci się kilka kilometrów dokoła, aż siódme poty biją z głowy maską uciśniętej i z innych części ciała. Inna grupa znów pędzi do pobliskiego lasu wcale nie na odpoczynek, lecz by sobie postrzelać do wypiętych, jak brzuchy piwoszków, baloników, co to tak złośliwie bujają się na wietrze i tak śmiesznie, bezradnie pekają przebite kulką karabinka.

* * *

Najlepsze wyniki w próbie zmiany koła w masce gazowej osiągnęli: 1) Henryk Starorypiński (Olympia) — 2 min. 25 sek. (bardzo pomysłowy uchwyt — mała obręcz stalowa, przymocowana trzema paskami, na koło zapasowe), 2) J. Podoski (Citroen)—3 min.; 3) St. Grossman (Aero)—3 min. 25 sek., 4) K. Jastrzębski (Olympia) — 3 min. 35 sek., 5) J. Skarżyński (Fiat 1100)—3 min. 55 sek. Wszyscy zawodnicy zmienili koło poniżej 10-iu minut (najdłużej zmienił koło mjr Stankiewicz—8:25), tak że każdy otrzymał 10 pkt. dodatnich.

Najlepsze wyniki w próbie strzelania (z karabinka-automatu F.N., dystans 50 mtr. do 5 baloników, umieszczonych na drucikach, na zmianę w górę i w dół) uzyskali: 1) Jan Podoski—5 trafionych baloników, w czasie 6 sek., 2) Jerzy Ortman—5 trafionych baloników, w 16 sek., 3) Tad. Grabowski—5 traf. w 21 sek. Ci trzej otrzymali po 10 pkt. dod. 4) Roman Piwoński—4 trafione w 9 sek., 5) St. Grossman—4 w 15 sek., 6) W. Markowski—4 w 20 sek., 7) Cz. Żakiewicz—4 w 24 sek 8) mjr Stankiewicz—4 w 35 sek. Tych 5-ciu kierowców otrzymało po 8 pkt. dod. Reszta miała 3 fione (6 pkt. dod.), z wyjątkiem p. T. Piotrogo, który zestrzelił jedynie 2 baloniki, otrzaledwie 4 pkt.



fotografie od góry: 1. Przed startem na wale miedzeszyńskim, zwycięzca w klasyfikacji ogólnej i w II-jej grupie — kpt. Stankiewicz: zmienia koło w masce gazowej (wóz ogumiony oponami „Stomil”). 3. P. Stefan Grossman, zdobywca 2-go miejsca w klas. tej i w II-jej grupie ze swoim „belfaherem” — p. St. Lauryrczem. 4) P. Starorypiński pierwszy w II-jej grupie — najw. w próbie zmiany koła, podczas wykonywania próby (wóz ogumiony oponami „Stomil”).

Jazdę w masce gazowej wszyscy odbyli bez trudności (granica czasu nie była oznaczona), zdobywając bez trudu po 10 pkt. dod. za tę próbę.

Trzeba zaznaczyć, że cały szereg sędziów i kierowników prób „skorzystało z okazji”, aby odbyć próbę jazdy pod kontrolą w masce gazowej, która to próba jest potrzebna dla zdobycia Państwowej Odznaki Motorowej.

* * *

Klasyfikacja ogólna wygląda następująco: 1) mjr Witold Stankiewicz (P. Fiat 508), z jazdy 806 pkt., razem 834 pkt., 2) St. Grossman (Aero), z jazdy 787 pkt., ogółem 815 pkt., 3) J. Ortman (Renault Juvaquatre), z jazdy 775,5 pkt., og. 805,5 pkt., 4) Jan Skarżyński (Fiat 1100), z jazdy 774 pkt., ogółem 800 pkt., 5) H. Starorypiński (Opel-Olympia), z jazdy 764 pkt., ogółem 790 pkt., 6) Tad. Grabowski (Fiat 1500), z jazdy 734,5 pkt., ogółem 764,5 pkt., 7) R. Piwoński (P. Fiat 508), z jazdy 725,5 pkt., ogółem 753,5 pkt., 8) T. Piotrowski (Renault Juve.), z jazdy 728,5 pkt., ogółem 752,5 pkt., 9) J. Podoski (Citroen), z jazdy 711,5 pkt., ogółem 741,5 pkt., 10) E. Jan-czewski (Tatra 57), z jazdy 683 pkt., ogółem 709 pkt., 11) Cz. Żakiewicz (P. Fiat 508), z jazdy 674 pkt., ogółem 702 pkt., 12) kpt. Kossobudzki (P. Fiat 508), z jazdy 647,5 pkt., ogółem 673,5 pkt., 13) Z. Marchwi-ccki (Opel-Kadett), z jazdy 630 pkt., ogółem 656 pkt., 14) K. Jastrzębski (Opel-Olympia), z jazdy 603,5 pkt., ogółem 629,5 pkt., 15) W. Markowski (Chevrolet), z jazdy 553,5 pkt., ogółem 581,5 pkt. Wycofany W. Binental (P. Fiat)

W grupach: II-a 1) mjr. Stankiewicz, 2) St. Grossman, 3) J. Ortman; III 1) Starorypiński, 2) Grabowski, 3) Podoski.

Nagrody regulaminowe zdobyli: 1-a mjr W. Stankiewicz, 2-a St. Grossman, 3-a J. Ortman. Ci trzej kierowcy oraz p. Starorypiński (pierwszy w trzeciej grupie wozów) otrzymali plakiety k l a s y f i k a c y j n e. Nadto p. Ortman otrzymał nagrodę f-y Bosch, a p. T. Grabowski nagrodę f-y Vacuum Oil Company.

Poza konkursem inż. Al. Seńkowski (Fiat 1500) osiągnął 774 pkt., w tym z jazdy 744 pkt.

Jeździe Meldunkowej komandorował inż. Kaz. Studziński.

Niespodziankę dalekim miejscem sprawił Podoski, który miał wyjątkowego pecha w łapaniu gwoździ. Ten sam pech ścigał Żakiewicza, który może jechał zbyt ostro w stosunku do możliwości wozu.

Markowski, który zapowiadał się tak dobrze w roku ubiegłym, niestety, nie tylko że nie zrobił postępów, ale bodajże jeździ gorzej, niż w r. ub. — zbyt ostro i zbyt nerwowo, a przy tym nieważnie. Uzyskał wynik wyjątkowo słaby, sprawiając ogólnie zawód.

Część zawodników nie miała wozów należycie przygotowanych do tak ostrej jazdy, jaka ich czekała — to były częste przyczyny niespodziewanych „wyłamań”.

Znakomicie jechał mjr Stankiewicz, przy czym wóz był doskonale przygotowany. Mjr Stankiewicz był najszybszy w swej klasie na 2-im, 3-im i 4-y etapie, oddając pierwszeństwo na 1-y, 5-y i 6-y m. Ortmanowi, który bardzo dzielnie prowadził swą Renówkę, wykazując duże możliwości wozu i doskonale opanowanie kierownicy. Również i spokojnie jechał p. Grossman, osiągając wynik bynajmniej nie łatwy dla samochodu, który dośiadał (Aero).

Ogólnie biorąc wozy II grupy miały, jak to potwierdzają wyniki, znaczną przewagę, dzięki znacznie niżej wymaganej przeciętnej (35 km/godz.) od wozów III grupy (40 km/godz.).

UWAGI OGÓLNE

Tak jasno widać z zestawienia pod. wyżej decydującą o zwycięstwie była jazda. Tylko w jednym wypadku (Piwoński — Piotrowski) próby pozostałe zdecydowały o lepszym, względnie gorszym miejscu. Wydaje mi się, że:

a) czas zmiany koła winien być ograniczony do 5-iu, a może nawet i do 4-ch minut, a za każde 15 sek. punkty karne;

b) czas jazdy w masce winien być traktowany w/g przeciętnej nieco niższej niż dla jazdy do punktu, tak, aby ci, którzy zrobią tę próbę w czasie znacznie dłuższym od współkonkurentów, odczuli to w punktacji;

c) punktacja strzelania zbyt niska, przyczem strzelanie powinno się odbywać z broni krótkiej (pistolet automatyczny), gdyż w taką broń uzbrojony jest automobilista, oraz z pozycji siedzącej (siedząc w samochodzie), a nie na stojąco. Zawodnik winien podjechać samochodem do „strzelnicy”, oddać serię strzałów i jechać dalej. Strzelanie raczej winno być zorganizowane w czasie jazdy, gdy ręka i oko są zmęczone; zarówno czas samego strzelania, jak i całej „ceremonii” podjeżdżania i odjeżdżania, winien być włączony w czas jazdy;

d) wydaje mi się, że wszystkie punkty, poza punktem nr 2 (gajówka Huta) były zbyt łatwe do odszukania. Nie zaszkodziłoby dodać trochę dróg gruntowych (w stanie nie grożącym całości samochodu), ale przede wszystkim zwrócić uwagę na wysiłek kierowcy i pilota w kierunku stawiania szybkiej diagnozy, którą jechać i jaką drogę wybrać. Jaką drogę wybrać, to znaczy muszą być 2—3 drogi różne do wyboru — po tej linii należy iść. Nadto punkty winny być możliwie ukryte, żeby nie było jazdy „na oko”, jak np. do gajówki Żąbki lub do Popowa. Inne punkty były dobrze ukryte, tak że dopiero na 200 — 400 mtr. przed punktem można było dostrzec „park” samochodów, uprzednio przybyłych. W tych warunkach nie wątpliwie najtrudniej jest jechać pierwszemu. — to jeszcze podwyższa wartość zwycięstwa mjr. Stankiewicza. Pożądaną modyfikacją byłoby ułożenie trasy w ten sposób, aby umożliwić puszczanie połowy zawodników „od końca” trasy — t. zn. od ostatniego etapu. Da to większą rozmaitość oraz uniknie się „jazdy na ogonie”, która właściwie eliminuje sens zasadniczy imprezy — szybkie i dokładne czytanie mapy. Wybranie takiej trasy jest b. trudne, ale możliwe;

e) drogi winny być tak wybrane na początku każdego etapu, żeby w tym właśnie miejscu stwarzały jak największe trudności w wyborze trasy — przy tak prostej trasie stanowczo za mało pracuje głowa, a za wiele do powiedzenia ma prawa noga;

f) sprawa najważniejsza — szybkość. Jazda meldunkowa była właściwie wysiłkiem po niestrzeżonej szosie na samochodach turystycznych, bez żadnego ograniczenia szybkości, a więc z granicami jeszcze wyższymi, niż w Grand Prix, gdyż żadna szybkość nie wyklucza zawodnika z imprezy. Czy to jest słuszne? Wydaje mi się, że nie. Założeniem takiej jazdy meldunkowej (traktujemy ją jako ćwiczenie) jest raczej chyba „wykonać zadanie w danym okresie czasu”, niż „wykonać zadanie za wszelką cenę jak najszybciej”. Jazda meldunkowa jest treningiem, ćwiczeniem, do wielkich prób, które mogą dopiero nadejść, ale nie taką próbą jeszcze. Z tych względów wydaje mi się, że nie ma potrzeby animować zawodników do jazdy nadmiernie szybkiej po niestrzeżonych, często b. złych drogach.

I dalej — albo dać wysokie przeciętne i wynagradzać uzyskanie ich 100-u punktami, i na tym koniec (t. j. tak zwany system „wypełnienia określonego zadania”), albo też dać przeciętną i od niej w dół liczyć punkty karne, a w górę punkty dodatnie. Te dwie metody połączone w konkubinacie w Jeździe Meldunkowej nie wypadły dobrze, gdyż zbyt dotkliwie karały zawodnika, który się spóźnił o... 1-ą minutę (zabierano mu aż 100 punktów). Jest to niemal równoznaczne z definitywnym „wykończeniem” kierowcy.

ZWYCIĘSTWO MAZURKA NA KRAJOWYCH OPONACH



Telegram



gentleman Łódź

SEIBERLING

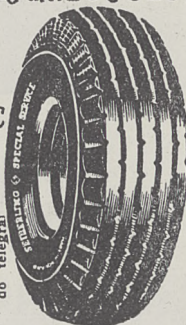
Przewód nr 1218

Uwagi służbowe

Urząd

9 tripoli 100 68.-8.-18/20. odz. min. a 100

miło nam powiadomic panow ze zdobyliśmy pierwsza nagrode
i najwyzsza ilosc punktow w ogólnej kkasyfikacji w rzym 6
miedzynarodowym rallye polnocnej afryki dzieki swietnym
krajowym oponom i detkom seiberling w ktore zaopatrzone
samochod chevrolet przebyl 8000 km wszesc dni w
najciezszych warunkach i tropikalnych upalach bez najmniejszego
defektu stop krajowe gumy seiberling raz jeszcze
potwierdzily swoja wielka wartosc przewyzzajac
szereg renomowanych marek zagranicznych
mazurek rzadkowski koper



Państwowe p.
przyjmuje odp.
gubienia, znie:

telegr. (VI.1)
do telegrai

nr 1010/teles.
i.1938).
Blankiet do telegramów nadeszłych

DO NABYCIA

W SKŁADACH FABRYCZNYCH „GENTLEMAN” S. A.

I WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH SKLEPACH
AKCESORII SAMOCHODOWYCH

250 aut w Podkowie Leśnej

Nielaskawa była w tym roku wiosna dla miłośników ruchu motorowego. Zachmurzonym niebem i chłodnym podmuchem przywitała dzień 23 kwietnia, otwierając pierwszą kartę sezonu motorowego. Niezrażeni tym jednak zwolennicy najprzyjemniejszego sportu na świecie, odczeczliwie zgromadzili się już o godz. 9.30 przed gmachem Automobilklubu Polski, by stąd wspólnie wyruszyć do Leśnej Podkowy.

Doprawdy imponująco wyglądał sznur aut, sunący z wielką godnością ulicami Warszawy — Polną, Filtrową, a dalej tzw. przesadnie autostradą, przez Raszyn i Nadarzyn do Leśnej Podkowy.

Zdumieni przechodnie, nieświadomi uroczystego dnia, z podziwem przyglądali się tej masowej emigracji. A my — uczestnicy — jakoś dziwnie radośnie czuliśmy się w tym dniu naszego święta i nasza wewnętrzna pogoda zastępowała częściowo zły humor przyrody. Słońce, podekscytowane zapewne naszym nastrojem, usiłowało kilkakrotnie przedrzeć się przez zwały szarżyny niebios, ale szybko zostało ukarane za swoje zuchwalstwo i ukryte głęboko, aż do dnia następnego.

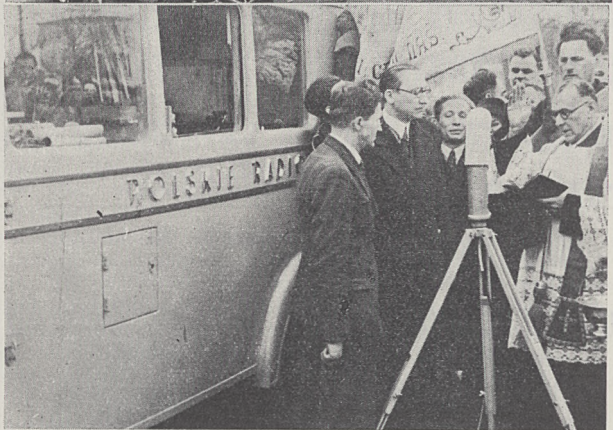
Drogę do Leśnej Podkowy znamy dobrze, a jednak znowu witaliśmy ją radośnie po całorocznym niewidzeniu. Zapomnieliśmy już trochę przez tych zimowych miesięcy, jak wygląda młoda zieleń, to też chciwie chłoniliśmy oczami czar rozkwitającej wiosny. Cieszył nas zarówno zdecydowany, młodzieńczy kolor żyta. jak i koronkowy, nieśmiały zarys brzoź, a wreszcie pyszne, uginające się pod ciężarem kwiecia forsythie, rzucone jak zuchwale złociste wyzwanie dumnym i obojętnym sosnom.

Wokół kościółka św. Krzysztofa, patrona motorowców, ustawiły się tłumnie, różnego kalibru i piękności auta i motocykle. Była to prawdziwa uczta wzrokowa dla automobilistów. Wszystkie marki i modele pięknie wybliszczone i wypucowane, czekały na słowa zachwyty. Zdziwiła nas ogromna, można nawet powiedzieć, że przeważająca, ilość dużych maszyn. Ogółem zjechało się około 250 aut, i ok. 40-tu motocykli, nie licząc przedstawicieli autobusów stołecznych i podmiejskich (3 wozy) oraz nowego wozu transmisyjnego Polskiego Radia. W „ziemskich” uroczystościach wzięli również udział nasi powierni bracia, którzy z odwagą podziwu godną i wprawą wykonywali najdziwniejsze ewolucje akrobatyczne (beczki, loopingi, padanie liściami itp.) szczerze podziwiane przez nas — ludzi przykutych do ziemi.

O godzinie 11-ej dzwon kościelny zawiadomił zebranych o rozpoczęciu mszy św. Zapewne nikt z nas, pomiędzy jedną modlitwą a drugą, myślał o czekających go w najbliższej przyszłości wypadkach w Nieznane i wzdychał „żeby się to jakoś wszystko dobrze ułożyło”.

Zimne podmuchy porystwego wiatru ani na Jotę nie umniejszyły naszego zapału i chęci przejechania, jeżeli nie całego świata, to przynajmniej Europę wzdłuż i wszerz.

Po skończonym nabożeństwie wszystkie maszyny wolno przesunęły przed stopniami kościelnego ganku. Proboszcz Leśnej Podkowy — ks. rektor B. Kolański — święcił przejeżdżające w korowodzie samochody, autobusy i motocykle oraz błogosławił wszystkim obecnym, a przez nas całej polskiej motoryzacji. Chwila podniosła, jak gdyby przyjęcie na swoje barki jakiejś



Fotografie od góry: 1) Kościół pod wezwaniem św. Krzysztofa w Podkowie Leśnej w dzień otwarcia sezonu motorowców stołecznych. 2) Świecenie maszyn — korowód otwiera wóz inż. Al. Seńkowskiego, sekretarza generalnego A. P. 3) Ks. rektor B. Kolański święci nowy samochód transmisyjny Polskiego Radia. 4) Samochody zaparkowane „koło przy kole” ledwie mogły pomieścić się na terenach przyległych do kościoła.



Przed kościołem w Podkowie Leśnej.

niepisanej odpowiedzialności za dobry i pomyślny rozwój motoryzacji. Wielu na pewno w duchu wypowiedało w tym momencie jakieś ważne słowa, którymi dokumentowało swoją przynależność i poczucie zobowiązania wobec wielkiej rodziny „motorowej”, a tym samym wobec całego kraju.

Jeszcze ostatni rzut oka na miejsce uroczystości — malutki, ale piękny kościółek, tłum ludzi i wreszcie, już na zakręcie... błysk słońca — to olbrzymi krzew żółtego kwiecia.

Wracamy do domu, ale postanowienie już zapadło — jeździmy w tym roku ile się da i gdzie się da, ale jeździmy na pewno!

Któż mógłby bardziej urozmaicić sobie urlop, jak nie my, którzy posiadamy własne maszyny?

Nie tracimy więc czasu i już w tym roku zorganizujemy jakąś wycieczkę bliższą lub dalszą. Niech nas nie znęcha krótkość wakacji, czy też ewentualne duże koszty podróży. Dobrze obmyślana wyprawa kosztuje mniej niż pobyt w jednym miejscu, a ileż nowych wrażeń!

A więc jeźdzmy, póki możemy, tyle jest jeszcze do zobaczenia w Polsce — najpiękniejszym dla nas kraju na świecie.

Zof. And.

MAPA STANU DRÓG 1939-40

wydana przez

AUTOMOBILKLUB POLSKI

do nabycia w biurach Automobilklubu Polski
i Klubów Terytorialnych.

Subskrypcja na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej

Następujący członkowie A.P. subskrybowali P.O.P. za pośrednictwem A. P.:

Biedrzycka Stefania	Sekursko, p. Żytno	zł. 20
Weryha Darowska Zofia	Łukawa, p. Jakubowice	„ 2,000
Weryha Darowski Józef	Łukawa, p. Jakubowice	„ 1,000
Grabowska Jadwiga	Smolna 20, W-wa	„ 500
Inż. From Bolesław	Krasickiego 7, W-wa	„ 2,500
Kowalczyk Stanisław	Grzybowska 32, W-wa	„ 200
Oblamski Jan	Obożna 9 m. 18, W-wa	„ 100
Perro Kazimierz	Zielna 42, W-wa	„ 1,000
Piątkowski Teodor	Graniczna 16, W-wa	„ 260
Polubiec Aniela Wanda	Kielecka 42, W-wa	„ 500
Inż. Schellenberg Ludwik	Filtrowa 63, W-wa	„ 1,500
Scholtze Florentyna	Targowa 69, W-wa	„ 300
Rumbowicz Witold	Obserwatorów 2, W-wa	„ 5,000
Inż. Wójcicki Zygmunt	Wspólna 40, W-wa	„ 1,000

W następnym numerze „Auta” podamy listę członków A.P., którzy subskrybowali P.O.P. za pośrednictwem innych placówek, o czym nas powiadomili.

KSIĄŻKI NADEŚLANE

Mapa Orientacyjna Dróg Automobilowych woj. śląskiego — Marian Haupt.

W kwietniu br. wyszła z druku nakładem Automobilklubu Śląskiego Mapa Orientacyjna Dróg Automobilowych woj. śląskiego opracowana przez gruntownego znawcę tego terenu p. Mariana Haupta, sekretarza Automobilklubu Śląskiego.

Mapa jest bardzo przejrzysta, a największą jej bodajże zaletą jest niezmiernie troskliwe i dokładne podanie odległości (kilometrów) poszczególnych odcinków, które opisano z uwzględnieniem dziesiątych części kilometra, przy czym jako granice odcinków kilometrowych przyjęto rozwidlenia dróg, ostre zakręty lub miejscowości (jak rynek, kościół, skrzyżowania głównych ulic).

Omawiana mapa zawiera również klasyfikację dróg z uwzględnieniem głównych szlaków komunikacyjnych przy podziale na drogi o nawierzchni nowoczesnej, ulepszonej (asfalt, beton, kostka kamienna, klinkier) i nawierzchni szutrowanej (kamień tłuczony drobny).

Omawianą mapkę należy polecić wszystkim automobilistom pragnącym mieć przejrzysty obraz gęstej i dość zawiłej sieci dróg województwa śląskiego.

Mapa dróg śląskich jest do nabycia w biurze Automobilklubu Śląskiego, w biurze Aut. Polski oraz w biurach poszczególnych Klubów Terytorialnych, w cenie zł 1.30 za egzemplarz.

Każdy zrzeszony automobilista

składa ofiarę na

F. O. N.

za pośrednictwem swego Klubu

Jako ostatnią
NOWOŚĆ
produkujemy

NIEPRZEGRZEWAJĄCE SIĘ CEWKI
z ogranicznikiem prądu

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



Najpewniejsze
CEWKI SYGNALY
SWEL K. Zakolski
WARSZAWA • Grochowska 278 • tel. 403175

EDWARD M. SOKOPP

Drugi raid

Automobilklub Wielkopolski, układając regulamin II Raidu po Wielkopolsce, chciał stworzyć imprezę, która stanowiła atrakcję dla automobilistów całej Polski i która potrafiła ich ściągnąć na start do Poznania, będąc jednocześnie imprezą niejako przygotowawczą do Grand Prix. Stąd prawdopodobnie oparcie ogólnych zasad regulaminu na regulaminie zbliżającego się Międzynarodowego Raidu AP. o Wielką Nagrodę Polski.

Liczono się z tym, że kandydaci do największej imprezy samochodowej w Polsce wykorzystają okazję dla przeprowadzenia treningu i wypróbowania uprzednio swych sił, oraz poznania trasy, która w części pokrywa się z trasą Grand Prix.

Prasa krajowa podchwyciła ten moment bardzo skwapliwie. Dziennikarze o bujniejszej fantazji nadawali artykułom o imprezie tytuły najbardziej wymyślne, jak „miniatura Grand Prix Polski”, „generalna próba przed Międzynarodowym Raidem AP”, „elita polskich jeźdźców w raidzie treningowym” itp. Zapowiadano na starcie najlepszych jeźdźców Polski.

To rozdmuchiwanie w prasie „ważności” imprezy, stało się dla niej niedźwiedzią przysługą, bowiem elita nie dopisała, a trwożliwi automobilści poznańscy, przelękłszy się głośnych nazwisk, nie zgłosili się na start. W rezultacie, w parku samochodowym w Poznaniu znalazło się tylko 14 maszyn, z czego tylko 4 maszyny z Warszawy.

Mimo tej znikomej liczby startujących, impreza udała się w zupełności. Przeprowadzono ją bardzo energicznie, sprawnie, a co najważniejsze, z niezwykłym u organizatorów spokojem i taktem. Poznańscy gospodarze czterem załogom warszawskim pragnęli uchylić cieba, przyjmując ich i fetując z niezwykłą serdecznością.

Autor niniejszego artykułu tak jest oczarowany atmosferą panującą przed, podczas raidu i po jego zakończeniu, że trudno mu dziś przemycić tu najdrobniejsze chociażby zdanie krytyki. Jeżeli to robi, to tylko dla dobra miłych gospodarzy, którzy zechcą wyciągnąć z niniejszego artykułu wnioski, przy układaniu regulaminu raidu III.

Chodzi bowiem tu właśnie najbardziej o regulamin. Poza szeregiem omyłek natury redakcyjnej i nieścisłości, które do tego stopnia dezorientowały zawodników, że nie wiedziano, czy wolno, czy nie wolno w parku naprawiać wozu raidowego, regulamin miał błędy zasadnicze, które wyszły na jaw podczas samej imprezy.

Jechałem, jako zawodnik i łatwo mi to było stwierdzić, gdyż sam nie byłem bez grzechów, które, aczkolwiek punktowane ujemnie, nie były uchwytnie dla komandora, czy jego zastępcy.

Szybkości średnie w raidzie były tak wysokie, że zatrzymanie się podczas drogi groziło punktami karnymi.

Wyznaczenie wysokich przeciętnych podyktowane było koniecznością zmuszenia zawodnika do jazdy bez przerwy i uniemożliwienia mu czynienia w drodze napraw. Takie wysokie średnie zastępowały niejako kontrolerów, których instytucja nareszcie się już przeżyła.

Skoro zawodnik potrafił tak nadrobić swą średnią szybkość, że mógł zjechać do warsztatu na trasie i dokonać tam naprawy wozu, nie naruszając przy tym plomb, nałożonych na pewne elementy samochodu — nie powinno mu się grozić za to punktami karnymi, poza punktami, które przewiduje już inny paragraf regulaminu z racji widocznych uszkodzeń karoserii, czy silnika. Grozić, bo-



Fotografie od góry: 1. W parku poznańskim stanęło tylko czternaście maszyn. 2. Pierwsze punkty karne w raidzie „zdobył” Kembliński za niezapalenie silnika. Na zdjęciu „próba rozruchu korbą”. 3. W oczekiwaniu na start do próby szybkości płaskiej. Na przedzie wóz red. Sokoppa, za nim DKW znanego motocyklisty poznańskiego Weyla. 4. Komandor raidu mjr. Augustowski podczas odprawy z „osobami urzędowymi”.

po Wielkopolsce

wiem — jak praktyka wykazała — mimo, że 80% wozów raidowych zajeżdżało do warsztatów w drodze, żadna naprawa, jako nieuchwytna dla komandora i wice-komandorów, nie została przez jury raidu ukarana. Trudno wymagać od zawodnika, by dobrowolnie zgłaszał swe grzechy, których „czynienie” i tak już groziło mu punktami karnymi za opóźnienie.

Nie będę mówił o innych, przytoczę jednak ze skruchą grzechy swoje, dla odstraszenia przyszłych twórców regulaminu przed chęcią karania zawodnika punktami karnymi za przewinienia, do których sam się winien przyznać.

Nadrobiwszy czas na pierwszym etapie, w Poznaniu, zmieniłem szkło reflektora; w trzecim etapie smarowałem na stacji obsługi wóz, podciągałem hamulce i... szwajkowałem pęknięty błotnik. W sumie powinienem otrzymać — 40 punktów karnych. Nie przyznałem się do popełnionych przewinień, tak jak nie przyznawała się do nich reszta zawodników, bowiem uważałem punkt regulaminu (o punktach karnych za obcą pomoc) za nielogiczny, oraz że plomby są poto, by części nie zmieniać, a niektóre części nie oplombowane, wiadcąc po to, by je móc wymieniać bezkarnie.

Skoro mowa o błędach, wartoby było, by regulamin lepiej i ściślej precyzował kary za uszkodzenia nienaprawione. Skoro karze się zadrapanie karoserii — należałoby również karać... zgubienie rury wydechowej, skoro karze się stłuczenie (przez kurę, czy kamień mijającego wozu) reflektora — karać by należało stłuczenie szyb bocznych, skoro wreszcie karze się kierowcę za złe działanie ręcznego hamulca, należałoby również karać bezsporne uszkodzenia łożyska wału głównego... Zdarzały się takie wypadki — przechodzono jednak nad nimi do porządku dziennego, nic bowiem o nich nie mówił regulamin.

Raid, jak już na tym miejscu pisano, obejmował siedem prób oraz końcowe badania techniczne.

Rozpoczęto raid próbą rozruchu silnika, po której następowała próba szybkości płaskiej z rozbiegiem oraz jazda okrężna na trzech etapach o łącznej długości 1500 klm. Dokonano tego w ciągu półtorej doby, następny dzień wyznaczając na dalsze próby, jak: jazdę po drogach gruntowych, jazdę w terenie, próbę zręczności, próbę hamowania oraz badania techniczne.

Po obliczeniu zdobytych we wszystkich konkurencjach łącznie punktów, zwycięzcą w klasyfikacji ogólnej okazał się poznański automobilista — Sporny. Jego zwycięstwo nad Rychterem było największą sensacją raidu.

W poszczególnych klasach wyniki były następujące:

W kategorii pierwszej (do 1.200 ccm) -) A. Szypuła (Fiat 1.100) — 129,97 pkt. 2) A. Ziółkowski (DKW) — 127,97 pkt. 3) A. Kornobis (DKW) — 127,39 pkt. 4) A. Weyl (DKW) — 126,54 pkt. 5) E. Sokopp (DKW) — 126,14 pkt. 6) S. Kluz (Aero) — 124,84 pkt.

W kategorii drugiej (do 2.000 ccm): 1) W. Rogoziński (Citroen) — 130,41 pkt., 2) W. Kołaczkowski (Citroen) — 130,26 pkt., 3) kpt. Bronikowski (BMW) — 127,81 pkt., 4) A. Kembliński (Fiat 1500) — 115,27 pkt., 5) L. Kaczmarek (Mercedes) — 111,22 pkt., 6) S. Kunicki (Wanderer) — 105,76 pkt.

W kategorii trzeciej (do 3 litrów), zawodów nie rozegrano z powodu braku zgłoszeń.

W kategorii czwartej (ponad 3 litry): 1) E. Sporny (Buick) — 131,54 pkt., W. Rychter ((Chevrolet) — 130,78 pkt.



Fotografie od góry:

1. Park samochodowy w Jastrzębiej Górze zorganizowano w ciasnym podwórzu pensjonatu.
2. Sporny (Buick) mija metę jazdy po drogach gruntowych.
3. W jeździe terenowej Rychter (Chevrolet) niespodziewanie zajął dopiero drugie miejsce.
4. Zwycięzca w klasie pierwszej — Szypuła (Fiat 1100 ogumiony oponami „Stomil”) na próbie zręczności.

KILKA SŁÓW O ZAWODNIKACH

Powyzsza klasyfikacja wymaga pewnych wyjaśnien. Nauczony smutnym doświadczeniem o zawodnikach pisać będzie, jak o umarłych: „aut nihil, aut bene”.

W pierwszym rzędzie wymaga wyjaśnienia porażka Rychtera. Rychter był bezsprzecznie lepszy od Spornego, wykazały to wszystkie próby poza szybkością. Sporny wygrał raid na próbie szybkości płaskiej, miał bowiem maszynę o kilkanaście kilometrów szybszą, co dawało mu taką przewagę punktową nad groźnym konkurentem, że doskonali Rychter nie mógł już tej różnicy później nadrobić.

Zwycięstwo Spornego, aczkolwiek bardzo szczęśliwe, było w zupełności zasłużone. Młody kierowca poznański, nie podobny jest zupełnie do automobilowego „oseska”, którego widzieliśmy przed dwoma laty na starcie raidu AP. Dziś jest już „dorosłym automobilistą” o dużej rutynie, wielkim sercu i doskonałych umiejętnościach technicznych.

Zwycięstwo Rogozińskiego nad Kołaczkowskim było również szczyt — Kołaczkowski przegrał raid już w pierwszej próbie — próbie rozruchu silnika. Nie zdążył uruchomić motoru w ciągu 15 sekund, łapiąc już na wstępie, jeden punkt karny. Rogoziński był lepszy od Kołaczkowskiego tylko w próbie szybkości, ustępując mu z nacznie w innych próbach. Wytrawny kpt. Bronikowski zawiódł w próbie szybkości i w próbie zręczności, prowadził jednak wóz doskonale przez wszystkie trudy raidu. Nowicjusz automobilowy, Kembliński, prowadził swego Fiata 1.500 ze spokojem, godnym wytrawnego kierowcy.

W kategorii pierwszej musiał wygrać Szypuła, dosiadający Fiata 1.100 wobec słabszych DKW i Aero. Wielu w konkurencji miało jednak próby techniczne lepsze od popularnego jeźdźca poznańskiego. Szypuła z pewnością sobie z wyścigiem próbą szybkości.

W kategorii tej zaizmonować mógł doskonałym opanowaniem wozu Ziółkowski, werwą w jeździe Kornobis. Popularny motocyklista Weyl pojechał na



Por. Kołaczkowski (Citroen) doznał niespodziewanej porażki w walce z Rogozińskim (Citroen).

maszynie zupełnie nieprzygotowanej do raidu czym tłumaczyć należy słabe wyniki. Autor niniejszego artykułu na skutek zatankowania brudnej benzyny (ciągle spotykamy te fatalne braki niechlujnych pomp benzynowych, czy też niechlujnych firm benzynowych!!! — red.), konieczności kilkunastokrotnego czyszczenia karburatora i zbiornika, spóźnił się w ostatnim etapie o trzy minuty, co kosztowało go utratę dobrej lokaty.

PRÓBA SZYBKOŚCI.

W próbie szybkości odbytej nb. nie wiadomo dla jakich względów, przy rozbiegu pod górę (!) i przy czołowym wietrze — zwycięstwo odniósł Sporny (Buick) — 124,44 klm/godz., przed Rychterem (Chevrolet) — 113,39 klm/godz., Rogozińskim (Citroen) — 107,88 klm/godz., Kołaczkowskim (Citr) — 102,89 klm/godz., Szypułą (Fiat) — 102,48 klm/godz.

i kpt. Bronikowskim (B M W) — 102,39 klm/godz.

Pozostali zawodnicy osiągnęli szybkość poniżej 100 km na godz.

Słabszy od Rogozińskiego wynik Kołaczkowskiego tłumaczyć należy tym, że Kołaczkowski założył na wóz większe koła, co przy rozbiegu pod górę nie było rzeczą słuszną.

JAZDA NA DROGACH GRUNTOWYCH.

Jazdę na drogach gruntowych zorganizowano pod Poznaniem. Wybrano 62-kilometrową trasę która miała stworzyć trudności, dla wyeliminowania słabszych zawodników. Nie estety trasa była lekka i, jak żartobliwie wyraził się Rychter, „ponad 100 klm/godz. jechać się nie dało”... W rezultacie wszyscy zawodnicy wypełnili warunki regulaminowe. Bezapelacyjne zwycięstwo w tej próbie odniósł Rychter w czasie — 52 m. 45 sek., za nim uplasował się doskonale jadący Szypuła (Fiat 1.100) — 55:10, przed kpt. Bronikowskim i Spornym — po 57:40 oraz Kołaczkowskim — 58:25. Jak widać z powyższego, zwycięstwo odniósł zawodnicy, dosiadający maszyn szybkich, trasa bowiem na niektórych odcinkach pozwalała na rozwijanie dużych szybkości, a w 30 procentach miała drogi bite.

JAZDA TERENOWA

Jazda terenowa odbyta na poligonie biedruskim była bodajże pierwszą w Polsce typową próbą jazdy po bezdrożach inoszącą charakter jazdy „wojskowej”. Trasę wybrano bardzo sprytnie. — Prowadziła ona poprzez łąki pełne zdradliwych miejsc podmokłych, przez płachy sypkie, przez laszek pełen wystających korzeni, trasę urozmaiconą poza tym wieloma pułapkami w postaci leżących po pociskach artyleryjskich, poprzecznych i głębokich rowów itp.

Wyniki osiągnięte na tej trasie liczącej 5 i pół kilometra, przeszły wszelkie oczekiwania. Bezapelacyjne zwycięstwo odniósł najmniejszy i najsłabszy wóz raidu — DKW, w rewelacyjnym, jak ogólnie orzeczone, czasie — 7 min. 50 sek. Wóz (nie chwalać się) prowadził autor niniejszego artykułu. Speszony mocno spóźnieniem w trzecim etapie, które pozbawiło go szans na zajęcie drugiego miejsca w swej klasie, postanowił „odgrzyźć się” w próbie, która najbardziej mu „leżała”.

Zwycięstwo to i czas zaskoczyli konkurentów, którzy po przejechaniu trasy stwierdzali, że poniżej 9-ciu minut próby wykonać się nie da. Wbrew tym zapowiedziom wyczynu tego dokonało trzech kierowców.

Wyniki próby były następujące: 1) Sokopp (DKW 700 ccm) — 7 min. 50 sek., na drugim miejscu znalazł się mistrz od jazdy terenowej Rychter (Chevrolet) — 8:36,6, 3) niespodziewanie Kaczmarek (Mercedes V 170) — 8:56,4, 4) Szypuła (Fiat 1.100) — 9:20.

Jest rzeczą niezmiernie ciekawą, że brawurowo i dobrze jadący w tej próbie Kornobis, prowadzący DKW ogumione specjalnymi oponami terenowymi Continental, miał czas o 2 minuty gorszy od Sokoppa jadącego na takim samym DKW, ogumionym zwykłymi, komunikacyjnymi polskimi „stomilami”.



Na mecie etapu w Jastrzębiej Górze oczekiwała zawodników sekretarka Raidu p. A. Guderska. Na zdjęciu obok niej stoja: min. Świtalski (z prawej) oraz autor artykułu red. E. Sokopp.

PRÓBA ZRĘCZNOŚCI

polegała na przejechaniu około 550 metrów, przy czym każdy z zawodników musiał dokonać trzech zahamowań na liniach, trzech cofnięć wozu przed linię oraz jednego nawrotu. Tu swą mistrzowską klasę jazdy zaprodukował bezkonkurencyjny Kołaczkowski, robiąc próbę w czasie — 64,4 sek., za nim znalazł się Rychter — 67 sek., Rogoziński — 71,4 sek., Ziółkowski — 73,4 sek., Sokopp — 76 sek., Sporny — 76,2 sek., Szypuła — 76,8 sek. W próbie tej niespodziewanie słaby wynik osiągnął kpt. Bronikowski (BMW) — 97,5 sek.

BADANIA TECHNICZNE

W badaniach technicznych, przeprowadzonych bardzo pobieżnie, zaobserwowano jedynie nie działanie starteru w Fiacie Kemblińskiego, defekt pierwszego biegu w Mercedesie Kaczmarka oraz szereg uszkodzeń karoserii (po najechaniu na furmankę na trasie) w Wandererze Kunickiego.

ZAKOŃCZENIE ZAWODÓW

Zawody zakończono miłą uroczystością rozdania nagród. Po przemówieniach prezesa AW płk. R. Kościekiego oraz komandora raidu mjr. J. Augustowskiego, w imieniu zawodników przemówił W. Rychter, dziękując organizatorom za miłe przyjęcie i serdeczną gościnność.

Na zakończenie warto zaznaczyć, że klubową nagrodę zespołową zdobył Automobilklub Polski (Rychter, Rogoziński, Kołaczkowski), a nagrodę dla zespołu fabrycznego — zespół DKW (Weyl, Sokopp, Kornobis).

**OTWARCIE SEZONU SPORTOWEGO
AUTOMOBILKLUBU KIELECKIEGO**

W dniu 7 maja br. Automobilklub Kielecki święcił uroczystość otwarcia II sezonu sportowego, nabożeństwem na Św. Krzyżu. W związku z tym zorganizowano popularną imprezę samochodową składającą się

ze zjazdu do Kielc i z jazdy na regularność na trasie Kielce — Św. Krzyż.

Skłasyfikowano 10 zawodników, co wobec bardzo niesprzyjających warunków atmosferycznych, jakie od szeregu dni zapanowały nad Kielcami i okolicą, należy uznać za zupełnie zadawalające i rokuje tej imprezie na przyszłość jaknajlepsze perspektywy.

Komisja sportowa A. K. działając w składzie: PP. D. Chroll-Frolewicz, B. Barszczewski i St. Kwarczyński, nader sprawnie przeprowadziła obliczenia wyników, podając je do wiadomości już w dwie godziny po zamknięciu mety.

W ogólnej klasyfikacji I-sze miejsce przypadło inż. I. Gosztowitowi (P. T. K.) na samochodzie DKW — punktów 403, II-gie miejsce zdobyła p. R. Zienkiewiczowa (A. K.) na samochodzie Chevrolet — 389 pkt., III-cie p. A. Paraszczak (K. K. A. na sam. Mercedes-Benz — 324 pkt. i IV — p. Maria Tomasziewicz (A. Śl.) na sam. Opel-Olympia — 260 pkt.

Wymienieni zawodnicy otrzymali cenne nagrody, wszyscy zaś uczestnicy pamiątkowe plakietki z wizerunkiem Św. Krzysztofa, na pamiątkę poświęcenia w tym dniu obrazu z wizerunkiem Św. Krzysztofa, ofiarowanego przez A. K. i przekazanego OO. Oblatom w Klasztorze na Św. Krzyżu. Obraz został umieszczony w bocznym ołtarzu w kaplicy Oleśnickich i przed nim już została odprawiona Msza Św. na intencję pomysłnego rozwoju A. K.

Po poświęceniu zgromadzonych przed klasztorem samochodów, uczestnicy udali się do refektarza klasztornego, gdzie przy wspólnym stole spędzono kilka miłych chwil. W czasie śniadania wygłoszono szereg przemówień, witając gości z sąsiednich Klubów, przy czym specjalnie dużo serdeczności spotkało seniora polskich automobilistów p. Wilhelma Rippera.

Potężna mgła, jaka zawisła tego dnia nad puszcza jodłową, nie pozwoliła gościom na podziwianie piękna Gór Świętokrzyskich, wobec czego przyrzeczono sobie spotkanie w następnym roku.

SAMOCCHODY MARKI**STEYR****TYP 55 i TYP 220****BĘDĄ MONTOWANE W POLSCE**

P R Z E Z

**ZAKŁADY SAMOCCHODOWE
WSPÓLNOTY INTERESÓW**

INFORMACJE

STEYR — DAIMLER — PUCH W POLSCE

WARSZAWA

TELEFON 585-91, 585-99

Dzień rekordów i próby szybkości

W dniu 7 maja Automobilklub Polski zorganizował pierwsze od wielu lat próby szybkości p. n. „Dzień rekordów i próby szybkości”.

Trzy były cele tej imprezy: 1) udostępnienie właścicielom samochodów sprawdzenia maksymalnych szybkości posiadanych przez nich wozów (t. zw. „kontrola liczników”); 2) próba poprawienia mocno już przestarzałych niektórych rekordów polskich na dystansie 1 km. ze startu stojącego i lotnego; 3) umożliwienie oficjalnego ustalenia szybkości 110 km/godz. dla kierowców ubiegających się, lub zamierzających ubiegać się o spełnienie warunków statutu Elity Pol. Jeźdźców Automobilowych.

Wbrew oczekiwaniom zapisy dały b. niewielką ilość kierowców, gdyż tylko 11-tu zawodników, przy czym na starcie nie zjawił się zapisany p. Gerhard z Łódzkiego A. K. (na Citroen 11), tak że startowało 10-ciu. Spodziewano się ogólnie zapisu p. Czylingariana z Łodzi na pięciolitrowym Mercedesie, ze względu na wielkie możliwości wozu, jednakże kierowca Łódzki nie zainteresował się próbą i nie nadesłał zgłoszenia.

Próby zostały w znacznej mierze wykoszlawione przez pogodę — padający od rana drobny deszcz stawił możliwość odbycia prób pod znakiem zapytania. Wyjechano na miejsce prób 120 km. od Warszawy na szosie betonowej Warszawa — Modlin), czekano na... pogodę, ale deszcz mżył przez cały niemal czas prób, nie pozwalając obeschnąć oślizgłej nawierzchni betonowej. Na domiar złego dał dość silny wiatr od północy.

Te okoliczności spowodowały, że próby odbywały się w warunkach wyjątkowo nie sprzyjających. Na skutek tych warunków kierownictwo zdecydowało odwołać próby szybkości z miejsca, ze względu na zbyt wielki poślizg kół przy starcie.

Próby składały się z dwóch części: a) prób bicia rekordów i b) sprawdzania maksymalnych szybkości wozów.

Zawodnicy zgłoszeni do ustanawiania rekordów odbywali każdą próbę dwukrotnie — przy czym każdorazowo w przeciwnym kierunku. Czas pomiędzy odbyciem próby w jednym kierunku, a odbyciem jej w kierunku odwrotnym nie mógł być dłuższy — zgodnie z międzynarodowym kodeksem sportowym — jak 10 minut.

Natomiast zawodnicy kontrolujący szybkość swych wozów odbyli tylko jedną próbę, która tym razem wypadła pod wiatr. Tak więc oślizgła od deszczu jezdnia (przy wyższych szybkościach koła dawały poślizg, co powodowało u niektórych maszyn większe lub mniejsze „pfywanie” po szosie), oraz niemal czotowy wiatr,

znacznie obniżyły możliwości szybkościowe wozów, pacząc zupełnie rezultaty.

Najlepszym potwierdzeniem tego jest fakt znacznie większych szybkości uzyskiwanych w czasie próby z wiatrem przez zawodników zgłoszonych do próby bicia rekordów.

Największe zainteresowanie budził atak na rekordy Forda (3.500 cm³) p. Borowika, M. G. inż. Grosmana z Łodzi, Aero — panny Mielochówny z Poznania oraz „stadka” Lancii.

Atak ten udał się tylko w dwóch wypadkach: oto p. Borowik na Lancii Aprilia (1352 cm³) uzyskał szybkość na dystansie 1 km ze startu lotnego (rozbieg 1,5 km) pod wiatr 121,293 km/godz., z wiatrem 127,029 km/godz. — średnia **124,161 km/godz., co stanowi nowy rekord Polski dla kategorii F (od 1.100—1.500 cm³)**. Dawny rekord prezesa J. Regulskiego na sportowej Bugatti, ustanowiony przed wieloma laty, wynosił 109,522 km/godz.

Tak więc p. Borowikowi przypadł zaszczyt wpisania do tabeli rekordów nowego, najlepszego dotychczas, wyczynu w tej dyscyplinie sportu — rekord ten Komisja Sportowa A. P. następnie zatwierdziła.

Również i p. Dzierliński na Lancii poprawił wysoko dawny rekord, osiągając średnią 121,630 km/g.



Sekretarz Komisji Sportowej A. P. p. Stefan Zablocki w rozmowie z p. Mielochówną z Poznania.

(pod wiatr — 120,100, z wiatrem — 123,161), jednakże wynik jego odbiega dość daleko od wyczynu p. Borowika.

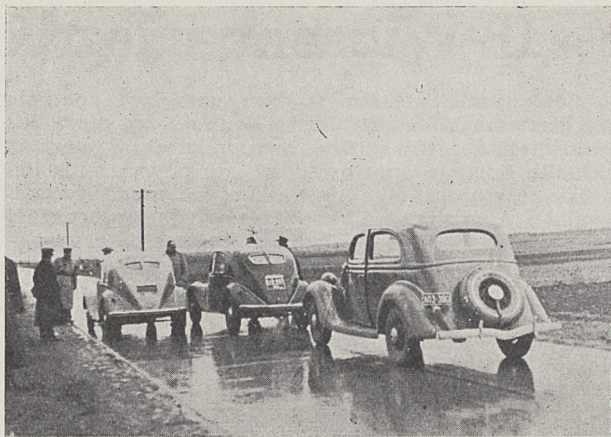
Dla porównania dodam, że p. Stankiewicz na Lancii, jadąc tylko pod wiatr osiągnął czas 119,561 km/godz., a więc wynik słabszy od obu wyżej wymienionych kierowców Lancii.

Istniała jeszcze wielka łatwość pobicia rekordu w klasie g (750 — 110 cm³), rekordu ustanowionego przed wieloma laty przez p. Rahnenfelda na Fiacie — 99,751 km/godz. Nie wiadomo dlaczego do próby bicia rekordów nie zgłoszono ani jednego Fiata 1100, które by się na pewno rozprawiły z rekordami. Startował jedynie p. Korewicki na Fiat 1100, ale jedynie w próbie „sprawdzenia szybkości”, uzyskując wynik nie najlepszy (pod wiatr) 96,670 km/godz. Tak więc na razie stary rekord Rahnenfelda ostał się i zaprasza do pobicia, gdyż Fiaty 1100 winny dać średnią przynajmniej 102 km/godz.

W niebezpieczeństwie znalazł się również rekord ś. p. Pawła Bitschana (na Stutzu) — 128,230 km/godz. w kat. C (3.000 — 5.000 cm³). Rekord ten zaatakował zamiast p. Borowika, zajętego Lancią — Wierzba na dużym Fordzie. Próba pod wiatr dała wynik doskonały — 128,068 km/godz. Wóz jednak ciężko porał się z oślizgłością szosy i z atakują-



Rząd samochodów na szosie modlińskiej przed próbą szybkości pod wiatr.



Lancie i Chevrolet czekają na start. Po prawej stronie na przedzie Lancia p. Borowika, która ustanowiła nowy rekord.

cym go z frontu i z boku wiatrem — pływał od krawędzi do krawędzi szosy, ale mu wytrawna ręka p. Wierzby nie pozwoliła się wymknąć poza rów.

Wydawało się, że Wierzba osiągnie z wiatrem przynajmniej 135 km/godz. i rekord padnie. Ambitny ten kierowca zrezygnował jednakże z próby powtórnej — ponoć silnik po pierwszej próbie nie działał należycie.

Nie poszczęściło się z rekordem pannie Mielochównie, która startowała na 4-cylindrowym, dwutaktowym Aero (1997 cm³). Ambitna poznanianka zamierzała osiągnąć około 130 km/godz. i poprawić rekord Boguckiego na Bugatti (129,124 km/godz.) w klasie E (1500 — 2000 cm³). Próba pod wiatr dała wynik słaby — 121,992 km/godz. Panna Mielochówna jechała jeszcze ze 2 km. poza punkt zatrzymania na pełnym gazie aż maszyna stanęła i trzeba było coś tam regulować, tak, że próby z wiatrem już nie robiła. Trzeba przyznać natomiast, że maszyna wspornianie trzymała się drogi, szła jak przywarta do środka szosy.

Sytuację bardzo trudną, a może i beznadziejną miał p. Grosman z Łodzi, który na pięknym M. G. (2.280 cm³) zaatakował rekord Szwarcszteina na Bugatti (148,560 km/godz.) w kat. D (2000 — 3000 cm³). M. G. dał pod wiatr 121,191 km/godz., a z wiatrem 124,095 km/godz., co daje średnią 122,643 km/godz. — wynik daleko odbiegający od rekordu.

Zawodnicy kontrolujący szybkość swych wozów osiągnęli wyniki następujące (jedna próba, tylko pod wiatr):

J. Ortman na Renault Juva (1.003 cm³) — 92,676 km/godz.

J. Korewicki na Fiat 1100 (1090 cm³) — 96,670 km/godz.

T. Stankiewicz na Lancii (1352 cm³) — 119,561 km/godz.

Tad. Grabowski na Fiat 1500 (1493 cm³) — 102,622 km/godz.

Zbroziński na Chevrolet (3550 cm³) — 116,129 km/godz.

* * *

Próby, jak każda ścisła kontrola dały wyniki ciekawe, choć, niestety, bardzo nie kompletne (oślizgła szosa, jazda pod wiatr). Warto by takie próby powtórzyć — może aura będzie łaskawsza — można się dowiedzieć ciekawych rzeczy i osiągnięte wyniki porównać z danymi katalogowymi, które nie zawsze są ścisłe. Tylko wydaje mi się niezbędne, nawet w wypadku „sprawdzania” szybkości własnego wozu, wykonywać próby dwukrotnie, w obu kierunkach, tak jak przy biciu rekordów — sprawdzanie szybkości w jedną tylko stronę da wy-

niki zawsze bardzo względne, gdyż wiatr i nierówności szosy będą czynnikami poważnie paczącymi idealne możliwości wozu.

A tym wszystkim „pożeraczom przestrzeni” jeżdżącym po Polsce „w tempie 120 km. na godzinę” radzimy zapisać się do prób powtórnych i sprawdzić, jak te 120 km/godz. wyglądają na zegarze elektrycznym, mierzącym czasy rzetelnie. Tg.

AL. MAZUREK ZWYCIĘZCĄ RAIDU DO TRYPOLISU

Corocznie w okresie wielkich wyścigów samochodowych w Trypolisie, miejscowy Oddział R. A. C. I. (Królewski Automobilklub Italii) organizuje międzynarodową imprezę p. n. Raduno Automobilistico Internazionale del Nord Africa. W tegorocznych, szóstych z rzędu zawodach, wziął udział zespół polski w składzie A. Mazurek — kierowca, M. Rządkowski i S. Koper — pasażerowie, na samochodzie Chevrolet, zajmując pierwsze miejsce wśród kilkudziesięciu zawodników z różnych państw.

Regulamin raidu przewidywał start z dowolnie obranej miejscowości i przejazd najkrótszą drogą międzynarodową do Trypolisu (Libia).

Minimum przebiegu dziennego wynosiło zależnie od klasy 500 — 800 km. Punktacja obliczana była

według wzoru $a + b + c \frac{(a+b+c)}{100} + e$ przy czym

poszczególne elementy wzoru ustalano następująco:

a — jeden punkt za każde 10 km uznanej trasy;
b — jeden punkt za każdy kilometr przeciętej dziennej, ponad obowiązujące minimum (500 — 800 km), c — jeden punkt za każdą osobę załogi i 100 km trasy, ccm — litraż silnika w cm. sześć.; e — punkty przyznawane przez komisję za próby techniczne i elegancję w ilości najwyżej 60.

Załoga polska wyruszyła z Warszawy przez Niemcy, Belgię, Francję, Hiszpanię, cieśninę Gibraltarską, Marokko, Algierię, Tunis, do Trypolisu przebywając w sześć dni 7962 km. Przeciętna dzienna wyniosła za tym 1327 km. Obliczenie punktów przedstawiało się następująco: $796 + 527 + 44 + 50 = 1654$. Polacy zdobyli pierwszą nagrodę regulaminową w wysokości 5000 lirów oraz nagrody honorowe za najdłuższą trasę i najwyższą przeciętną, która wyniosła 53,3 km/g. W rzeczywistości uwzględniając czas stracony przez zatrzymanie na granicy Hiszpanii przeciętna ta wyniosła 59,7 km/g.

Następne miejsca zajęli: 2-gie Baumgarten (Niemcy) na samochodzie Stoever (1547 pkt.), 3-cie inż. G. Macher (Niemcy) na Ford V 8 (1508 pkt.).

Powrót odbywał się przez Italię, Niemcy, protektorat Czech i Moraw. Od jednego z uczestników wyprawy uzyskaliśmy sprawozdanie z podróży, zawierające szereg interesujących spostrzeżeń. Wobec braku miejsca reportaż ten zamieścimy w następnym numerze Auta.



Chevrolet Mazurka w oazie pustyni Libijskiej.

II Wiosenna Jazda

Powodzenie, z jakim w roku ubiegłym spotkała się Pierwsza Wiosenna Jazda Konkursowa dla Pań i Panów (40 zapisów, 37-iu zawodników na starcie), skłoniło Komisję Sportową A. P. do powtórzenia imprezy zeszłorocznej, z niewielkimi zmianami w regulaminie. Aczkolwiek ilość zapisów do tegorocznej Jazdy Wiosennej nie osiągnęła ilości zeszłorocznej, jednakże dała liczbę — jak na „ruchliwy” okres, w którym żyjemy — dość poważną, gdyż 29 zapisów i 25-iu startujących.

Z liczby zapisów widać, że dopływ świeżych sił do sportu automobilowego aczkolwiek skromny jeszcze, jednakże posiada pewną stałość i ciągłość. Natomiast znacznie gorzej jest z paniami — na starcie stanęły podobnie jak w roku ubiegłym, tylko dwie zawodniczki, dzielna pani Irena Brodzka z Łodzi, kobieta o rzetelnym zacięciu sportowym oraz pani J. Woyciechowska, zawodniczka młoda, wykazująca duże zacięcie i ambicję w jeździe — wydaje się, że przy odrobinie uporu i pracy nad sobą, sport automobilowy będzie miał pociechę z tej adeptki.

Stosunek 2-ch pań do 23-ch panów odbija jednakże zbyt jaskrawo od stosunku pań prowadzących samochód do ich kolegów po kierownicy pici „przeciwnej”.

Tegoroczna Jazda Wiosenna składała się z pięciu prób:

- 1) próby startu i hamowania;
- 2) próby jazdy po drogach gruntowych 6 km;
- 3) jazdy okrężnej na dystansie ok. 350 km z szybkością przeciętną zgłoszoną przez zawodnika;
- 4) próby regularności jazdy po drogach gładkich;
- 5) próby zwrotności.

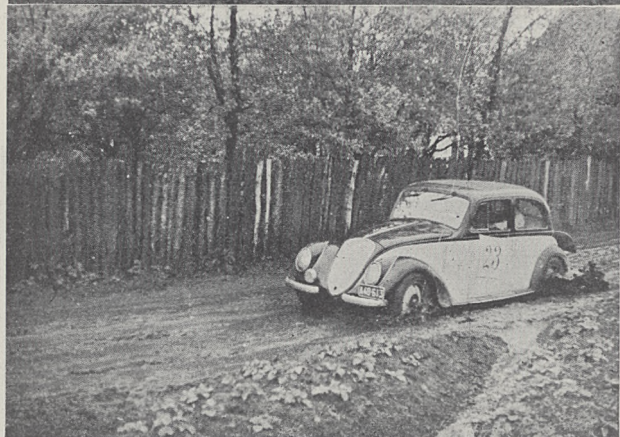
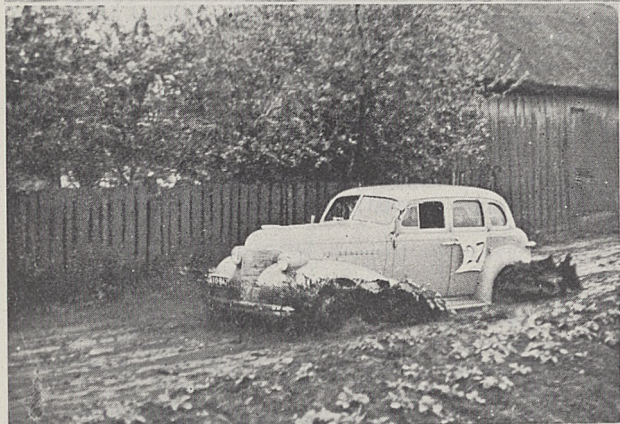
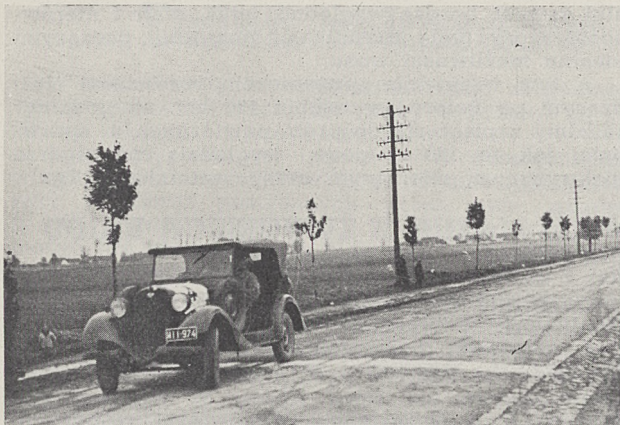
Próba startu i hamowania, którą zastąpiono zeszłoroczną próbą startu i przejechania 100 mtr., polegała na jaknajszybszym zapaleniu silnika, przejechaniu 500 mtr. i stanięciu na linii w ten sposób, aby linia hamowania znalazła się między osiami samochodu (próba podobna do próby hamowania w Grand Prix, z tą zmianą, że w Jeździe Wiosennej dopiero po znaku startera wolno było zapalić silnik, a w Grand Prix silnik będzie w ruchu już przed startem).

W próbie tej, która odbyła się o 20 km od Warszawy na szosie krakowskiej, najlepszy wynik osiągnął p. Henryk Rotbard (Peugeot — 2.140 cm³) — 32,2 sek., przed 2) p. Fr. Zbrozińskim (Chevrolet — 3,5 ltr.) — 32,4 sek., 3) T. Stankiewicz (Lancia — 1352 cm³) — 33,2 sek., 4) i 5) Starorypiński (Opel — 1488 cm³) i Ortman (Lancia) — 34,4 sek., 6) pani Irena Brodzka (Fiat 1500) — 35,1 sek., 7) Korewicki (Fiat 1100 — 1090 cm³) — 35,3 sek., 8) pani J. Woyciechowska (Fiat 1500) — 36,4 sek., 9) J. Burno (Ford — 1170 cm³) — 38,2 sek., 10) Jul. Skarżyński (Fiat 1100) — 38,4 sek., 11) W. Fangor (Opel — 1488 cm³) — 39 sek., 12) O. Gordziałkowski (Lancia) — 40,1 sek., 13) St. Prądzyński, (Skoda — 1.089 cm³) — 40,3 sek., 14) M. Chołoniewski (P. Fiat 508 — 998 cm³) — 41 sek., 15) A. Mroczkowski (Opel — 1488 cm³) — 42 sek., 16) Stasiak (Skoda — 1.089 cm³) — 43,1 sek., 17) Weigle (D.K.W. — 698 cm³) — 43,3 sek., 18) Eisert (D.K.W. — 690 cm³) — 44,2, 19) Piotrowski (Renault — 1.003 cm³) — 44,4 sek., 20) St. Piłciński (Renault — 1.003 cm³) — 46,1 sek., 21) kpt. Sikorski („Łazik” — 995 cm³) — 47,3 sek., 22) por. J. Filipowski („Łazik” — 995 cm³) — 47,4 sek., 23) J. Wasilewski (Lancia — 1352 cm³) — 48,1 sek., 24) J. Chażyński (DKW Special — 684 cm³) — 53 sek.

Za każdą rozpoczętą sekundę trwania próby zawodnik otrzymywał 1 punkt ujemny.

Naogół kierowcy wykonywali tę próbę dość sprawnie, omyłek przy zatrzymywaniu na linii było stosunkowo niewiele.

Próba jazdy po drogach gruntowych na dystansie ok. 6 km. Próbę tę



Fotografie od góry: 1. Kpt. Sikorski na „Łaziku” w czasie próby hamowania. 2. Zbroziński na Chevroletcie (2-gi w og. klas.) podczas próby po drogach gruntowych w pobliżu osady Słomin. 3. Zwycięzca Wiosennej Jazdy H. Rotbard na gruntówce. 4. P. Irena Brodzka z Łodzi śmiało przemyka przez doły pełne lepkiego błota.

Konkursowa A. P.

wprowadzono z uwagi na umożliwienie automobilistom otrzymania kwalifikacji potrzebnych do uzyskania brązowej Państwowej Odznaki Motorowej.

Początkowo zamierzano odbyć próbę na 36 km odcinka Kock — Łuków. Wyprawa w teren przed zawodami wykazała jednakże, że droga jest, po ostatnich obfitych opadach, bardzo trudna do przebycia (tłusta glina). Wobec tego zrezygnowano z tego odcinka (znajdował się on w środku trasy) i zorganizowano próbę na początku jazdy okrężnej na drogach okalających, względnie przecinających lasy sękoński pod Warszawą.

Początek trasy (ok. 1 km) był, ze względu na rozmokły od deszczu teren, dość ciężki — niektóre wozy ślizgały się, stawały w poprzek, zaobserwowałem nawet 2 wypadki zsunięcia się do rowu, na szczęście bez żadnych poważniejszych następstw, z wyjątkiem straty czasu. Dalszy odcinek „wyposażony” był w piach i... znowu ok. 1 km gliny. Ostatnie 3 km drogi polnej i leśnej były łatwe.

Ogółem można powiedzieć, że trasa gruntówki była wybrana dobrze, odcinek był w miarę trudny — tak że umiejętna jazda dawała dużą pomoc — ale jednocześnie nie za trudny dla nowicjuszy automobilowych.

Na przejechanie 6 km drogi gruntowej wyznaczono 15 minut. O ile zawodnik przejechał trasę w tym czasie otrzymywał 100 pkt. dodatnich.

Najszybciej — w ciągu 10 minut przebył gruntówkę Stankiewicz. W ciągu 11 minut Starorypiński i Ortman, w ciągu 12 minut Eisert, Prądzyński, Korewicki, Gordziakowski i Mroczkowski.

15 minut czasu nie starczyło tylko kierowcom: pp. Chądzyńskiemu (27 min. — 300 pkt. ujemnych), Piotrowskiemu (20 min. — 125 p. uj.) i Piłacińskiemu (18 min. — 75 p. uj.). Za każdą rozpoczętą minutę powyżej 15 minut zawodnik otrzymywał 25 punktów ujemnych.

W r. ub. jazdy po drogach gruntowych nie było.

Jazda okrężna, której trasę zmieniono ze względu na zmianę odcinka dróg gruntowych, poszła ostatecznie z 18 km traktu krakowskiego, przez opisaną wyżej gruntówkę, dalej na Grójec, Radom — Puławy, Kurów, Lublin, Lubartów, Radzyń, Łuków, Siedlce, Mińsk do Miłosny (ok. 384 km).

Trasę jazdy okrężnej należało przebyć z szybkością przeciętną zadeklarowaną przed zawodami, przy czym regulamin ustalał następujące szybkości minimalne i maksymalne:

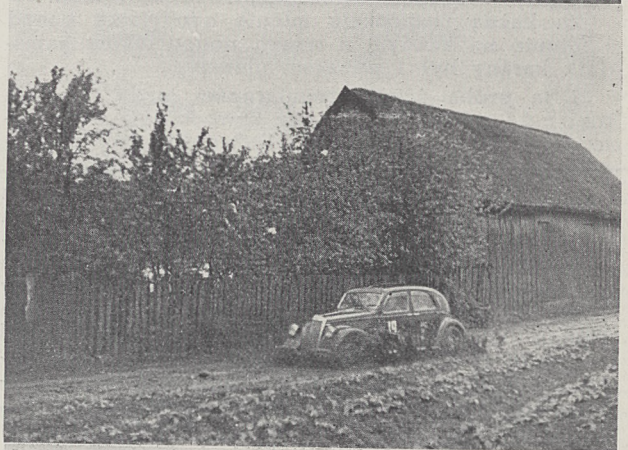
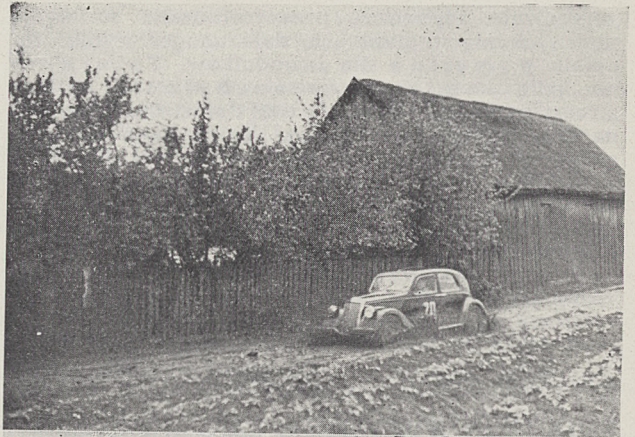
	szybkość min.	szybkość maks.
Kl. I (do 750 cm ³)	40 km/godz.	50 km/godz.
Kl. II (750—1250)	45 km/godz.	55 km/godz.
Kl. III (1250—2000)	50 km/godz.	60 km/godz.
Kl. IV (ponad 2000)	55 km/godz.	65 km/godz.

Przeciętną szybkość zawodnika kontrolowano w pięciu punktach: w Radomiu, Lublinie, Łukowie, Mińsku i na mecie pod Miłosną.

Szybkości podane wyżej były takie same, jak w Jeździe Wiosennej w roku ubiegłym.

Trasę jazdy okrężnej winien zawodnik przebyć z szybkością przeciętną zadeklarowaną przy zgłoszeniu, za co otrzymywał 400 pkt. dod., otrzymując nadto za każdy km/godz. zadeklarowanej przeciętnej szybkości ponad szybkość minimalną w danej klasie — 1 pkt. dodatni (razem do osiągnięcia było 410 pkt).

Oczywista, że niemal wszyscy kierowcy zadeklarowali szybkości maksymalne. Wzięto w to 4-y: kpt. Sikorski („Łazik”) — zadeklarował 46 km/g., (maksymalna dla II-ej klasy 55 km/godz.), por. Filipowski („Łazik”) — 46 km/godz., p. M. Choloniewski P. Fiat 508) — 46 km/godz., p. Burno (Ford „10”) — 50 km/godz.



Fotografie od góry: 1. Ortman na Lancii w czasie próby na odcinku dróg gruntowych którą wykonał w 11 minut. 2. Starorypiński (Opel — Olympia) ostro goni konkurentów. 3. Stankiewicz (Lancia) jedyny z 24 kierowców, który przejechał 6 km gruntówki w 10 min. 4) Korewicki (Fiat 1100) zwycięzca w II-ej klasie.

Kontrola szybkości, przeprowadzana w wyżej podanych pięciu punktach, dała naogół wyniki zupełnie pomyślne dla zawodników. Tolerowano pięć minutowe odchylenia w obie strony, to znaczy zawodnik miał dostateczną rezerwę na tzw. różnicę zegarków; za każdą rozpoczętą minutę odchylenia ponad 5 minut — 1 punkt ujemny.

Nadto za nieosiągnięcie minimalnej szybkości przeciętnej, przewidzianej dla danej klasy — za każdą rozpoczętą minutę odchylenia ponad 5 min. — 2 punkty ujemne.

Nie powiodło się na trasie tylko p. Starorypińskiemu (10 min. 30 sek. odchylenia do Radomia — 18 pkt. uj.), p. Piotrowskiemu (5 min. 40 sek. odchylenia na odcinku Lublin — Łuków, 3 p. uj.; 25 min. odchylenia na odcinku Łuków — Mińsk, 22 pkt. uj.), p. Stankiewiczowi (20 min. odchylenia na odcinku Łuków — Mińsk, 45 p. uj. — przybył przez nieuwagę pilota za wcześnie na punkt w Mińsku) oraz por. Filipowskiemu, którego ścigał pech w postaci dużej ilości defektów ogumienia, na skutek czego — wyczerpawszy cały zapas opon i dętek — zmuszony był zrezygnować (pod Mińskiem).

Próba regularności jazdy po drogach gładkich. Regularność jazdy z szybkością przeciętną zadeklarowaną kontrolowano dodatkowo na odcinku pomiędzy Mińskiem Mazowieckim i metą, tak że końcowy odcinek jazdy był jednocześnie próbą regularności. Odchylenia od zadeklarowanej szybkości przeciętnej mierzone były na trzech pododcinkach: 1. Mińsk — przejazd kolejowy w Dębie Wielkie (ok. 10,5 km), 2. przejazd kolejowy — Stary Konik (ok. 6,5 km), 3. Stary Konik — meta (ok. 5 km). Punkty kontrolne były jawne, w przeciwieństwie do tajnego punktu kontroli szybkości przeciętnej na ostatnich 25 km jazdy okrzętej w Jeździe Wiosennej roku ubiegłego.

Za każdą rozpoczętą minutę odchylenia ponad 1 minutę na każdym z trzech pododcinków zawodnik karany był 1 punktem ujemnym.

I ta próba ścisłej regularności jazdy przeszła naogół gładko — trzech zawodników otrzymało po 1 punkcie ujemnym: Piotrowski (1-y pododcinek), Wasilewski i Ortman (2-i pododcinek).

Próba zwrotności. Ostatnim zadaniem była próba zwrotności, rozegrana na trakcie brzeskim w pobliżu skrzyżowania z traktem lwowskim. Próba polegała na zrobieniu dwóch nawróceń dookoła słupków, ustawionych w odległości ok. 90 metrów jeden od drugiego, przy czym drogą dojazdu do słupka należało skrzyżować z drogą odjazdu od niego. W stosunku do roku ubiegłego, kiedy to należało wykonać dwie ósemki pomiędzy czterema słupkami, próbę ułatwiono, moim zdaniem, niepotrzebnie.

Trzeba nadto zaznaczyć, że pozostawienie dwóch słupków przy obowiązku krzyżowania linii jazdy nieumiełnie utrudniło kontrolę, uniemożliwiając — w poszczególnych wypadkach — ustalenie, czy linie jazdy skrzyżowały się, czy też nie. Tego rodzaju dyspozycja niepotrzebnie dezorientuje zawodnika. Tym razem wybrnięto z powyżej wymienionych trudności, chociaż w 2—3 wypadkach zachodziły poważne wątpliwości, czy zawodnik wykonał próbę prawidłowo.

Najszybciej (32,6 sekund) wykonał próbę p. T. Stankiewicz (tym razem bez potrącenia słupka, jak w r. ubiegłym...), dokonując nie łatwej sztuki dwukrotnego zawrócenia, na niezbyt szerokiej szosie, bez użycia biegu wstecznego, co w tych warunkach (wąska szosa), przy pośpiechu nie należy na Lancii do rzeczy łatwych.

Bardzo czysto technicznie i b. spokojnie — myślę, że „najklasyczej” — wykonał tę próbę młodziutki kierowca, p. Julian Skarżyński (Fiat 1100), syn zaprawionego w bojach raidowych dyr. Jana Skarżyńskiego, który mu towarzyszył jako pilot. P. Skarżyński zwolnił nieco przy zawracaniu, przez co zyskał dość czasu na potrzebne skręcenie kół,

umożliwiające gładkie nawrócenie bez wstecznego biegu. P. Skarżyński osiągnął drugi z kolei czas 35,2 sek.

Trudna sztuka zawracania bez użycia wstecznego biegu udało się połowicznie jeszcze p. Korewickiemu (Fiat 1100), który przy pierwszym słupku musiał cofać wóz, a przy drugim zawrócił już gładko, osiągając czwarty z kolei czas — 38,6 sek. oraz p. Chołoniewskiemu (P. Fiat 508), który również bardzo płynnie i spokojnie, z dużym wyczuciem przeprowadził wóz, nie używając wstecznego biegu i dzięki temu zyskując doskonały, trzeci czas w tej próbie — 37,4 sek.

Dobry czas poniżej 40 sek. uzyskał nadto p. H. Rotbard na Peugeot, który wykazał w tej próbie doskonałe opanowanie wozu. Ładnie pojechał również p. Fr. Zbroziński na Chevrolecte, osiągając mimo dwukrotnego użycia biegu wstecznego (wielki wóz) dość dobry czas (41,8 sek) i wzbudzając sensację silnie pokiereszowanym nadwoziem (kraksa pod Lublinem na skutek omijania wieśniaczki, przebiegającej niespodzianie przez drogę — wóz przewrócił się na dach jednak silna karoseria wytrzymała uderzenie, chroniąc podróżnych, którzy nie odnieśli żadnych obrażeń i... zdobyli drugą nagrodę).

Za każdą sekundę trwania próby zwrotności liczono 0,5 punkta ujemnego.

Klasyfikacja i nagrody. Ze względu na zbyt małą ilość zgłoszonych pań zrezygnowano z oddzielnej klasyfikacji w grupie żeńskiej i damskiej.

Klasyfikacja ogólna: 1) H. Rotbard (Peugeot) 457,2 pkt., 2) Fr. Zbroziński (Chevrolet) 456,1 pkt., 3) J. Korewicki (Fiat 1100) 454,7 pkt., 4) J. Ortman (Lancia) 453,8 pkt., 5) Julian Skarżyński (Fiat 1100) 453,4 pkt., 6) W. Fangor (Opel-Olympia) 449,1 pkt., 7) O. Gordziałkowski (Lancia) 448,9 pkt., 8) pani Irena Brodzka (Fiat 1500) 448,8 pkt., 9) St. Prądzyński (Skoda 1100) 448,7 pkt., 10) pani J. Wojciechowska (Fiat 1500) 443,9 pkt., 11) Eisert (D. K. W. 442,9 pkt., 12) Burno (Ford „10”) 442,4 pkt., 13) Chołoniewski (P. Fiat 508) 441,3 pkt., 14) Stasiak (Skoda 1100) 440,4 pkt. Pierwsi trzej zawodnicy otrzymali nagrody regulaminowe.

Wyniki w klasach: klasa I (do 750 cm³) 1) Eisert — 3-ch startujących; kl. II (750—1250) 1) J. Korewicki, 2) Jul. Skarżyński, 3) St. Prądzyński — 10-ciu startujących; kl. III (1250—2000): 1) Ortman, 2) Fangor, 3) Gordziałkowski — 9-ciu startujących.

Drugiej Wiosennej Jeździe Konkursowej A. P. komandorował p. Leon Laskowski.

Rozdanie nagród odbyło się 16 maja w lokalu A. P. Po wręczeniu nagród głos zabrał zwycięzca Drugiej Jazdy Wiosennej p. H. Rotbard i dziękując organizatorom za trud zorganizowania imprezy zaznaczył, że czuje się w obowiązku nazwać p. Stankiewicza moralnym z zwycięzcą imprezy, gdyż jedynie nieuwaga pilota na odcinku Łuków — Mińsk (p. Stankiewicz przyjechał o 20 minut za wcześnie) pozbawiła p. Stankiewicza pierwszego miejsca (miałby 459,7 punkta, wobec 457,2 pkt. zwycięzcy), które mu się słusznie, ze względu na doskonałe wyniki w próbie hamowania, jeździe po drogach gruntowych i próbie zręczności, należało.

Przemówienie to obecni zawodnicy nagrodzili gromkimi oklaskami.

NOWOCZESNY SAMOCHÓD NA BEZDROŻACH

Pierwszy reportaż filmowy z jazdy terenowej

Bądźmy szczerzy: jaką opinię w „szerokich masach” ma samochód jeśli chodzi o jego przydatność w trudnych warunkach terenowych? Zdajemy sobie doskonale sprawę z możliwości samochodu, jako pojazdu szybkiego i bardzo sprawnego *na dobrej drodze*. Ale jeśli chodzi o *bezdroża*, to zawsze wyraz ten kojarzy się z obrazem bezradnie sapiącego welikuła, ugrzęzłego w błotni-

stej kałuży... Załoga popycha, klnie — koła wyrzucają fontanny błota.

Wniosek? Ano że samochód dobry ale na szosach.

Niestety, ogół karmiony widokami niedołącznie kierowanych, zdezolowanych wehikułów (przez całe wieki w Polsce 65 proc. parku stanowiły wozy „wykończone“) nabrał powoli przekonania, że trakcja konna ma więcej zalet. Wysiłki prasy opisujące wspaniałe wyczyny zawodników raidowych, mimo setek superlatywów i przerośnię — nie dały bynajmniej takich efektów jak należy: przeciętny śmiertelnik, czytając taki np. opis jazdy pod Łuną rozumował że: „skoro jechali 65 km na godzinę, to widocznie była doskonała droga, przecież po złej drodze szybko *nie pojedzie...*“ Stop. Dalej nie ma co rozmyślać. Czytelnik przechodzi do innych spraw.

Przekonać masy o sprawności i przydatności samochodu można tylko przy pomocy metod bardziej „dokumentalnych“. A więc w pierwszym rzędzie *przy pomocy filmu*. Ale nasi filmowcy unikali tego trudnego do rozgrzyzenia tematu — na ekranach widzieliśmy jedynie banały o szosowo - spacerowym charakterze.

Pierwszym filmem terenowym jest nakręcony przez Wydz. Filmowy Zw. Strzeleckiego krótkometrażowy film pt. „Nowoczesny samochód na bezdrożach“. Są to fragmenty „I-ej Jazdy Terenowej A. P.“, którą zorganizował Automobilklub Polski dżdżystą jesienią roku ubiegłego. Trasa jak wiadomo wiodła przez tereny Puszczy Kampinoskiej, będącej doskonałym „doświadczalnym rezerwatem“ dla wszelkiego rodzaju prób terenowych. Bo mamy tam i piasek i błoto i brody dowolnej wielkości, i pagórki i trochę gliny.

Film powyższy wyświetlany na ekranach stołecznych i większych miast prowincjonalnych wzbudził duże zainteresowanie wśród publiczności, która z przyjemnością ogląda wyczyny tak doskonale znanych sobie najpopularniejszych maszyn osobowych.

Nawet największy sceptyk musi się przekonać do krajowej 508-ki, która pod p. Skarżyńskim wyczynia niewiarygodne cuda: taki np. zakręt przy wyjeździe z lasu — widz może doskonale zaobserwować jak rozpedzony samochód „zatacza się“ pod ostrym kątem i mimo wszelkie przypuszczenia — nie chce się wywrócić! Albo Chevrolet Mazurka (pomijam tu doskonały przejazd przez bród), który pędząc wprost na obiektyw, „skacze“ (dosłownie) przez wyboiste pół metrowej wysokości progi. Mało, że nie słychać jęku resorów!

Albo doskonale zdjęcie korowodu przez piaszczystą, leśną drogę, pełną niespodzianek. Widać, że wozy jadą ostro i, że się kopią w piasku. Zbliżenie ilustrujące wypychanie z piasku wielkiego wozu (nieumiejętnie prowadzonego) — pouczające — ale dla specjalistów. Publiczność wciąż jeszcze szukająca dziury w całym, chętnie widzi okazy unieruchomione... i tego właśnie widoku trzeba jej oszczędzać.

Wspaniale wypadło forsowanie brodu. Pogubione buty, fontanna wody zalewającej silniki, ciągnik ratujący „pławiące się“ w wodzie auta, dżentelmeni samochodowi, brodzący w zdekompletowanej garderobie — wszystko zanotował wiernie obiektyw, ku wielkiej radości widzów.

— „Jak to wszystko może wytrzymać samochód?“ — pytają zdziwieni obserwatorzy. Widać, że film rzeczywiście *odkrył przed nimi nowe horyzonty*. Szkoda tylko, że przy zdjęciach oględzin technicznych, dokonanych po powrocie z raidu, nie pokazano z bliska, że resory są zupełnie w porządku, że mechanizm kierowniczy działa sprawnie, że karoseria nie jest pocięta. No ale i tak *film posiada duże znaczenie propagandowe* — możliwe nawet, że przeładowanie szczegółami zniechęciłoby naszą publiczność, na ogół mało entuzjastyczną się sprawami technicznymi.

Tekst słowny opracowany (zarówno jak i cały „scenariusz“) został bardzo starannie przez red. Tadeusza Grabowskiego: konferencier p. Wojciech Stypuła swym miłym barytonem wsącza w duszę widza „wysokie mniemanie“ o wartości nowoczesnego samochodu, o jego niespożytej mocy i sprawności, no i o *konieczności kultury wowania sztuki jazdy po bezdrożach*, sztuki tak dziś aktualnej i niejako usprawiedliwiającej motoryzację w obliczu najcięższych potrzeb...

Zdjęcia wykonane przez pp. Kunickiego, Kurletto, Stefanowskiego, są poprawne, niektóre „strzelone“ mistrzowsko.

Mam wrażenie, że udana próba stworzenia filmu „terenowego“ powinna zachęcić do dalszych wysiłków w tym zakresie, że studia „w terenie“ z aparatem filmowym mogą dać w wyniku poprostu poematy, że jeszcze nie wykorzystano setek możliwości, jakie dają zdjęcia w tempie zwolnionym, zbliżenia, fotomontaż itd.

Twórcom filmu „Nowoczesny samochód na bezdrożach“ należą się wyrazy uznania — tyle lat trzeba było czekać na polski film o polskim bezdrożu!

Film ten — nie ubliżając memu zawodowi — zdziałł więcej, niż sto czternaście płomiennych reportaży dziennikarskich.

Bol. Andrzejowski.

LISTA ZAWODNIKÓW ZGŁOSZONYCH DO „WIELKIEJ NAGRODY POLSKI“

Nr porz.	Klasa	Kierowca	Narodowość	Samochód	Litraż
1.	I	Bregner	Niemcy	D.K.W.	700 ccm
2.	I	Menz	„	D.K.W.	700 „
3.	I	Gross	„	D.K.W.	700 „
4.	I	Weidauer	„	D.K.W.	700 „
5.	I	Müller	Polska	D.K.W.	700 „
6.	I	Formanek	Czechy	Aero	998 „
7.	I	Bellen	Jugosławia	Skoda 1.100	1.089 „
8.	I	Szachowski	Polska	Skoda 1.100	1.089 „
9.	I	Prądyński	„	Skoda 1.100	1.089 „
10.	I	Ghisalba	Italia	Fiat 1.100	1.090 „
11.	I	Ryl	Polska	Fiat 1.100	1.090 „
12.	I	Rahnenfeld	„	Fiat 1.100	1.090 „
13.	I	Vestidello	Italia	Fiat 1.100	1.090 „
14.	I	Szypuła	Polska	Fiat 1.100	1.090 „
15.	II	Haeberle	Niemcy	Hanomag	1.299 „
16.	II	Glöcker	„	Hanomag	1.299 „
17.	II	G. v. der Mühle	„	Hanomag	1.299 „
18.	II	Ripper J.	Polska	Lancia-Aprilia	1.352 „
19.	II	Polurał	„	Lancia-Aprilia	1.352 „
20.	II	Borowik	„	Lancia-Aprilia	1.352 „
21.	II	K. v. Guilleaume	Niemcy	Opel	1.488 „
22.	II	Kohrausch	„	Opel	1.488 „
23.	II	Vogt	„	Opel	1.488 „
24.	II	Grętkiewicz	Polska	Fiat 1.500	1.493 „
25.	II	Parizek	Czechy	Skoda	1.560 „
26.	II	Kołaczkowski	Polska	Citroen	1.911 „
27.	II	Eichbaum	„	Citroen	1.911 „
28.	II	Grosman	„	Citroen	1.911 „
29.	II	Rogozinśki	„	Citroen	1.911 „
30.	II	Strenger	„	Citroen	1.911 „
31.	II	Polanski	„	Hansa	1.962 „
32.	II	Katelbach	„	B. M. W.	1.971 „
33.	II	M. hr. Potocki	„	B. M. W.	1.971 „
34.	II	Pronaszko	„	Steyr	1.990 „
35.	II	N. N.	x	Steyr	1.990 „
36.	II	N. N.	x	Steyr	1.990 „
37.	II	Penczyna	Polska	Steyr	1.990 „
38.	II	Vojtechovsky	Czechy	Aero	1.997 „
39.	II	Tarnawa	Polska	Aero	1.997 „
40.	III	Emminger	Niemcy	Mercedes-Benz	2.275 „
41.	III	Rauch Hans	„	Mercedes-Benz	2.275 „
42.	III	Kling	„	Mercedes-Benz	2.275 „
43.	III	Jakubowski	Polska	Mercedes-Benz	2.275 „
44.	III	N. N.	x	Renault-Primaquat	2.383 „
45.	III	N. N.	x	Renault-Primaquat	2.383 „
46.	III	N. N.	x	Renault-Primaquat	2.383 „
47.	III	N. N.	x	Renault-Primaquat	2.383 „
48.	III	Göbel	Niemcy	Opel	2.473 „
49.	III	Appel	„	Opel	2.473 „
50.	III	Diehl	„	Opel	2.473 „
51.	IV	Rychter	Polska	Chevrolet	3.543 „
52.	IV	Karczewski	„	Chevrolet	3.543 „
53.	IV	Marek	„	Chevrolet	3.543 „
54.	IV	Mazurek	„	Chevrolet	3.543 „
55.	IV	Pajewski	„	Chevrolet	3.543 „
56.	IV	Zagórna	„	Chevrolet	3.543 „
57.	IV	Kamiński Z.	„	Chevrolet	3.543 „
58.	IV	Kamiński K.	„	Chevrolet	3.543 „
59.	IV	Kunciewiczowa	„	Chevrolet	3.543 „
60.	IV	Chroll-Frolewicz	„	Chevrolet	3.543 „
61.	IV	Träger	Niemcy	Horch	3.800 „
62.	IV	Krömer	„	Horch	3.800 „
63.	IV	Fritsching	„	Horch	3.800 „

UWAGA!

Ponadto awizowano następujące

zgłoszenia:

Dr Wessely
Dr Lodron
N. N.
C. Wawrzyniak
Macher

Steyr 220
Steyr 220
Steyr 220
Hotchkiss
Ford

(2.300 ccm)
(3.600 ccm)

KRONIKA

POSTĘPY MOTORYZACJI

1505 NOWYCH POJ. MECH. SPRZEDANO
W KWIETNIU R. B.

Mimo napiętej sytuacji politycznej państwa w całej Europie, kwiecień r. b. przyniósł poważną hość sprzedaży nowych pojazdów mechanicznych. W okresie tym sprzedano 1505 nowych jednostek.

W stosunku jednakże do kwietnia 1938 roku, w którym to miesiącu sprzedano 1.769 nowych poj. mech., nastąpiło osłabienie sprzedaży, wyrażające się różnicą 264 jednostek. Jest to pierwszy od roku 1935-go wypadek spadku sprzedaży w porównaniach miesięcznych z latami ubiegłymi.

Natomiast w porównaniu z marcem roku bieżącego (w marcu r. b. sprzedano 1.227 nowych poj. mech.) kwiecień dał obfitszą sprzedaż o 278 jednostek.

Jeśli idzie o pojazdy znajdujące się w ruchu na dzień 1-go maja r. b. osiągnięliśmy liczbę 57.312 jednostek. Jest to najwyższa liczba pojazdów mechanicznych w ruchu, jaką kiedykolwiek notowano. Oczywiście największy skok wykazują dwa działy: motocykli i samochodów osobowych.

Hość kursujących motocykli, w porównaniu ze stanem na 1-go kwietnia 1939-go roku, zwiększyła się o 1.372 jednostki, co znaczy (uwzględniając 490 nowych motocykli sprzedanych w kwietniu r. b.), że w ciągu kwietnia r. b. uruchomiono z powrotem 882 motocykle, nieczynne w miesiącach zimowych.

Hość samochodów osobowych, w porównaniu ze stanem na 1-go kwietnia 1939 r., zwiększyła się o 1.190 jednostek, co znaczy (uwzględniając 688 nowych samochodów osobowych sprzedanych w kwietniu r. b.), że w ciągu kwietnia r. b. uruchomiono z powrotem 502 samochody osobowe, nieczynne w miesiącach zimowych.

★

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

Hość zarejestrow. pojazdów mechan.		stan na 1.V.39.		przybyło	
ogółem poj. mech.	57.312	54.411	2.901		
ogółem (wraz ze specj.)	44.249	42.720	1.529		
ogółem sam. osobowych	25.998	24.808	1.190		
ogółem sam. ciężarowych	9.142	8.949	193		
ogółem taksówek	5.383	5.358	25		
ogółem autobusów	2.122	2.057	65		
ogółem poj. specj.	1.604	1.548	56		
ogółem motocykli	13.063	11.691	1.372		

Jeśli idzie o przyrost nowych poj. mech. w okresie kwietnia 1939 r. oraz porównanie tego przyrostu z przybytkiem w marcu 1939 r. i w kwietniu 1938 r., to kształtował się on następująco:

	w kwietniu 39 r.	w marcu 39 r.	w kwietniu 38 r.
ogółem poj. mech.	1.505	1.227	1.769
ogółem (ze specj.)	1.015	1.008	1.348
ogółem sam. osobowych	688	641	877
ogółem sam. ciężarowych	192	208	232
ogółem taksówek	63	78	163
ogółem autobusów	36	52	54
ogółem poj. specj.	36	29	22
ogółem motocykli	490	219	421

W powyższym porównaniu uderzający jest spadek sprzedaży w stosunku do okresu kwietnia roku 1938-go, w dziale samochodów osobowych, taksówek i samochodów ciężarowych

DROGI

ZMIANY W ZARZĄDZIE STOW. POL.
KONGRESÓW DROGOWYCH

Ostatnio odbyło się walne zgromadzenie Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych, zrzeszających przede wszystkim osoby zawodowo i fachowo zainteresowane w sprawach dróg bitych, jak inżynierów drogowych, przemysłowców drogowych, a poza tym tych wszystkich, którzy bliżej interesują się problemem drogowym w Polsce.

Jednym z głównych zadań St. Czł. Pol. Kongresów Drogowych, zrzeszenia istniejącego już lat 13-cie, było organizowanie co 3 lata ogólnopolskich Kongresów Drogowych oraz udział w Międzynarodowych Kongresach Drogowych (St. Czł. Pol. Kongr. Drogr. wydziela ze swego łona Polski Komitet Międz. Kongresów Drogowych, utrzymujących stały kontakt z tą międzynarodową organizacją).

Na omawianym walnym zgromadzeniu ustąpiło, stosownie do wymogów statutu (kadencja 3-letnia) czterech członków Zarządu Stowarzyszenia: pp. prof. Nestorowicz, dyr. E. Nowakiewicz, macz. Gajkiewicz oraz inż. Borowski. Mimo nalegań zebranych jeden z twórców Stowarzyszenia i prezes tej organizacji od czasu jej założenia (13-cie lat) profesor Politechniki Warszawskiej — prezes Nestorowicz, nie przyjął ofiarowanego mu ponownie mandatu. Jednocześnie odmówił przyjęcia mandatu dotychczasowy wice-prezes Stowarzyszenia — dyrektor departamentu dróg kołowych Ministerstwa Komunikacji inż. Edmund Nowakiewicz. Naczelnik inż. Gajkiewicz oraz inż. Borowski ofiarowane mandaty przyjęli. Poza wyżej wymienionymi do Zarządu Stowarzyszenia weszli, jako nowi członkowie, pp. inż. Johansen oraz inż. Kobylinski.

Najbliższy Międzynarodowy Kongres Drogowy miał się odbyć w roku 1942-im w Budapeszcie. Na skutek prośby rządu węgierskiego (w związku z wielką wystawą światową) Węgry zrezygnowały z organizacji Kongresu, który odbędzie się w Rzymie.

INWESTYCJE DROGOWE W COP.

Wśród prac, podjętych nad podniesieniem gospodarczym pow. radomskiego, wchodzącego, jak wiadomo, w skład COP, dużą uwagę zwrócono na sprawy drogowe. Dzięki planowej i oszczędnej gospodarce niektóre roboty w tym zakresie posunięto znacznie dalej naprzód niż początkowo projektowano.

Z ważniejszych prac należy wymienić ukończenie drogi na odcinku Wierzbica — Osiny, dalszą część tej arterii komunikacyjnej na trasie 14 km ukończy się w rb.

Zbudowano również drogę w Rożkaczu, biegnącą od stacji kolejowej w stronę Kowali. W pierwszych dniach wiosny rb. droga ta ma być przedłużona w stronę Wolanowa.

Z przeciwnej strony traktu kolejowego zbudowano drogę, prowadzącą do stacji Jedlnia — Lefnisko, w stronę szosy kozińskiej. Droga została częściowo wybrukowana, dalszą część jej ukończy się w rb. Posunięto również naprzód roboty na drogach gminnych w powiecie radomskim.

ROZBUDOWA SZOSY PRZEZ BORY
TUCHOLSKIE

Pomiędzy Czernskiem z jednej strony a Tleniem z drugiej w Borach Tucholskich buduje się obecnie wielki trakt dla samochodów. W budowie jest już odcinek o kilka km od Czernska pod wsią Lipowa. Pracuje przy budowie około 300 osób.

Dzięki wzbudowaniu tej szosy połączy się szose bydgosko-gdańską od Świecia przez Łaskowice — Osie z Czernskiem i północnymi powiatowymi drogami, prowadzącymi do Gdyni.

ROZPOCZĘTO ROBOTY DROGOWE

Zamknięto ruch na odcinkach: Kielce — Jędrzejów (w trakt krakowski), na odcinku km 188—218, ze względu na przebudowę b. zrujnowanej nawierzchni. Ruch wstrzymano aż do odwołania. Objazd: z Kielce do Jędrze-

jowa przez Morawice, Kije (kierunek na Płocznów) do Jędrzejowa (zamiast 38 km traktem trzeba jechać 50 km wyżej podanym objazdem; odcinek Morawica—Kije w stanie niebyłoby dobrym). Jadący z Kielce do Chęcina (15 km) muszą objeżdżać drogę na Morawice (14 km nawierzchni ulepszonej) i dalej gminną drogą bitą przez Brzeziny do Chęcina (13 km stan średni).

Ponieważ cały odcinek Kielce — Kraków (117 km, z objazdem 129 km) znajduje się, po wiosennych roztopach, w stanie raczej złym, automobilistom podróżującym z Warszawy do Krakowa zaleca się raczej podróż drogą Warszawa — Częstochowa — Będzin — Myslowice — Chrzanów — Kraków. Droga ta jest wprawdzie o około 66 km dłuższa. Jecz jest znacznie „szybsza” i „zdrowsza” dla auta, gdyż cały ten szlak posiada już ulepszoną, gładką nawierzchnię.

Sochaczew — Płock. W związku z gruntownym remontem szosy Sochaczew — Ruszki — Sanniki — Gabin — Łack — Płock zamknięto ruch dla pojazdów mechanicznych na odcinku od Sochaczewa do Łacka. Dla automobilistów jadących z Warszawy do Płocka najwygodniej jechać na Modlin — Zakroczym — Wysogrod — Bodzanów — Płock do Modlina — nawierzchnia ulepszona, dalej szosa z kamienia łupanego w stanie dość dobrym, jedynie kilka kilometrów pod Zakroczymiem w stanie b. złym — odcinek ten jest już obecnie naprawiany, jednakże bez zamknięcia ruchu).

Strzałkowo — Września. Na trakcie poznańskim, na odcinku 6 km przed Strzałkowem do Wrześni (24 km) zamknięto ruch aż do odwołania z powodu przebudowy tego odcinka na nawierzchnię gładką. Objazd: gruntowa droga gminna na Skarboszewo, dalej drogą bitą do Strzałkowa, następnie drogą bitą przez Paruszewo, Graboszewo, Kościanki, Młodziejewice, Gozdowo, Nadarzyce do Wrześni.

Żekanoń — Ostrów Wlkp. (woj. poznańskie, w pobliżu Kalisza) — przebudowa nawierzchni na odcinku 2 km — objazd drogą powiatową na Lewkowie do drogi państwowej nr 16/3, dalej tą drogą przez Frankinów, Szczygliczkę do Ostrowia.

Morawica — Chmielnik (na drodze Kielce — Busko) — przebudowa nawierzchni od km 13 do 31 — objazd drogą powiatową przez Suków — Pierzchnię do Chmielnika.

Uwaga! Na wszystkich wyżej wymienionych odcinkach zamknięto ruch aż do odwołania.

Pułtusk — Karniewo — przebudowa nawierzchni odcinek zamknięty do 1-go lipca r. b. Objazd z Pułtuska na Łaski — Szekłów — Małków lub z Pułtuska na Przewodowo — Golymin — Karniewo.

ROZPOCZĘTO NASTĘPUJĄCE

ROBOTY DROGOWE

(względnie rozpoczęcie w dniach najbliższych).

W Tomaszowie Maz. — budowa wiaduktu kolejowego — objazd miejscowy.

Pod Częstochową — przebudowa wylotu z Częstochowy w stronę Radomska i budowa wiaduktu w mieście — objazd miejscowy.

Pod Krakowem — przebudowa wylotu z Krakowa na Myślenice, przebudowa wylotu na Miechów, przebudowa wylotu na Krzeszowice, Chrzanów — objazd miejscowy.

Pod Lwowem — przebudowa wylotu z Lwowa na Jaworów, Przeworsk — objazd miejscowy.

Pod Złoczowem — przebudowa wylotu ze Złoczowa na Zborów, Tarnopol — objazd miejscowy.

Pod Kozielcowem — (na trakcie Częstochowa — Będzin) — przebudowa nawierzchni na odcinku kilku kilometrów, roboty bardzo zaawansowane, ukończenia przebudowy spodziewać się należy w początkach czerwca r. b. — objazd miejscowy po starej szosie (stan nawierzchni na objeździe zły).

Pod Mińskiem Mazow. — przebudowa odcinka między Kałuszynem i Mińskiem.

Pod Błoniem — przebudowa odcinka w kierunku na Warszawę objazd miejscowy.

Pod Łowiczem — przebudowa odcinka Łowicz — Kutno, objazd drogą bitą na Piątek (Łowicz — Piątek 31 km, stan nawierzchni średni, Piątek — Kutno 23 km, stan nawierzchni średni).

KONIECZNOŚĆ BUDOWY SZOSY RADZANÓW — RACIAŻ

Izba Przemysłowo - Handlowa w Warszawie na podstawie zgłoszonej do niej wspólnej petycji właścicieli przedsiębiorstw przemysłowo - handlowych miasta Radzanowa i okolicy — interweniowała w Warszawskim Urzędzie Wojewódzkim w sprawie dokonania budowy szosy, łączącej Radzanów z Raciążem. Obecnie do ukończenia zostało jedynie 5,5 km.

Odległość między Radzanowem a stacją kolejową Raciąż wynosi obecnie 32 km, natomiast po ukończeniu budowy nowego połączenia wynosić będzie 19 km, skróci więc znacznie, bo o 13 km, odległość między powyższymi miejscowościami, co jest szczególnie ważne z uwagi na to, iż Raciąż jest stacją kolejową, a obszar, jaki szosa ta będzie obsługiwała, wynosi 400 km², zamieszkały przez 30.000 ludności. Dokończenie tej budowy może spowodować znaczne ożywienie obrotów w przedsiębiorstwach powyższego okręgu.

Izba użyła zapewnienie ze strony Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego, że program najbliższych robót drogowych obejme budowę pozostałego odcinka szosy, łączącej Radzanów ze stacją kolejową Raciąż. O wyniku swojej interwencji Izba niezwłocznie powiadomiła zainteresowanych.

SZOSA WILNO — KOWNO

Projekt budowy szosy między Kownem a Wilnem wchodzi w stadium realizacji. Litewskie Ministerstwo Komunikacji zbadło trasę na odcinku od Kowna do granicy polskiej i zatwierdziło jej projekt. W związku z tym prace dotyczące budowy wspaniałej szosy mają się rozpocząć jeszcze w roku bieżącym.

JAKICH INWESTYCJI DROGOWYCH POTRZEBUJE MAŁOPOLSKA WSCHODNIA?

Rada Gospodarcza Małopolski Wschodniej opracowała program niezbędnych inwestycji, m. in. również inwestycji komunikacyjnych, które rozważano na terenie specjalnej komisji pod przew. gen. dra F. Zarzyckiego.

Drogi konieczne dla przemysłu naftowego i drzewnego

Na pierwszy plan Rada Gospodarcza wysuwa konieczność zaopatrzenia szeregu dróg pniowych Małopolski Wschodniej w twardą nawierzchnię, jak: na odcinku Uhnów przez Bełżec do Krystynopola, Radziechów — Łopatyn — Brody, który to odcinek stanowi najkrótsze połączenie Warszawy z Zaleszczykami, budowa niezmiernie ważnej drogi państwowej, stanowiącej bezpośrednie połączenie Lwowa z Drohobyczem przez Szczerzec — Medenice, która jak dotychczas istnieje łącznie tylko w ustawie, natomiast śladu jej trudno doszukać się w terenie.

Droga ta posiadać będzie nie tylko ważne znaczenie dla przemysłu naftowego, ale stanie się również podstawą rozwoju znacznych połaci powiatów drohobyskiego, rudeckiego i lwowskiego. Dalej trzeba wymienić budowę dróg państwowych od Sokala w kierunku na Włodzimierz Wołyński od Radziechowa na Łuck, budowę drogi Sokal — Uhnów, która nabędzie decydującego znaczenia przy równoczesnym przedłużeniu na terenie województwa lwowskiego.

Wybitne znaczenie gospodarcze dla transportu drzewa ma budowa drogi Zbaraż — Lanowce.

Droga dla udostępnienia gór Czywczynskich

Przebudowy wymagają następujące odcinki: Złoty Potok, Obertyn — Kołomyja, zaś ukończenia — droga wojewódzka Kosów — Ząbce.

Niezmiernie ważnym postulatem jest w obecnej chwili budowa drogi Ząbce — Zielona — Burkut. Jak dotychczas bo-

wiem odcinek ten stanowi zupełne bezdroże, albowiem obecne połączenie pomiędzy Ząbciem a Burkutom nie zasługuje zupełnie na miano drogi.

Za budową tej arterii przemawia szereg niezmiernie ważnych powodów. W pierwszym rzędzie wskazać tu należy na bogactwa mineralne wnętrza gór Czywczynskich, unieostępnionych obecnie wskutek zupełnego braku choćby prymitywnej drogi. Nie wspominając o szeregu cennych dla gospodarstwa społecznego minerałów, wskazać musimy na masowe występowanie złóż jedynych w Polsce rud manganowych, sprowadzanych dzisiaj do fabrykacji twardych stali z zagranicy. Niestety, o masowej produkcji tej rudy dla braku połączenia z najbliższą stacją kolejową Worochtą w obecnej chwili mogą być nie może.

Brak drogi powoduje milionowe straty w gospodarce

Z konieczności transport drzewa z lasów państwowych i skarbowych odbywa się dziś spławem na Czeremoszu. Pomijając trudności komunikacyjne z tym związane, zwrócić należy uwagę na olbrzymie straty, jakie z tego powodu ponosi przemysł drzewny wskutek silnego zniszczenia kłoców przy spławie oraz niedogodności, wynikłych z nieregularności tego rodzaju transportu.

Nie tylko transport drewna i rudy zyskałby na udostępnieniu wspomnianej drogi, ale stałaby się ona poważnym impulsem do uruchomienia w tej połaci kraju w szerokich granicach turystyki górskiej.

TURYSTYKA

POLSCY AUTOMOBILIŚCI MOGA KORZYSTAĆ Z SZOSY PO PRAWYM BRZEGU DUNAJA

Polsko - słowacka komisja delimitacyjna zawarła w dniu 30-go listopada 1938 r. (w Zakopanem) porozumienie, na mocy którego obywatel polscy mają prawo przejścia pieszo, jak również przejazdu wszelkimi środkami lokomocji przez Klembar, Szwabę Wyżną i Szwabę Niżną do Czerwonego Klasztoru, za którym zaczyna się znowu terytorium polskie.

Wobec rozpoczynającego się sezonu turystycznego byłoby pożądanym miarodajnie wyjaśnienie, czy obywatel polscy mogą korzystać swobodnie z tranzytu na tej drodze przy organizacji wycieczek w Pieniny, zwłaszcza wobec wygaśnięcia polsko - czesosłowackiej konwencji turystycznej (z r. 1925-go).

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

SIEĆ AUTOBUSOWA WOJEW. WARSZAWSKIEGO — CIERPI NA BRAK POŁĄCZEŃ DROGOWYCH

Sieć ta znajduje się raczej w lepszym stanie niż w innych województwach, ze względu na ulepszoną sieć drogową i większe zagęszczenie ruchu.

Stolica nie posiada jednakże wystarczającej ilości dróg wypadowych i są okolicę, wykazującą duże pod tym względem luki. Np. kierunek wschodni: poza drogą, prowadzącą na Mińsk Mazowiecki, nie ma drugiej magistrali, która by łączyła stolicę z wschodnią połacią województwa. Droga, przebiegająca na północ od szosy mińskiej — urywa się w Okuniowie pod Warszawą, mimo, że przedłużenie jej do Węgrowa jest palącą koniecznością. To samo można powiedzieć o drogach, łączących Płock i Włocławek na prawym brzegu Wisły.

Pomiędzy Brudnieniem a Dobrzyńniem są 2 drogi, posiadające złośliwe 2-kilometrowe przerwy. Te przykłady nie są osobniane. Należy podkreślić znaczny stopień zniszczenia dróg sejmikowych w wojew. warszawskim. Za przykład może służyć droga Nowy — Dwór — Nasielsk lub Piaseczno — Góra Kalwaria — War-

WŁAŚCICIELE DOROŻEK DOMAGAJĄ SIĘ ULG CELNYCH

Zarząd Związku Związków Właścicieli Dorożek Samochodowych z siedzibą w Warszawie złożył w sekretariacie p. Ministra Komunikacji dwa memoriały w sprawach, które nazywa pałacymi.

W pierwszym organizacji centralna Właścicieli Taksówek podkreśla konieczność odnowienia taboru ze względu na wyższy interes publiczny.

W drugim zaś memoriale Z.Z.Z.W.D.

stwierdza nie mniejszą konieczność wprowadzenia przymusu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za wyrządzoną szkodę, dla wszystkich właścicieli pojazdów mechanicznych.

W umotywowaniu postulatów zawartych w memoriale pierwszym, właściciele taksówek wskazują, że bonifikata 20% podatku dochodowego, przyznawana nabywcom nowych wozów nie jest ulgą dla właściciela dorożki samochodowej, który płaci przeciętnie około 70 zł rocznie podatku dochodowego. Ulge przyznaną w tej formie praktycznie byłoby przyznawać w formie ulgi celnej, w postaci zwrotów części opłaty celnej, pobranej przez władze skarbowe od sprzedawcy samochodu. Obniżyliby to cenę wozu o jedną piątą ceny sprzedaży. Nie straciłby nic na tym interes skarbu, natomiast bonifikata, z zastrzeżeniem co do tej właśnie postaci, przyczyniłaby się skutecznie sprawie wzmożenia motoryzacji.

Przedsiębiorca taksówkowy kupowałby wtedy z pewnością wóz silniejszy, choćby droższy, gdyż taki nabytek kalkulowałby się na dłuższy przeciąg czasu znacznie lepiej. W ten sposób doszlibyśmy do szybkiego odnowienia taboru, stojącego na wysokim poziomie technicznym.

W memoriale drugim podkreśla się, że do niedawna jedynymi właścicielami samochodów byli taksówkarze, a samochody przeważnie ludzie zamożni, zaś samochody ciężarowe — zamożniejsze przedsiębiorstwa handlowe lub przemysłowe. Dlatego ustawodawstwo wprowadziło przymus ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkodę, jedynie w stosunku do właścicieli taksówek. To było słuszne, gdyż właściciele prywatni przedstawiali gwarancję wyrównania wyrządzonych szkód. W ostatnich dwóch latach jednakże sytuacja zmieniła się i do posiadania samochodów przyszedł również nowi ludzie: drobne firmy i osoby nawet niezamożne, nabywające wozu na drobne i długoterminowe spłaty. W razie wyrządzenia szkód wskutek wypadku spowodowanego przez te osoby prawne i fizyczne, nie ma na czym stracić dochodzić. Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń Właścicieli Dorożek Samochodowych potwierdza ten stan rzeczy wieloma typowymi przykładami.

Ubezpieczenie wozu od odpowiedzialności cywilnej za szkodę i straty wynosi w Towarzystwie, o którym wyżej, 10 zł od taksówki, a w innych Towarzystwach — od 15 do 20 zł od samochodu. Dlatego u p o w s z e c h n i e n i e p r z y m u s u p r z y p r e c i e n i e n y k o s z t a c h u t r z y m a n i a w o z u, w y n o s z a c y m 1 0 0 z ł m i e s i e c z n i e, n i e z a h a m u j e m o t o r y z a c j i, a z p e w n o ś c i ą p o d n i e s i e p r z e z o r n o ś c a u t o m o b i l i s t ą w. P r z y t y m k r z y w d a z o s t a n i e p r z y n a j m n i e j w c z e ś c i m a t e r i a l n e j w y r ó w n a n a.

Autorzy memoriału uważają obie sprawy za pilne i umotywowane i mają nadzieję, że P. Minister rozpatrzy je przychylnie.

OGRANICZENIE ULG PRZY PRZEJAZDACH AUTOBUSAMI MIĘDZYMIASTOWYMI

Wobec postępującego rozrostu różnych ulg przejazdowych autobusów międzymiastowych prywatnych, zagrażających ich opłacalności i jakości świadczeń — wydało Ministerstwo Komunikacji okólnik, regulujący rozmiary i rodzaj tych ulg.

Gospodarka autobusowa, jako operująca wozami mało pojemnymi, bez przycepek, bez większej rezerwy taborowej i nie mająca wpływu z ruchu towarowego — nie może być porównywana z gospodarką kolei. Stąd różne ulgi typu serwitutowe osobistych, rządowych, czy nawet ulgi akwizycyjne, obliczone na masowość przewozu, nie mogą być stosowane bez narażenia ogółu bądź na podwyżkę

taryf normalnych lub na pogorszenie wartości świadczeń.

Z tego względu przyjęta być musi zasada równego traktowania taryfowego wszystkich podrznych autobusowych, zwłaszcza, że przejazdy autobusami odbywają się na odległości stosunkowo niewielkie i ulgi nie mają takiego znaczenia, jak w komunikacji kolejowej.

Jako ulgi dozwolone na przyszłość przewidziane zostały jedynie: ulga dla dzieci do lat 10, bilety miesięczne szkolne, ulgi dla młodzieży kształcącej się na przejazdy indywidualne, oraz bilety miesięczne ogólne, lecz tylko w komunikacji wybitnie podmiejskiej. Do innych ulg przedsiębiorstwa autobusowe nie mogą być przymuszane ani bezpośrednio, ani pośrednio, zwłaszcza zaś do ulg administracyjnych, osobistych, socjalnych, humanitarnych i dobroczynnych, których dalsze stosowanie ulegnie zawieszeniu.

Wymiary maksymalne ulg uznanych określono na poziomie o wiele skromniejszym niż na kolejach. Nowy porządek wchodzi w życie automatycznie od 1 maja.

ZJAZD KONCESJONOWANYCH PRZEWOŹNIKÓW SAMOCHODOWYCH W GDYNI

W Gdyni odbyło się walne zebranie Sekcji Gdynińskiej Zrzeszenia Przedsiębiorstw Ekspedycyjnych Zachodnich Ziemi Polski, połączone ze zjazdem koncesjonowanych przewoźników samochodowych.

Zjazd obradował m. in. nad zagadnieniem ustawowej ochrony przedsiębiorstw koncesjonowanych, nad sprawą obniżki cen benzyny, naprawą dróg oraz wprowadzeniem minimalnej taryfy przewozowej.

PRODUKCJA

OBRADE GRUPY PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO NAD NORMALIZACJĄ PRODUKCJI

W Warszawie odbyło się walne zgromadzenie Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego. Przewodniczył obradom b. min. inż. Tyszką.

Po załatwieniu spraw finansowo-organizacyjnych Grupy, walne zgromadzenie dokonało wyboru nowych władz na rok bieżący. Prezesem zarządu wybrany został ponownie b. min. Tyszką. Członkowie: dyr. W. Januszewski (P. Z. Inż.), dyr. Krahelski (Wsp. Interesów), dyr. A. Krzywicki (Fablok), dyr. O. Kwieciński (Huta Ludwików), dyr. H. Müller (Piaśtów — Tudor), dyr. T. Neuman (Starachowice), dyr. Z. Nowakowski (Zjedn. Polskie Fabryki Śruba), dyr. Z. Rytel (Lilpop), płk. A. Rzeszowski (Stomil), dy. M. Soroko (P. Z. Inż.), dyr. A. Steinhagen (Steinhagen i Strański), dyr. J. Ligęzan — Stamirowski (Cegielski), inż. K. Wretowski (Huta Pokój), inż. B. Zabłocki (Marciniak), dyr. J. Zaporski (Lilpop).

W skład komisji rewizyjnej weszli: dyr. R. Klinger, dyr. St. Maitze, dyr. Fr. Sfelnowski i dyr. B. Wahren.

Jak wynika z przedstawionych przez władze Grupy planów na przyszłość, główną uwagę skupi się dookoła sprawy normalizacji poszczególnych elementów produkcji, porozumienia fabryk samochodowych i doboru dostawców.

Po walnym zgromadzeniu odbyło się krótkie posiedzenie nowego zarządu, który wybrał 4 wiceprezesów: dyr. Januszewskiego, dyr. Krahelskiego, dyr. Rytla i inż. Wretowskiego oraz na zastępcę — dyr. Steinhagena.

PRZEMYSŁ ROWEROWY W POLSCE

Ogółem posiadaliśmy w Polsce w 1937 roku — 79 fabryk, wykupujących świadectwa przemysłowe od I do VII kategorii, a produkujących: wyłącznie rowery i ich części, bądź wyłącznie części ro-

werowe, wreszcie ubocznie rowery i ich części. Zakładów takich było: w Warszawie 10 i w województwach: łódzkim 4, kieleckim 25, białostockim 1, poznańskim 10, pomorskim 12, śląskim 9, krakowskim i lwowskim po 4.

Próc tego w okresie tym było w Polsce 602 montowni i warsztatów reperacyjnych rowerów, opłacających świadectwa przemysłowe VIII kategorii. Przeszło połowa, bo 349 tych zakładów przypada na woj. poznańskie, pomorskie i śląskie.

Ponieważ zakłady VIII kategorii nie są objęte obowiązkiem prowadzenia statystyki — w dalszych rozważaniach produkcja ich nie będzie brana pod uwagę.

Produkcja rowerów i ich części w okresie lat 1935 — 1937 kształtowała się w fabrykach krajowych (od I do VII kategorii świadectw przemysłowych) następująco: rowery w 1935 — 20.918 szt., w 1936 r. — 27.708 szt., 1937 r. — 39.069 szt.; ramy rowerowe 97.988 szt., 144.429 i 291.503 szt.; widele rowerowe 191.153, 202.533 i 386.527 szt.; kierownice rowerowych 204.198, 85.592 i 374.625 szt.; inne części rowerowe z rur — 145.198 i 374 ton.

Produkcja osi i innych części toczonych — 250.395 i 520 ton; łańcuchów rowerowych — 61, 130 i 213 ton; szprych rowerowych — 210, 577 i 720 ton; błotników — 89.195 i 352 ton; innych części rowerowych z blachy i bednarki — 764, 728 i 884 ton; pomppek rowerowych w 1936 — 70 i w 1937 r. — 136 ton.

Z podanych tu cyfr wynika stały i znaczny wzrost produkcji rowerów i ich części; jedynie produkcja kierownicy zmalała w 1936 w stosunku do 1935 r. prawie o 60 proc., lecz za to raptownie podniosła się w 1937 r.

Statystyka ta nie obejmuje jednak całkowitej produkcji rowerów w kraju, gdyż nie podaje produkcji 602 zakładów montowniczych VIII kategorii, z których b. wiele montuje rowery z zakupionych części. Również b. wiele zakładów handlowych montuje rowery z części importowanych.

Z liczby opracowanych dniówek w 1937 roku (fabryki, produkujące wyłącznie rowery i ich części) opracowały 178 tys. dniówek, wyłącznie części rowerowe 190 tys., a ubocznie rowery i ich części 409 tys. dniówek), wynika, że fabryki, nastawione na wyłączną produkcję rowerów, nie odgrywały roli dominującej. Jest to poniekąd dowodem słabego stanu tego przemysłu.

SPRAWY OGÓLNO-MOTORYZACYJNE

ZMIANA NA STANOWISKO SEKRETARZA MIĘDZYMINISTERIALNEJ KOMISJI DLA SPRAW MOTORYZACJI KRAJU
Pułk. Władysław Rusin, pełniący w ciągu ostatnich dwóch lat funkcje sekretarza Międzyministerialnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju opuścił to stanowisko, przechodząc do Ministerstwa Opieki Społecznej.

Obowiązki sekretarza Międzyministerialnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju objął rada Ministerstwa Komunikacji — p. Jerzy Śmigiełski, jeden z dotychczasowych członków biura sekretariatu tej Komisji.

MEMORIAŁ ZW. IZB PRZEM. HANDL. W SPRAWIE MOTORYZACJI

Komisja Komunikacyjno — Turystyczna Związku Izb Przemysłowo — Handlowych zakończyła swoje prace nad memoriałem w sprawie motoryzacji kraju.

Memoriał powyższy zostanie skierowany do wszystkich zainteresowanych Ministerstw, a ponadto będzie rozważony na specjalnym zebraniu jednego z Komitetów Państwowej Rady Komunikacyjnej.

PALIWO

W MARCU ZUŻYLIŚMY 9.109 TON BENZYNY

Spożycie benzyny łącznie z gazoliną w kraju w marcu wyniosło 9.109 ton, wobec 6.552 ton w lutym i 7.825 ton w marcu ub. roku. Wzrost spożycia w stosunku do marca ub. roku wyniósł 16%.

Produkcja benzyny w tym samym czasie wyniosła 9.059 ton, a więc znacznie mniej aniżeli wyniosło zapotrzebowanie. Różnicę wyrównała produkcja gazoliny, poza tym dodatki spirytusu i benzolu.

KRONIKA KLUBOWA WOŁYŃSKI KLUB AUTOMOBILOWY

WYCIECZKA DO JANOWEJ DOLINY

W.K.A. podaje do wiadomości swym członkom i sympatykom, że w dn. 27 i 28 maja zorganizowana będzie wycieczka towarzyska do Kamieniołomów w Janowej Dolinie. Zbiórka dn. 27 maja przed siedzibą W.K.A. o godz. 14 min. 45. W ramach wycieczki zwiedzenie Pól Azaliowych.

CZŁONKOWIE HONOROWI W.K.A.

Zarząd W.K.A. podaje do wiadomości, że uchwałą zarządu z dn. 9.V.r.b. nadano godność honorowego członka W.K.A.

1. JWPan u w o j e w o d z i e w o i y n i s k i e m u A L E K S A N D R O W I H A U K E — N O W A K O W I

2. JWPan u p r e z e s o w i A u t o m o b i l k l u b u P o l s k i I n ż y n i e r o w i J U L I A N O W I P I A S E C K I E M U.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI

WYCIECZKI W CZERWCU

A. W. organizuje w czerwcu następujące wycieczki:

1. 3, 4 i 5 czerwca rb. wycieczka turystyczna trzy-dniowa na Zaolzie.

Komandor p. Jan Antczak.

2. 18 czerwca rb. wycieczka wypożyczynkowa do Promna. Komandor p. dr. Ignacy Chrzanowski.

PATROLE DROGOWE A. W.

Referat Bezpieczeństwa Kom. Drog. podaje do wiadomości, że w roku bieżącym odbyli patroli drogowych:

1) p. Dr Chrzanowski — 24, 2) p. Kluz Stan. — 21, 3) p. Antczak Jan — 20, 4) p. Kiełczewski Wacł. — 9, 5) p. Światliński Ferd. — 9, 6) p. Chwałczyński M. — 6, 7) p. ppłk. Wiśniewski — 7, 8) p. Sobeccki T. — 5, 9) Kwiatkowski Zdz. — 3, 10) p. Szypta Ant. — 3, 11) p. Kujał Bertold — 2, 12) p. Piotrowski Fr. — 2, 13) p. Tyliczyński J. — 2, 14) p. Obrębska — 1, 15) p. Kierczyński Bol. — 1, 16) p. Kornobis Miecz. — 1, 17) p. Rowiński Celestyn — 1, 18) p. Ziółkowski Alfons — 1. Ilość patroli w kwietniu wyniosła 23 — ilość godzin patrolowania wyniosła 81 — ilość mandatów doraźnych wyniosła około 490 zł.

AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

ZJAZD NA ZAOLZIE AUT. ŚLĄSKIEGO ODWOŁANY

Ze względu na zbliżający się termin XII Międzynarodowego Raidu A. P. i związane z tym liczne przygotowania (zorganizowanie trasy raidu na Śląsku oraz próby górskiej na Równicy), Automobilklub Śląski odwołał Ogólnopolski Zjazd na Zaolzie, projektowany na dzień 4 czerwca br.

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.