

AUTO

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW TERYTORIALNYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIES

MIESIĘCZNIK ROK XVIII. NR 6-7. CZERWIEC — LIPIEC 1939

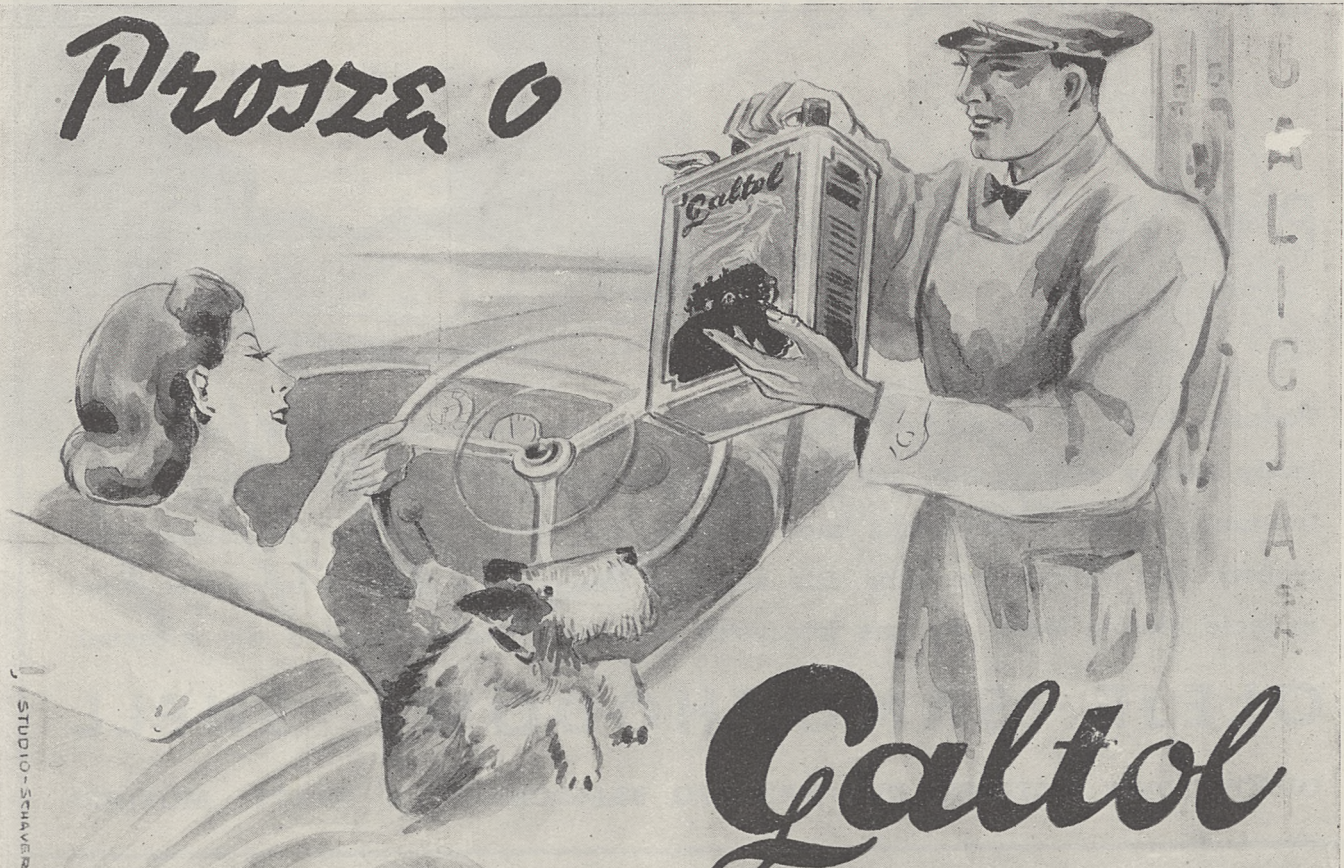
REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr 6-7

O podział funkcji przy ochronie porządku na drogach publicznych — dr. St. Kruczek	239	Napędzanie samochodów gazem generatorowym — S. An-drzejewski	260
Pomieszczenia dla pojazdów mechanicznych	240	Grand Prix Polski — jego wielkie i wszechstronne znaczenie	265
Zmiany rozporządzenia wykonawczego do ustawy o Pan-stwowym Funduszu Drogowym — mgr T. Szmitkowski	242	Zawody o Wielką Nagrodę Polski — Edward M. Sokopp	268
O rozwój motoryzacji w Polsce	245	O tym co było — Witold Rychter	284
Puszcza śpiewa — Zofia Andrzejkiewiczówna	249	Refleksje i uwagi — T. Grabowski	290
Pola Azaliowe — dr. St. Moszkowicz	254	SPORT, AKTUALNOŚCI, KRONIKA	

PROSZE O



Galtol

STUDIO-SCHAYER

AUTO-WARSZTATY

LEON STRELAU

WARSZAWA, SOLEC 41

TELEFON 7-33-89

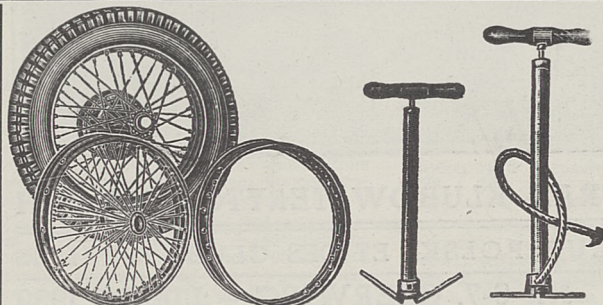
GENERALNE REMONTY

WSZELKIE NAPRAWY

SOLIDNIE-FACHOWO

CENY KONKURENCYJNE

GARAŻE-STACJA OBSŁUGI

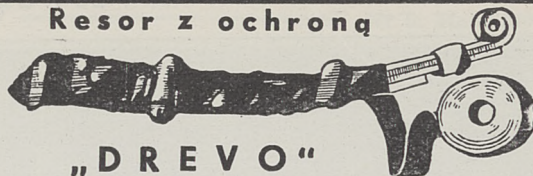


B. WAHREN-WARSZAWA 1

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

Resor z ochroną



„DREVO”

nie rdzewieje
nie skrzypi
nie pęka

nie zanieczyszcza się
nie powoduje wypadków

nie wymaga dalszej obsługi
Prospekty i referencje na każde żądanie.

Zal. 1840 r.

Fabryka Chemiczna

J. A. KRAUSSE

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

SKÓRY ZAMSZOWE

do mycia samochodów, czyszczenia części i szyb
Skład skór

O. Browar

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



AUTO-KURSY

T. LENARTOWICZA

Rok założenia 1922

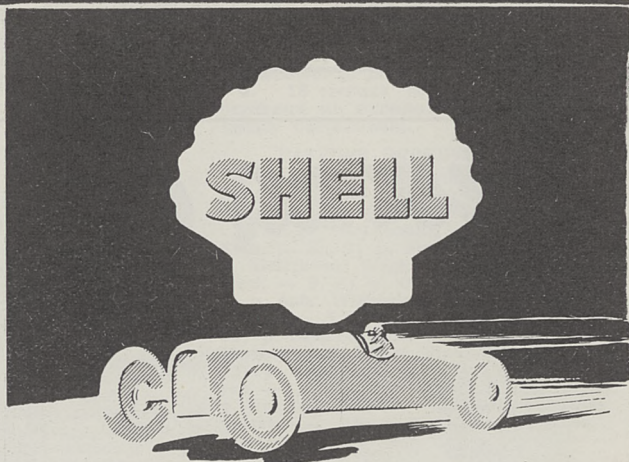
WARSZAWA, N. Świat 23-25

Telefony: 6-75-07 11-11-69

SPRAWNOŚĆ

i

PEWNOŚĆ



Podczas jazdy w lecie motor samochodu uciążliwie pracuje. Dla beztrudnej jazdy należy wybrać olej, na którym można całkowicie polegać. Oleje Shell wytrzymują upały i obciążenia motoru, warstwa tych olejów chociażby najcieńsza jest zawsze szczelna. Dla zupełnej pewności i spokoju używajcie więc w lecie olejów Shell. Są one korzystne dla motoru i oszczędne dla kieszeni.

OLEJE SAMOCHODOWE SHELL

ODPOWIEDNIE GATUNKI DLA KAŻDEGO SAMOCHODU I PRACY MOTORU

**Przez Pireneje, Madryt i
Zwycięski raid**

**Polak Mazurek zwyciężył
w rajdzie samochodowym do Trypolisu**

Radiogram
EKT POLMIN WARSZAWA

R-Rom

Przyjeżdż. dn. 8/6 1939.
godz. 23 min. 59
SPQ TN

Urząd Telekomunikacyjny Warszawa

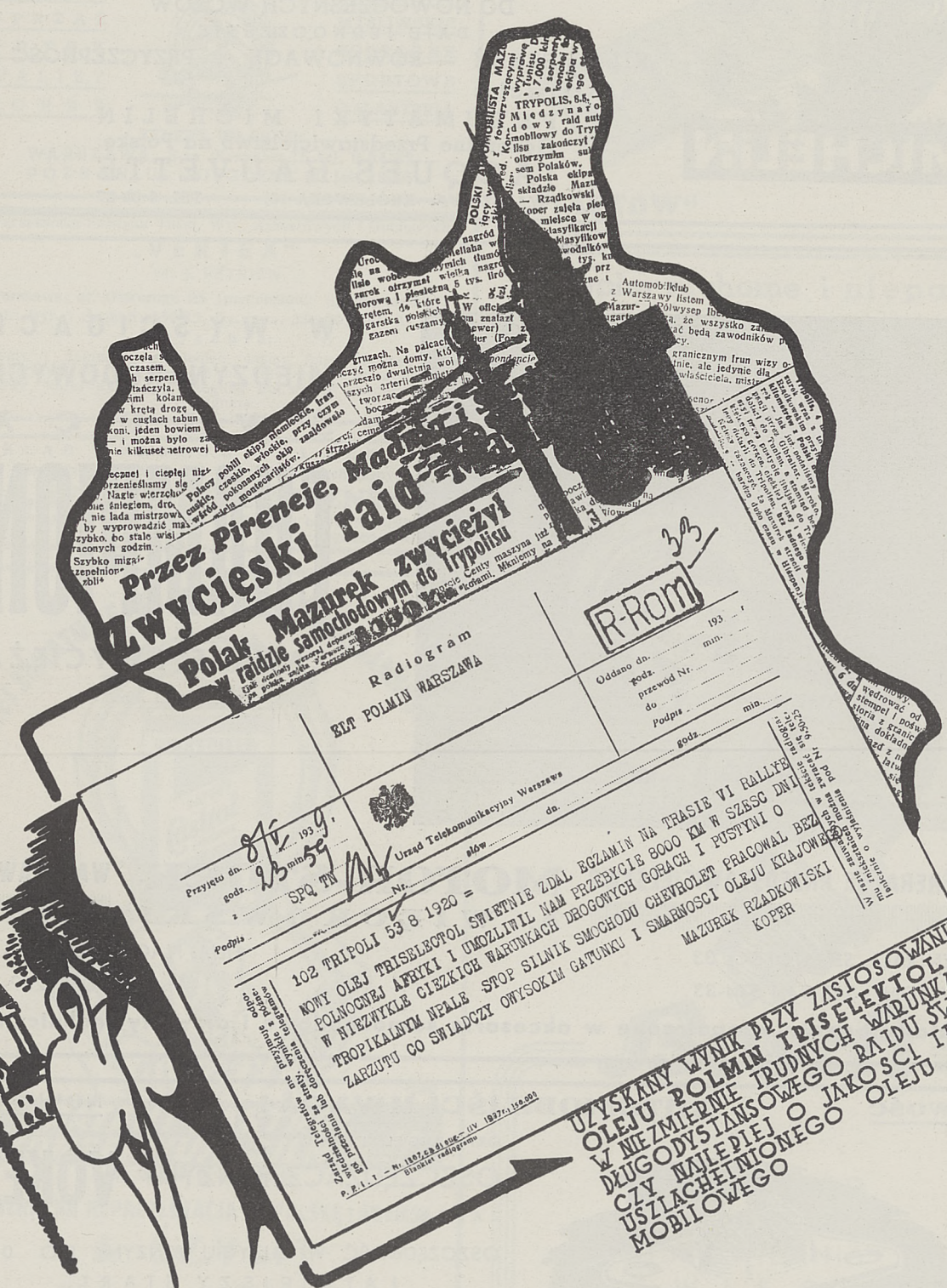
Oddano dn. 193
godz. min.
Przewod. Nr.
do
Podpis. min.

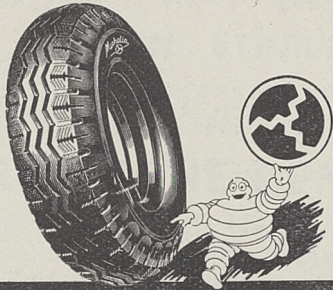
102 TRIPOLI 53 8 1920 =

NOWY OLEJ TRISELEKTOL ŚWIETNIE ZDAŁ BZGAMIN NA TRASIE VI RALLYE
POLNOCCYJNEJ AFRYKI I UMOŻLIWIŁ NAM PRZEJECIE 8000 KM W SZESĆ DNI
W NIEZWYKLE CIĘŻKICH WARUNKACH DROGOWYCH GORACH I PUSTYNI O
TROPIKALNYM NEALE STOP SILNIK SMOCHODU CHEVROLET PRACOWAŁ BEZ
ZARZUTU CO ŚWIADCZY O WYSOKIM GATUNKU I SMARNOŚCI OLEJU KRAJOWEGO
MAZUREK RZĄDKOWSKI
KOPER

**UZYSKANY WYNIK PÓZY ZASTOSOWANIU
OLEJU POLMIN TRISELEKTOL I
W NIEZMIERNIE TRUDNYCH WARUNKACH
DŁUGODYSTANSOWEGO RAIDU ŚWIAD-
CZY NALE DŁEJ O JAKOŚCI TEGO
USZLACHEJNIONEGO OLEJU AUTO-**

P. Z. I. T. - Nr. 1807-28-81-51-52-53-54-55-56-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100
Biuletyn radiogramów





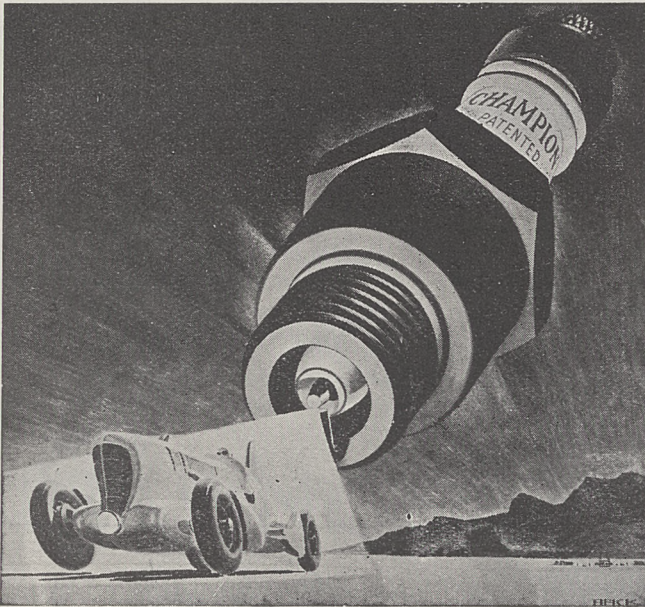
MICHELIN

**NOWA OPONA MICHELIN
„SUCCÈS”**

**PIERWSZA OPONA PEŁNOWARTOŚCIOWA
DO NOWOCZESNYCH WOZÓW
DAJE JEDNOCZEŚNIE
KILOMETRAŻ — RÓWNOWAGĘ — PRZYCZEPNOŚĆ**

Informacje:

PNEUMATYKI MICHELIN
Generalne Przedstawicielstwo na Polskę:
JACQUES HAUVETTE
WARSZAWA, KRÓLEWSKA 10, TEL. 5-93-27



**W WYŚCIGACH
MIĘDZYNARODOWYCH
ŚWIECA**

CHAMPION

ZAWSZE ZWYCIĘŻA

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

MOTOR-STOCK WARSZAWA

A. WIĘCKOWSKI

CENTRALA: SENATORSKA 33

FILIA: PLAC NAPOLEONA 3

TELEFONY: 543-34 i 544-33

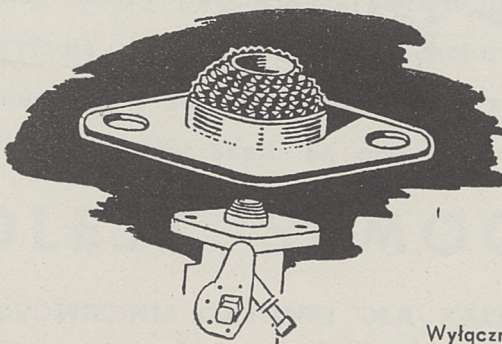
TELEFON 259-14

Składy bogato zaopatrzone w akcesoria samochodowe i artykuły techniczne

NOWOŚĆ

AUTOMOBILIŚCI UWAGA!

NOWOŚĆ



Prospekty i cenniki na żądanie

ORYG. ANGIELSKI

OSZCZĘDZACZ BENZYNY VOKES

ZAPewnIA

**OSZCZĘDNOŚĆ W ZUŻYCIU BENZYNY DO 0%
ŁATWIEJSZY START**

Dokładne rozpylanie mieszanki — równomierne rozprawa-
dzenie mieszanki do wszystkich cylindrów. Nie ma części
ruchomych. Daje się wmontować w ciągu kilku minut.
Wielkość dostosowana do wszystkich silników. Pierwszo-
rzędne referencje.

Wyłączne Przedstawicielstwo „**FARMOCHEM**” Sp z o. o.

Warszawa, Wilanowska 18/20

telefon 8-33-51

**SPÓŁKA WYTWÓRCZA
POLSKICH RYMARZY I SIODLARZY**

FABRYKA: WARSZAWA GROCHÓW

ul. Kamionkowska 51 róg Terespońskiej przy Ins. Weter.
Dojazd tramwajami 23 i 24

Telefony: Dyrekcja 10-04-05, Dział sprzedaży 10-05-16
p o l e c a

SIODŁA
UPRZAŻ
KUFRY
WALIZY
TORBY



PRZYBORY
MYŚLIWSKIE
PODRÓŻNE
SPORTOWE
GALANTERIA

SKLEPY WŁASNE:

WARSZAWA, Ś-to Krzyska 15 tel. 6-34-62
POZNAŃ, UL. PODGÓRNA 14, tel. 18-45

Warszawska Fabryka Taśm, Wyr. Azbestowych i Gumowych

„VERTEX”

wł. J. RETNIEW

Warszawa, ul. Ostroroga 25 (przedłużenie ul. Młynarskiej)

Tel.: Dyr. i Buchalt. 350-13, Dz. sprz. 356-80. PKO 11.123

w y r a b i a :

taśmy i nakładki hamulcowe, taśmy impregnowane do amortyzatorów pod maske i na chłodnicę. Tarcze sprzęgłowe, korki dyskowe, przeguby do wałów kardanowych i magneta.

SKŁAD WYROBÓW ŻELAZNYCH

Narzędzi warsztatowych i artykułów technicznych

„SPRZĘT TECHNICZNY”

Warszawa, Pl. Grzybowski 2. Telefon biuro Nr 257-07
Dz. sprzed. 5-89-02

Materace



campingowe

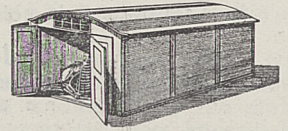
„PIASTÓW”

Warszawa
Złota 35

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

OLEJ ŚWIATOWEJ SŁAWY i NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI



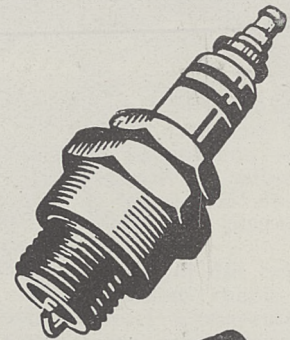
SZARO

**PATENT CASTROL-
KONSERWUJE SILNIK !!**

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I GDAŃSK

J. SZYLIT

Warszawa, ul. Zielna 47



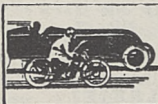
Bosch

DO KAŻDEGO
SILNIKA
ODPOWIEDNIA
ŚWIECA

BE-TE-HA

WARSZAWA

Marszałkowska 17, tel. 554-63



AUTO-MOTO-KURSY
INŻ. **Z. SROCYŃSKI**
Wzrost 170cm, SWIAT-46 21471
Gruntowna, tamta nauka, 19704



CITROËN ZAWSZE ZWYCIĘŻA

WSPANIAŁY SUKCES w XII MIĘDZYNARODOWYM RAIDZIE A. P.

P. inż. Stefan Grosman na samochodzie **CITROËN**
ZDOBYŁ I-sze MIEJSCE
TYTUŁ ZWYCIĘSCY WIELKIEJ NAGRODY POLSKI
PUCHAR im. P. PREZYDENTA oraz ZŁOTY PUCHAR

Samochody CITROËN jeszcze raz wykazały wszechstronność swych zalet oraz doskonale dostosowanie do polskich warunków drogowych, osiągając doskonale wyniki we wszystkich próbach.

p. Jerzy Strenger uzyskał:

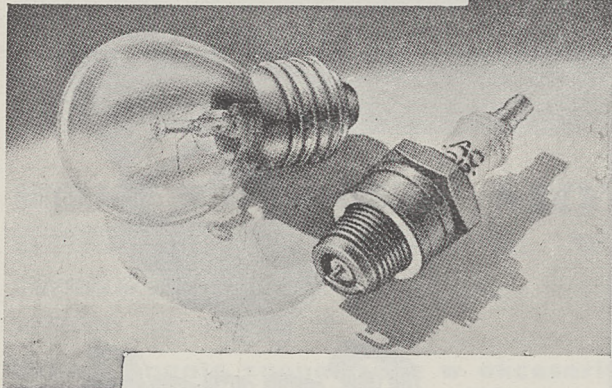
w jeździe po drogach gruntowych najwyższą szybkość 72,83 km n/g
na próbie szybkości płaskiej — szybkość 122,2 km. n/g

p. Wojciech Rogoziński

przebył jazdę terenową z najwyższą szybkością 49,236 km n/g
w kategorii wozów średnich

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO TOW. „**MOTORCAR**” SP. Z O. O.
Warszawa, Przemysłowa 26/28

Sprzedaż na Warszawę: W. KOŁACZKOWSKI, Warszawa, Ossolińskich 8



ZE ŚWIECAMI SAMOCHODOWYMI
JEST TAK SAMO, JAK Z ŻARÓWKAMI

Stara żarówka pali się gorzej i zużywa stosunkowo więcej prądu. To samo powiedzić można o świecach samochodowych. Po przejechaniu 15.000 km należy zmienić świece, a to ze względu na zużycie benzyny, wydajność i żywotność motoru. Wykorzystanie świec do ostatniej iskry jest pozorną oszczędnością — bo, gdy dla zwiększenia szybkości trzeba mocniej naciskać akcelerator, jazda staje się nieekonomiczną. Zamienić zatem świece w waszym samochodzie, ale już na najlepsze — **NA ŚWIECIE AC**

GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

„**CENTRALA SAMOCHODOWA**”

Warszawa, ul. Jasna 10, Tel. 6-05-09, 2-39-69
NAJWIĘKSZE SKŁADY CZĘŚCI ZAMIENNYCH I AKCESORI
do wszystkich samochodów, nie wyłączając modeli 1937/38
CHEVROLET BUICK POLSKI FIAT
PRZEJDZIE NA ŚWIECE AC

POZNAŃSKO-WARSZAWSKIE **TWO** UBEZPIECZEŃ

SPÓŁKA AKCYJNA

POZNAŃ, ul. Św. MARCINA 61

Zawiera ubezpieczenia od auto-casco, nieszczęśliwych wypadków i odpowiedzialności
cywilno prawnej na warunkach najdogodniejszych

SZYBKA LIKWIDACJA

ODDZIAŁY:

W GRUDZIADZU, UL. 3-GO MAJA 22;
W KATOWICACH, UL. 3-GO MAJA 13;
W KRAKOWIE, UL. FLORIAŃSKA NR 51;
WE LWOWIE, UL. CHORAŹCZYŹNY NR 6;

W ŁODZI, UL. PIOTRKOWSKA, NR 85;
W POZNANIU, UL. KANTAKA, NR 2-4
W WARSZAWIE, UL. CZACKIEGO NR 2
W WILNIE, UL. MICKIEWICZA NR 7

Reprezentacja w G D Y N I, ul. Kwiatkowskiego 9

REPREZENTACJE I AGENTURY

WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

O podział funkcji przy ochronie porządku na drogach publicznych

Skuteczna ochrona porządku na drogach publicznych zależy jest od ścisłego określenia obowiązków organów, powołanych do budowy i utrzymania dróg publicznych, organów powołanych do czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem na drogach publicznych, użytkowników dróg oraz od należytego wypełniania tych obowiązków.

Budowa i utrzymanie dróg publicznych na podstawie ustawy drogowej z dnia 10 grudnia 1920 r. jest obowiązkiem Państwa i związków samorządowych, a na podstawie ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych ochrona i utrzymanie dróg publicznych obowiązkiem właściwych zarządów drogowych.

W pojęciu „budowy i utrzymania”, pojęciu dającym się ustalić na podstawie wymienionych ustaw, mieszczą się wszystkie te czynności, które są konieczne i celowe, aby potrzeby komunikacyjne były odpowiednio zaspokojone, przy czym zakres tych potrzeb, jakie mają być zaspokojone, jest względny i zależy od postępu kultury, możliwości i interesów obrony kraju.

Obowiązek ten obejmuje w szczególności: budowę nowych dróg, zmianę kierunków istniejących dróg (t. zn. przełożenie drogi), poszerzenie drogi, ulepszenie nawierzchni, budowę mostów i inne budowle, mające na celu ochronę dróg (odwodnienie, przepusty), oczyszczanie dróg, usuwanie przeszkód, które mogą utrudniać korzystanie z dróg (usuwanie drzew, gałęzi drzew, śniegu itp.) i w ogólności staranie o całość i bezpieczeństwo drogi.

Obowiązek, o którym mowa, obejmuje poza tym ustawianie znaków w drogowych (ostrzegawczych, zakazów i ograniczeń ruchu, drogowych i tablic przed drogowskazami).

Przepisy ustawy z 7 października 1921 r., dotyczące utrzymania dróg, nakładają również niektóre obowiązki na posiadaczy gruntów przydrożnych. Przepisy wymienionej ustawy i inne przepisy na podstawie tej ustawy wydane, zakreślają granice dozwolonego używania dróg publicznych. W myśl tych przepisów używanie dróg publicznych jest każdemu dozwolone do ruchu pieszego, jeżdżenia, pędzenia zwierząt. Nie wolno jednak dróg niszczyć i zanieczyszczać, ani też tamować ruchu drogowego lub ruch utrudniać. Każdy użytkownik dróg ma się tak zachować, aby nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu, w szczególności, aby przez jego zachowanie się ktokolwiek nie był poszkodowany i aby więcej niżby z konieczności wynikało, nie doznawał przeszkód albo utrudnień.

To są główne zasady dozwolonego używania dróg, a liczne szczegółowe przepisy — ujęte w formie zakazów — i poddające sankcji karnej niektóre stany faktyczne, jakie na podstawie doświadczeń mogą naruszać dozwolone używanie dróg, mają na celu właśnie realizację tych zasad.

Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach publicznych jest, na podstawie ustawy z 7 października 1921 r. obowiązkiem zaprzysiężonej służby drogowej, organów policji państwowej i urzędów gminnych.

Wykonawcą ustaw drogowej i o przepisach porządkowych na drogach publicznych jest Minister Komunikacji w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami. Na tej podstawie szczegółowe przepisy i zarządzenia o budowie i utrzymaniu dróg oraz o porządku na drogach publicznych wy-

daje Minister Komunikacji w porozumieniu z interesowanymi ministrami. Wszystkie więc omawiane sprawy są skoncentrowane w jednym resorcie Ministerstwa Komunikacji.

Tak się przedstawia organizacyjno-prawna strona regulacji utrzymania i ochrony porządku na drogach publicznych.

Nie jest tajemnicą dla nikogo, bliżej obznajmionego ze stosunkami panującymi na drogach, że bezpieczeństwo i porządek ruchu na drogach publicznych pozostawia wiele do życzenia. Pomijając w wielu wypadkach zły stan nawierzchni dróg, należy zaznaczyć, że główne przyczyny niedomagań tkwią w zachowaniu się użytkowników dróg i w niedostatecznej kontroli ruchu drogowego.

Niezdyscyplinowanie użytkowników dróg wynika przeważnie z nieświadomości. Nieświadomością przepisów nikt zasłaniać się nie może i dlatego właśnie trzeba wymagać, aby korzystający z dróg znali swoje obowiązki i obowiązki te wypełniali. W tym celu należy dążyć, aby przepisy o ruchu były jasne i dostępne dla umysłowości najszerzych mas.

Jako środek podniesienia dyscypliny ruchu drogowego należałoby przewidzieć możliwość stosowania wobec osób, które naruszają przepisy o zachowaniu się na drogach publicznych, przymusowego przeszkolenia z przepisów o ruchu na drogach publicznych, następnie obowiązek właścicieli pojazdów zatrudniania jedynie tylko odpowiednich (t. zn. znających dobrze przepisy i stosujących się do nich w czasie jazdy) kierowców.

Jeśli chodzi o kontrolę ruchu drogowego, to jest ona niewystarczająca, mimo, że ustawa z 7 października 1921 r. nakłada ten obowiązek na trzy służby, t.j. na służbę drogową, organa policji państwowej i urzędy gminne.

Służba drogowa (nadzorcy dróg i droźnicy) wykonywa czynności, związane z robotami drogowymi, przy których wymagana jest przede wszystkim znajomość rzemiosł potrzebnych do robót drogowych. Od służby drogowej wymagana jest wprawdzie również i znajomość przepisów porządkowych na drogach publicznych.

Wykorzystanie służby drogowej dla celów skutecznego nadzoru nad porządkiem ruchu na drogach publicznych było dawniej wystarczające, zaś obecnie — wobec wzmagającej się motoryzacji, ruchu drogowego — nie może dawać dostatecznych wyników, ponieważ wykonywanie tego nadzoru wymaga specjalnie kwalifikowanego personelu, oddanego wyłącznie tym czynnościom, a nie tylko dodatkowo zajmujących się ruchem przy sposobności wykonywania zupełnie innych czynności. Personel drogowy kwalifikacji potrzebnych dla opieki nad ruchem nie posiada.

Nie mogą również poważnie wchodzić w rachubę, jeśli chodzi o omawiane czynności, urzędy gminne, nie posiadają one bowiem odpowiedniego personelu.

Pozostaje policja państwowa. Ta służba jest właściwsza do pełnienia omawianych funkcji, tak ze względu na właściwości rzeczową, jak i ze względu na kwalifikacje. Policja państwowa jest korpusem przeznaczonym do utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Jednakże policja państwowa spełnia czynności nadzoru ruchu drogowego tylko przy sposobności wykonywania swej służby, a jedynie w dużych miastach policja wykonywa kontrolę ruchu drogowego jako specjalne zadanie. Wy-

plywa to z ustawowego ograniczenia czynności policji państwowej, polegającego na tym, że funkcje wykonawcze w zakresie bezpieczeństwa publicznego spełnia ona bezpośrednio, zaś w sprawach porządku publicznego przez wspieranie, względnie — w wypadkach uregulowanych osobnymi przepisami — przez nadzorowanie państwowych i samorządowych lub innych organów, które są lub będą powołane do wykonywania przepisów, regulujących sprawy porządku publicznego.

Odpowiedzialność za porządek ruchu na drogach publicznych, formalnie biorąc, spada na Ministra Komunikacji, ponieważ wykonanie ustawy z 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych należy do Ministra Komunikacji. Jednakże Minister Komunikacji nie dysponuje odpowiednimi organami.

W ostatnich latach, chcąc chociaż w części wzmocnić nadzór nad ruchem drogowym, ustanowiło Ministerstwo Komunikacji osobne organa t. zw. kontrolerów ruchu drogowego. Jest ich jednak po jednym lub dwóch na obszar województwa, co oczywiście nie może zapewnić skutecznego działania.

Dlaczego Ministerstwo Komunikacji nie powiększa liczby kontrolerów ruchu?

Zwiększenie liczby kontrolerów ruchu wymagałoby znacznych wydatków. Ministerstwo Komunikacji, które posiada bardzo ograniczone, jeśli chodzi o zakres potrzeb drogowych, kredyty i te przeznacza na roboty drogowe, nie ma możliwości przeznaczania większych sum na tworzenie specjalnej służby kontroli ruchu drogowego. Jednakże rozwiązanie sprawy kontroli ruchu drogowego nie da się dłużej odsuwać.

Jakie powinno być rozwiązanie?

Rozwiązania sprawy szukać należy przede wszystkim w płaszczyźnie organizacyjnej. Należało by rozdzielić dotychczasowe kompetencje Ministra Komunikacji, wynikające z ustawy o przepisach porządkowych na drogach publicznych, między Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych. Podział kompetencji należało by przeprowadzić w ten sposób, żeby Minister Komunikacji był uprawniony do wydawania wszystkich, przewidzianych tą ustawą przepisów i zarządzeń regulujących techniczno-gospodarczą stronę używania i ochrony dróg, następnie sprawy warunków technicznych pojazdów mechanicznych i dopuszczenie wszelkich pojazdów do ruchu na drogach publicznych, sprawy międzynarodowego ruchu samochodowego oraz — w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych — wydawanie przepisów o zachowaniu się użytkowników dróg na drogach publicznych. Do Ministra Spraw Wewnętrznych natomiast powinno należeć wydawanie wszelkich innych przepisów i zarządzeń mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa i porządku na drogach publicznych, w szczególności sprawy dotyczące regulowania i kontroli ruchu na drogach publicznych (dyscypliny ruchu drogowego).

Włączenie tych spraw do zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych było by zupełnie uzasadnione, bo to właśnie Ministerstwo ześrodkowuje w swoich czynnościach sprawy bezpieczeństwa i porządku publicznego i posiada odpowiedni aparat do spełniania tych czynności. Jednocześnie z tą organizacyjną zmianą należało by odpowiednio zmienić przepis o organach powołanych do bezpośredniego czuwania nad przestrzeganiem przepisów o ruchu drogowym w tym mianowicie kierunku, aby do spełniania tych czynności obowiązane były organa policji państwowej bezpośrednio.

St. Kruczek

POMIESZCZENIA DLA POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Postępujący rozwój motoryzacji kraju nie powinien być hamowany przez brak odpowiedniej ilości pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych oraz przez wysokie koszty wynajmu takich pomieszczeń.

Rozbudowa pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych jest również konieczną ze względu na porządek ruchu na drogach publicznych, który wymaga, aby drogi publiczne nie były zajmowane przez zatrzymujące się na nich przez dłuższy czas pojazdy mechaniczne. Dla rozwoju motoryzacji i dla odciążenia dróg konieczną jest rozbudowa pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych.

Te same względy oraz uporządkowanie komunikacji autobusowej wymagają przystąpienia jak najrychlej do budowy dworców i stacji autobusowych.

Muszę przede wszystkim skonkretyzować treść określić: „pomieszczenia dla pojazdów mechanicznych” oraz „dworce i stacje autobusowe”.

Przez pomieszczenie dla pojazdów mechanicznych należy rozumieć:

1) Wydzielone i niezabudowane place, zaopatrzone w twardą nawierzchnię, przeznaczone do zatrzymywania się przez dłuższy czas pojazdów mechanicznych, bądź

2) budynki przeznaczone do zatrzymywania się pojazdów mechanicznych (garaże) z ewentualnymi warsztatami, urządzeniami obsługi itp.;

3) dworce autobusowe tj. pomieszczenia zamknięte, przeznaczone do zatrzymywania się pojazdów mechanicznych i podróźnych, zawierające poczekalnie, przechowalnie bagażu, ubikacje itp. oraz warsztaty remontowe, urządzenia do mycia samochodów, stacje benzynowe i oliwne;

4) stacje autobusowe tj. wydzielone place zaopatrzone w twardą nawierzchnię, poczekalnie dla podróźnych i stacje benzynowe.

Potrzeba wspomnianych pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych jest uznana i nie wymaga szerszego uzasadnienia. Ustawa z 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych przewiduje między innymi — w celu poparcia rozbudowy pomieszczeń garażowych dla pojazdów mechanicznych, stacji obsługi technicznej, warsztatów reparacyjnych i stacji autobusowych — dla dokonywujących takich inwestycji — ulgi w podatku dochodowym i w opłatach stemplowych.

Popieranie budowy garaży znalazło swój wyraz również w rozporządzeniu z 29 kwietnia 1938 r., w którym przewidziano pewne ulgi, jeśli chodzi o procent dozwolonego zabudowania działek.

Powyzsze ulgi nie rozwiązują jeszcze jednak sprawy pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych. Koniecznym jest zaprowadzenie prawnego obowiązku i określenie podmiotów obowiązanych do dostarczania pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych.

Poza tym sprawa wymaga uzupełniającego prawnego uregulowania w zakresie wymagań ruchowych oraz terenowo i policyjno - budowlanych.

Przeznaczanie terenów na pomieszczenia dla pojazdów mechanicznych, rodzaje pomieszczeń oraz ich wielkość, powinny być dostosowywane do wymagań urbanistycznych, obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej oraz do istniejących i przewidywanych potrzeb komunikacyjnych.

Pomieszczenia dla pojazdów mechanicznych, jeśli nie chodzi o dworce i stacje autobusowe, należałoby uznać jako przynależność mieszkania. Kto buduje dom mieszkalny o większej kubaturze albo zakład przemysłowy (zakład pracy) powinien

być obowiązany do stworzenia pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych, odpowiednio do potrzeb mieszkańców domu (względnie zakładu pracy).

Rodzaj pomieszczeń (wydzielona niezabudowana powierzchnia czy garaż) uzależniony być powinien od wymagań ruchu, bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców. W szczególności wymagana być powinna budowa garażu, a nie wydzielona niezabudowana powierzchnia, dla pojazdów mechanicznych, jeśli przez pomieszczenie większej ilości pojazdów mechanicznych mogłoby być zagrożone bezpieczeństwo ogniowe albo wskutek hałasów i gazów spalinowych motorów mogłyby być zakłócone normalne warunki mieszkaniowe.

Należałoby przy stawianiu wymagań budowlanych rozróżnić małe garaże od dużych i przewidzieć niektóre ułatwienia dla małych garaży.

Tereny w ośrodkach miejskich, które mają być w myśl prawa budowlanego wolne od zabudowania, należałoby wykorzystać przede wszystkim na pomieszczenia dla pojazdów mechanicznych.

Dworce i stacje autobusowe powinny być uznane za pomocnicze urządzenia komunikacyjne w rozumieniu art. 10 prawa budowlanego i dlatego w planach zabudowania powinny być przeznaczone miejsca na dworce i stacje autobusowe. W tym przypadku zgodnie z art. 43 prawa budowlanego, państwu oraz gminie służy prawo nabycia, w drodze wyłączenia, terenów przeznaczonych na powyższe cele.

Ponieważ dworce i stacje autobusowe łączą się ściśle z prowadzeniem komunikacji autobusowej, przeto należałoby zastrzec budowę dworców i stacji autobusowych jako wyłączny obowiązek przedsiębiorstw autobusowych. Tereny przeznaczone na dworce i stacje autobusowe jeśli ich nabycie przez przedsiębiorstwa autobusowe, z powodu wygórowanych cen, nie byłoby możliwe, powinny być wyłączone przez gminę i następnie w drodze umowy dzierżawnej za odpowiednim czynszem udostępnione przedsiębiorstwu autobusowemu z przeznaczeniem na wybudowanie dworca względnie stacji autobusowej.

* * *

Sprawa pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych powinna być jaknajrychlej rozwiązana. Wymaga tego między innymi również interes obrony Państwa. Muszą być stworzone podstawy prawne obowiązku tworzenia pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych i przepisy regulujące wymagania w tej dziedzinie. Materia, o którą chodzi, wiąże się ściśle z prawem budowlanym i winna znaleźć odpowiednią regulację w tych właśnie przepisach.

Wspomnieć należy także, że nasz zachodni sąsiad, u którego hasło motoryzacji kraju, rzucone przez kanclerza Rzeszy, jest bardzo energicznie realizowane, w lutym tego roku uregulował sprawę budowy pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych, uważając ją za bardzo ważną właśnie ze stanowiska potrzeb motoryzacji.

St. Kruczek.

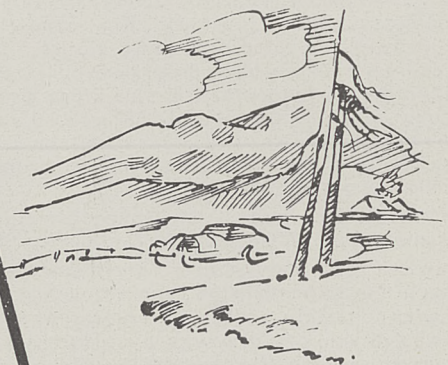
Telegram

Przewód Nr. 83

Przebieg służbowy: 19 Czer 1939

WARSZAWA C 06789 25 19 1 34

W CZASIE RAIDU O GRAND PRIX POLSKI AKUMULATORY ZAT TUDOR WYKAZAŁY DOSKONAŁĄ SPRAWNOŚĆ PRZYCZYNIAJĄC SIE DO UZYSKANIA NAJWYŻSZYCH WYNIKÓW PRZEZ NASZ ZESPÓŁ -GHISALEA-



W CZASIE CAŁEGO RAIDU GRAND PRIX POLSKI AKUMULATOR ZAT TUDOR NIGDY NIE ZAWIOD MOICH OCZEKIWAŃ DAJĄC MAKSIMUM ENERGII W NAJCIEBSZYCH WARUNKACH - SZACHOWSKI-

ZWYCIĘSTWO W RAIDZIE JEST UDZIAŁEM AKUMULATORA ZAT TUDOR - PENCZYNA -

TUDOR
Zakłady Akumulatorowe

Mgr TADEUSZ SZMITKOWSKI

Zmiany rozporządzenia wykonawczego do ustawy o P. F. Drogowym

Jakie zmiany rozporządzenia wykonawczego do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym mogą zainteresować automobilistów?

Postaramy się odpowiedzieć na to pytanie.

Otóż z dniem 20 października 1938 r. weszło w życie rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 27 września 1938 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o zmianie rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. w sprawie wykonania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym (Dz. U. R. P. nr 8, poz. 553).

Przydługi nieco tytuł rozporządzenia da się określić krócej jako *nowelizacja rozporządzenia wykonawczego do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym*.

Jak wiadomo ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu drogowym obowiązuje obecnie w brzmieniu, którego tekst jednolity ogłoszony został obwieszczeniem Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 13 maja 1933 r. (Dz. U. R. P. nr 45, poz. 352).

Przepisy zaś wykonawcze do tej ustawy wydane były rozporządzeniem Ministrów Komunikacji i Skarbu z dnia 12 maja 1933 r. (Dz. U. R. P. nr 52, poz. 397).

Od wydania powyższych przepisów upłynęło już lat kilka, ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym ulegała przez ten czas *kilkakrotnym zmianom*, w szczególności co się tyczy stawek opłat, zmienianych w drodze rozporządzeń Rady Ministrów. W tych warunkach wyłoniła się również konieczność znowelizowania przepisów wykonawczych do tej ustawy. Konieczność tę dyktowało niewątpliwie i dotychczasowe pięcioletnie doświadczenie w tej bądź co bądź dość świeżej jeszcze dziedzinie i potrzeby motoryzacji kraju, która przez kryzys światowy zahamowana, obecnie od paru lat zaczęła znowu pomyślnie się rozwijać. Nie ostatnim argumentem będzie też tu z pewnością *popieranie rozwoju turystyki automobilowej z zagranicą*.

Wyrazem tych wszystkich tendencji stało się rozporządzenie z dnia 27 września 1938 r.

Zawiera ono cały szereg przepisów, niewątpliwie ważnych dla automobilistów, zawiera jednak i wiele postanowień z punktu widzenia zainteresowań automobilistów obojętnych, czy drugorzędnych, których omawianie na łamach organu Automobilklubu Polski nie byłoby uzasadnione.

Dlatego też w niniejszej pracy poruszymy tylko te jego postanowienia, których znajomość *może być potrzebna* automobilistom, pominiemy zaś np. sprawy opłat na P. F. Dr. od pojazdów konnych, sprawy techniczne wymiaru opłat, jako obchodzące raczej władze wymiarowe, sprawy opłat od przewozów zarobkowych pojazdami mechanicznymi, sprawy zwolnienia od opłaty drogowej spirytusu przeznaczonego do poruszania silników w rolnictwie itp.

Nadto przy rozpatrywaniu omawianego rozporządzenia należy uprzytomnić sobie jeszcze jedną okoliczność — mianowicie, że rozporządzenie to, mimo, iż jest nowelizacją dawnego rozporządzenia wykonawczego z dnia 12 maja 1933 r., *nie wprowadza na ogół do dawnego tekstu poszczególnych uzupełnień, czy zmian, a po prostu podaje całe paragrafy tego rozporządzenia w nowym brzmieniu*. Metoda ta może utrudnić orientację co do zasięgu samych zmian, ale niewątpliwie stanowi ułatwienie zarówno dla chcącego poznać obowiązujące przepisy obywatela, jak i dla urzędników, przepisy te stosujących.

My, oczywiście, omówimy tu jednak tylko te postanowienia rozporządzenia z dnia 27 września 1938 r., które stanowią zmianę przepisów dotychczasowych, wycho-

dzimy bowiem z założenia, że poprzednie rozporządzenie wykonawcze, jako od 1933 r. obowiązujące, jest już ogólnie znane, szczególnie w świecie automobilistów, mających z nim dużo do czynienia w praktyce. W tych warunkach obecnie potrzebniejsze i ważniejsze wydaje się *zwrócenie uwagi właśnie na zmiany doń wprowadzone*.

* * *

Rozporządzenie z dnia 27 września 1938 r. składa się z czterech paragrafów, z których pierwszy, najobszerniejszy, podzielony na 18 punktów, stanowi właściwą nowelizację poprzednich przepisów, drugi przynosi dla płatników wyjątkowe ulgi, trzeci jest pewnego rodzaju przepisem przejściowym, wreszcie czwarty ustala termin wejścia rozporządzenia w życie.

Przejdźmy teraz z kolei do szczegółowego omówienia wprowadzonych, a interesujących automobilistów, zmian.

Paragraf 1 rozporządzenia z dnia 12 maja 1933 r. w nowym brzmieniu nie mówi już o wymierzaniu opłat na P. F. Dr., lecz o ich *obliczaniu*, gdyż obecnie wymiar tych opłat nie jest już potrzebny i konieczności dokonania tego wymiaru ustawa nie przewiduje, skoro płatnicy sami powinni wiedzieć o swych obowiązkach, a kilkoletnie istnienie ustawy przyzwyczaiło ich do wypełniania tych obowiązków.

W § 2 brzmienie ustępu pierwszego dostosowano do obecnie obowiązujących przepisów, dotyczących *rejestracji* pojazdów mechanicznych, mianowicie wobec tego, że ustęp (1) paragrafu 29 rozporządzenia z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. nr 85, poz. 616) postanawia, iż wycofanie pojazdu mechanicznego z ruchu następuje *przez zwrot lub odebranie tablic rejestracyjnych*, przeto i w niniejszym rozporządzeniu należało sposób wycofania pojazdu mechanicznego z ruchu ustalić identycznie. *Odpadł więc obowiązek zwrotu również dowodu rejestracyjnego*, który obecnie jest *unieważniany* i pozostaje u osoby, wycofującej pojazd z ruchu.

Ustęp drugi tegoż paragrafu *rozszerza dotychczasowe pojęcie drogowego personelu technicznego*, zaliczając doń również niższą służbę drogową oraz funkcjonariuszów państwowych którym zlecono nadzór nad ruchem drogowym.

W końcu ustępu czwarty omawianego paragrafu potwierdza właściwie istniejący stan rzeczy, ustalając, że pojazdy mechaniczne, wywiezione za granicę na podstawie międzynarodowego świadectwa samochodowego, *uważa się za wycofane z ruchu*, co i dotychczas podobnie było interpretowane.

Paragraf 3 rozporządzenia zawiera w ustępie pierwszym zmianę korzystną zarówno dla posiadaczy pojazdów mechanicznych, jak i dla władz wymiarowych, postanawiając — dla uniknięcia na przyszłość trudności, związanych z ważeniem samochodu do wymiaru opłat — że *za podstawę do wymierzenia tych opłat bierze się ciężar pojazdu, podawany przez fabrykę*, zastrzegając tylko dla władzy możliwość skontrolowania tych danych.

Nowa, *całkowicie zmieniona treść § 4* rozporządzenia ma na celu *zniesienie podwójnych opłat za ten sam miesiąc w razie zmiany osoby*, na którą pojazd był zarejestrowany. Dotychczas bowiem — wobec brzmienia odnośnych przepisów — poprzedni właściciel uiszczal opłaty do końca miesiąca, w którym pojazd przerejestrowano na nowego właściciela, a ten nowy od początku miesiąca, w którym pojazd nań zarejestrowano. W ten sposób, gdy przerejestrowanie następowo w ciągu, nie zaś z końcem miesiąca, zachodziło z konieczności dwukrotne pobieranie opłat od tego samego pojazdu za je-



GALKAR-LUX »KARPATY«

POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NA NAJWYŻSZE WYMOGI

den miesiąc. Obecnie ustalono wyraźnie, iż przy zmianie osoby, na którą pojazd jest zarejestrowany, nowej osobie oblicza się opłaty od początku następnego miesiąca po miesiącu, w którym nastąpiło przerejestrowanie.

W § 5 rozporządzenia ustęp (2) uzupełniono postanowieniem, w myśl którego w razie niezaplacenia w terminie opłat na P. F. Dr. dowód rejestracyjny *traci ważność* i właściwa władza administracji ogólnej zarządzi odebranie tablic ze znakami rejestracyjnymi. Ustęp (3) tegoż paragrafu ustala, iż *odsetki* za zwłokę od nieuiszczonych w terminie opłat należy liczyć od dnia następnego po upływie terminu płatności.

W § 6 — poza drugorzędny zmianami — ustęp (4) wszechstronnie ujmuje sprawę rejestracji pojazdu, na którym ciąży zaległość na P. F. Dr. Już dotychczas bowiem w razie zmiany osoby, na którą pojazd był zarejestrowany, uzależniono przerejestrowanie od uiszczenia należnej opłaty od tego pojazdu, przy czym określenie „należnej“ interpretowano jako obowiązek zapłacenia zarówno opłat bieżących, jak i zaległości. Obecnie ujęto ten obowiązek *wyraźniej*, a przy tym analogiczny obowiązek ustalono w przypadku ponownego zgłoszenia do rejestracji pojazdu mechanicznego wycofanego z ruchu.

Ustęp (5) tegoż paragrafu został odpowiednio przeregowany wobec skasowania z dniem 1 kwietnia 1938 r. premii z Państwowego Funduszu Drogowego.

Ustęp (2) paragrafu 7 zawiera, jako przepis nowy, *zwolnienie od opłat na P. F. Dr. przyczepek* do wprowadzonych na czasowy pobyt z poza obszaru Rzeczypospolitej pojazdów mechanicznych osobowych turystycznych, posiadających do 6 miejsc dla podróżnych, jeżeli służą do przewozu bagażu podróżnych. Zwolnienie to stanowić będzie pewną drobną ulgę dla turystów zagranicznych, gdyż w Polsce przyczepki bagażowe do samochodów osobowych nie są rozpowszechnione.

W § 8 ustęp (1) uzupełniony został postanowieniem, upoważniającym urzędy celne do zezwalania na pobieranie całkowitych opłat na P. F. Dr. od pojazdów mechanicznych, za czasowy pobyt, dopiero *przy wyjeździe*. Postanowienie to podyktowane zostało obecnymi ograniczeniami walutowymi. Oczywiście postanowienie to wymaga odpowiedniego *odnotowania* w karcie kontroli opłat faktu ich nie pobrania z góry.

Ponadto wprowadzono do tego paragrafu jako całkowicie nowy ustęp (5), którego postanowienia stanowią *dużą ulgę dla zagranicznych turystów*. Dotychczas bowiem karta kontroli opłat za czasowy pobyt ważna była zasadniczo tylko trzy *kolejne* dni za opłatą 5 zł przy samochodach osobowych (do 6 miejsc). Obecnie w myśl nowych postanowień ustępu (5) karta kontroli może służyć i w ciągu trzech dni nie następujących po sobie, pod warunkiem jednak, że pierwszy wjazd i następne będą miały miejsce w niedzielę lub dni świąteczne oraz, że ostatni wyjazd nastąpi przed upływem dwóch miesięcy od pierwszego wjazdu.

Zastrzeżenie, dotyczące niedzieli i dni świątecznych, ma na celu *ograniczenie korzystania z ulg w celach nie turystycznych*. Natomiast fakt, iż ostatni wyjazd ma nastąpić w ciągu dwóch miesięcy od pierwszego wjazdu, rozszerza ważność kart kontroli na okres dwóch miesięcy, co stanowić powinno dużą wygodę dla turystów zagranicznych, szczególnie z bliższych krajów. Oczywiście dzień pierwszego wjazdu oraz dni następujących wjazdów i wyjazdów będą notowane na odwrocie karty kontroli opłat.

W ten sposób omówilibyśmy tę część zmian, wprowadzonych do rozporządzenia wykonawczego do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, które zainteresować mogą właścicieli pojazdów mechanicznych nieprzeznaczonych do zarobkowych przewozów.

Ponadto jednak rozporządzenie z dnia 27 września 1938 r. zawiera jeszcze trzy dalsze paragrafy, z tych § 2 przyznaje ulgę dla tych płatników, którzy w okresie od 1 kwietnia 1933 r. do dnia 31 marca 1938 r. zapłacili całą swą należność, a zalegają jedynie z odsetkami za zwłokę. Odsetki te będą im *umorzone*.

§ 3 jest pewnego rodzaju przepisem przejściowym wobec obecnym, omówionych wyżej przepisów, polecających brać za podstawę do obliczania opłat od wagi własnej pojazdów mechanicznych ciężarów pojazdu według katalogu fabrycznego.

Ustalenie tego ciężaru dla starych samochodów byłoby często bardzo utrudnione, dlatego też § 3 postanawia, iż dla pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych przed wejściem w życie omawianego rozporządzenia (20.X.1938 r.), za podstawę do obliczania opłat od wagi własnej *przyjmuje się ciężar pojazdu mechanicznego w stanie gotowym do drogi* według obowiązujących przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, przy czym pojazdy mechaniczne osobowe, posiadające do 6 miejsc dla podróżnych oraz pojazdy mechaniczne ciężarowe powinny mieć przynajmniej *jedno koło zapasowe z ogumieniem*.

* * *

Wreszcie ostatni § 4 rozporządzenia ustala, iż wchodzi ono w życie z dniem ogłoszenia, a więc, jak to na wstępie zaznaczono, z dniem 20-go października 1938 r.

* * *

Na zakończenie niniejszej pracy należałoby jeszcze — być może — podkreślić, iż, jak wynika z krótkiej analizy omawianych przepisów, *miały one na celu przede wszystkim wykorzystanie dotychczasowych doświadczeń w zakresie Państwowego Funduszu Drogowego* i że względy fiskalne, które oczywiście w ustawie o P. F. Dr. odgrywają duże znaczenie, wobec potrzeby rozszerzenia sieci dróg, *nie przysłoniły jednak w tych przepisach również i innych okoliczności znaczenia ogólnego*, a wśród nich i dążenia do zapewnienia płatnikowi pewnych udogodnień w granicach obowiązujących przepisów.

UTWORZENIE KOŁA PRZYJACIÓŁ STOŁECZNEGO BAONU PANCERNEGO

Dnia 27 kwietnia 1939 r. na Marymoncie w dowództwie Batalionu Pancernego odbyło się pierwsze wstępne organizacyjne zebranie Koła Przyjaciół Stołecznego Batalionu Pancernego.

Z pośród zaproszonych gości przybyło na zebranie 13 osób, w tym: pani Halina Regulska, matka chrzestna sztandaru ufundowanego stołecznemu batalionowi pancernemu przez organizację motorowe, Karol hr. Raczyński prezes honorowy Automobilklubu Polski, ppłk. Meyer, panowie: Bohdan Rychter, Pajewski, Umgelter i inni.

Posiedzenie otworzył dowódca Batalionu Pancernego krótkim informacyjnym przemówieniem i zaprosił do przewodnictwa zebrania panią Halinę Regulską.

W dyskusji jaka się wywiązała postanowiono wybrać Komisję Organizacyjną, której zadaniem byłoby opracowanie statutu i wytycznych pracy Koła Przyjaciół.

Do Komisji wybrano: z Automobilklubu Polski pp. Zablockiego i St. Pronaszko; z P. Touring Klubu pp. Joh. Rychtera i Wygarda; z P. Z. Motoc. pp. Gołędzińskiego i Kucharskiego; z P. K. Motoc. pp. inż. Bucelskiego i mec. Jurkowskiego; z W. K. S. Legia pp. Umgeltera i Waszkiewiczza. Nadto postanowiono wysłać pismo do pana gen. Góreckiego o wyznaczenie dwóch delegatów ze Zw. Ofic. Rezerwy.

Z ramienia batalionu do Koła Przyjaciół wybrano mjr. dypl. Stankiewiczza.

Ponadto postanowiono zwrócić się z apelem do całego szeregu osób oraz firm związanych z przemysłem samochodowym o wzięcie udziału w pracach Komisji Organizacyjnej.

Posiedzenie zostało zakończone przemówieniem Karola hr. Raczyńskiego, który w imieniu zebranych, dziękował dowódcy batalionu ppłk. Andrzejowi Meyerowi za okazję zbliżenia społeczeństwa cywilnego do wojska.

O rozwój motoryzacji w Polsce

Studium opracowane przez Komisję Turystyczno-Komunikacyjną przy Zw. Izb Przemysłowo-Handlowych RP.

Książka ta ma charakter zresztą nie tylko studium ale i memoriału i jako taki została złożona pp. Ministrom Skarbu, Przemysłu i Handlu, spraw wojskowych oraz komunikacji w maju 'b. roku. Wszystkie zagadnienia związane z motoryzacją zostały bardzo szczegółowo opracowane, analiza przeprowadzona drobniogowo (i życiowo) wnioski są obiektywne — co zapewne nie każdej z zainteresowanych grup w smak pójdzie...

Postaramy się tu wyciągnąć z tej bardzo pożytecznej, „bojowej“ książki sam „ekstrakt“ wniosków:

1) Zagadnienie ulg dla nabywców pojazdów mechanicznych zostało wysunięte na plan pierwszy, przy czym specjalnie podkreślono konieczność zastosowania ulg dla nabywców używanych pojazdów mechanicznych. Aby uniknąć nadużyć na tym polu autorzy memoriału proponują, aby ulga przysługiwała jedynie pierwszemu nabywcy wozu (t. zn. wozu jeszcze jako obiektu nowego) i następnemu (t. zn. nabywcy tego samego wozu, ale już jako obiektu używanego). Wysokość proponowanych ulg powinna wynosić 10 proc. ceny nabycia samochodu używanego. Maksymalną granicę ceny (wartości wozu) musiałyby określać specjalne komisje np. przy Automobilklubie Polski itd.

Jeśli chodzi o sprawę opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, to memoriał stwierdza, iż:

„Podatek od ciężaru wpłacaniu jest kwartalnie, a sama manipulacja wpłacania wymaga ścisłej kontroli i zatrudnienia pewnej liczby urzędników“.

„Opłaty te powodują również, że właściciele w okresach mniejszego ich używania oddają numery rejestracyjne, nie korzystając zupełnie z pojazdu“.

„Podatek ten poza tym jest bezwzględnie mniej sprawiedliwy, gdyż obciąża jednakowo na cele drogowe tych, którzy mniej niszczą i używają drogi, jak i tych, którzy używając znacznie więcej samochodu niszczą drogi w znacznie większym stopniu. Podatek ten winien więc być całkowicie zniesiony, a pozostawiony w formie opłat rejestracyjnych wynoszących od jednego samochodu osobowego bez względu na jego wagę zł 20.— rocznie.“

Proponowana zmiana przyniesie Państwowemu Fund. Drogowemu stratę w wysokości 6 milj. zł rocznie, ale powinno to się zwrócić inną drogą (zapewne przez obniżenie kosztów administracyjnych oraz przez podatek od paliwa). Uzyska się za to zmniejszenie kosztów eksploatacji wozu o 10 zł miesięcznie.

Kwestia garażowa została omówiona wyczerpująco: memoriał stwierdza, że garaż nie powinien się znajdować dalej od miejsca zamieszkania jak kilometr. To jest warunek decydujący o racjonalnej eksploatacji wozu. Wobec tego, że na każdym kroku napotyka się na katastrofalny brak garaży, które są rozmieszczone bardzo nierównomiernie, należy ze wszystkich sił popierać budownictwo garażowe, szczególnie budowę garaży w nowych domach.

W odniesieniu do obsługi samochodów stwierdza memoriał, że ceny pobierane za naprawę samochodów oraz za czynności konserwacyjne są zbyt wysokie. Również zbyt wygórowane są ceny części zamiennych. Wobec tego należałoby sprawdzić te części, cłać je wg. obowiązującej, niższej taryfy celnej. Udzielanie (jak obecnie) niedostatecznych kontyngentów na części zamienne utrudnia zainteresowanym prawidłową kalkulację. Stąd też byłoby pożądane jak największe zliberalizowanie polityki kontyngentowej na tym odcinku.

Interesujące są uwagi na temat propagandy motoryzacji. Okazuje się, że granica zarobków decydująca o możliwości lub niemożności utrzymania wozu nie zawsze się zgadza w praktyce z tym, co nakreślą na papierze teoretycy. Tak np. w Anglii Zw. Przemysłowców Samochodowych starając się obliczyć możliwości rynkowe określili, jako minimum rocznych zarobków pozwalających na zakup samochodu, początkowo w r. 1929 na

400 £ a następnie obniżył do 275 £. Jednak wzrost rejestracji i taboru wozów osobowych przewyższył jedno i drugie obliczenie.

W Polsce twierdzi się, że jedynie zarabiający 1000 zł miesięcznie mogą sobie pozwolić na kupno samochodu. Jednak w wielu wypadkach granica ta jest niska.

Ilość nabywców niewątpliwie powiększyłaby się znacznie, gdyby użyczane było odpowiednio tanie pożyczki przez banki np. pracownicy Polskiego Radia i skarbowcy uzyskali dogodnie kredyty od BGK — kredytu takiego mogłyby dostarczać również i Komunalne Kasy Oszczędności. Wysokość pożyczek na kupno samochodu winna wynosić od 50 — 60 proc. ceny samochodu i być rozłożona na okres od dwóch do trzech lat. Popieranie kupna przez urzędy, jak również kredytowanie sprzedaży niewątpliwie spowoduje kilkanaście tysięcy sprzedaży nowych wozów i kilkanaście tysięcy nabywców motocykli.

Następnie memoriał omawia szeroko bolączki transportu zarobkowego, które jednak nie dadzą się ująć w zbyt krótkim resumé. Również osobnego umówienia wymaga dział produkcji i obsługi rynku.

Książkę kończą wnioski, których treść podajemy osobno. Poza tym dołączono jeszcze dwa bardzo wyczerpujące załączniki dotyczące sprawy paliw i sprawy ubezpieczeń.

Całość, mimo, że nie posiada luksusowej szaty, czyni wrażenie imponujące, książką tą powinien się zainteresować każdy, komu na sercu leży sprawa motoryzacji. Precyzja w ujęciu i rzeczowość tak rzadko spotykane w dziedzinie publicystyki motoryzacyjnej — godne są podkreślenia. No i poza tym warto wspomnieć, że jest to rzecz „bojowa“, przypominająca ile jeszcze pozostało do odrobienia w sprawie motoryzacji. and.

* * *

Poniżej podajemy wnioski dosłownie według ich treści zamieszczonej w studium Zw. Izb Przem.-Handlow. R. P.

WNIOSKI OGÓLNE.

1) Motoryzacja kraju oparta być musi na ściśle ustalonym wieloletnim programie, obejmującym wszystkie zagadnienia, wchodzące w jej zakres.

2) Osiągnięte dotąd w zakresie zmotoryzowania kraju wyniki nie mogą być uznane za zadawalające, zarówno z uwagi na nikłą ilość kursujących obecnie w Polsce pojazdów mechanicznych, jak i na niedostateczny stan organizacji podaży pojazdów oraz rynku nabywczego.

3) Podstawowym warunkiem wzmocnienia motoryzacji jest udostępnienie jak najszerszym kołom społeczeństwa nabycia i korzystania z pojazdów mechanicznych, do czego dążyć należy po pierwsze, przez możliwie najwydatniejsze obniżenie cen pojazdów i po drugie — przez maksymalne obniżenie kosztów ich utrzymania, konserwacji i eksploatacji.

ULGI PODATKOWE.

4) Ulgi podatkowe, zastosowane wobec nabywców pojazdów mechanicznych, stanowią jeden z najskuteczniejszych środków obniżania cen pojazdów. Ulgi te winny być dla rozszerzenia i pogłębienia swego działania dotyczyć również nabywców pojazdów używanych z tym, iż samochód mógłby stać się podstawą uzyskiwania podobnych ulg jedynie dla pierwszego i drugiego posiadacza.

5) Ustawa o zastawie rejestrowym na pojazdach mechanicznych o tyle nie rozwiązała zagadnienia kredytowej sprzedaży pojazdów, że ogłoszenie jej nie dało jeszcze należącego impulsu uruchomienia odpowiednich kredytów przez banki, kasy komunalne, oraz inne instytucje finansowe. Konieczną jest realizacja postanowień powyższej ustawy przez przeznaczenie na kredyty samochodowe potrzebnych funduszy i skłonienie instytucji kredytowych do udzielania pożyczek na nabywanie pojazdów mechanicznych.

Wysoce pożądane również jest rozszerzenie prawa rejestrowego na motocykle o litrażu już od 96 cm³.

OPLATY NA P. F. D.

6) W opłatach na Państwowy Fundusz Drogowy winien być całkowicie zniesiony podatek od wagi samochodu, a pozostawić należy jedynie opłatę rejestracyjną, wynoszącą od jednego samochodu osobowego, bez względu na jego wagę, zł 20.— rocznie.

MATERIAŁY PĘDNE.

7) Pożądaną rzeczą jest, aby do napędu pojazdów mechanicznych stosować w jak najszerszej mierze, obok produktów naftowych, także benzol i spirytus.

Procentowy udział benzyny, benzolu i spirytusu w pokryciu rynku krajowego powinien być uzależniony od zapotrzebowania rynku, rozmiaru produkcji poszczególnych gałęzi przemysłu i gospodarki materiałowo-surowcowej innych gałęzi przemysłu, w szczególności pracujących na potrzeby obrony kraju.

8) Ponieważ ropa naftowa jest podstawowym surowcem dla produkcji materiałów pędnych tak lekkich jak i ciężkich oraz najbardziej aktualnym obecnie surowcem dla produkcji smarów, postulaty gospodarcze i prawne przemysłu naftowego, dotyczące przywrócenia rentowności, utrzymania uzasadnionego poziomu cen produktów, kredytowania prac geologicznych i wierceń poszukiwawczych — są godne jak największego poparcia.

9) Równoległe z gospodarczymi postulatami przemysłu naftowego powinny być uwzględnione postulaty gospodarce przemysłu benzolowego i spirytusowego, dostarczających pełnowartościowych paliw lekkich.

10) Uwzględniając możliwość przyszłego niedoboru paliw pędnych, otrzymywanych z ropy naftowej, benzolu surowego i spirytusu, na wypadek ewentualnych wahań produkcji, dalszego wydatnego zwiększenia się spożycia krajowego lub powstania warunków specjalnych, jak działania wojenne, należy już obecnie opracowywać w skali laboratoryjnej i półtechnicznej zagadnienie paliw sztucznych (syntetycznych), opartych na węglu kamiennym, węglu brunatnym, torfie, drewnie i gązie ziemnym oraz paliw uzupełniających.

11) Na specjalną uwagę zasługuje problem stosowania do napędu pojazdów mechanicznych drewna i węgla drzewnego. Ponieważ problem ten nie został jeszcze całkowicie technicznie i gospodarczo opanowany, Państwo powinno poprzeć inicjatywę prywatną w kierunku pogłębienia danego zagadnienia i udzielić opieki akcji budowy generatorów, silników oraz samochodów, stosujących powyższe środki napędowe.

GARAŻE.

12) Należy ostatecznie uregulować sprawę budownictwa garażowego, uzupełniając już wydane rozporządzenia specjalnymi przepisami oraz uwzględniając problem tego budownictwa przy najbliższej zmianie przepisów budowlanych.

STACJE OBSŁUGI.

13) Każde zezwolenie na produkcję, a zwłaszcza na montaż pojazdów mechanicznych winno być związane z nałożeniem na producenta obowiązku zorganizowania sieci stacji obsługi. Analogiczne zobowiązania należy również rozważyć w zakresie importu samochodów.

14) Należy wezwać kluby automobilowe do rozszerzenia opieki nad działalnością warsztatów samochodowych ze szczególnym uwzględnieniem kształcenia kadr fachowców. Na podobne cele mogłyby kluby przeznaczać częściowo wpływy, uzyskiwane z opłat egzaminacyjnych itp.

PRZYWÓZ CZĘŚCI ZAMIENNYCH.

15) Należy w jak najszerszym zakresie zliberalizować politykę udzielania kontyngentu na przywóz części zamiennych do pojazdów mechanicznych, gdyż nieracjonalne ograniczanie tych kontyngentów z reguły wpływa na podrożenie importowanych części, niekiedy nawet zupełny brak ich na rynku.

PROPAGANDA.

16) Należy podkreślić konieczność wzmocnienia propagandy motoryzacji kraju na jak najszerszym terenie. W szczególności należy również zainicjować, ewent.

z ramienia Międzyministerialnej Komisji Motoryzacyjnej, aby na terenie wszystkich Ministerstw i innych urzędów, banków państwowych, większych banków prywatnych, instytucji i organizacji państwowych i samorządowych oraz większych organizacji i przedsiębiorstw gospodarczych, zorganizowane zostały stowarzyszenia pracowników, które miałyby na celu ułatwianie swym członkom nabywania pojazdów mechanicznych.

17) Do czynników z zakresu propagandy motoryzacji powinna być zaliczona taka organizacja podaży, aby nabywca uzyskiwał wóz w jak najkrótszym czasie. Jest rzeczą niedopuszczalną, aby na zakupione wozy nabywcy musieli czekać niekiedy po kilka miesięcy.

PRZEWOZY SAMOCHODOWE.

18) Należy roztoczyć ze strony administracji państwowej specjalną opiekę nad przedsiębiorstwami i zakładami przemysłowymi, motoryzującymi swoje tabory przewozowe, a zwłaszcza nad przedsiębiorstwami, trudniącymi się zarobkowym przewozem samochodowym. W tym celu należy jak najspieszniej ustalić i unormować warunki koncesjonowania przedsiębiorstw samochodowych, zwłaszcza w zakresie przewozów towarowych.

PROBLEM DRÓG KOŁOWYCH.

19) Normalny rozwój życia gospodarczego kraju oraz rozwój motoryzacji wymaga natychmiastowego i pełnego realizowania 30-letniego programu gospodarki drogowej, opracowanego przez IV Kongres Drogowy.

20) Dla umożliwienia realizacji tego programu powinny być przeznaczone przez Państwo oraz samorządy corocznie odpowiednie fundusze na cele drogowe. W odniesieniu do funduszy państwowych winny być w budżecie zwyczajnym Państwa wstawiane corocznie 50 milionów zł na konserwację dróg, natomiast na budowę i modernizację powinny być corocznie przeznaczone z sum inwestycyjnych 135 milionów.

21) Program robót drogowych wymaga stworzenia racjonalnych podstaw egzystencji i rozwoju krajowego przemysłu drogowego przez zapewnienie ciągłości i rentowności pracy.

22) Wobec wzrostu zapotrzebowania na materiał kamienny należy dążyć do rozwoju kamieniołomów, a w szczególności do rozwoju raczej zaniedbanych dziś kamieniołomów prywatnych, przez stworzenie kilkuletniego programu zapotrzebowania różnych asortymentów materiału kamiennego, dostarczanego przez te kamieniołomy.

23) Ze względu na przewidziane w programie budowy nawierzchni ulepszonych przy zastosowaniu bitumu, należy otoczyć specjalną opieką rozwijającą się pomyślnie produkcję krajowych smół i asfaltów.

PODAŻ POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

24) Podstawą zapotrzebowania rynku w pojazdy mechaniczne musi być — przede wszystkim — własny przemysł krajowy, którego powstanie i należyty rozwój jest głównym i najważniejszym warunkiem racjonalnej motoryzacji kraju.

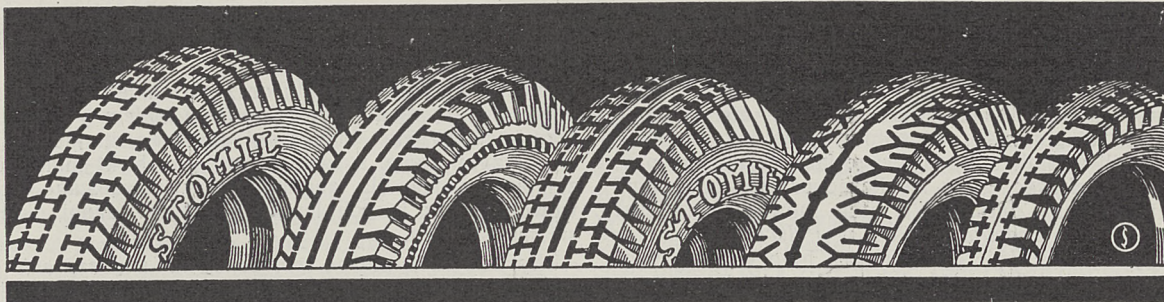
PRODUKCJA KRAJOWA.

• 25) Produkcja samochodowa winna powstawać na podstawie ujawnionego wieloletniego programu, który powinien przewidzieć możliwość seryjnej twórczości pojazdów mechanicznych przez ustalenie ograniczonej ilości typów pojazdów, najbardziej odpowiadających polskiemu warunkom eksploatacyjnym.

Tylko opracowanie i dotrzymanie podobnego programu może zapewnić trwałość pracy zarówno samym wytwórciom pojazdów mechanicznych, jak i licznemu szeregowi współpracujących z nim zakładów przemysłu poddostawczego. Dla tych ostatnich zwłaszcza kwestia stałości ich produkcji jest zupełnie zasadniczym warunkiem zrationalizowania pracy i obniżenia kosztów wytwórczości.

PROGRAM PRODUKCJI.

26) Z powyższych względów Związek Izb uważa, że sprawa jak najspieszniejszego programu produkcji pojazdów mechanicznych w kraju, podobnie jak i planu



ogólnej motoryzacji, stanowi najważniejsze zadanie w dziedzinie motoryzacyjnej. Dlatego też na ten wniosek Związek pozwala sobie położyć zupełnie szczególny nacisk.

Programowi produkcji winna być również podporządkowana działalność montowni samochodowych, które, traktowane jako stadium przejściowe pomiędzy importem, a własną produkcją, muszą przechodzić na czystą produkcję w ramach i terminach, przewidzianych w aktach koncesyjnych.

KOSZTY PRODUKCJI.

27) Główną wytyczną krajowej polityki gospodarczej w zakresie rozbudowy własnego przemysłu samochodowego winno być wytworzenie warunków, prowadzących do stałego obniżania kosztów produkcji, przede wszystkim przez umożliwienie produkcji masowej, będącej niezbędnym warunkiem ustalenia się cen krajowych na dostatecznie niskim poziomie.

28) Do czasu osiągnięcia dostatecznie niskich kosztów produkcji dysproporcja pomiędzy faktycznymi cenami samochodów, a zdolnością nabywczą klientów krajowej musi być wyrównywana drogą dopłat, przy czym

premiowani winni być nabywcy, nie zaś producent samochodów.

IMPORT SAMOCHODÓW. CŁA.

29) Do czasu należytej rozbudowy własnego przemysłu doniosłe znaczenie posiadać musi racjonalna organizacja importu samochodów, dostosowanego do ram programu produkcji krajowej.

Zadaniem słusznie pomyślanego importu będzie zarówno uzupełnienie podaży pojazdów mechanicznych do poziomu, odpowiadającego zapotrzebowaniu kraju, jak i odpowiednie oddziaływanie na ceny pojazdów mechanicznych na rynku wewnętrznym.

Dlatego też, zdaniem Związku, nie należy nadmiernie ograniczać importu samochodów oraz obciążać importowanych wozów zbyt wysokimi i niesłusznie skonstruowanymi cłami. Związek ma tu na uwadze stosowany dzisiaj system stawek celnych, uzależniany od ilości cylindrów. System ten stwarza całkowicie niesłuszne obciążenie dla wozów o silnikach wielocylindrowych, nie należących jednak do typu wozów luksusowych. Konieczna byłaby więc zmiana omawianego systemu i stosowanie opłat celnych w zależności od litrażu motoru pojazdu mechanicznego.

30) Należy jak najspieszniej uregulować również sprawę cła w zakresie przywozu części samochodowych, dla których opłaty celne bywają obliczane nie zawsze według stawek, które winnyby być stosowane. Sprawa ta mogłaby niewątpliwie być załatwiona w drodze wydania przez władze skarbowe odpowiednich ścisłych instrukcji.

IMPORT MOTOCYKLI.

31) Odrębnego traktowania wymaga sprawa importu motocykli, który powinien być zorganizowany pod kątem uwzględnienia interesu krajowych zakładów wytwórczych, rozwijających coraz intensywniej i coraz pomyślniej produkcję motocykli.

CENTRALIZACJA ZAGADNIENI MOTORYZACYJNYCH.

32) Wydaje się szczególnie pożądane a nawet konieczne, aby wszystkie zagadnienia, z dziedziny motoryzacji kraju, zostały ześrodkowane i poddane kompetencji specjalnego organu, pozostającego ewent. w bezpośredniej zależności od Prezesa Rady Ministrów i posiadającego odpowiednio szerokie uprawnienia. Pozwoliło by to zarówno na koncentrację koniecznej dyspozycji, jak i na sprecyzowanie odpowiedzialności za całość rozwoju motoryzacji.

Omawiany organ, który mógłby nosić cechy Komisarzy dla Spraw Motoryzacji Kraju, winien utrzymywać jak najbliższy kontakt ze wszystkimi dziedzinami życia gospodarczego, co jest warunkiem uzgodnienia środków motoryzowania kraju z potrzebami i możliwościami jego przemysłu i handlu.

CZY

zastanowiłeś się

kiedykolwiek,

jakie kupić górne smarowanie

i co na tym zyskujesz?!

REDeX

STOSOWANY PRZEPISOWO:

- 1) do przeczyszczania silnika
- 2) do oleju w karterze
- 3) do paliwa

daje zdumiewające – wszechstronne rezultaty pracy silnika

REDeX nie kosztuje nic, – gdyż sama tylko oszczędność paliwa pokrywa koszt REDeX'U dwukrotnie

STABILIZOWANY OLEJ SAMOCHODOWY

YACCO

„OLEJ REKORDÓW ŚWIATOWYCH”

Atlas dróg samochodowych w Polsce

Ukazał się wreszcie oddawna zapowiadany atlas drogowy Automobilkłubu Polski. Nikogo nie powinno dziwić tak długotrwałe przygotowywanie tego wydawnictwa, jeśli weźmie się pod uwagę fakt, że była to praca zgoła *pionierska*, gdyż nie licząc przestarzałego już zupełnie atlasu Continental'a atlas nowowydany jest *pierwszym tego rodzaju dziełem w Polsce*.

Olbrymią więc ilość pracy trzeba było w niego włożyć, wiele trudności trzeba było pokonać, żeby stworzyć to, co dziś oddano w ręce automobilistów. Zapewne w Atlasie znajdują się jeszcze usterki, a nawet błędy, nieuniknione przy tego rodzaju pracy, w każdym jednak razie jest to wydawnictwo *zupełnie wyjątkowe* co do usług, jakie może oddać komunikacji i turystyce samochodowej.

Szata zewnętrzna Atlasu wymaga szczególnego podkreślenia, gdyż pod względem wykonania graficznego, jak na krajowe środki, stoi on wysoko. Układ ogólny doskonale przemyślany nie sprawia żadnych trudności w wyszukiwaniu właściwych map, lub planików miast, a jednocześnie pozwala ustalić z łatwością arkusze sąsiednie z arkuszem w danej chwili rozpatrywanym.

Atlas składa się z 25 arkuszy map w skali 1:600.000 i z 8 arkuszy w skali 1:200.000. Arkusze 1:600.000 obejmują nie tylko cały obszar Polski, ale również te przygraniczne terytoria państw sąsiednich, które interesować mogą turystę samochodowego. Uwzględniono więc w Atlasie znaczną część Prus Wschodnich, nadbałtyckie i śląskie terytoria Niemiec, przygraniczne tereny Czech, duży obszar Słowacji i Węgier oraz prawie całą Litwę.

W arkuszach obejmujących tereny przygraniczne uwzględniono ostatnie zmiany w mapie politycznej Europy, jedynie dwa arkusze, wydrukowane jeszcze w roku ubiegłym, zmian tych nie zawierają.

Takie rozszerzenie Atlasu na terytoria sąsiednich Państw miało na celu umożliwienie polskim automobilistom czynienie wycieczek do krajów ościennych nawet *bez map obcych*. Atlas podaje bowiem wszystkie główne drogi i ważniejsze miejscowości na terenach przygranicznych, rysowane na podstawie odpowiednich map, wydanych przez organizacje automobilowe niemieckie, czeskie i litewskie.

W 25-ciu arkuszach w skali 1:600.000, jeżeli chodzi o terytoria polskie, pokazano *całkowitą sieć dróg bitych* naszego kraju, o ile tylko przy zastosowaniu tej skali było to możliwe. Niestety zachód Polski pozostał pod tym względem w pewnym upośledzeniu, gdyż sieć dróg bitych jest tam już dość gęsta i wprost ze względów rysunkowych pewne — zresztą najmniej ważne — odcinki dróg bitych musiały być pominięte. Sytuację ratuje jednak fakt, że dla zachodniej części najwięcej opracowano map w skali 1:200.000 (5 odcinków), które zawierają już wszystkie drogi, a bite przede wszystkim.

Z dróg bitych wyodrębniono szlaki szczególnie ważne dla ruchu samochodowego, które wykonano innym sposobem graficznym (czerwony kolor między 2-ma czarnymi liniami). Niezależnie od zalet uzyskanych z uwypuklenia dróg najważniejszych, otrzymano również inne dodatnie strony z takiego rozbięcia arkuszy na osobne wycinki ograniczone głównymi drogami bitymi. Atlas stał się *bardziej przejrzysty*, łatwiej w nim się orientować, gdyż wzrok nie błądzi wśród jednolitych kresek, ale znajduje oparcie w grubych liniach dróg głównych.

Główne drogi bite posiadają *kilometraż dokładnie sprawdzony*, co ze względu na ich częstsze, niż innych dróg, użycie przez automobilistów ma specjalną wagę.

Sieć dróg bitych na arkuszach, wykonanych w bieżącym roku, została zaktualizowana według ostatnich danych o rezultatach budowy dróg w roku ubiegłym.

Oprócz dróg bitych w okolicach, gdzie ich sieć nie była zbyt gęsta, rysowano wszystkie ważniejsze drogi gruntowe, kładąc szczególny nacisk na takie drogi gruntowe, które dzięki swej szerokości, zaopatrzeniu

w mosty, rodzajowi gruntu oraz staranniejszemu utrzymaniu *nadają się do przejazdu samochodem w ciągu całego prawie roku*. Inne drogi gruntowe znajdujące się w gorszym stanie, a więc stanowiące obiekt mniejszego zainteresowania dla automobilistów wrysowano tylko wówczas, gdy innych lepszych dróg w danej okolicy się nie spotyka.

Bardzo duży nacisk położono na umieszczenie na mapach *wszystkich przejść granicznych* oraz urzędów celnych polskich i krajów sąsiednich, które są otwarte przynajmniej dla osobowego ruchu pojazdami mechanicznymi. Opierano się w tym względzie na najbardziej miarodajnych informacjach i materiałach z Ministerstwa Skarbu.

Mapy w skali 1:200.000, których Atlas zawiera 8, obejmują okolice większych miast, lub takie terytoria, które ze względu na bardzo gęstą sieć drogową tylko w tej skali mogły być z dostateczną dokładnością pokazane.

Są to mapy podające wszystkie osiedla z wyjątkiem tylko zupełnie niewielkich oraz wszystkie drogi bite i z małymi wyjątkami gruntowe. Mapy są sporządzone z *największą starannością, a cały kilometr na nich jest sprawdzony*, może więc być uważany za ścisły w granicach, na jakie pozwalały źródła, z których dane czerpano.

Są to mapy wielkiej wartości nie tylko już dla automobilistów, ale nawet dla *wszelkiego rodzaju turystów*.

Jeżeli można coś zarzucić tym mapom, to tylko to, że jest ich jeszcze zbyt mało, gdyż całe Poznańskie i Pomorze mapami w takiej skali powinny być objęte.

Oprócz dróg Atlas zawiera na arkuszach 1:600.000 wszystkie koleje normalno - torowe (bez ślepych bocznic) oraz ważniejsze wąskotorowe, jak również wszystkie większe rzeki i jeziora. Na arkuszach 1:200.000 pokazana jest cała sieć kolejowa i jeszcze większa ilość rzek, nawet mniejszych.

Oprócz map Atlas podaje na odwrotnej stronie arkuszy plany 24 większych miast wykonane w bardzo przejrzystej firmie. Planiki te zawierają główne ulice przelotowe, ulice, na których znajdują się instytucje, lokale i urzędnictwo, mogące zainteresować automobilistów oraz prawie we wszystkich miastach sieć ulic objazdowych, pozwalających przy przejeździe ominąć śródmieście.

Każdy plan miasta jest zaopatrzonej informacjami o garażach, stacjach obsługi, szpitalach, urzędach pocztowych, hotelach, restauracjach i kawiarniach w danym mieście.

Wykazy kilometrażu między większymi miastami, informacje o systemie znaków na tablicach samochodowych, używanych w Polsce, o znakach wyróżniających dla samochodów, ustalonych w konwencji międzynarodowej o ruchu samochodowym dla samochodów poszczególnych państw, skróty polskich przepisów ruchu drogowego, tabele z odległościami między większymi miastami Polski i Europy i wiele innych uzupełniają całość wydawnictwa.

Blisko dwa lata bardzo żmudnej pracy włożył Automobilkłub Polski w swoje wydawnictwo, starając się usilnie o możliwie najlepsze opracowanie. Wiele trudności było jednak nie do pokonania nawet w tak długim czasie i przy tak dużym nakładzie środków materialnych.

Zdają sobie więc autorzy sprawę z tego, że mogą być w Atlasie błędy, nieuniknione w tego rodzaju pracach, zwłaszcza w pracach pionierskich. Wierzą jednak, że *stworzyli podstawę*, która drogą stałych poprawek i aktualizacji w następnych wydaniach, stanie całkowicie na wysokości zadania i da automobilistom polskimi do ręki twór naprawdę doskonały.

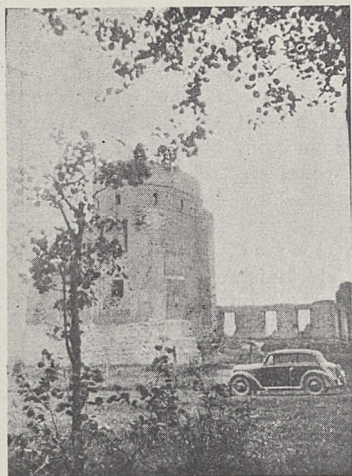
Inż. J. Królikowski
(Min. Komunikacji)

ZOFIA ANDRZEYKOWICZÓWNA

Puszcza śpiewa...

Puszcza — z tym słowem kojarzy się wizja dalekich krajów, jakichś pierwotnych warunków bytowania, gąszcz splecionych korzeni, zwalonych pni drzewnych — jednym słowem coś, co dla nas, zdawałoby się, jest prawie nieosiągalne w dzisiejszych czasach. A jednak lubimy przeciw naturę dziką i surową, nietkniętą jeszcze ręką cywilizacji. Jakże chętnie czytamy do dzisiaj książki o podróżnikach przedzierających się przez dziewicze lasy oraz z zadością śledzimy losy bohaterów filmowych, zmagających się z prawem natury. Tymczasem nie tak trudno przeżyć to wszystko samemu, zwłaszcza, że wygodny wiek XX-ty ułatwił nam niesłychanie tego rodzaju przedsięwzięcia, usuwając niebezpieczeństwo

i niewygody. Nie żądamy tylko rzeczy nieosiągalnych — poco nam puszcze afrykańskie, odległe o setki kilometrów? My mamy swoją własną puszcze, taką jaką sobie każdy wyobraża, pełną dzikich zwierząt — puszcze białowiejską. Kilka godzin jazdy i znajdujemy się w krainie baśni. W czynie duszy drzemie chociaż odrobina romantyzmu i miłości do natury, na pewno wybierze się do Białowieży. Ja



Starożytny zamek w Liwie

zawitałam tam po raz pierwszy, ale wiem, że nie ostatni.

O godz. 15-ej wyjeżdżamy z Warszawy przez Grochów, Miłosnę w stronę Mińska Maz. Licznik wykazuje 21,165 km. Po obu stronach szosy miłośnickiej ciągną się piękne lasy, co od razu na wstępie nastraja nas na ton wesoly. Staramy się nawet nie zauważyć kilku odcinków gorszej szosy, która niestety będzie nam nieraz towarzyszyła. Nie jest to jednak takie przykre i uciążliwe, zresztą zaabsorbowani jesteśmy widokami. Sady jeszcze kwitną. Wiosna, która tak wcześniej osmieliła zziębniętą ziemię do twórczej pracy, zatrzymała się nagle. Zdziwiona po niewczasie swoją hojnością zapagnęła przedłużyć swoje panowanie. Skromne jabłonie zaróżowiły się kwiatem i ze skupieniem przygotowują się do wydania obfitych planów. Tylko kwiaty wiśni, stracone podmuchem wiatru cicho i miękko zasłały ziemię. Beztrosko opadły, nie żałując swojego krótkiego żywota, gdyż piękny był i pożyteczny — dał początek tysiącom nowych istnień.

Pierwszy postój następuje w Liwie, przed Węgrowem. Liw był kiedyś głównym miastem ziemi liwskiej. W 1703 r. zostało ono zburzone przez Szwedów i odtąd coraz bardziej upada. Dzisiaj nie różni się niczym od szeregu innych wiosek okolicznych, a jako jedyna pamiątka świetnej przeszłości, pozostały ruiny starożytnego zamczka. Łączył się on do niedawna z Węgrowem przy pomocy tajemnego tunelu, ciągnącego się na przestrzeni trzech km. Od kilku lat tunel został zasypany.

Po „uwiecznieniu” ruin ruszamy dalej. W Węgro-

wie przejeżdżamy koło oryginalnego domu, którego fronton jest w kształcie orła — mieszkał w nim podobno czas jakiś Napoleon. Kilka kilometrów dalej mijamy Grochów, dawną rezydencję Rawiczów, znanych z czasów powstania, obecnie należący do pp. K. Rozległe, równinne Podlasie pozwala nam wdychać piękno rozkwitłych łąk, przerywanych od czasu do czasu kępą skromnie przykucniętych strzech, pyszniących się w tej chwili wspaniale rozkwitłym bzem, którego zapach towarzyszy nam prawie bez przerwy. Zdawałoby się, że ten równinny krajobraz jest naogół dość monotony, a jednak, z okien pędzącego auta, posiada subtelny czar mieniących się barw kwiatnych i jakiegoś dziwnego spokoju i pogodnej melancholii.

Coraz częściej teraz spotykamy ślicznie utrzymane konie. Nic dziwnego — drobna szlachta, która zamieszkuje te okolice, chociaż zubożała i wiedzie nędzne życie chłopca, zachowała we krwi wielkopolskie upodobania — kocha się w koniach i dba o nie niezmiernie. Przez kilka dobrych lat konie wiodą tutaj bez troski żywot, cały dzień chrupiąc soczystą trawę. To też z przyjemnością patrzy się na ich żywe oko, piękną budowę, werwę i siłę.

Sokołów Podlaski chociaż „wyposażony” w podłe szosy okoliczne, jest dużym ładnym i czystym miasteczkiem. Zaczynają się teraz coraz bardziej urozmaicone widoki, grunt staje się falisty, wywołując złudzenie podgórskiej miejscowości. Coraz to spotykamy śliczne majątki, zwłaszcza Repki położone są bardzo malowniczo, wśród przepięknych lasów.

Jeszcze kilka km i wjeżdżamy na most, przerzucony przez Bug i zbliżamy się do Drohiczyzna, zdaleka już znaczącego się na tle nieba wieżami kościołów i kopułą cerkwi. Wyjazd z Drohiczyzna jest bardzo ładny — szosa opada w dół, odkrywając po prawej stronie widok na Bug i równinną zieleń, a po lewej na zalesione wzgórza. Ciągłe utrzymuje się charakter podhalański, podkreślony jeszcze przez olbrzymie stada pasących się baranów. Za nadlesnictwem Nurzec mamy ładny odcinek drogi — nie ma tutaj rowów przydrożnych, a szosa biegnie na jednym poziomie z lasem, którego olbrzymie stare olchy i graby wiernie jej towarzyszą.

Mijamy teraz Działkowicze (pisze się również Działkowicze — i jedna i druga nazwa jest słuszna, gdyż dużo tam i dzieci i dziadków) i zbliżamy się do Boćków. Zwraca naszą uwagę b. miłe i fortunnie

pomyślane „urządzenie”; a mianowicie cały czas wzdłuż szosy biegnie boczna droga dla bydła. Jazda autem, zwłaszcza nad wieczorem, jest zawsze ogromnie utrudniona ze względu na nasze miłe żywicielki, które z wielką flegmą kroczą po szosie, nie przejmując się rykiem syren samochodowych. To też taki podział dróg dla „pieszych” i pojazdów jest bardzo miłe widziany.



Resztki muru zamku liwskiego

W Boćkach przecinamy rzeczkę Nurzec i zwiększając tempo wpadamy do Bielska. Za chwilę majaczy już przed nami Hajnówka, w której znajduje się największy w Polsce tartak drzewny.

* * *

I oto jesteśmy w puszczy. Wieczorna ciemność spłynęła już na ziemię, potęgując grozę nieprzeniknionych czeluści leśnych. Z biciem serca mkniemy pośród niebotycznych olbrzymów, żałując, że noc nie pozwala na oglądanie wszystkich cudów. W Białowieży spotykamy znajomych, pp. inż. K., którzy mieszkają w Grudkach, odległych o 3,5 km od Białowieży. Inż. K. jest kierownikiem tartaku Grudki. Ludzie ci, o niespotykanej gościnności, nie tylko, że służą nam za ciceronów, ale zdobywają się nawet na heroizm odstąpienia nam własnych łóżek. Dzięki temu wypoczęci zrywamy się o 5-ej rano, chciwi czaru poranka w puszczy.

Przeciętmemu śmiertelnikowi jest dosyć trudno zorientować się w sytuacji bez przewodnika. Przecież i Białowieża i Hajnówka i Grudki i wiele innych miejscowości znajduje się w puszczy, ale są to rozległe osady, z których trzeba dopiero dostać się do lasu, no i bardzo łatwo można opuścić rzeczy godne zobaczenia. Szczęśliwie niebiosy zesłały nam litościwego człowieka, który, pragnąc widocznie powiększyć swoje doczesne zasługi, towarzyszył nam przez cały dzień, ukazując mniej lub więcej dostępne dla zwiedzających tajniki leśne (w Białowieży w schronisku turystycznym są specjaliści przewodnicy, którzy zajmują się oprowadzaniem turystów po terenie puszczy).

Przede wszystkim obejrzeliliśmy t. zw. park pałacowy, gdzie znajduje się pałac, zbudowany jeszcze na czasów carskich. Obecnie służy on jako rezydencja dla P. Prezydenta Rzplitej oraz wybitnych osobistości, przyjeżdżających na polowania. Jest to ładna budowla z okrągłą wieżyczką, na której mieści



Fragment zabudowań pałacu

się godło państwowe oraz herb puszczy — żubr. Stąd roztacza się widok na piękny park, leżący poniżej, oraz pobliską w słońcu taflę wody rzeki Narewki. W tymże parku mieści się kasyno, schronisko turystyczne (1,5 zł za noc) oraz porządne garaże, gdzie za 24 godz. płaci się 1,5 zł. Również w Parku Pałacowym znajduje się domek myśliwski, gdzie bardziej wybredni turyści mogą spędzić noc i wreszcie Muzeum Leśne. Warto je obejrzeć — jest niewielkie, ale bardzo dobrze pomyślane i urządzone, eksponaty ma bardzo ciekawe. Widzimy tam cały zwierzostan, ptactwo, owady i rośliny puszczy. Ciekawy jest bardzo zbiór batalionów. Są to spore ptaki, mniej więcej wielkości kawki, które normalnie mają dość skromne upierzenie. W czasie godów jednak samce robią wrażenie niezwykle pięknych i oryginalnych ptaków, gdyż wokół ich głowy tworzy się przepiękna kryza z piór.

Ciekawym szczegółem jest, że cały ten zbiór liczący kilkadziesiąt okazów nie posiada nawet dwóch okazów jednakowych. Została nawet ufundowana przez jakiegoś Anglika specjalna nagroda za dostarczenie dwóch identycznych batalionów.

Poza tym bardzo wygodne dla turystów są mapy plastyczne terenu Białowieży, wg. których zupełnie laik łatwo zorientuje się w okolicy. Dzięki mapom dowiedzieliśmy się, że cały teren puszczy jest podzielony na oddziały wielkości wiorsty kwadratowej.

Zaraz za Parkiem Pałacowym ciągnie się olbrzymia łąka, a po drugiej jej stronie widzimy mur zieleni — to najpiękniejsza część puszczy — r e z e r w a t, gdzie człowiek nie ma prawa nic zmienić, nic usunąć. Rządzi tutaj wszechwładna ręka natury. Jest to obszar wielkości 4.693 ha.

Auto, dla którego wstęp do rezerwatu jest wzbroniony, zostawiamy przed bramą i zaczynamy wkraczać w serce p u s z c z y. Jakiś dziwny spokój spływa na nas, czujemy się bliżsi Boga. Rozbawiona dotychczas nasza gromadka ucisza się nagle — w powietrzu unosi się d o s t o j e ń s t w o i t a j e m n i c z o ść. Ptaki, o nieznanym mi nazwach, śpiewają hymn radości życia, nikt im tutaj nie przeszkadza, ani nie zagusza.

Z podziwem spoglądamy na imponującej wielkości drzewa — nie tyle nawet ich grubość, co wysokość jest o s z a ł a m i a j a c a np. świerki dochodzą do czterdziestu kilku mtr. wysokości. Chętnie rywalizują z nimi lipy, dęby, jesiony, graby i kłony, charakterystyczne dla tego rodzaju drzewostanu. Nierzadko się zdarza, że te olbrzymy walą się, wyrwijając korzeniami ogromne płyty ziemi. Tu i ówdzie sterczą jakieś gałęzie i korzenie upiornie powykręcane, zmuszające pnie. Nikt ich tutaj nie ru-



Pałac w Białowieży



U stóp dębu Jagiełły

sza i one to właśnie nadają ten charakter pierwotności. Jedyną dysharmonię w dzikości lasu stanowią drogi naniesione sztucznie, ale błogosławimy teraz rękę cywilizacji, gdyż wokół są takie moczary, że niepodobieństwem byłoby przedzierać się tamtędy. Kilka razy jednak zbaczamy z utartego szlaku, by przedzierając się przez zwalone pnie, dotrzeć do grupy świerków — olbrzymów, czy też do prastarego dębu, pod którym ongiś król Jagiełło sądy swoje sprawował, a później Stefan Batory zbierał wojowników gotując się do wypraw wojennych. Jest to olbrzym, którego żywot przyrodnicy określają liczbą 700 lat. Co roku koronę jego zdobi pyszna młoda zieleń, a na jednym z jego obumarłych konarów powstały nowe istnienia — bezkarne i bezpiecznie rosną tam młody świerczek i brzoźka.

Wędrując dalej zatrzymujemy się przed starą sosną, na której, na wysokości jakichś 30 mtr., znajduje się barć. Do niedawna jeszcze żył ostatni bartnik puszczański, fotografia jego mieści się w Muzeum białowieskim. Bartnictwo było ongiś bardzo rozpowszechnione, a królom nadawali specjalne przywileje bartnikom. Ale nie było to zbyt popłatne zajęcie, gdyż chytre i zwinne misie wdrapywały się z lekkością wiewiórki na najwyższe drzewa i do cna wylizywały słodki miodek. Dzisiaj biedaki siedzą w klatce i wspominają dobre czasy. Jedyną ich pociechą może być, że ich dzieci podchowane przez ludzi do wieku młodzieńczego, zostaną wypuszczone do puszczy. Starsza generacja musiała być chwytna do niewoli, gdyż nieraz płała ludziom niemiłe

figle. Podchodziły nieraz do domostw ludzkich strasząc dzieci, lub też pobierały od kobiet, zbierających jagody i grzyby w lesie, haracz w postaci ich zbiorów. To też ludność okoliczna nie posiadała się z radości, kiedy zamknięto je w klatce i wyraziła swoją niechęć dla niedźwiedzi w sposób dziki nieco, obrzucając je ziemią, gałęziami i wymyślając im w okropny sposób.

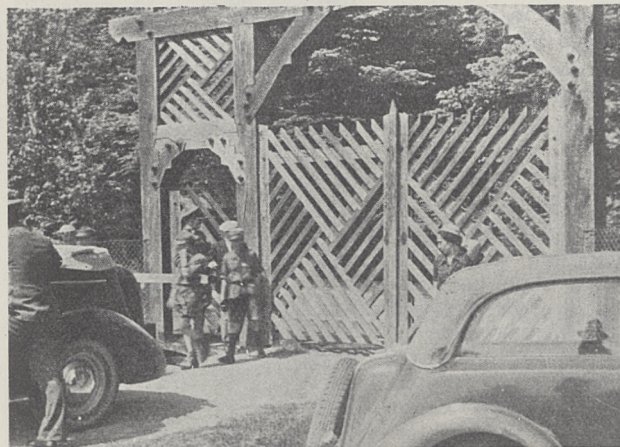
Chociaż zmęczeni bardzo swoją wędrowką, która trwa już kilka godzin, nie możemy się rozstać z puszcza, rozedrganą miliardem wolnych istnień, przepojoną oszałamiającym, upojnym zapachem konwalii. My, warszawiacy, przyzwyczajeni do ogłoconych lasów podmiejskich, nie możemy wprost uwierzyć w to bogactwo kwiecia, tak pysznie rozkwitającego u naszych stóp. Okazuje się, że w sezonie kwitnienia całe wagony tych śnieżnych, wonnych dzwoneczków wędrują stąd do Warszawy, głodnej zawsze kwiatnych importów.

Wtem coś zamajaczyło przed nami — serce uderza szybciej — to stado dzików, które zwietrzywszy intruzów, chyłkiem umykają w gąszcz leśny. Parę razy mignęły nam wśród drzew trwożne oczy sarenki — na każdym kroku wyczuwa się tętniące życie lasu. Dowiedzieliśmy się, że zwierzyna „wzięła się teraz na sposób” i kiedy jest polowanie w puszczy, stara się umknąć do rezerwatu — tutaj nikt nie ma prawa jej ruszyć. Szkoda, że nie wszystkie stworzenia w Polsce wiedzą o tym bezpiecznym zakątku.

Puszcza posiada również wielu szkodników. Jak zawsze i wszędzie toczy się zaciekle walka na śmierć i życie. Najmniejsze stworzonka chcą żyć i posługują się w tym celu całym szeregiem przyrodzonych im sposobów. Zdawałoby się np. że świerki, tak nieustraszone i dumne, nie boją się niczego, a tymczasem są bezsilne wobec malutkiego robaczka — kornika, który toczy je podstępnie. Świerk zresztą jest w tym wypadku zastępcą, korniki czekają na odrodzenie się sosny, która była wyniszczona i teraz dopiero odżywa.

Rozglądamy się wokół, pełni jakiegoś radosnego zdziwienia. Czar tej krainy rozłożonej i rozniebieszczonej, pogodnym dniem, nie umniejsza nawet plaga komarowa. Obrzydliwe to tałatajstwo, czując się panem na swoich śmieciach, zjadłoby nas żywcem, gdyby nie litościwe promienie słoneczne, które biorą nas pod opiekuncze swe skrzydła, usuwając krwiożercze bestie w mroczną wilgoć.

Odwiedzamy jeszcze łośie, żyjące wprawdzie w niewoli, ale posiadające olbrzymią przestrzeń do swojej dyspozycji. Wreszcie jedziemy do Hajnówki, do żubrów. Nie zawsze można „uzyskać u nich audiencję” — pilnują tych kolosów bardzo troskliwie. Z powodu pryszczycy, panującej w okolicy, musimy przedezynfekować swoje obuwie, przechodząc przez wycieraczkę, przepojoną karbolem. Pasażem, przeznaczonym dla publiczności, dochodzimy do trybuny, skąd możemy podziwiać niezwy-



Wejście do rezerwatu



Olbrzymia sosna. U stóp stoi człowiek



Miś cieszy się

ciężone żubry. Są to zwierzęta, których siła i potęga, przejawiająca się w potwornym cielsku, rogach i oczach, jest po prostu straszna. Oddziela nas od nich ogrodzenie ze słupów o średnicy 75 cm. oraz dwucalowych desek, wzmocnionych jeszcze poprzecznymi belkami. Zdawałoby się, że to wystarczające, a jednak kiedyś rozszalony stary żubr wyłamał je jak trzcinę.

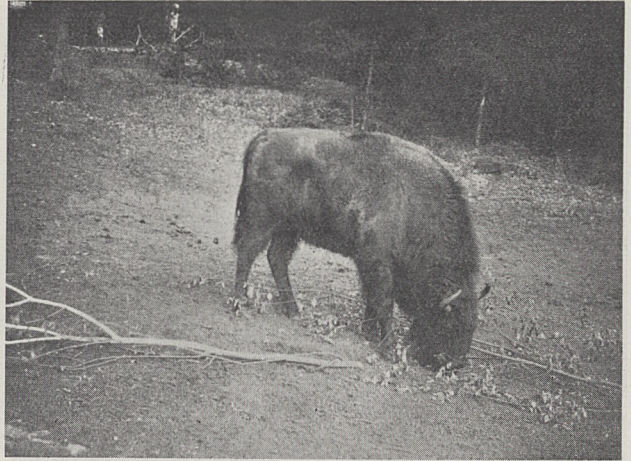
Warto również obejrzyć w puszczy t a r p a n y, tzw. konie Przewalskiego. Jest to gatunek dzikiego konia — niewielki, myszaty z ciemną pręgą na grzbiecie, w zimie zmienia maść na białą, dostosowując się do otoczenia. W chwili obecnej tarpany są trzymane w zagrodzonej części puszczy, podobnie jak łosie i żubry, ale na wiosnę mają być wypuszczone na wolność, aby mogły żyć w stanie dzikim, do którego zapewne tęsknią ogromnie.

* * *

Z Hajnówki powracamy raz jeszcze do Białowieży, oglądając po drodze stanowisko P. Przydenta Rzplitej Polskiej na polowaniu. Polowania odbywają się już w młodszym lesie, w części puszczy, która podlega racjonalnej gospodarce leśnej.

We wsi Stoczek, należącej do osady Białowieży, zwiedzamy smolarnię. Zwracają naszą uwagę jakieś dziwne białe kopyły — są to piece przeznaczone do suchej destylacji karp drzew iglastych, z których otrzymuje się szereg produktów. W tych piecach wydobywa się terpentynę. Pozbawiona terpentyny karpina wędruje do innych pieców, gdzie wydobywa się z niej smołę, tran drzewny itp. Z tryskających do niedawna sokiem życiowym korney pozostaje tylko stos węgla drzewnego, który również zostaje zużyty.

Dla wyrobienia sobie całkowitego obrazu całości tamtejszego życia postanawiamy jeszcze zwiedzić tartak. Zachwycamy się umiejętnym wykorzystaniem najdrobniejszych nawet ścinków drzewnych. Ba, nawet trociny, których dziennie otrzymuje się



Śniadanie żubra

tutaj 4 wagony, zostają częściowo zużyte na miejscu, jako paliwo. Przyglądamy się pracy w tartaku. Ogromne pnie, odarte z kory, zostają umieszczone w przyrządzie, gdzie niesamowitej ostrości piły w mgnieniu oka przecinają je na kilka desek, żądanej grubości. Deski kładzie się na specjalnie urządzonych szynach, które doprowadzają je do miejsca, gdzie umocowane są dwie piły o ruchomej rozstawności. Pracujący tam robotnik musi się bardzo szybko orientować co do możliwości uzyskania maksymalnej szerokości deski i odpowiednio nastawić piły. W tej chwili robi on to już mechanicznie, ale patrzącemu imponuje jego sprawność, orientacja i szybkość.

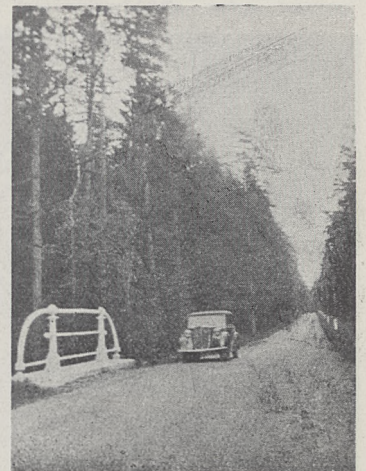
Gotowe deski ładuje się od razu na dreżyny, które odjeżdżają, a pozostałe zrzynki, ucięte równo za pomocą specjalnej piły, związuje się w paczki. Przy czym zostają one związane sznurkiem, gdyż drut mógłby zardzewieć i zniszczyć drzewo, przeznaczone na celulozę.

Praca w tartaku jest estetyczna, czysta i miła (nie wiem, może tylko dla widza), z rozkoszą wdychamy powietrze przepojone zapachem żywicy. Tartak jest czynny 24 godziny — robotnicy pracują na trzy zmiany. Na każdym kroku tempo i sprawność.

* * *

Niestety, czas szybko leci i musimy już wracać do Warszawy, ażeby zdążyć „przed zamknięciem bramy”. Jedziemy wolno szosą, śmiało przecinając zwartą ścianę zieleni. Co chwilę mijamy białe mostki o charakterystycznej linii, jakich nigdzie poza puszcza nie spotyka się.

Nurtuje nas bezustannie chęć zobaczyć choć na chwilę w jedną z malowniczych dróg leśnych. Ulegamy raz jeden podszeptom zwodniczego kobolada, nie radzę jednak tego robić nikomu. Drogi te są



Mostki charakterystyczne dla puszczy



Piece, w których wytwarza się terpentyna



Zdradliwe drogi leśne

rzeczywiście piękne i wyglądają bardzo niewinnie, w gruncie rzeczy są bardzo zdradliwe. Jedzie się kilkadziesiąt metrów po twardej nawierzchni i nagle koła wpadają w rozmokły błotnisty grunt, z którego bardzo trudno wygrzebać się. Stanowczo szkoda maszyny.

W drodze powrotnej jedziemy przez Bielsk Podl., Brańsk, Wysokie Maz., Zambrów, Ostrów Maz., Wyszaków i Radzymin. Ta szosa jest również marna, zwłaszcza od Ostrowia do Wyszkowa skaczemy niemożliwie. Toteż najlepiej przedłużyć trasę o 20 km i jechać w obie strony przez Wyszaków, Łochów, Węgrów itd.

Licznik po przyjeździe do Warszawy wykazuje 21.745 km, czyli że przejechaliśmy 580 km.:

Z Warszawy do Białowieży — 245 km.

Z Białowieży do Warszawy — 244 km.

Pozostałe 100 km przejeżdżiliśmy na terenie puszczy.

Koszt wycieczki:

Benzyna 60 ltr.	36 zł
Oliwa $\frac{3}{4}$ "	3 zł
Smarowanie wozu	3 zł
Razem	42 zł

Koszt przejazdu w jedną stronę na osobę wyniósł 5.25 zł.

Przejazd koleją w jedną stronę na osobę wynosi 12.20 zł.

Cyfry same mówią za siebie.

XII Międzynarodowy Raid A.P.

Zwycięski zespół fabryczny

„CHEVROLET“

zdobywca

WIELKIEJ NAGRODY POLSKI

i inż. **T. MAREK** zdobywca

PUCHARU PANA PREZYDENTA R. P.

i ZŁOTEGO PUCHARU A. P.

w klasie samochodów największych

stosowali:

oleje samochodowe **„SWING OIL“**

oraz paliwo motorowe **„OKTAL“**

produkcji Rafinerii **„GAZY ZIEMNE“ S. A**



Dr STANISŁAW MOSZKOWICZ

Pola azaliowe

Na Zielone Świąta zapowiedział Wołyński Klub Automobilowy wycieczkę towarzyską do kamieniołomów w Janowej Dolinie i na Pola Azaliowe. Rzut oka na mapę stanu dróg nie zachęcał zbytnio do wzięcia udziału w tej imprezie. Dojazd ze Lwowa do Łucka jest często zakreskowany jako „droga w stanie średnim”, a takiego „stanu” samochód małowitrazowy, jak nasz, nie lubi. Trasa wycieczki prowadziła, według mapy, drogami gruntowymi, a mówiono nam, że „bywają” one na Wołyniu zupełnie znośne. Jednak urok nieznanych stron, a w pierwszym rzędzie chęć zobaczenia pól azaliowych, o których się w naszych stronach mało słyzy, przeważył i decyzja wyjazdu zapadła.

* * *

W słoneczny ranek ruszyliśmy w kierunku Złoczowa. Aż do granic województwa lwowskiego tylko bardzo wielki optymista mógł stan drogi określić jako znośny. Było o wiele gorzej. W województwie tarnopolskim stan nawierzchni tak dalece się poprawia, że możemy nadrobić spóźnienie. Mijamy Podhorcie, z pięknym zamkiem, niegdyś Sobieskich, dziś Sanguszków i prześlicznym kościołkiem, miniaturą bazyliki św. Piotra. Kościółek



Komandor mjr. Łucki na starcie

ukryty jest wśród drzew i w przejeździe nie łatwo go zauważyć tym bardziej, że leży po przeciwnej stronie zamku, na który skierowane są oczy przejeżdżających.

Na starcie w Łucku, stawiamy się o wiele za wcześnie, mimo to już nas oczekuje sekretarz hon. W.K.A., p. inż. Grigoriew i wskazuje nam, co jest godne zobaczenia w stolicy Wołynia.

Odprawa uczestników odbyła się pod sprężystym kierownictwem Komandora, p. mjr. Łuckiego, który informuje kierowców o czekających ich tarapatach. Okazuje się, że nie uchybiało by to wcale prawdzie, gdyby tak niewinnie nazwaną wycieczkę, nazwać raczej „Raidem po drogach piaszczystych”. Nasz mały i nisko zawieszony samochód oglądają organizatorzy z wyraźnym zakłopotaniem, decydując w końcu, że mamy się trzymać kolein wskazanego nam samochodu, którego rozstaw kół odpowiada naszemu — „bo tak będzie najlepiej”. Mieliśmy dotychczas z drogami piaszczystymi mało do czynie-

nia i wiedzieliśmy, że wóz nasz, z przednim napędem, ich nie lubi, spodziewaliśmy przeto, tym ciekawszej jazdy. Nadzieje te miały nas zawieść.

Punktualnie ruszamy dobrą szosą do Klewania. Zwiedzamy tam zamek, po czym następuje dalszy etap jazdy — przez las i piachy. Już po pierwszych kilkudziesięciu metrach kilka wozów odmawia posłuszeństwa. „Trzecia klasa” wysiada i popycha — ruszają, a za nimi i my. Ale po kilku kilometrach także koła naszego wozu kręcą się bezsilnie w piasku, słabe ręce kobiece uruchamiają jednak wóz bez trudu. Kiedy się wysiadanie i popychanie dwukrotnie powtarza, orzeka kierownictwo, że lepiej będzie zostawić mnie samego na pastwę losu, zabiera mi pasażerki (o to widocznie chodziło) i każe jechać naprzód. Posłuszny jadę dalej i rzeczywiście już bez „przystanków” zajechaliśmy do Janowej Doliny.

Bywalcy kinowi widzieli niewątpliwie interesującą reportaż P.A.T'a, przedstawiający wydobywanie i obróbkę bazaltu w Janowej Dolinie. Zwiedzając kamieniołomy, pod kierownictwem dyr. Szukowskiego, podziwialiśmy ogrom zakładów, sprawność pracy i urządzeń. Po kolacji, którą nas Dy-



Na starcie przed budynkiem W. K. A. w Łucku

rekcja kamieniołomów przyjęła, dowiedzieliśmy się z słowa wstępnego do przedstawionego nam filmu, o ciekawej historii kamieniołomów. Zarówno same kamieniołomy, jak i wszelkie urządzenia pomocnicze oraz wzorowo urządzona kolonia robotnicza, dom społeczny, z wielką salą, restauracją, kasynem, pokojami gościnnymi itd., itd. — to dzieło mózgu i rąk polskiego inżyniera i polskiego robotnika. Eksploatację kamieniołomów rozpoczęto przed 10-ciu laty. Mimo wstrzymania kredytów przez dłuższy czas, dziś, na miejscu, w którym 10 lat temu było pustkowie, wre praca w kamieniołomach, zaopatrujących w pierwszorzędną kostkę brukową nie tylko Polskę, ale eksportujących swój produkt także za granicę, nawet do Włoch, znanych przecież z najlepszych w tej gałęzi znawców i fachowców. Niedoceniane swego czasu przedsiębiorstwo jest dziś nie tylko samowystarczalne, ale stanowi pozycję dochodową w budżecie państwa.



Krzaki azalii zakrywają prawie człowieka

Zmęczeni całodzienną jazdą i emocją prowadzenia wozu po piaskach, kładziemy się do snu, obiecując sobie nazajutrz jeszcze raz wszystko dokładnie obejrzeć.

Wczesnie rano zabieram się do przejrzenia wozu, niestety, silnik nie chce zaskoczyć. Przekonany, że wczorajsze piaski zostawiły pamiątkę w gaźniku, przeczyszczam go, montuję z powrotem — ale silnik milczy dalej. Jeszcze rozdzielacz, świece — na tym kończy się moja wiedza techniczna — prawnika. Przychodzą życzliwi fachowcy, zdejmują, rozbierają, składają, odkręcają, a potem przykręcają z powrotem, z tym samym niestety skutkiem.

Towarzysze nasi, skonsternowani takim obrotem rzeczy, zaczynają się już interesować rozkładem jazdy pociągów — gościnna jednak i serdeczna opieka organizatorów i Dyrekcji kamieniołomów miała się nam teraz tym bardziej objawić. Zabrano nasz wóz do warsztatów, nie pozwolono więcej przy nim majstrować, a nas przygarnięto gościnnie do innych wozów. Bardzo to niemiłe uczucie, gdy



Uczestnicy w ruinach zamku Siemaszków w Hubkowie



Przełom Stupczy w Hubkowie

się nagle zostaje pasażerem w obcym, choćby najgościnniejszym samochodzie.

* * *

Przez Kostopol i Ludwipol zdążamy ku Starej Hucie, blisko granicy sowieckiej. Droga prawie cały czas piaszczysta, wyboista, myślimy już, że wóz nasz wiedział, co go czeka i wolał zastrajkować, niż jeździć po tych bezdrożach. Za Ludwipolem wjeżdżamy w las i widzimy naprzód pojedyncze, małe, potem rosnące w coraz większych skupieniach i coraz większe krzaki, pokryte bladeżółtym, przepięknym kwieciami. To dzikie azalie.

Wysiadamy na leśnej polanie — na około nas morze azalii, których zapach idzie o lepsze z pięknnością kwiatu i jego barwą. Zapach jest odurzający, a że woń ta rzeczywiście odurza, o tym opowiadają nam bywalcy tych stron. Zdarzają się wypadki, że



Wśród ruin zamku Siemaszków w Hubkowie



Postój w lesie

pastuszek uśnie wśród pola azaliowego i... nie budzi się więcej. Cóż za piękna śmierć! Ale takie myśli przychodzą chyba tylko tym, którym wóz — odmawia służby.

Wszystko, co piękne, trwa krótko. Trzeba ruszać, bo mamy jeszcze zobaczyć przełom Słupczy i położone nad nią malownicze ruiny zamku Siemaszków

w Hubkowie. Sterczą samotnie, na szczycie wzgórza, panującego nad okolicą, strzeżone już w trzecim pokoleniu przez rodzinę karłów — jeszcze jeden romantyczny szczygół w tym pięknym otoczeniu.

W Ludwipolu następuje pożegnanie. I aż wstyd nam, że nas, „spieszonych” najserdeczniej wspominają, podnosząc zupełnie niezasłużenie, żeśmy się jedyni z poza członków W.K.A. zdobyli na wzięcie udziału w imprezie bratniego Klubu. Mogliśmy te słowa rozumieć tylko jako jeszcze jeden dowód serdeczności ze strony najmilszych Gospodarzy.

I mimo oficjalnego zakończenia wycieczki, nie skończyła się gościnna troska organizatorów. Odwieźli nas z powrotem do Janowej Doliny, bo w międzyczasie otrzymaliśmy telefoniczną wiadomość, że nasz wóz — przemówił. Po drodze jeszcze postój w gościnnym domu p. Starosty kostopolskiego, którego mieszkanie stanowi zresztą miłą niespodziankę dla wielbicieli malarstwa polskiego.

Po przybyciu do Janowej Doliny kieruję oczywiście pierwsze kroki do naszego wozu, by usłyszeć tak dobrze znany szum silnika. Noga na rozrusznik... i znowu głucho milczenie. Ale tym razem już szybko uporała się wprawna ręka (nie moja) z usterką — silnik uległ i wreszcie zaskoczył. Korzystamy jednak dalej z gościnności pp. dyr. Szutkowskich, bo nie mamy odwagi puszczać się w nocy w drogę po piaskach.

Nazajutrz rano, pilotowani przez Gospodarzy, pojechaliśmy w kierunku Równego i żegnając ich, nie mogliśmy znaleźć dostatecznie serdecznych słów, by wyrazić naszą wdzięczność za tyle gościnności, uczynności i serdeczności.



Powrót do Janowej Doliny

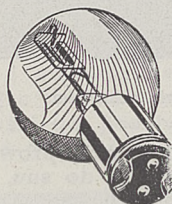


*Tej samej uwagi, jaką poświęcamy
tym znakom drogowym*

wymaga również i oświetlenie naszego samochodu. Od pewności działania i jakości światła, jakie dają nam żarówki reflektorowe zależy zarówno bezpieczeństwo wszystkich pasażerów jak i swoboda prowadzenia wozu nocą, zwłaszcza podczas mgły i niepogody.

Kto ma w swym wozie żarówki reflektorowe TUNGSRAM DUOLUX ten może jeździć szybko i bezpiecznie. Ich dwa druciki świetlne, zawieszane na specjalnych amortyzatorach pozwalają stosować dowolnie bądź silnie dalekie światło o zasięgu do 400 m. jak i łagodnie rozproszone, skierowane zarówno na boki dróg jak i ku dołowi.

Żarówki samochodowe



**TUNGSRAM
DUOLUX**

TO NOWOCZESNE
OŚWIETLENIE SAMOCHODU



HARTOWANE

SZKŁO

BEZPIECZNE

MIKAVIT

WYRÓB KRAJOWY

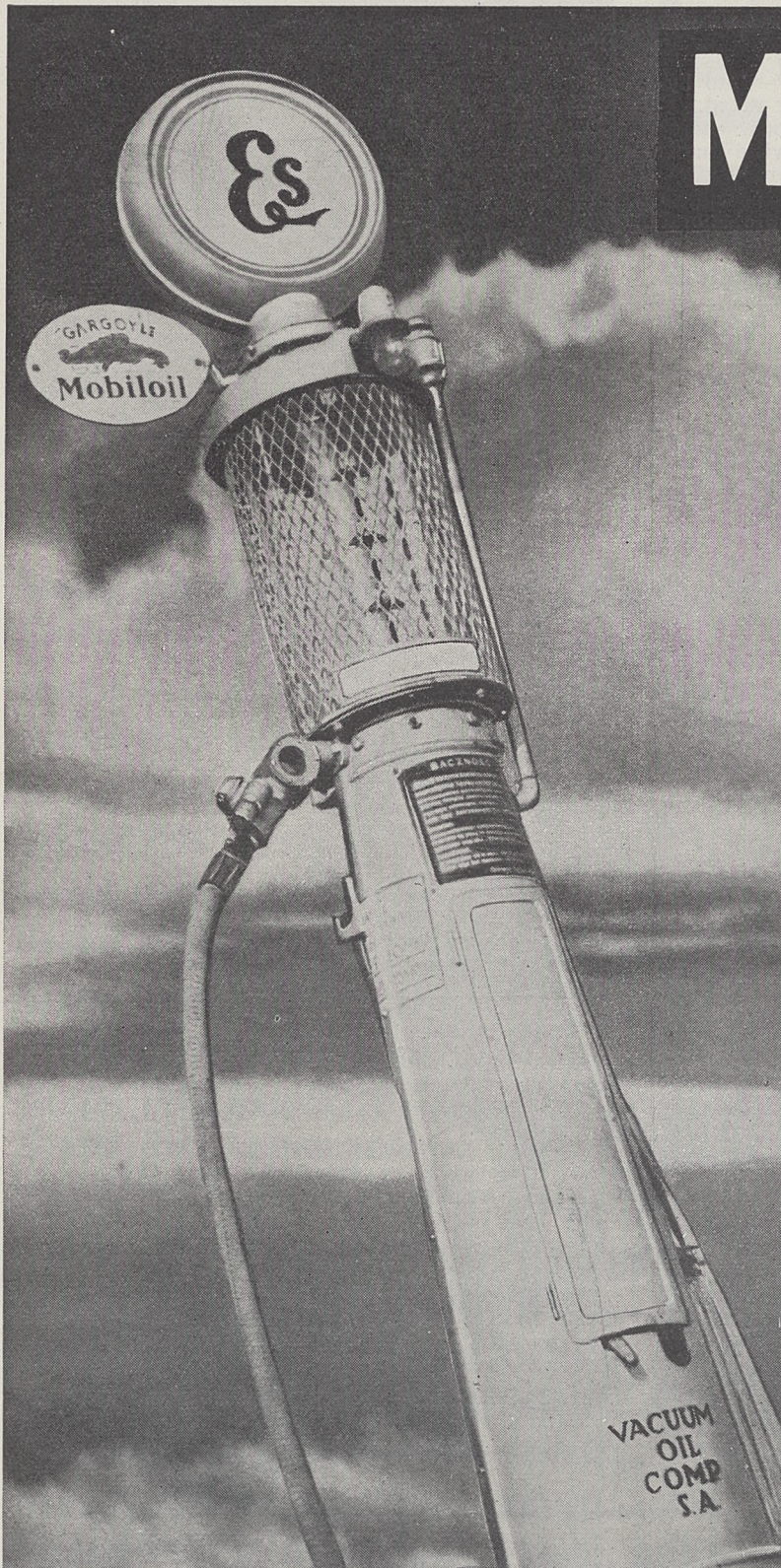
ZAKŁADY „MIKAVIT”

SP. Z ORG. OD.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA NR 14

TEL. 660 - 71

Mobilgas



Wysoka jakość paliwa Mobilgas
Es zapewnia:

1. Łatwy rozruch
2. Równy bieg silnika i szybki zryw
3. Spokojną pracę silnika przy pełnych obrotach przez uniknięcie powstawania t. zw. korków gazowych
4. Niskie zużycie paliwa przez jego ekonomiczne i pełne spalanie
5. Cichą i równą pracę silnika dzięki wybitnym właściwościom przeciwstukowym paliwa
6. Wydatne oszczędności przez zmniejszenie kosztów czyszczenia i reperatury silnika.

VACUUM OIL COMPANY S.A.



NA SZLAKU WARSZAWA — GRADO

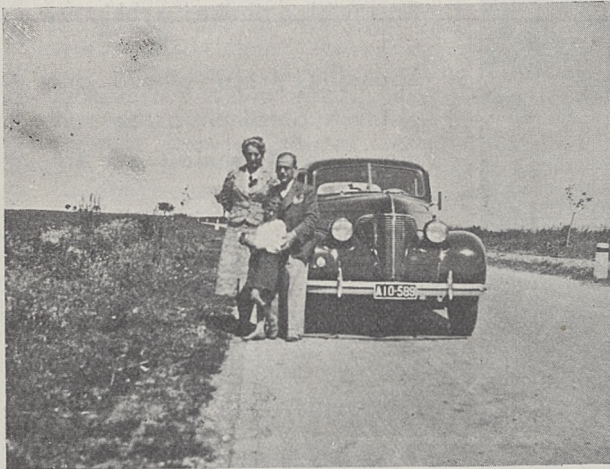
Jaką najbliższą drogą dojechać do Italii? — oto było zagadnienie, które należało rozstrzygnąć przed zamierzonym wyjazdem samochodem do Włoch. Uтары szlak przez b. Czechosłowację, a mianowicie przez Olomuniec, Berno na Wiedeń nie mógł być brany w rachubę, gdyż, według oświadczeń konsula niemieckiego w Warszawie, przejazd samochodu przez protektorat Czech i Moraw został narazie całkowicie zabroniony.

Pozostawała zatem ewentualność przejazdu przez nowe państwo — Słowację. W tym celu udaliśmy się do poselstwa słowackiego w Warszawie ul. Bolesława Prusa 8, w którym otrzymaliśmy najbardziej zachęcające informacje i wprost zaproszenie do jazdy przez ten kraj. Tu dodać należy, że carnet de passages na b. Czechosłowację jest honorowany przez władze celne Słowacji.

Po wielu zatem namysłach i wahaniach wyruszone ostatecznie w drogę w dniu 4 czerwca 1939 r. przy wyjątkowo sprzyjających warunkach atmosferycznych, które utrzymywały się przez cały czas przejazdu. Pierwszy etap prowadził z Warszawy do Katowic.

Następny etap szedł z Katowic do Świerczynowca stanowiącego punkt graniczny między Polską a Słowacją. Droga do Świerczynowca prowadzi pięknymi okolicami Śląska, drogami dobrymi lub niezłymi przez Żory, Skoczów, Wisłę, Istebną i Jabłonków. W Świerczynowcu odbyła się gładko i szybko polska odprawa celna. W Czacy — punkcie granicznym Słowacji — miała miejsce słowacka odprawa celna, gdzie spotkaliśmy się z bardzo serdecznym traktowaniem. Następnie przez Żilinę, Trenczyn i Piszczany dojechaliśmy do Bratysławy — stolicy Słowacji.

Most na Dunaju stanowi punkt graniczny między Słowacją a Niemcami (dawną Austrią). Przed mostem na Dunaju dokonano słowackiej odprawy celnej — za mostem — niemieckiej. Odprawy celne dokonane zostały bardzo szybko i gładko, poczym przez Wiedeń



Na drodze do Bratysławy — stolicy Słowacji



W Alpach między Tarvisio a Udine

osiągnęliśmy Semmering, gdzie zatrzymaliśmy się na nocleg.

Dalszy i końcowy etap jazdy do Włoch prowadził z Semmeringu przez Kapfenberg, Bruck, Graz, Pack-sattel (1.116 m n. p. m.), Klagenfurt, południową stroną jeziora Wörthersee przez Villach do granicy niemiecko-włoskiej.

Punkt graniczny niemiecki nazywa się Thörl Maglern, zaś włoski — Tarvisio. Rewizja i odprawa celna nie nastęrczały żadnych trudności, przeciwnie, rzecz można, nacechowane były dużą serdecznością i chęcią dania wszelkich ułatwień. Potem przez miasto Tarvisio, Pontelbę, Gemone i Akwileję osiągnęliśmy Grado (w pobliżu Triestu), jako pierwszy cel naszej podróży.

Jazda z Tarvisio do Grado — wśród wysokich ośnieżonych szczytów Alp daje przepiękne i niezapomniane wrażenia. Grado jest najdalej wysuniętą wysepką na lagunach, połączoną ze stałym lądem nowoczesnym mostem betonowym — jest to nowoczesne kąpielisko morskie z wszelkimi urządzeniami i dużymi hotelami i polecane jest specjalnie, jako miejsce lecznicze dla dzieci.

W podróży opisanej, trwającej od 4 do 6 czerwca 1939 r. brali udział moja żona i mój siedmioletni synek, dla którego pobyt i kąpiele morskie w Grado zostały zalecone.

Zamierzoną dalszą podróż do jezior włoskich, postaram się znowu w krótkości opisać.

W podróży do Włoch należy specjalnie pamiętać o zaopatrzeniu się na punkcie granicznym w biurze E.N.I.T.-u w bony benzynowe dostępne dla aut zagranicznych przy równoczesnym nabyciu bonów hotelowych. Jest to bardzo ważne, gdyż normalnie 10 litrów benzyny kosztuje około 35 lirów tj. prawie 10 zł, gdy tę samą benzynę na podstawie bonów benzynowych otrzymać można po 12.80 lirów za 10 litrów.

Cała podróż z Warszawy do Grado trasą wyżej opisaną wyniosła około 1.340 km.

Dr L. Bulanda



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

Jako ostatnią
NOWOŚĆ
produkujemy

NIEPRZEGRZEWAJĄCE SIĘ CEWKI
z ogranicznikiem prądu

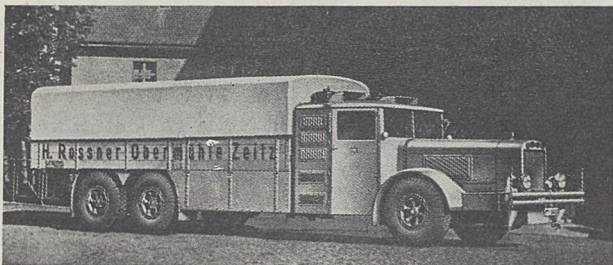
dla bardzo ciężkich warunków pracy (Fiat 621 i in.)
Dodatkowy zacisk ułatwia rozruch w zimie

Seweryn Andrzejewski

Napędzanie samochodów gazem generatorowym

KALKULACJA EKSPLOATACJI

Przystępując do omówienia opłacalności stosowania generatorów, należy przede wszystkim porównać pracę samochodu generatorowego z pracą samochodu pędzonego paliwem płynnym. W porównaniu takim na plan pierwszy wysuwa się zjawisko częściowej utraty mocy przez silnik spalinowy, zaopatrzonej w generator. Jest to spowodowane faktem dostarczania do silników, przy napędzie generatorowym, wraz z paliwem balastu w postaci znacznej ilości azotu. Do silnika pędzonego paliwem płynnym bierny skła-

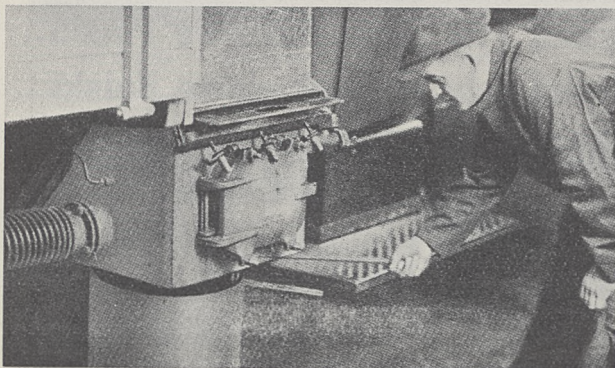


12,5 tonowy samochód Henschla zaopatrzonej w gazogenerator

dnik (azot) dostaje się tylko z powietrza, dostarczającego tlen potrzebny do spalania, paliwo zaś nie posiada składników niepalnych. Taki stan rzeczy daje możliwość silnikowi na paliwo płynne spalania stosunkowo większej dawki paliwa za każdym razem pracy, a co za tym idzie na lepsze wykorzystanie silnika i uzyskanie większej mocy. Szczególniej w silnikach Diesela objętość cylindra jest dobrze wykorzystana, gdyż cały cylinder napełnia się w czasie taktu ssania powietrzem, a następnie dopiero paliwo zostaje wtrysnięte pod ciśnieniem.

Wprowadzenie dodatkowego biernego czynnika powoduje objaw znacznej różnicy mocy pomiędzy silnikiem pędzonym paliwem płynnym, a silnikiem pędzonym gazem generatorowym, rzecz oczywista na niekorzyść tego ostatniego.

W silniku wybuchowym, paliwo przedostając się do cylindra, ulega gwałtownemu parowaniu. Obniża to temperaturę mieszanki i pozwala na zassanie większej jej ilości. W samochodzie gazogeneratorowym zostaje zassany, zamiast cieczy, gaz, który zwykle posiada temperaturę o kilkadziesiąt stopni wyższą od temperatury otoczenia. Zjawisko to wpływa również na zmniejszenie dawki (wagowo), a tym samym na zmniejszenie mocy silnika.



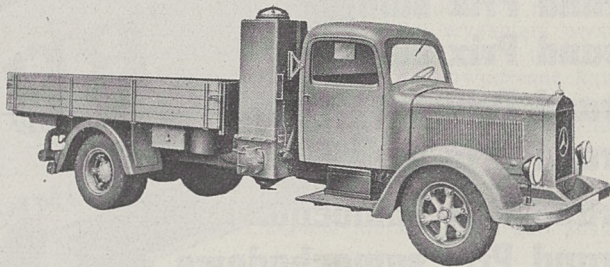
Usuwanie popiołu i żuźla z generatora samochodu Mercedes-Benz

Ujemny wpływ na wydajność silnika wywiera także zmniejszone ciśnienie zassania mieszanki. Zassając gaz, silnik musi pokonać opory przepływu przez generator, urządzenia chłodzące i oczyszczające oraz skomplikowany niejednokrotnie system rur.

Te dwa ostatnie zjawiska (ogrzanie gazu i opory w przewodach) są tym bardziej nieprzyjemne, że ich oddziaływanie zwiększa się wraz z wzrostem obciążenia silnika. Krzywa charakteryzująca pracę silnika, pędzonego gazem generatorowym, jest więc w swej górnej części mniej stroma, niż ta sama krzywa, odnosząca się do silnika pracującego na paliwie płynnym.

Te wszystkie czynniki wpływają na to, że zwykły silnik wybuchowy zbudowany do pracy na paliwo płynne, w wypadku zasilania go gazem ssanym z generatora, wykazuje spadek mocy o 35 — 50 proc. Istnieją jednak pewne sposoby przeciwdziałania i racjonalnego wykorzystania zalet gazu jako paliwa, które pozwalają zmniejszyć te straty w dosyć wydajny sposób. Główną taką zaletą jest odporność gazu na detonację, co pozwala na stosowanie znacznie wyższego stopnia sprężania niż w silniku benzynowym. Przez zmianę stosunku sprężania z 5—7,5 na 8 — 9,5 uzyskujemy dosyć wydajną zwykłą moc.

Po takiej zmianie stosunku sprężania, co się uzyskuje przez zastosowanie innej głowicy, silnik benzynowy, pracujący na gaz generatorowy, wykazuje już spadek mocy, wynoszący od 25 do 35 proc.



Mercedes - Benz wyposażony w generator budowany według licencji Gohin - Poulenc

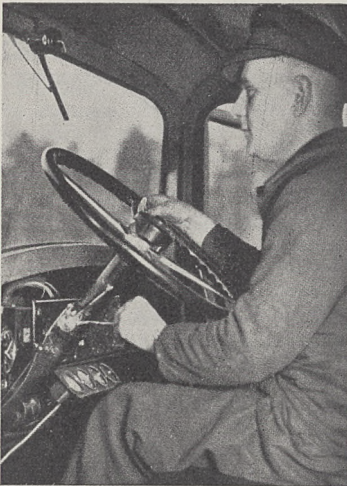
Silnik pracujący na gaz ssany, posiadający moc równą silnikowi benzynowemu, musi więc mieć pojemność większą o około 30 proc.

Pamiętać jednak należy, że instalując generator, obciążamy dodatkowo podwozie (około 300 — 500 kg.) i zajmujemy zwykle sporo miejsca na nadwoziu, stąd wynika potrzeba powiększenia pojazdu, a co za tym idzie i wzmocnienia podwozia oraz zastosowania mocniejszego silnika. Średnio można przyjąć, że samochód generatorowy, mający posiadać taką samą nośność użyteczną i taki sam stosunek mocy do wagi, co samochód pracujący na paliwie płynnym, musi posiadać silnik o około 40 proc. większy.

Na korzyść gazu, jako paliwa dla samochodów, trzeba wysunąć takie zalety jak: łatwość i dokładność mieszania się z powietrzem, pozwalająca na lepsze wyzyskanie paliwa i ułatwiająca rozruch, szczególnie w zimie.

Aby zdać sobie dobrze sprawę z funkcjonowania samochodu generatorowego musimy omówić poszczególne momenty jego pracy dziennej.

Przed wyjazdem generator musi być rozpalony, co pochłania zwykle 4 — 8 minut czasu. Wobec tego że zapalenie odbywa się przy pomocy rozżarzonego pręta, lub palącego się kawałka drzewa, w garażu,



Prowadzenie samochodu generatorowego wymaga większej uwagi kierowcy ze względu na potrzebę regulowania stosunku gazu i powietrza dopływającego do silnika.

w którym stoją oprócz samochodów generatorowych, samochody pędzone paliwem płynnym, należy przedsięwziąć specjalne środki ostrożności, aby uniknąć możliwości wzniesienia pożaru. Najlepiej jest przed zapaleniem generatora wytoczyć samochód na zewnątrz budynku. Nie nastrojczy to trudności o ile samochód posiada urządzenie pozwalające na napęd silnika paliwem płynnym (zwykle używa się tu mieszanki 50 proc. benzyna i 50% benzol, jako

paliwa odpornego na detonacje). Tak samo, gdy samochód wróci z pracy, trzeba przedsięwziąć pewne środki ostrożności, aby zapobiec tak wydzielaniu się gazu z generatora, jak i możliwości wzniesienia pożaru. Gdy w garażu znajdują się materiały łatwo zapalne, najlepiej jest wstawić do niego samochód dopiero po zupełnym wygaśnięciu generatora.

W czasie pracy samochód generatorowy posiada dosyć kłopotliwą wadę — jest nią brak elastyczności. Generator potrzebuje kilkanaście sekund, a czasem nawet kilka minut na przystosowanie się do zmienionego zapotrzebowania gazu. Z tego powodu po dłuższej wolnej jeździe samochód niechętnie przyspiesza. W każdym wypadku, gdy generator pracował, dostarczając małych ilości gazu przez czas dłuższy, to bądź obniża się temperatura całego paleniska, bądź też rejon spalania zostaje ograniczony do bardzo małej przestrzeni (np. w generatorze Panhard). Aby generator mógł podać zwiększonemu zapotrzebowaniu gazu, palenisko musi odpowiednio ogrzać, względnie strefa reagującego węgla musi się rozszerzyć. Na to potrzeba jest nieco czasu i dlatego nie można oczekiwać

od samochodu generatorowego zrywności po dłuższej wolnej jeździe, po kilku - kilkunastominutowym postoju, po długim zjeździe z góry przy przymkniętej przepustnicy itp.

Ten brak elastyczności, który można darować samochodowi pracującemu w okolicy płaskiej i nie wymagającemu częstych dłuższych postojów, okazuje się dosyć kłopotliwy w okolicy górzyskiej względnie w wypadku przebywania małych odcinków drogi z dłuższymi przerwami. Krótkie postoje, poza wpływem na zużycie paliwa, nie odgrywają ważniejszej roli, gdyż generator powoli się oziębia i przez parę minut po zatrzymaniu silnika jest zdolny do intensywnej pracy.

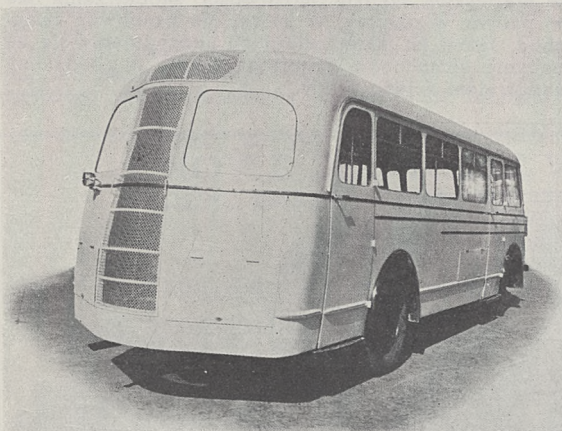
Ze względów wyżej wyluszczonej samochody generatorowe doskonale pracują przy międzymiastowym przewozie towarowym, jako autobusy międzymiastowe i miejskie, ale zawodzą np. gdy chodzi o rozwózkę towarów na małe odległości, gdyż w tym wypadku okresy postojów są często dłuższe od okresów pracy samochodu. W tym ostatnim wypadku nie tylko niewygodną okazuje się mała elastyczność motoru, ale też zanika różnica w kosztach eksploatacji między samochodem benzynowym, a generatorowym. Aby generator nie zgasł w czasie dłuższego postoju, silnik musi podtrzymywać ciąg w generatorze przez pracę na wolnych obrotach. Takie utrzymanie generatora w gotowości do pracy pociąga za sobą obok większego zużycia paliwa, także szybsze zużycie się motoru.

Te wszystkie cechy samochodu generatorowego wymagają od kierowcy większej uwagi, dbałości i inteligencji, szczególnie delikatną czynnością jest stała regulacja stosunku gazu do powietrza, gdyż musi być on stale zmieniany w zależności od składu wytwarzającego się gazu. Każdy z kierowców wie jak zależy praca silnika od paliwa. W generatorze skład gazu nie tylko zmienia się w zależności od paliwa, którym napełniliśmy generator, ale także od poziomu paliwa zawartego w generatorze oraz od intensywności jego pracy.

Dopełnianie zbiornika paliwa musi się odbywać częściowo, niż to ma miejsce przy silniku pędzonym paliwem płynnym. Przeciętnie zapas paliwa zawarty w generatorze starcza na 1,5 — 4 godziny pracy. Samochód generatorowy wymaga starannej obsługi, gdyż chłodnice i filtry gazu wymagają częstego i starannego oczyszczania.

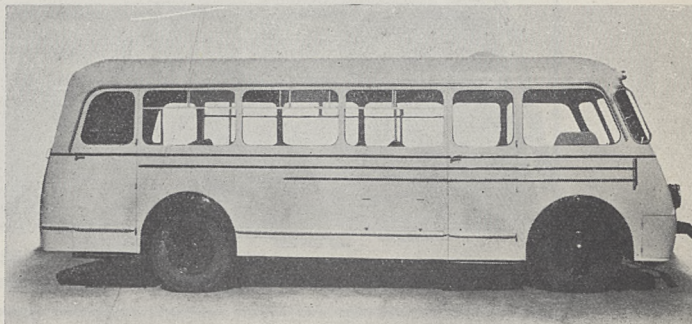
Takie są wady samochodu generatorowego w pracy — zależnie od rodzaju zadania jakie przeznaczamy samochodowi mogą one być dla jego właściciela bez większego znaczenia, ale mogą też w innym wypadku być bardzo kłopotliwymi.

Pułkownik armii francuskiej, G. Rouyer specjalista od zagadnień paliw zastępczych, w następujący sposób określa przydatność samochodów generatorowych dla celów transportu cywilnego i wojskowego:



U góry. Umieszczenie generatora na autobusie P. Z. Inż.

Z prawej. Nowy autobus zbudowany przez P. Z. Inż. wyposażony w generator umieszczony w części tylnej nadwozia.



„W transporcie handlowym samochody gazogeneratorowe oddają znaczne usługi i pozwalają na osiągnięcie oszczędności zwłaszcza w tych wypadkach w których:

1) transport odbywa się w okolicach, pozwalających na zaopatrzenie się w dobre paliwo po cenie stałej i o stałym składzie;

2) samochód nie zatrzymuje się na czas dłuższy i przebiega dziennie nie mniej jak 80 — 100 km;

3) mamy do czynienia z samochodem większej nośności (aparaty zajmują wówczas stosunkowo mniej miejsca niż na małych samochodach).

Używanie samochodów generatorowych w wojsku natomiast nie może być zalecane, mogą one pracować jedynie na tyłach armii. Tłumaczy się to tym, że generator pracuje dobrze w pojedynczym samochodzie, ale posiada dużo wad w kolumnie marszowej. Zapalanie generatora jest niejednokrotnie trudne i długie, co nie pozwala na natychmiastowe ruszenie. Samochody wojskowe często muszą stacjonować w polu w niekorzystnych warunkach, które mogą uniemożliwić zapłon generatora. Samo zapalenie jest połączone z wydzielaniem się dymu, szczególnie przy generatorach drzewnych, co łatwo może zdradzić położenie parku nieprzyjacielowi.

* * *

Najistotniejszym zagadnieniem dla przeciętnego właściciela samochodu ciężarowego jest kwestia kosztów eksploatacji, dlatego przejdziemy obecnie do porównania pod tym względem samochodu generatorowego z samochodem benzynowym.

W porównaniu zestawiam koszty eksploatacji podwozia 3,5 tonnowego, zaopatrzonego w silnik benzynowy, z kosztami eksploatacji podwozia mocniejszego, zaopatrzonego w większy silnik, a posiadającego tę samą mniej więcej nośność i zbliżoną szybkość maksymalną. Jako normy eksploatacyjne przyjmuję przebieg 30.000 km. rocznie i amortyzację w ciągu 5 lat. Dla uproszczenia nie wprowadzam do obliczeń kosztów remontów, ogumienia, podatków itp., które będą w przybliżeniu jednakowe dla obu samochodów. Oprocentowanie nadwyżki kapitału przeznaczonej na zakup generatora i silniejszego podwozia przyjmuję na 10 proc. Ponadto przyjmuję, że:

- 1) różnica ceny obu samochodów . . . 3500 zł
- 2) cena generatora i urządzeń pomocn. 3500 „

Razem. . . 7000 zł

Zyski, wynikające z zastosowania generatora, muszą pokryć ponadto procenty od kapitału w wysokości 700 zł w stosunku rocznym. Razem muszą więc one w ciągu pięciu lat sięgnąć conajmniej sumy 10500 zł.

Jako normy eksploatacyjne przyjmuję, że samochód benzynowy zużywa 40 litrów na 100 km, a sa-

mochód zaopatrzony w generator 130 kg drzewa na 100 km, cenę drzewa przyjmuję na 60 zł za tonnę. Dla samochodu generatorowego przyjmuję jako dodatkowe koszty obsługi (czyszczenie przewodów, wcześniejsze zapalenie itp.) 3 zł dziennie.

Samochód benzynowy:
 $40 \times 300 \times 96 = 7200$ zł.

Samochód generatorowy:
 $130 \times 300 \times 6 = 2340$ zł. (paliwo)
 $3 \times 360 = 1080$ zł (obsługa dodatkowa itp.)

razem 3420 zł

Zysk więc w ciągu roku wynosi:
 $7200 - 3420 = 3780$ zł.

Wobec tego, że decydując się na zastosowanie generatora, wydano dodatkowo 10500 zł więc kapitał inwestowany zwróci się po niespełna 3 latach pracy samochodowi. Następnie dwa lata samochód przynosić będzie już czyste zyski.

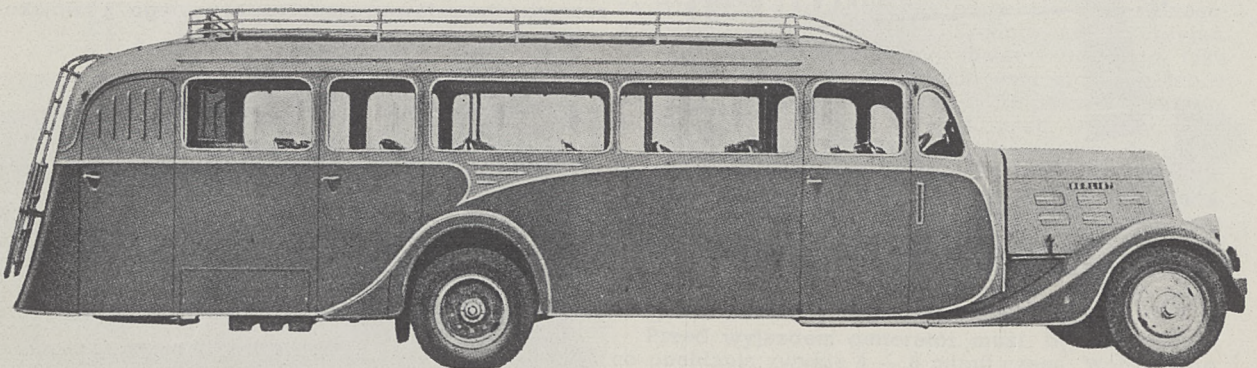
* * *

Przytoczę tutaj najważniejsze wyniki doświadczeń pp. G. Rouyer i A. Pignot^{*)}, które są o tyle dla nas istotne, że stosunek ceny benzyny do ceny paliw stałych we Francji odpowiada stosunkowi, jaki sporykamy na naszym rynku. Doświadczenia te przeprowadzane z ciężarówkami rozmaitych firm wykazały, że zastosowanie generatorów przy nowych wozach daje zyski w wysokości około 24 proc. Stosowanie generatorów na wozach starych (50 proc. zużycia) nie dawało zysków.

Cyfry ilustrujące pracę samochodów generatorowych na naszym terenie najlepiej oświetlą zagadnienie. Firma Haberbusch i Schile posiada od roku 1929 samochód zaopatrzony w generator systemu Panhard, pracujący na węgiel drzewny. samochód ten w czasie od 1929 r. do 1935 a więc w ciągu 6-ciu lat przebył 136026 km przy czym (koszt 100 km wynosi 14 zł 40 gr, zamiast 30 zł przy napędzie benzynowym. Od przeszło roku po ulicach Warszawy kursuje autobus wyposażony w generator drzewny, pracuje on b. dobrze, zużywając około 200 kg drzewa na 100 km. Przy cenie 53 zł płaconych za tonnę drzewa, daje to koszt 100 km równy 12 zł. Ciekawym jest, że przy ofercie firma podała koszt paliwa na 5 zł 20 gr na 100 km, okazało się więc, że w rzeczywistości koszt ten jest przeszło dwukrotnie większy.

Z tego wszystkiego co zostało tutaj powiedziane wynika, że nabycie samochodu generatorowego musi poprzedzać skrupulatna kalkulacja, uwzględniająca w pierwszym rzędzie możliwości zaopatrzenia się w paliwo w okolicy, w której ma pracować samochód. Jeżeli po takiej kalkulacji zdecydujemy się na nabycie samochodu generatorowego, to będziemy zadowoleni z jego pracy.

^{*)} Le Poids Lourd, zeszyt 154 r 1937.



Autobus generatorowy Berliet

ZASTOSOWANIE GRAFITU KOLOIDALNEGO W SAMOCHODACH

Wiadomo już od dawna, iż grafit stanowiący pełną odmianę czystego węgla (C) posiada specjalne własności, kwalifikujące go do rzędu doskonałych środków smarowniczych. Własności te zawdzięcza grafit swej specjalnej strukturze, a mianowicie t. zw. „formie płatkowej“.

Do niedawna jednak szersze stosowanie grafitu, jako środka smarowniczego było uniemożliwione wskutek zawartych w nim domieszek twardych (rysujących) jak np. kwarc, krzem itp.

Dopiero z chwilą wynalezienia przez chemika amerykańskiego E. G. Achesona grafitu syntetycznego, o zawartości 99% czystego grafitu, całkowicie oczyszczonego od szkodliwych domieszek rysujących, problem szerszego wykorzystania wyjątkowych własności smarowniczych grafitu udało się pomyślnie rozwiązać i przemysł światowy otrzymał dla swych maszyn i aparatów grafit w formie zupełnie nowej — a mianow. zawiesiny tj. „**GRAFIT KOLOIDALNY**“.

Cechą charakterystyczną „**GRAFITU KOLOIDALNEGO**“ typu Achesona jest jego zdolność przywierania do powierzchni metalowych. Grafit koloidalny posiada nieodmiennie formę płaskich łuseczek, które w momencie zetknięcia się z metalem wytwarzają idealnie ciągłą warstwę grafitu, zabezpieczającą części trące każdej maszyny przed ich zatarciem i zużyciem.

Cząsteczki grafitu koloidalnego typu Achesona są tak drobne, że nie tylko przechodzą one przez zwykły papier filtracyjny, lecz wykazują nawet t. zw. ruchy Browna, co świadczy o posiadaniu przez nie masy poniżej 1 mikrona (czyli jednej milionowej części grama).

Z powyższego wynika, że wobec tego grafit koloidalny typu Achesona stosowany być może nawet i do mechanizmów posiadających t. zw. system smarowania obiegowego z zastosowaniem filtrów wołokowych lub jedwabnych, całkowicie przy tym wykluczając możliwość zanieczyszczenia przezeń przewodów olejowych.

Przy użyciu oleju grafitowanego już po kilkudziesięciu godzinach pracy powstaje na trących się częściach metalowych maszyny powłoka grafitowana zwana „**lustrem grafitowym**“ Powstanie takiego „**lustra grafitowego**“ poprzedzane jest procesem samoczynnego wypełniania przez cząsteczki grafitu wszelkich wgłębień i nierówności znajdujących się na najgładziej nawet wypolerowanych płaszczyznach części metalowych, a często gołym okiem w ogóle niewidocznych.

Wytworzenie się „**lustra grafitowego**“ daje następujące korzyści: a) wielokrotne zmniejszenie siły tarcia pomiędzy powierzchniami zagrafitowanymi; b) znaczną oszczędność energii napędowej; c) usunięcie wszelkiego niebezpieczeństwa zagrzaną się łożyska;

d) doprowadzenie konserwacji maszyny do stanu idealnego, gdyż powstałe „**lustro grafitowe**“ zabezpiecza metal przed starciem się i zużyciem; e) stałe stosowanie olejów grafitowanych umożliwia osiągnięcie oszczędności w zużyciu środków smarowniczych dochodząc aż do 60% ich ilości w stosunku do zużycia olejów zwykłych, przy czym zużycie energii napędowej zmniejsza się od 2%—10% co w rezultacie zapewnia i oszczędność na paliwie.

Najlepszym świadectwem szczególnych zalet grafitu koloidalnego jest okoliczność, iż Stany Zjednoczone oraz Anglia zużywają wielkie ilości grafitu koloidalnego, aczkolwiek produkcja krajów tych na odcinku olejów smarowych wielokrotnie przewyższa ich zapotrzebowanie wewnętrzne, ceny zaś tychże olejów znacznie są niższe aniżeli w Polsce.

Polski przemysł samochodowy zainteresował się już grafitem koloidalnym jako doskonałym środkiem smarowniczym i po przeprowadzonych próbach stosuje obecnie tylko grafit typu Achesona z dodatnim wynikiem.

Przyczyny powolnego wprowadzenia stosowania grafitu koloidalnego w automobilizmie były następujące: a) na rynku naszym znajdują się w sprzedaży rozmaite gotowe produkty grafitowane, i „koncentraty“, różnego pochodzenia o większej lub mniejszej wartości; b) konsument nasz nie zawsze potrafi zorientować się, czy nabyty przezeń produkt nosi istotnie charakter koloidalny (co warunkuje wartość grafitu), i jak również nie posiadając fachowych przepisów stosowania produktów grafitowanych odnosił się do grafitu koloidalnego z natury rzeczy nieufnie.

Istnieje jednak nader prosty sposób sprawdzenia, czy nabyty produkt jest istotnie koloidalny i czy zawiera grafit koloidalny, czy też jedynie grafit w jakiejś innej postaci.

Kontrolę koloidalności gotowego oleju grafitowego można przeprowadzić następująco:

Do szklanego naczynia wlać należy dowolną ilość oleju grafitowanego i postawić go w **ciepłym miejscu** (ok. 40° C.) na czas 12 godzin, sprawdzić, czy olej zachował się w stanie **nieprzezroczystym** i czy nie powstał na dnie naczynia (próbówki) osad grafitu. Jeżeli olej pozostał zupełnie nieprzezroczysty i w świetle odbitym posiada barwę stalowo czarną, to zawarty w oleju grafit jest istotnie produktem „**koloidalnym**“.

Kontrolę koloidalności koncentratu przeprowadza się następująco:

Należy dodać 2% koncentratu do **nafty** i po bardzo starannym wymieszaniu (przez co najmniej 30 minut) mieszaninę tę pozostawić na czas 3—4 dni w zwykłej temperaturze pokojowej. Jeżeli po 3 dniach nafta pozostanie zabarwiona ciemno, na dnie zaś naczynia nie powstanie osad, to „**koncentrat**“ istotnie zawiera grafit w stanie **koloidalnym**, jeżeli zaś grafit osiadzie na dnie a nafta stanie się przezroczysta, to mamy do czynienia z produktem mało, względnie wcale **niekoloidalnym**, którego stosować nie należy, a to wobec groźby zatkania przezeń przewodów, siatki, filtrów itd.

Inż. A. Kasiura.

**NOWE ZDOBYCZE W SMAROWNICTWIE
OLEJE, SMARY, PREPARATY GRAFITOWO-KOLOIDALNE MARKI**

„GRAFITOL”

PRODUKOWANE NA GRAFICIE KOLOIDALNYM TYPU ACHESONA

POLSKA WYTWÓRNIA CHEMICZNA

ST. BORKIEWICZ i S. KA

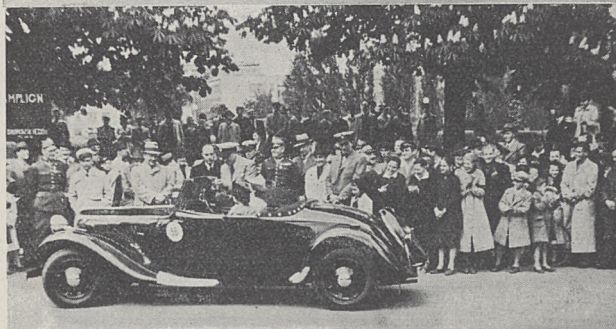
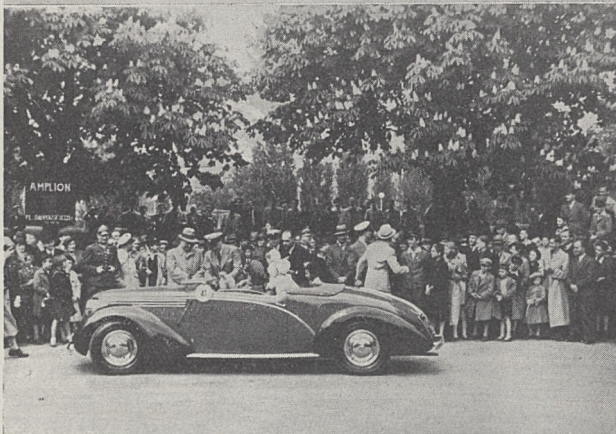
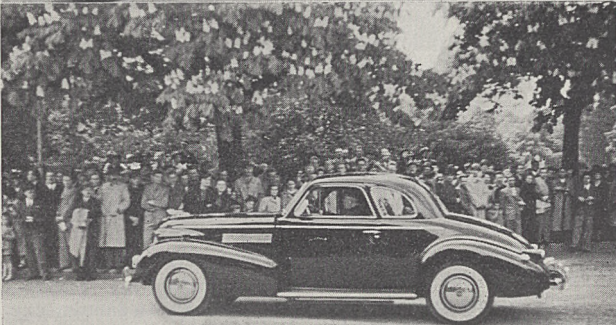
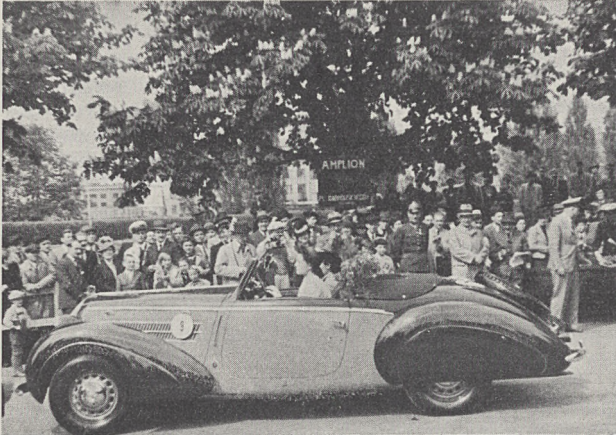
W A R S Z A W A, Radziwińska 118



GRAFITOL G.S. — olej grafitowy do górnego smarowania
GRAFITOL-AUTO 40 koncentrat grafitu koloidalnego
GRAFITOL-AUTOGREASE — smar stały grafitowy do puszek Stanferra i Tekalmitki
GRAFITOL-D — półpłynny smar ciagliwy grafitowy do dyferencjału

ŻĄDAJCIE BROSZURY P. T.

„Zastosowanie olejów, smarów i produktów grafit.-koloid. marki GRAFITOL w silnikach, samochodach i motocyklach”



Fotografie od góry: 1. Niebiesko-szary roadster super-sport Steyr 220 o bardzo pięknej linii prowadzony przez pannę Hannę Regulską w asyście panny F. Burhardt - Bukackiej budził zachwyt wśród licznej publiczności. 2. Interesujące czarne coupé Cadillac dyr. Pappadakisa zwracało uwagę spokojnym i miłym dla oka rozwiązaniem nadwozia. 3. Wielkie zainteresowanie budził zielony cabriolet Lancii, karosowany przez czołową fabrykę europejską Farina, prowadzony przez popularnego aktora p. A. Dymśkę w asyście rodziny. Na zdjęciu generał St. Kozicki i prezes J. Regulski wręczają nagrodę p. Dymśce. 4. „Smaczny”, lekki w linii czarny cabriolet Citroen prowadzony przez p. Krystynę Zabłocką budził szmer zachwytu i pożądaniami...

POKAZ I KONKURS PIĘKNOŚCI SAMOCHODÓW I MOTOCYKLI

W dniu 21 maja br. w parku Paderewskiego odbył się doroczny Pokaz Samochodów i Motocykli oraz Konkurs Piękności zorganizowany przez Automobilklub Polski.

Do Konkursu zgłoszono 94 samochody i kilkanaście motocykli.

Pokaz zgromadził dość liczną ilość publiczności, wywołując większe zainteresowanie niż w roku ubiegłym. Trzeba zaznaczyć, że wiele samochodów zasługiwało na bliższe obejrzenie ze względu na piękne rozwiązania linii nadwozia.

Około godziny 12-ej w południe rozpoczęła się defilada samochodów przed stołem Jury, w skład którego wchodził: wiceprezesi A. P.: dyr. Stefan Fuchs, Szef Broni Pancernych gen. Kozicki, dyr. Janusz Regulski, sekretarz generalny A. P. inż. Aleksander Seńkowski, dowódca stołecznego Batalionu Pancernego płk. Andrzej Meyer, sędzia Grabiński, zastępca szefa Broni Pancernych płk. Wyrwiński.

W czasie defilady publiczność oddawała głosy na najpiękniejsze samochody.

Po ukończeniu defilady Jury zdecydowało *Wielkiej Nagrody Piękności nie przyznać żadnemu z demonstrowanych samochodów*, przyznając siedem równorzędnych nagród następującym obiektom: nr 9 — niebiesko-szary Steyr 220, prowadzony przez p. Hannę Regulską w towarzystwie p. Burhardt - Bukackiej, nr 20 — czarna karetka angielskiej marki Rover — prowadzona przez p. W. Zielińską, nr 25 — czarny kabriolet Jaguar, prowadzony przez p. Raplewskiego, nr 41 — Lancia Aprilia (karosowana przez znaną w całej Europie fabrykę włoską Farina) o wyjątkowo pięknych liniach, prowadzona przez p. Adolfa Dymśkę, nr 55 — czarny kabriolet Citroen, prowadzony przez p. Krystynę Zabłocką, nr 74 — szary kabriolet BMW 327, prowadzony przez p. dyr. Popławskiego, nr 88 — czarne coupé Cadillac, prowadzony przez p. dyr. Pappadakisa.

Oprócz przyznanych nagród wyróżniono 7 następujących wozów: nr 3 — wiśniowy kabriolet Steyr 220, prowadzony przez p. A. Żabczyńskiego, nr 18 — czarny Fiat 1100 (wóz fabryczny), nr 27 — kabriolet wiśniowy Peugeot 402 B., prowadzony przez p. Wolnana, nr 36 — ciemno - czerwona kabriolimuzyna Renault (wóz fabryczny), nr 67 — karetka wiśniowa Chrysler Royal, prowadzona przez p. Bobrowskiego, nr. 70 — czarny kabriolet Skoda Rapid, prowadzony przez p. Grete Turnai, nr 91 — kabriolet beige Buick, prowadzony przez p. Kniaziołucką.

Poza samochodami Jury wyróżniło motocykl „Sokół „200”, konstrukcji inż. Rudawskiego (znanego twórcy „Sokołów”), wykonany całkowicie z krajowych materiałów, w polskiej wytwórni Państwowe Zakłady Inżynierii. Bardo udany ten motocykl, ze względu na dokładność i precyzję wykonania i obrobienia, budził duże zainteresowanie znawców i szerszej publiczności.



Jury Konkursu Piękności. Siedzą od lewej tyłem (prezes St. Fuchs, sędzia Grabiński, (przodem) gen. Kozicki, prezes J. Regulski, inż. A. Seńkowski, płk. E. Wyrwiński. Stoją z prawej (w czapkach) pp. H. Kraczkiewicz, St. Zabłocki, Fr. Fuchs.

Grand Prix Polski — jego wielkie i wszechstronne znaczenie

Przemówienie Prezesa Aut. Polski Wiceministra inż. J. Piaseckiego w czasie rozdania nagród

Wielce Szanowni Państwo!

Kiedy przed dwoma laty witałem Panów Zawodników po zakończonym X Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski, który był pierwszym, po bardzo długiej, bo aż sześć lat trwającej przerwie, spowodowanej przewlekłym kryzysem, jaki kraj nasz przeżywał i całkowitym niemal zahamowaniem naszej motoryzacji, w przemówieniu swym wyraziłem przekonanie, iż Raid ten jest tylko udanym wstępem do tego rodzaju prób w latach następnych i że próby te będą w rozmiarach swych znacznie potężniejsze i w skutkach swych donioślejsze dla sprawy, dla której wspólnie pracujemy — dla motoryzacji. Raid ten zgromadził wówczas tylko 24 zawodników, w tej liczbie 7 kierowców zagranicznych.

Przewidywania te sprawdziły się, gdyż w roku ubiegłym do zawodów w XI Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski stanęło 62 zawodników, w tym 28 kierowców zagranicznych.

Tegoroczny XII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski zapowiadał się jeszcze bardziej imponująco. W ostatniej jednak chwili bardzo liczna grupa zawodników zagranicznych, bo licząca przeszło 20 osób, wycofała się z zawodów dla przyczyn od nas niezależnych i niestety niedostatecznie umotywowanych.

Zakończony wczoraj XII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski o „Wielką Nagrodę Polski”, nad którym zechcieli objąć protektorat Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Pan Marszałek Polski, był imprezą szczególnie trudną i ciężką.

W ciągu siedmiu długich dni i nocy, na olbrzymiej przestrzeni, bo blisko 4500 km. liczącej, w ciężkim trudzie i znoju walczyły liczne zastępy zawodników o palmę pierwszeństwa.

Ślak Raidu, przemierzając Polskę wzdłuż i wszerz, prowadził po drogach najrozmaitszych, poczynając od doskonałych gładkich nawierzchni dróg nowoczesnych i kończąc na tak zwanych „kresowych bezdrożach”.

Ta różnorodność warunków drogowych została wprowadzona przez kierownictwo XII Raidu Międzynarodowego świadomie i celowo, jednym bowiem z głównych celów Raidu jest wszechstronne i obiektywne sprawdzenie wartości samochodów, dostępnych na naszym rynku i ich przydatności do użytkowania w warunkach właściwych dla naszego kraju.

Próba ta wypadła na ogół bardzo pomyślnie, większość bowiem maszyn przeszła przez nią z wynikiem znakomitym, stwierdzając raz jeszcze w sposób niewątpliwy, że dla samochodu nie istnieją w rzeczywistości złe drogi i że w każdym niemal warunkach jest on wygodnym, szybkim i niezawodnym środkiem komunikacyjnym.

Różnorodne doświadczenia, zdobyte w Raidach są poza tym wyjątkowo cenne i ważne pod względem technicznym i nie wątpię, że zostaną skrzętnie wykorzystane i wykorzystywane przez wytwórnie samochodowe i kierowców. Równie ważne znaczenie mają Raidy, ze względu na ich rolę propagandową, tego pierwszorzędnego i niezbędnego czynnika rozwoju motoryzacji kraju i postępu kultury motoryzacyjnej i jestem przekonany, że XII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski, również, jak i poprzednie, spełnił zadanie to w zupełności.

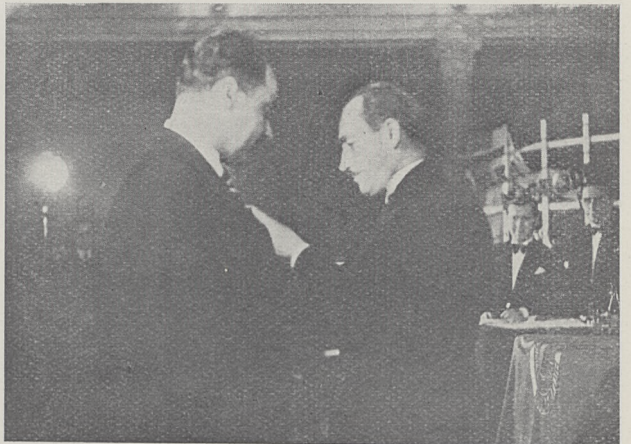
Prawdziwe i głębokie zainteresowanie przebiegiem Raidu ze strony najszerszych sfer i najróżnorodniejszych warstw społeczeństwa, jakie zaobserwowaliśmy podczas wielodniowej włóczęgi po całej Polsce, a częstokroć wręcz entuzjastyczne przyjęcie, zgotowane zawodnikom, jest dobitnym potwierdzeniem mych słów.

XII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski był jednakże nie tylko próbą wozów, lecz w równym stopniu także próbą kierowców — czynnika w Raidzie jednego z najważniejszych. Mówiąc więc o znaczeniu i wynikach XII Międzynarodowego Raidu, nie mogę pominąć zawodników, którzy przez swój liczny w nim udział przyczynili się w walnie do jego powodzenia. Trudne warunki regulaminu, długość etapów, ciężkie odcinki dróg dawały się im mocno we znaki. Jechali dniem i nocą, z umiechem na ustach, zbrojni w hart i wolę, dążąc wytrwale do wytkniętego celu, bez względu na chwilowe niepowodzenia, a nawet ciężkie przejścia. Spełniali oni tym jeszcze jedną wielką rolę — rolę propagandową. Ich wyczyny stają się głośne nie tylko w Polsce, lecz i za granicą.

Najlepszym przykładem tego może być wyczyn sportowy tu obecnego p. Aleksandra Mazurka, który, nie szczędząc trudów i dużych kosztów, biorąc przed paru miesiącami udział w Międzynarodowym Rallye Trypolitańskim i przebiegając 8.000 km, zdobył pierwsze miejsce wśród 80 zawodników. Oceniając ten jego wyczyn, przynoszący chlubę naszemu krajowi i sportowi polskiemu, przedstawiłem Panu Prezesowi Rady Ministrów wniosek wyróżnienia go. Pan Premier podzielił to stanowisko, przyznając p. Mazurkowi Srebrny Krzyż Zasługi i powierzając mi zaszczytny i miły obowiązek udekorowania go nim, co za chwilę uczynię.

Powracając do sprawy naszego obecnego Raidu, jestem przekonany, iż dla naszych młodych kierowców Międzynarodowe Raidy Automobilklubu Polski są szkołą znakomitą i powinniśmy dołożyć wszelkich starań, aby kadry ich stałe i jak najszybciej się rozszerzały, bo pamiętajmy, że wybitne jednostki są przykładem dla mas i podnoszą tym samym ich poziom.

XII Raid niestety nie wszyscy zawodnicy ukończyli. Nie powinni oni jednak zrażać się chwilowymi przeciwnościami losu i niepowodzeniami.



Minister Piasecki dekoruje Srebrnym Krzyżem Zasługi p. A. Mazurka za wspaniały wynik osiągnięty w raidzie do Trypolisu.



Wszystkim więc zawodnikom, tak tym, którzy ukończyli XII Międzynarodowy Raid A. P. jak i tym, którym zły los nie pozwolił na to, czuję się w obowiązku serdecznie podziękować za ich pracę i wysiłek.

Przy tej sposobności składam specjalne podziękowanie tym razem nielicznym kierowcom zagranicznym, którzy przybyli z daleka, aby wziąć udział w naszym Raidzie i mam nadzieję, że i w przyszłości spotykać się będziemy niejednokrotnie na zawodach Automobilklubu Polski.

Proszę Państwa — przyjemnie mi jest stwierdzić, że powodzenie XII Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski zawdzięczamy w dużej mierze sprężystej i należytym jego organizacji. Że taką ona była, świadczy przebieg Raidu, sprawozdania prasowe i opinie, słyszane od obiektywnych a postronnych obserwatorów. Zdaniem ich, organizacja XII Raidu i co raz lepsze osiągnięcia były wynikiem ciężkiej, długiej pracy moich kolegów z Automobilklubu Polski, za co poczuwam się do miłego obowiązku złożenia im podziękowania, a w szczególności Komandorowi XII Raidu, p. Prezesowi Januszowi Regulskiemu, Wicekomandorom pp. Maryańskiemu, Seńkowskiemu, Sztukowskiemu i Laskowskiemu, Sekretarzowi Raidu p. Zabłockiemu oraz członkom Komisji Sportowej i Technicznej.

W pracy tej Automobilklubowi Polski pomagały również niestrudzenie Kluby Terytorialne, wojskowość, organizacje społeczne, policja i służba drogowa, przyczyniając się znakomicie do sprawności i powodzenia Raidu, to też wyrazy głębokiego uznania i wdzięczności za ich szczerą współpracę są miłym moim obowiązkiem.

Nie mniej wielką rolę w powodzeniu i popularyzacji Raidu odegrały Prasa i Radio, przyczyniając się w dużym stopniu do zainteresowania samochodem najszerszych warstw społeczeństwa, a tym samym do propagandy motoryzacji. Nie potrzebuję dodawać, jak

Prezes Automobilklubu Polski Minister J. Piasecki wręcza Puchar Pana Marszałka Polski Smigłego-Rydzka p. Kazimierzowi Kamińskiemu, szefowi rewelacyjnego, drugiego teamu Chevroletów. Obok Ministra Piaseckiego stoi komandor raidu J. Regulski, z tyłu sekretarz raidu p. Zabłocki. Z lewej p. Stella Zagórna i p. Pajewski.

Minister Piasecki wręcza inż. Markówi Puchar Pana Prezydenta R. P. Z prawej Wiceminister Spraw Wojskowych gen. Regulski, pośrodku stoi szef Biura Obliczeń raidu p. Stefan Laurysiewicz.

ważną rolę zagadnienie to, szczególnie w dzisiejszej chwili, w życiu narodów odgrywa. To też winien jestem w tym miejscu złożyć pp. dziennikarzom, przedstawicielom prasy i Radia najserdeczniejsze podziękowania za dobrą robotę — za organizację zaś całości obsługi prasowej, czuję się w miłym obowiązku podziękować koledze naszemu i stałemu współpracownikowi Automobilklubu Polski — p. redaktorowi Ta-deuszowi Grabowskiemu.

Przegląd organizacji Raidu byłby niekompletny, gdyby nie wspomnieć o organizacji pomocy maszynom na trasie. W tej dziedzinie stwierdzić należy ogromny postęp. Na całej trasie raidu trzy czołowe firmy przemysłu naftowego zorganizowały kilkadziesiąt punktów zaopatrzenia. Na trasie III etapu naprzykład widzieliśmy aż kilkanaście lotnych stacji obsługi — to najlepszy dowód, jak impreza tego kalibru, co Grand Prix Polski, działa na firmy, które montują aparat serwisowy, ze sprawności którego korzystają później wszyscy użytkownicy a u t. Równie trwałą zdobyczą dla motoryzacji kraju jest podciągnięcie w umiejętnościach tych fachowców mechanicznych, którzy zarówno na stacjach obsługi, bądź też obok kierowcy pracują w czasie raidu. Te „zawody mechaników”, zmuszonych do pracy wielokrotnie nie szybszej, niż w warunkach normalnych, a tym nie mniej dokładnej i precyzyjnej, zasługują na specjalną uwagę — z doświadczeń, zdobytych przez tę kadre, korzystać w przyszłości będą wszyscy.

Podobnymi osiągnięciami były doświadczenia, zdobyte przez specjalistów, przygotowujących wozy do tak ciężkiej próby. W tym okresie wiele się nauczono. Te zdobycze uznać należy za specjalnie cenne dla sprawy motoryzacji, a obserwacje, poczynione na tym odcinku, są bardzo pouczające.

Kończąc, uważam się za uprawnionego do stwierdzenia że wszyscy, którzy przyczynili się do powodzenia XII Międzynarodowego Raidu A. P. do brze się zasłużyli sprawie motoryzacji.



Zawody wielkich umiejętności, ambicji i poświęcenia

Przemówienie Prezesa Komisji Sportowej A. P. dyr. J. Regulskiego

Panie Prezesie, Panie i Panowie! Doroczny, tradycyjny raid A. P. rozgrywany już po raz 12-y, raid którego historia sięga czasów przedwojennych, w roku bieżącym uzyskał najwyższą rangę sportową, a mianowicie rangę zawodów o Wielką Nagrodę Polski.

Utarł się zwyczaj w całym świecie, że w sportach motorowych Wielkie Nagrody rozgrywane są w zawodach, gdzie decyduje wyłącznie szybkość — myśmy stworzyli wyłom w tej zasadzie opierając Wielką Nagrodę Polski na pojęciu o wielce szerszym i cenniejszym — na wytrzymałości.

Dziś kiedy mamy już poza sobą tę wielką i ciężką próbę, z przekonaniem możemy stwierdzić, żeśmy błędu nie popełnili, że olbrzymi i długotrwały trud człowieka i maszyny w tych zawodach całkowicie usprawiedliwił ich pełen wagi i znaczenia tytuł Wielkiej Nagrody Polski.

Staliśmy i stoimy nadal na stanowisku, że zadaniem naszym jest, po przez sport, propaganda motoryzacji kraju, wychowywanie najwyższej klasy kierowców automobilowych, próba zalet, wad i możliwości stale postępującej naprzód techniki różnych typów samochodów użytkowych, t. j. tych, których kraj nasz potrzebuje dla rozwoju swego życia i obrony swego istnienia.

W wysokim zaszczyście, jaki spotkał nasze zawody, przez objęcie nad nimi wysokiego protektoratu przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Pana Marszałka Polski, widzimy potwierdzenie słuszności naszych założeń.

Możemy dziś stwierdzić, że prawdziwa próba wytrzymałości kierowcy i maszyny została dokonana.

O ile chodzi o maszyny, to długie szeregi cyfr na tej wielkiej tablicy mówią o nich wszystko. Dla tego, kto z tymi cyframi się zapozna, charakter każdej maszyny stanowi książkę otwartą.

Jeśli jednak chodzi o zawodników, to ani tablice, ani słowa ilustrujące je, nie są w stanie oddać należycie całego ogromu ich poświęcenia, trudu i zapału sportowego w tej ciężkiej i długiej walce o palmę pierwszeństwa, oraz zmagania z przeciwnościami losu, których zwalczanie sięgało w wielu wypadkach granic wytrzymałości ludzkiej.

Trudno mi tu wymienić wszystkie te dowody niezwyklej wprost tężyzny moralnej i fizycznej, jakie obserwowałem podczas tych zawodów.

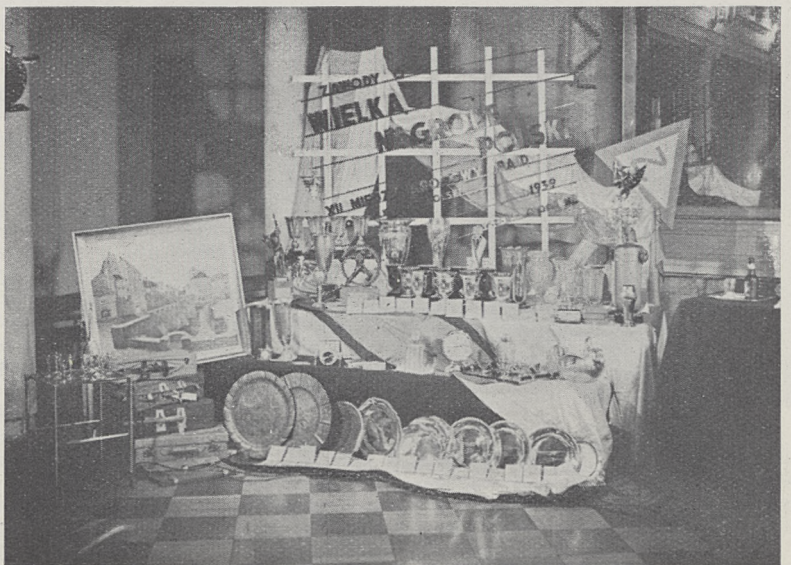
Czyż nie jest jednak moim obowiązkiem i to przed ogłoszeniem zwycięzców, zacytować choć parę przykładów, dla utrwalenia ich jako

wzoru dla następnych pokoleń kierowców automobilowych.

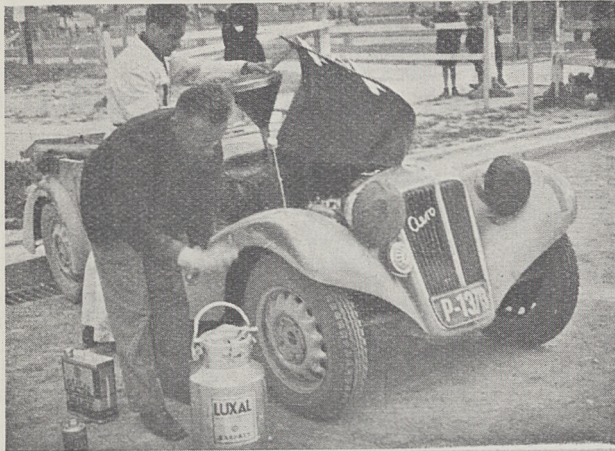
Czy mogę nie podkreślić np. znakomitego wyczynu sportowego dawnego Mistrza Polski w jeździe automobilowej Maurycygo hr. Potockiego, który po długiej przerwie zdecydował się znów wziąć udział w Raidzie, bezpośrednio przed zawodami sam przeprowadził maszynę z zagranicy, a następnie pomimo zwichnięcia nogi w przededniu zawodów, nie uląkł się trudów, ukończył zawody, dając przykład młodym kierowcom niezwykłej subordynacji sportowej, zapału i poświęcenia. Albo wyczyn p. inż. Krzeczkowski, który na I etapie w gęstym kurzu wpadł na drzewo, dotkliwie się rozbił, a pomimo to, mocno uszkodzoną maszynę doprowadził do Warszawy, w rekordowym czasie naprawił i bez odpoczynku ruszył dalej, kończąc Raid. Albo przykład p. Mazurka, którego nawet atak nerek nie powstrzymał od raidu, albo p. Vestidello, który przy gorączce 39 st. Raid kontynuował i ukończył.

Dalej muszę wspomnieć całą grupę tych nieszczęśliwych kierowców, którzy z nadludzkim wysiłkiem walczyli z uszkodzeniami maszyn i ukończyli raid jak Polturak, Strenger, Rogoziński, Katelbach, Tarnawa i inni, dalej tych, których los jeszcze ciężiej dotknął, gdyż pomimo wysiłków jechać nie mogli jak Ripper, Kuncewiczowa, Ryl, Eichbaum i Bellen. Ta walka na przestrzeni 4.500 km dróg i bezaroży, najeżona 11 próbami, prowadzona w zawrotnej szybkości, w palącym słońcu, to znów deszczu, w tumanach kurzu, we mgle, w dzień i w nocy, stanowi piękną kartę w historii polskiego automobilizmu.

Kończąc swe funkcje Komandora raidu składam wszystkim zawodnikom gorące podziękowanie za cjalnie dziękuję kierowcom zagranicznym, którzy ich wielki trud i szlachetną sportową walkę, w szczególności p. Zagórnej, naszej tegorocznej Jedynaczce, która w znakomitej formie ukończyła raid oraz speczkołwiek w tym roku mniej licznie stawili się na starcie, lecz nie mniej pokazali nam wszystkie cechy wzorowych kierowców.



Widok nagród dla uczestników zawodów o Wielką Nagrodę Polski zgrupowanych w sali bankietowej Resursy Kupieckiej.



Fotografie od góry: 1. Sympatyczny i dzielny kierowca czeski Vladimír Formanek tankuje w parku w Warszawie. 2. Kierowca francuski René Quatresous (z prawej) w towarzystwie swego pilota p. Jerzego Ortmana. 3. Kierowcy ekipy Fiata od lewej mjr. Ryl, Vestidello, A. Breza (opiekun zespołu), Ghisalba, Szyputa, Rahmentfeld. 4. Narada w parku — od lewej: pp. zastępca Kom. Parku Szemioth, sekretarz Raidu Zabłocki, wicekomandor J. Maryański, kierowca łódzki Grętkiewicz.

EDWARD M. SOKOPP

Zawody o Wielką

Największa impreza automobilowa, jaką zorganizowano kiedykolwiek w Polsce została zakończona szczęśliwie. Piszemy — szczęśliwie — bowiem w przeciwieństwie do lat poprzednich, obyło się bez tragicznych wypadków, co przy podwyższonych średnich, przy wielkiej ilości startujących wozów, jest rzeczą prawie nieuniknioną.

Spokojny przebieg tegorocznej imprezy świadczy bardzo dobrze o poziomie startujących kierowców.

Impreza Automobilklubu Polski zapowiadała się rewelacyjnie. Sekretariat Raidu miał na liście około 60 zgłoszeń, z czego wiele zapisów niemieckich i czeskich. Niemcy w ostatnim momencie, z niezrozumiałych i zupełnie nieusprawiedliwionych powodów, start swój odwołali. Była to niespodzianka, nie na tyle jednak wielka, by organizatorzy znaleźli się w trudnej sytuacji. Rezygnację niemiecką przyjęto ze spokojem, który normalnie cechuje Polaków przy wszelkiego rodzaju niespodziankach ze strony „tymczasowych przyjaciół”.

Większy żal wśród kierowców-współzawodników wywołał fakt uniemożliwienia startu sympatycznym przedstawicielom sportu czeskiego, znanym już z poprzednich raidów: Parizkowi i Voytechowskiemu, jak również J. Jakubowskiemu, któremu złośliwie uniemożliwiono udział, zawiadamiając go telefonicznie w przeddzień zawodów, że nie otrzyma maszyny.

Raid odbył się przy udziale 38-miu maszyn. Jego międzynarodowość polegała na starcie dwóch Włochów, Francuza, jednego Czecha, (który przebywając już od dłuższego czasu w Polsce nie czuł się skrepowany zakazem niemieckim), oraz jednego Jugosłowianina (stałe mieszkającego w Polsce).

WŁADZE RAIDU

Organizacja imprezy ze strony AP wypadła na dźwięczaj sprawnie. Podkreślali to wszyscy bez wyjątku zawodnicy z kierowcami zagranicznymi na czele. Komandorem raidu był prezes Komisji Sportowej AP dyr. J. Regulski, wicekomandorami: inż. Al. Seńkowski, dyr. Jan Maryański, dyr. L. Laskowski i mjr. S. Sztukowski, sekretarzem raidu i duszą całej imprezy — St. Zabłocki.

Poza władzami raidowymi w organizacji imprezy brały udział Automobilkluby Terytorialne, które na swym terenie urządziły punkty kontrolne, względnie próby techniczne raidu. Ze strony tych Automobilklubów, a zwłaszcza Automobilklubu Śląskiego, zawodnicy spotkali się z niezwykle serdecznym przyjęciem — obdarowywano uczestników imprezy żywnościowymi paczkami, zaopatrywano doraźnie w „kanapki”, zimne i gorące napoje, a zawodniczkę obdarowywano kwiatami.

Jednym z najbardziej czułych i nerwowych punktów każdej imprezy samochodowej jest prasa. W tym roku liczni przedstawiciele prasy stołecznych i prowincjonalnych nie mieli chyba powodu do narzekań. Kwatery prasowa pracując wspólnie z Biurem Obliczeń dostarczała na czas wszelkich danych o Raidzie, powodując wiele rzeczowych wzmianek na łamach różnych pism. Obsługa zorganizowana została „po europejsku”, co położyć należy na karb wysiłków szefa Kwatery Prasowej red. T. Grabowskiego oraz kierownika Biura Obliczeń St. Lauryświczka i jego miłych a sprawnych pomocniczek.

WARUNKI IMPREZY.

Impreza polegała na wykonaniu dziesięciu prób: próby rozruchu silnika, pierwszej próby szybkości płaskiej, próby jazdy okrężnej na dystansie około 4500 km., próby szybkości górskiej, próby szybkości płaskiej bez rozbiegu, próby zręczności, próby zrywu i hamowania, próby jazdy w terenie, próby

Nagrodę Polski

jazdy po drogach gruntowych oraz powtórnej próby szybkości płaskiej.

Po raidzie maszyny poddane zostały badaniu technicznemu, w którym stwierdzono ewentualne uszkodzenia wozów.

Każda z prób była punktowana. Suma punktów decydowała o klasyfikacji zawodnika, przy czym klasyfikację w roku bieżącym przeprowadzono wyłącznie w poszczególnych grupach samochodów.

Warunki raidu, jak orzeczono po imprezie i jak wynikało z tego co się działo na trasie, były trudniejsze raczej dla maszyny niż dla kierowcy. W porównaniu powiedzmy z takim raidem do Monte Carlo, impreza polska stawiała przed wozem zadanie o wiele trudniejsze. Słabe stosunkowo nawierzchnie niszczyły podwozie, kurz zalegający drogi polskie niszczył silnik. Dla kierowcy raid AP był raczej imprezą lżejszą, mimo że regulamin nakazywał prowadzenie wozu tylko przez jednego kierowcę. Przerwy międzyetapowe były jednak tak długie, że pozwalały na kompletny wypoczynek.

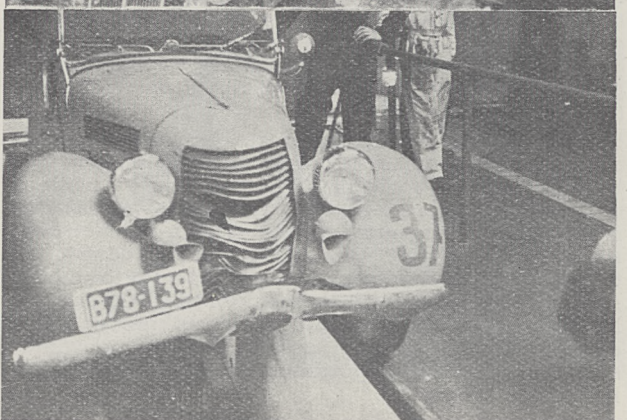
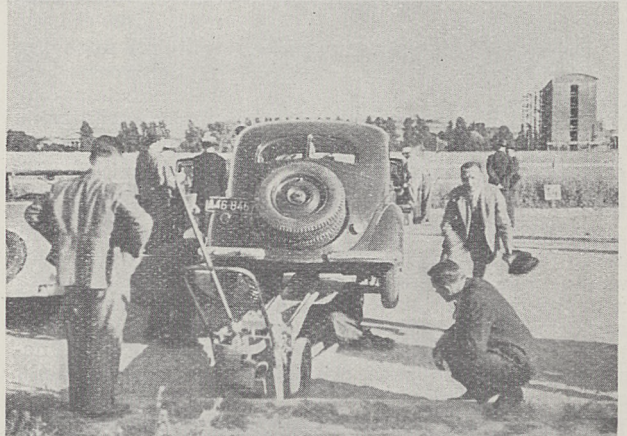
WARUNKI NA TRASIE.

Regulamin tegoroczny likwidujący przestarzałą instytucję kontrolerów oraz podwyższający średnie szybkości na trasie, nakazujący plombowanie niektórych elementów silnika i podwozia, zlikwidował także pojęcie pomocy obcej na trasie. Zawodnicy mogli korzystać z usług warsztatów reperacyjnych, znajdujących się w miastach położonych na trasie, zezwolono na korzystanie z pomocy specjalnych, raidowych-lotnych warsztatów reperacyjnych poszczególnych przedstawicielstw. Jak ktoś złośliwie się wyraził: raid był konkursem warsztatów reperacyjnych. Czy uważać to należy za błąd regulaminu? — Raczej odwrotnie — za jego walor. Tak mamy wiele do zrobienia w tej dziedzinie, tak wiele mamy braków w zakresie sprawności naszych warsztatów, że każda okazja „wytrenowania” obsługi warsztatowej w szybkości dokonywania napraw powinna być wyzyskana do maksimum.

Szczerze trzeba przyznać, że w tym zakresie zostaliśmy olśnieni... To co nasze dość prymitywne warsztaty robiły z wozami raidowymi, porzbiłymi nieraz i poważnie uszkodzonymi, było swego rodzaju żonglerką techniczną. Rozbity, poważnie uszkodzony wóz, gdzieś pod łuckiem, po krótkim „zabiegu” w takim warsztacie reperacyjnym, przybywał w przepisowym czasie na metę „odmłodzony” nie do poznania. „Ratunkowa drużyna” blacharzy i malarzy w godzinę doprowadzała do kompletnego porządku wóz, który wywinąwszy porządnego kozła leżał w rowie na dachu. Reperowano m. in. zawieszony wentyl bez zerwania plomby założonej na głowicę itp.

Niestety, nie wszystkie firmy, nie wszystkie przedstawicielstwa w równym stopniu zainteresowały się raidem. Stąd tylko pewna grupa kierowców obsłużona była na trasie z drobiazgową dokładnością, inna zaś musiała liczyć wyłącznie na swój spryt i na swoje siły. Rozumie się handicapowało to niektóre wozy. Handicap był jednak tu zupełnie na miejscu, jeżeli się zważy, że raid jest nie tylko próbą wozu, ale i próbą organizacji montowni, czy warsztatów wozy te wypuszczających i o nie się troszczących. Skoro pewne przedstawicielstwa nie mogą się zdobyć na zorganizowanie jeden raz do roku w najpoważniejszej polskiej imprezie właściwej obsługi dla swych wozów raidowych, marki te nie mają czego szukać na naszym rynku.

Z wielką przyjemnością podkreślamy tu zasługi wytwórni opon polskiej produkcji Stomil. Obsługa techniczna wytwórni poznańskiej rozmieściła



Fotografie od góry: 1. Fragment parku w Warszawie. 2. Przegląd techniczny maszyn i zakładanie plomb przed raidem. 3. Badanie techniczne maszyn po raidzie na dziedzińcu zakładów Polskiego Fiata. 4. Aero p. Tarnawy w czasie badań technicznych na kanale na stacji obsługi Fiata.



Pani Irena Kuncewiczowa robi ostatni przegląd maszyny przed raidem.

Równie dobrze zorganizowały obsługę na trasie niektóre firmy benzynowe. W szczerym polu ustawiono bańki benzyny i pompowano mieszanke z szybkością z jaką napełnia się normalnie baki samochodów wyścigowych. Trzy wielkie firmy naftowe zainteresowały się bliżej raidem, choć naszym zdaniem jedynie obsługa jednej firmy stanęła całkowicie na wysokości zadania, zdobywając wśród zawodników miano „obsługi europejskiej”.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA TRASY.

4.500-kilometrowa trasa podzielona została na 4 etapy. W pierwszym etapie droga prowadziła z Warszawy na Częstochowę, Chrzanów, Kraków, Lubień, Limanowa, Sanok, Lwów, Złoczów, Tarnopol, Zbaraż, Luck, Kowel, Brześć do Warszawy.

W drugim etapie trasa prowadziła z Warszawy na Kraków, Polanę do Wisły. Przemierzyła ziemie zaolziańskie i na Jarocin skierowała się do Poznania. Stąd przez Chojnice, Weiherowo, zawodnicy udali się do Jastrzębiej Góry (1268 km.).

Po jednodniowym wypoczynku nastąpił etap III-ci. Raid z Jastrzębiej Góry przez Gdynię, Bydgoszcz, Inowrocław, Łowicz, skierowano do Warszawy (569 km.).

W ostatnim etapie zawodnicy po odbyciu próby terenowej w Puszczy Kampinoskiej, udali się na Łódź, Piotrków, Radom, Puławki, Lublin do Kobrynia, gdzie wjechali na trasę próby jazdy po drogach gruntowych. Próba ta kończyła się w Skidlu. Stąd przez Augustów, zawodnicy wrócili do Warszawy (1057 km.).

Charakteryzując ogólnie trasę, należy stwierdzić, że nawierzchnie dróg, po których raid się odbywał, w stosunku, powiedzmy nawet do roku ubiegłego, poprawiły się o niebo. Z olbrzymiej 4 i pół tysiąca-kilometrowej trasy może 250 — 300 km. dróg słabo nadawało się do jazdy samochodowej. Spostrzeżenie to odnosi się do szlaków głównych, po których raid się odbywał. Inne drogi, niestety, są częstokroć w stanie opłakanym. Stan dróg zasadniczo nie powinien sprawić dobrze przygotowanym maszynom jakichkolwiek trudności.

RAID NA STARCIE.

Na starcie raidu stanęło, jak zaznaczyliśmy wyżej, 38 maszyn. W klasie I startowało 9 wozów: Aero 30, 3 — Skody 1100 i 5 — Fiatów 1100. W klasie II, zgłoszono maszyn najwięcej bo 15: 3 — Lancie, 2 — Fiaty 1500, 5 — Citroenów, Hansa, 2 —

B. M. W., Steyr 200, oraz Aero 50. W klasie III — po zrezygnowaniu z raidu kpt. Darowskiego — wystartowały wyłącznie francuskie wozy, przeznaczone w przyszłości do montażu w Polsce — Renault Primaquatre. W klasie IV, obok Forda V8, stanęło 9 Chevroletów.

Park maszyn zorganizowano z dużą pomysłowością w Alei Niepodległości. Zainstalowano tu megafon, latarnie oświetlające standy maszyn, pompy benzynowe, warsztat obsługi elektrycznej Be-Te-Ha (Bosch) oraz magazyn opon stomilowskich.

Na olbrzymiej tablicy z wyszczególnionymi numerami wozów i nazwiskami kierowców wypisywano wyniki poszczególnych etapów.

Całość tej wielkiej i trudnej pracy spoczywała w rękach niestrudzonego komendanta parku p. Henryka Vaudan.

PRÓBA ROZRUCHU SILNIKA.

Próba rozruchu silnika dała pierwsze niespodzianki. Już pierwsze pociągnięcia starterów zapowiadały sensację. Faworyt klasy I — Włoch Ghisalba, stosując wysoko kompresyjne świece, nie zdołał na czas uruchomić silnika. Dłużej niż należy startowali dwaj kierowcy na niemieckich B. M. W. Nie wystartował i Polański na Hansie. Francuz Quatrous spóźnieniem się z uruchomieniem silnika, rozpoczął serię niepowodzeń, jakie później spotkały go w raidzie.

Wszyscy wymienieni zawodnicy nie zdobyli pierwszych punktów dodatnich, a więc siłą rzeczy stracili w stosunku do konkurentów po 5 punktów.

PIERWSZA PRÓBA SZYBKOŚCI PŁASKIEJ.

Po próbie rozruchu silnika, zawodnicy udali się na drugą próbę raidową — próbę szybkości płaskiej na 1 kilometrze z rozbiegiem. Odbyła się ona na szosie mszczonowskiej w warunkach mało pomyślnych. Silny wiatr czołowy zredukował szybkości wozów bardzo poważnie. Ucierpiały rozumie się na tym najbardziej wozy o dużych oporach czołowych, a więc użytkowe, wysokie karety. Wozy o karoseriach otwartych miały zadanie bardziej ułatwione.

Rekord szybkości, jak było zresztą do przewidzenia, uzyskał Tarnawa na swym 2-litrowym dwutakcie — Aero 50. Wynik jego wynosi 124, 956 kmg. Równie dobrze pojechały Chevrolety, przy czym Marek osiągnął 123,458 kmg. Wielką niespodziankę zrobiła Kuncewiczowa, która wyciągnęła 121,838 kmg Lancie poszły bardzo nierówno: Polturak miał ponad 121, a Ripper tylko ponad 112. Bardzo ciekawie przedstawiał się układ sił w klasie I-ej: Ghisalba na limuzynie wyciągnął 108,564 kmg. Szachowski na roadsterze Skoda nie wiele mu ustępował, wyciągając 106,57 kmg. Inne Fiaty i Skody osiągnęły wyniki słabsze. Renaulty pojechały w granicach 110 — 113. Citroeny ok. 112 kmg.



Wincenty Tarnawa — zdobywca złotej stopy prezesa Komisji Sportowej A. P. dyr. Regulskiego za najlepsze wyniki w próbach szybkości płaskiej i górskiej. W środku Wicekomandor p. Leon Lasowski, z prawej Członek Komisji Sportowej A.P. p. Z. Jaroszewicz.

NA PIERWSZYM ETAPIE

Etap pierwszy biegł wspaniałymi drogami na Częstochowę do Krakowa, nieco gorszymi wzdłuż Karpat, natrafiając pod Lwowem na jedną z najtrudniejszych dróg w Polsce, 60-serpentynową drogą pod Birczą. We Lwowie po kilkugodzinnym odpoczynku zawodnicy przejechali fatalny odcinek na Łuck, później szerokimi traktami bitymi na Kowel—Brześć, następnie drogą na Warszawę.

W pierwszym etapie zdarzyło się kilka wypadków, które spowodowały wycofanie się dwóch zawodników oraz punkty karne innych. Na pierwszych kilometrach po kilku defektach Forda V8, por. Petzen, nadrabiając stratę czasu, rozbił wóz raidowy. Pod Łuckiem Krzeczkowski obsunął się na wirażu rozbijając przód wozu. Po prowizorycznym naprawieniu uszkodzeń zdołał dojechać do Warszawy, gdzie w warsztacie doprowadzono mu wóz do zupełnego porządku.

Eichbaum podczas niepoważnej gonitwy z Ripperem wjechał na wirażu na drzewo, uszkadzając karoserię swego Citroena. Był na tyle nierozważny, że zamiast naprawić uszkodzenia w dozwolonym czasie, mając zapas ok. 2 godzin, wjechał na metę meldując o wypadku i o doznanych defektach.

Po zakończonym pierwszym etapie, po pierwszych dwóch próbach: rozruchu silnika i szybkości płaskiej oraz po zainkasowaniu przez niektórych zawodników pierwszych punktów karnych za uszkodzenia techniczne i za spóźnienia, w klasie pierwszej prowadzenie objął Szachowski (Skoda) przed Włochem Vestidello, Szypułą, mjr. Rylem, Rahnenfeldem (na Fiatach).

W klasie drugiej najwięcej punktów zebrał Polturak przed Borowikiem (obaj na Lanciach), S. Grosmanem (Citroen), Ripperem (Lancia) oraz Rogozińskim i Kołaczkowskim. Tarnawa na Aero uplasował się na ostatnim miejscu, na przedostatnim znalazł się, ukarany punktami ujemnymi za uszkodzenie wozu, Eichbaum. W klasie trzeciej najlepszy wynik miał Pronaszko przed Dzierlińskim. W klasie czwartej wysunął się na czoło Marek przed Kuncewiczową, Mazurkiem i Karczewskim.

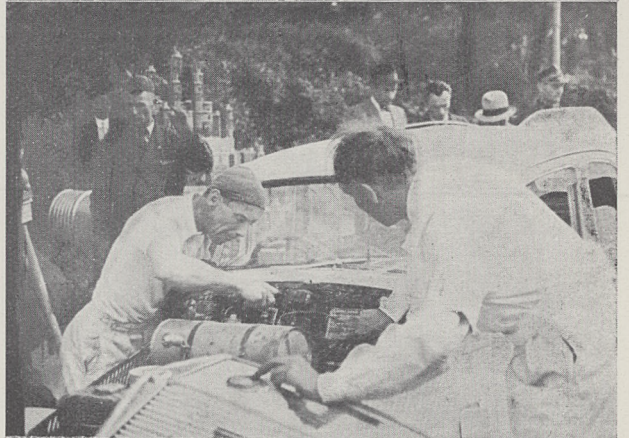
NA DRUGIM ETAPIE

Drugi etap rozpoczął się jazdą nocną. Biegł z Warszawy przez Kielce do Krakowa, przez Śląsk podążał do Wisły, gdzie na drodze górskiej na Równicy odbyła się próba szybkości górskiej. Trasa biegła dalej przez Zaolzie, woj. śląskie, poznańskie i pomorskie, krętymi drogami kaszubskiej Szwajcarii wyprowadziła zawodników na Jastrzębią Górę. W drodze, w Poznaniu, nastąpiła dwugodzinna neutralizacja czasu, podczas której zawodnicy, w świetnie przygotowanym punkcie odżywczym, mieli możliwość zjedzenia obiadu i wypoczęcia.

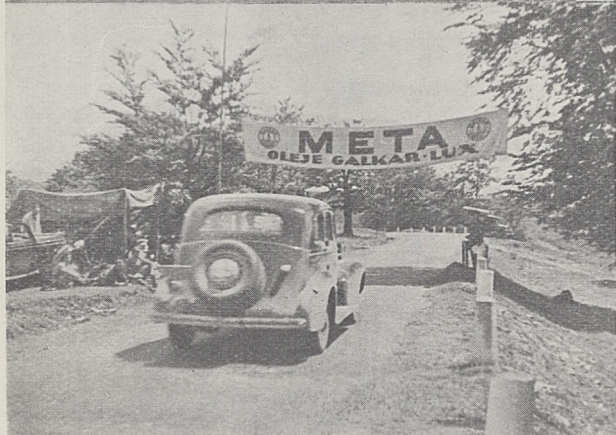
Etap drugi przyniósł nowe kraksy: Strenger (Citroen), podczas próby szybkości górskiej wziął zbyt ostro śliski wiraż, w następstwie czego znalazł się w rowie i na drzewie, i poważnie uszkodził wóz. Mimo to dzielny kierowca nie zrezygnował z raidu i własnymi siłami naprawił wóz, by dojechawszy do Katowic tak przygotować maszynę w krótkim czasie, że mógł bez ryzyka jechać dalej.

Kuncewiczowa na skutek zbyt szybkiej jazdy we mgle, wpadła na wóz chłopski, rozbijając maszynę — nie zdążyła na czas wyremontować wozu i przybyła na metę po czasie dozwolonym, co spowodowało wykluczenie jej z raidu. Równie przykry wypadek miał Tarnawa na Aero. Senny zbłądził gdzieś pod Kartuzami, a nadrabiając utracony czas, wpadł na drzewo, rozbijając przód wozu. Uszkodzenie to jednak nie było na tyle poważne, aby Tarnawa nie mógł jechać dalej, niemniej po tym wypadku stracił już wszystkie szanse na zajęcie dobrego miejsca.

Etap ten był bardzo ciężki. W nocy drogi zalegała niska mgła, utrudniając wyciągnięcie wysokiej przeciętnej, później zawodnicy wjechali



Fotografie od góry: 1. Jastrzębia Góra — pani Stella Zagórna (z prawej), Strenger (w środku), Penczyna (z lewej) „szukają szczęścia“ (pieciolistnego kwiatu) na krzewie bzu. 2. Maurycy hr. Potocki odżywia się w czasie odpoczynku we Lwowie. 3. Jan Ripper majstruje przy swym wozie przed punktem kontrolnym we Lwowie. 4. Na drugiej próbie szybkości płaskiej z rozbiegiem — grupa zawodników (od lewej): kpt. Kossowski, A. Mazurek, red. Sokopp, W. Rychter, J. Penczyna.



Próba górka na Równicy. Fotografie od góry: 1. Pierwsza grupa, po odbyciu próby, zjeżdża z parku na dół. 2. Inż. Marek na Chevroletcie (opony „Stomil”) kończy próbę bijąc zeszłoroczny rekord Niemca Emmingera, 3. Por. W. Kołaczkowski (Citroen — opony „Stomil”) kończy próbę wśród ulewnego deszczu, osiągając mimo to dobry czas, 4. Włoch Ghisalba (Fiat 1100) najlepszy z zawodników I-jej klasy kończy próbę.

na niedługi odcinek kiepskich dróg na Zaolziu. Krótka przerwa w Wiśle nie dała nikomu należycie odpocząć. Wielu zawodników miało opóźnienie w przybyciu na Równicę, a w następstwie nie zdążyło już nadrobić straconego czasu i spóźniło się na metę trzeciego etapu. Spóźnił się Szachowski, który zbyt długo usuwał defekt delca, spóźnił się również ze zrozumiałych względów Strenger. Krzeczkowski, straciwszy szanse po wypadku w pierwszym etapie, jechał bardzo wolno, odpoczywając na trasie od czasu do czasu, nie przybył również w przepisowym czasie na metę Karczewski i Z. Kamiński. Podczas drugiego etapu wycofał się z raidu mjr. Ryl — na skutek uszkodzenia silnika.

Warto zaznaczyć, że na starcie etapu w Warszawie jedynym kierowcą, który nie uruchomił silnika w przepisowym czasie, był Rychter. Poza dziesięcioma punktami karnymi, które za to otrzymał, kosztowało to w konsekwencji (na skutek opóźnienia Karczewskiego) utratę pierwszego miejsca przez I team Chevroleta, który ustąpił pierwszeństwa chevroletowskiemu teamowi II.

PRÓBA SZYBKości GÓRSKIEJ

Próba szybkości górskiej odbyła się na 5 km drogi na Równicę. Odbyły ją wozy w trakcie neutralizacji czasu, w kolejności przybycia na punkt kontrolny w Polanie. Na pierwszy ogień poszły wozy małe. Miały w tym olbrzymiego pecha, gdyż start do próby przypadł im na okres fatalnej pogody — padającego deszczu. Rozumie się, wyniki próby zostały zupełnie spalone (jedynie 3 pierwsze wozy, w tym Ghisalba, zdołały odbyć próbę przed deszczem). Wielu kierowców (a zwłaszcza kierowców Fiata, Lancii i Citroena) jechało podczas padającego deszczu, względnie po śliskiej nawierzchni. Wozy większe miały już warunki lepsze, gdyż deszcz ustał, a gwałtowny wiatr szybko osuszył drogę.

Wyniki próby górskiej przeszły wszelkie oczekiwania. Dwóch zawodników (Tarnawa na Aero i Marek na Chevrolet) pobiło rekord trasy Niemca Emmingera ustanowiony na Mercedesie 230 w roku ubiegłym.

W klasie pierwszej, najlepszy wynik osiągnął Włoch Ghisalba (średnia ponad 57 km/g.) — jechał jeszcze bez deszczu. Niewiele ustępował mu Czech Formanek na Aero, świetnie wykonał próbę Szypuła. Słabe stosunkowo wyniki kierowców Skody przypisać należy temu, że wozy czeskie posiadają skrzynkę trzybiegową, która w tej próbie nie pozwalała im na pełne wykorzystanie walorów maszyny.

W klasie II świetnie pojechał Tarnawa na Aero, wyciągając rekordowy czas dnia, odpowiadający szybkości średniej 65,597 km/g. Na skutek śliskiej nawierzchni specjalista od jazd górskich Ripper znalazł się dopiero na trzecim miejscu, pobity poza Tarnawą, także i przez Polturaka, który tę próbę zrobił znakomicie. Świetnie wyszli z tej próby czterej kierowcy Citroenów, plasując się tuż za dwoma Lanciami, a przed resztą wozów klasy drugiej. Najlepiej wykonał tę próbę Rogoziński. Kołaczkowski jadąc podczas rześatego deszczu, uplasował się tuż za Rogozińskim, nieco gorzej pojechali Eichbaum i Grosman. Na ósmej pozycji znalazł się Potocki na B.M.W.

W klasie trzeciej najlepiej pojechał Pronaszko przed Krzeczowskim i Dzierlińskim.

W klasie czwartej Marek pobił swych konkurentów na głowę, osiągając prawie 64 km/g. Rychter i Mazurek „wykręcili” ponad 61 km/g. Dobrze pojechała Zagórna.

Próba górka oraz jazda na drugim etapie przyniosły pewne przegrupowania w ogólnej punktacji. W klasie pierwszej, z jednego z ostatnich, na miejsce pierwsze wyskoczył Włoch Ghisalba, na drugim miejscu niespodziewanie uplasował się Szypuła,

mając za sobą Formanka, Rahnenfelda i innych. „W Skodach” Prądyński wysunął się zdeklarowanie przed Szachowskiego. W klasie drugiej nadal prowadził Polturak z tym jednak, że na drugą pozycję wyskoczył Ripper. Borowik odsunął się na piąte miejsce, Grosman nadal plasował się na trzecim, Rogoziński zaś wyskoczył na miejsce czwarte.

W klasie trzeciej kolejność zawodników się nie zmieniła.

W klasie czwartej, za prowadzącym Markiem, nastąpiły lekkie przegrupowania. Po odpadnięciu Kunciewiczowej, na drugie miejsce wyszedł Mazurek. Zagórna z szóstego wyskoczyła na trzecie miejsce przed Rychtera i K. Kamińskiego.

ETAP TRZECI.

Po dłuższym odpoczynku w Jastrzębiej Górze zawodnicy ruszyli do etapu trzeciego, najkrótszego w całym raidzie. Po próbie szybkości płaskiej bez rozbiegu, raid ruszył trasą na Bydgoszcz — Kolin do Warszawy. Etap trzeci, ze względu na swą minimalną długość i wypoczynek w Jastrzębiej Górze, nie sprawiał żadnych trudności — zawodnicy odbyli go bez przeszkód. Jedynym wartym zanotowania tu faktem była choroba włoskiego zawodnika Vestidello. Chłód panujący nad morzem sprawił, że południowiec przeziębził się i wyjechał z Jastrzębiej Góry z dużym opóźnieniem.

Podczas drogi spotkała przygoda Szachowskiego. Nie zdążył zahamować swej Skody przed opuszczającą się barierą kolejową, a nie mając wielkiego wyboru skręcił w bok i przeskoczywszy przez rów przewrócił się w polu. Mając dużą nadróbkę czasu przybył do Warszawy z wgniecionymi blachami przodu i zdołał jeszcze przed czasem wóz swój doprowadzić do zupełnego porządku. Zawodnicy po przybyciu na metę etapu trzeciego w Warszawie odbyli dwie próby: próbę zręczności oraz próbę hamowania.

PRÓBA SZYBKOŚCI PŁASKIEJ BEZ ROZBIEGU

Próba szybkości płaskiej bez rozbiegu zorganizowano w Jastrzębiej Górze. Zawodnicy otrzymywali sygnał startu do próby, będącej jednocześnie sygnałem startu do etapu trzeciego. Szczupłość miejsca nie pozwoliła na zorganizowanie próby na odcinku prostym. Trasa kilometra miała jedną krzywiznę, która jednak bodajże nie wpłynęła na użyteczną szybkość. Próba urządzona w Jastrzębiej Górze była chyba jedyną konkurencją raidu, w której „dopuszczono się” półgodzinnego opóźnienia.

Próba szybkości płaskiej przyniosła wyniki zlekka rewelacyjne. Ogólnie bowiem spodziewano się zwycięstwa szybkiego i zrywnego Aero, tymczasem rekordzista szybkości Tarnawa musiał się zadowolić trzecim miejscem, oddając pierwszeństwo dwóm Chevroletom: Mazurka i Marka. Bardzo ładny czas zrobił Ripper na Lancii.

W pierwszej klasie pobił wszystkich i bezapelacyjnie Ghisalba wynikiem ponad 75 km/g., na drugim miejscu znalazł się Formanek, tuż za nim Szypuła oraz Szachowski.

W klasie drugiej najszybciej pojechał Tarnawa. Tym razem Ripper pobił o prawie trzy kilometry Polturaka. Citroeny miały wyniki bardzo zbliżone, między 80 a 77 km/g. Najlepszy wynik osiągnął Strenger. Borowik uplasował się za Citroenami, a przed B.M.W. Katelbacha. Niespodziewanie słabo wypadł w tej próbie Kołaczkowski (ciężki pasażer).

W klasie trzeciej wyniki były bardzo wyrównane. Najlepszy czas osiągnął tu Pronaszko.

W klasie czwartej rekordowy wynik dnia osiągnął Mazurek — 85,531 km/g. o dziesiątne kilometra słabiej pojechał Marek. Rychter miał 84 km/g.

PRÓBA ZRĘCZNOŚCI.

Próba zręczności polegała na przejechaniu dwukrotnym 250 metrowego odcinka. W jedną stronę zawodnicy musieli wykonać trzy manewry, polegające na: zatrzymaniu wozu na linii i cofnięciu go



Odpoczynek w Jastrzębiej Górze. Fotografie od góry: 1. Park Kierownictwa Raidu, z lewej stoją pp. Rychter i Breza, 2. Bez-troska wycieczka po Jastrzębiej Górze — stoją od lewej: Penczyna, Polański, Strenger, Zagórna, Pronaszko, Rogoziński, Skarżyński, Karczewski, Rychter i Milde; siedzą Prądyński, Kołaczkowski. 3. Na tarasie pensjonatu Bałtyk. 4. Wesole igraszki — Strenger „stawiany na głowie”.



Komandor Raidu prezes Komisji Sportowej A. P. na starcie próby zręczności, obok stoi wicekomandor dyr. J. Maryjański, z prawej mjr Fryl.

przed linię, w trzecim wypadku po wystartowaniu należało zrobić nawrót i przebyć 250 metrowy odcinek bez zatrzymania się na mecie.

Próba zręczności wykazuje walory kierowcy, zrywność maszyny i wartość hamulców — mówi ona specjaliście bardzo wiele. Najlepiej próbę tę wykonały wozy duże. Dwa identyczne wyniki — 60 sek., mieli Rychter i Mazurek, Marek tym razem pojechał bardzo ostrożnie, mając na uwadze, że każdy błąd może go pozbawić pierwszego miejsca, które miał już wtenczas bodajże zapewnione, niestety, zrobił błąd, który musiał poprawiać, co mu popsuło czas. Bardzo ładnie wykonał próbę K. Kamiński, zupełnie poprawnie Karczewski i Zagórna.

W klasie pierwszej najlepsze dwa wyniki mieli Formanek i — najniespodziewaniej — Szypuła (po 63, sek.), Ghisalba robił próbę bardzo ostrożnie i bardzo długo.

W klasie drugiej najlepszy czas miał Tarnawa. Ripper pojechał doskonale, zajmując trzecie miejsce. Polturaka wyprzedził znakomicie jadący w tej próbie Rogoziński. Kołaczkowski uplasował się za Polturakiem. Popularny ten kierowca Citroena i tym razem wypadł siabiej — w każdym razie nie po kazał tej klasy, jaką demonstrował dotychczas we wszelkich tego rodzaju próbach.

W klasie trzeciej najlepiej pojechał Quatresous, najsłabiej Krzczkowski.

Próbie należało przebyć bezbłędnie, przy każdym potknięciu się kierowcy obdarowywano go punktami karnymi. Po dziesięć punktów ujemnych otrzymali: Eichbaum, Polański i Zagórna, czterdzieści punktów ujemnych „zdobył” Katelbach, którego rekordowy czas wzbudził podziw wśród widzów — sprawa zatem się „wyjaśniła”.

PRÓBA ZRYWU I HAMOWANIA

Próbie zrywu i hamowania rozegrano bezpośrednio po próbie zręczności. Polegała ona na przebyciu 500 metrów i zahamowaniu wozu na linii. I tym razem najlepsze czasy osiągnięto w klasie czwartej i drugiej, przy czym rekordowy czas miał tu Marek (27,4 sek.).

W klasie pierwszej najlepiej próbę wykonał Ghisalba przed Formankiem, Szypułą i Rahnenfeldem.

W klasie drugiej najlepszy był Tarnawa. Pojedynek Ripper — Polturak zakończył się tym razem zwycięstwem Polturaka, przedzielili ich świetny Rogoziński. W czołowej grupie znalazł się i Potocki.

W klasie trzeciej najlepszy czas uzyskał Dzierliński przed Francuzem.

W klasie czwartej za Markiem uplasował się Rychter, za nim zaś ex aequo Mazurek i K. Kamiński.

SYTUACJA NA PÓLMETKU

Wprowadzić do zakończenia raidu pozostało już „tylko” tysiąc kilkadziesiąt kilometrów, niemniej (jak wykazała praktyka) po trzech etapach raidu

zawodnicy przebyli... dopiero połowę trudów. Etap czwarty należał do najcięższych, do najbardziej męczących maszynę i kierowców.

Po trzecim etapie i po szeregu prób jakie się dotąd odbyły, w klasie pierwszej utrzymał prowadzenie Włoch Ghisalba, za nim plasowali się Formanek, Szypuła i Prądzyński.

W klasie drugiej Polturak nadal wyprzedzał Rippera, Grosman trzymał się na trzeciej pozycji, mając „na piętach” Rogozińskiego i Kołaczkowskiego. Borowik po próbach ostatnich spadł na szóstą pozycję, za nim plasował się Penczyna, Potocki i Tarnawa, który z przedostatniego miejsca „wywindował się” już na dziewiątę. W klasie trzeciej sytuacja się nie zmieniła — nadal prowadził Pronaszko. W klasie czwartej Mazurek bardzo poważnie (o jeden punkt różnicy) doszedł Marka, za nimi plasował się Rychter i K. Kamiński, deptała im po piętach Zagórna.

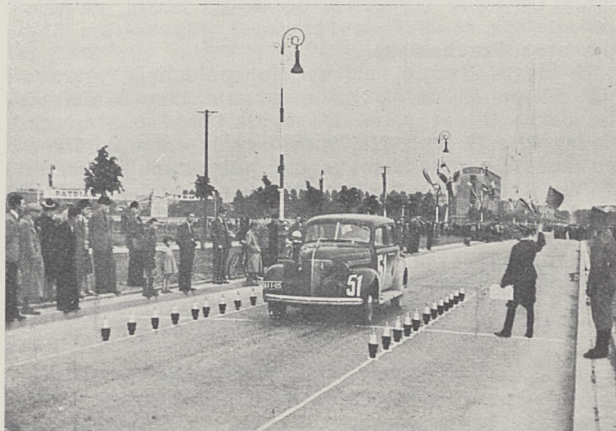
NAJCIEŹSZY ETAP RAIDU

Najbardziej morderczą częścią wielkiej imprezy był etap czwarty. Pomęczone maszyny, znużeni ludzie nie pracowali już tak, jak na poprzednich etapach. Trasa prowadziła przez Blonie — Piotrków — Radom — Puławy — Lublin — Kobryń — Skidlem — Augustów na metę do Warszawy.

W trakcie trwania etapu zawodnicy odbyli jeszcze dwie próby: bezpośrednio po starcie próbę jazdy terenowej po piaszczystych drogach puszczy Kampinoskiej oraz próbę jazdy po drogach gruntowych między Kobryniem i Skidlem. Dwie te próby spowodowały wiele uszkodzeń maszyn, mimo że ani jedna z nich nie należała do trudnych.

Etap czwarty dostarczył ofiar najwięcej, przy czym swego rodzaju rewelacją, jeżeli się zważy dotychczasowe wyniki, było wycofanie się dwóch faworytów klasy drugiej: Rippera i Polturaka. Pierwszy został w drodze, drugi przybył na metę z olbrzymim opóźnieniem, spowodowanym reperacją wozu. Częściowo winę można tu złożyć na kierowców, którzy w decydującym momencie pojechali zbyt szybko i nieostrożnie. Niewiele brakowało do wycofania się i trzeciemu zawodnikowi na Lancii — Borowikowi, dojechał on na metę tylko dzięki regularnej, równej jeździe i dużej rozważności, która nie pozwoliła mu na zbytnie forsowanie maszyny.

Ripperowi „nawalił” przegub kardanowy. Zawodnik krakowski podczas defektu maszyny wykazał tyle energii, tyle ambicji sportowej i taką niezwykłą wprost pomysłowość, że zasługuje na najwyższą pochwałę. Chcąc naprawić uszkodzenie, wykraszał z opony odpowiednią formę i jechał pewien czas na tym „ersatzu”. Później, skoro ten przegub się „skończył”, kupił u pobliskiego szewca kawałek skóry, wiercił otwory rozżarzoną w sprokurowanym przez siebie ognisku drutem. „Przegub Rippera” nie wytrzymał jednak ciężkiej drogi, psuł się kilkakrotnie, a w rezultacie sympatyczny zawodnik musiał się wycofać z raidu. Podobny defekt miał,



P. Wacław Karczewski (Chevrolet) w czasie próby zręczności.

jadący na Lancii, Polturak. Warsztat w Kobryniu dostarczył mu zapasową część i pozwolił na dojechanie do mety.

Pech nie ominął tym razem Kołaczkowskiego — uszkodzenie pompki benzynowej równie poważne, jak i niezwykle, spowodowało, że Kołaczkowski musiał zrezygnować z dalszej jazdy. Wycofał się również, zdeprymowany uszkodzeniem maszyny w pierwszym etapie oraz niepowodzeniami w próbie zrywu i hamowania — Eichbaum.

Wielu zawodników przybyło na metę raidu z opóźnieniami. Nie przybyli na czas Rogoziński, który pod Lublinem stracił wiele czasu na reperaturę delca, nie zdążył na czas Strenger, który nie mając już żadnych szans niósł pomoc swym kolegom, kilka minut spóźnił się również Penczyzna zużywszy wiele czasu na naprawienie defektu sprzęgła. Tarnawa na skutek uszkodzenia pompki benzynowej przybył na metę po czasie, spóźnił się też i Szypuła, zaprzeczając szanse zdobycia przez Fiata nagrody zespołowej, spóźniła się również i cała ekipa Renault (poza Pronaszka). Katelbach po wypadku w drodze przybył na metę z maszyną słabo już nadającą się do dalszej jazdy, Grętkiewicz, na mocno sfatygowanym i pamiętającym raid sprzed dwu laty Fiacie 1500 miał także kilka minut opóźnienia.

Po przybyciu na metę zawodnicy odbyli ostatnią próbę raidową — powtórna próba szybkości płaskiej z rozbiegiem.

PRÓBA JAZDY W TERENIE I PO DROGACH GRUNTOWYCH

Próbie jazdy w terenie rozegrano w Puszczy Kampinoskiej pod Warszawą. Warunki tej próby nie odpowiadały założeniom, bowiem zawodnicy mieli do pokonania nie teren, lecz zwykłą piaszczystą drogę. Nie orientujemy się czy pod Warszawą nie znalazł by się odpowiedni teren na właściwą próbę jazdy terenowej, sądzymy jednak, że teren taki w Polsce istnieje (poligon w Rembertowie?). Pokaz właściwego doboru trasy na tego rodzaju próbę dał Automobilklub Wielkopolski w ostatnim raidzie A. W. Puszczono wówczas zawodników na przełaj po łąkach pełnych zdradliwych rowów, lejów po pociskach artyleryjskich, trzęsawisk itp.

Trasa jazdy w Puszczy Kampinoskiej wynosiła 20 km. Próbę należało wykonać w jedną godzinę. Czas był, jak wykazała praktyka, zbyt długi i wszyscy zawodnicy, poza Prądzyńskim, który stracił wiele czasu przy reperaturze vertexu, przybyli na metę w granicach dozwolonych, nadrabiając niejednokrotnie po kilkanaście minut mimo postoju w piaskach. Prądzyński spóźnił się na metę o trzy minuty.

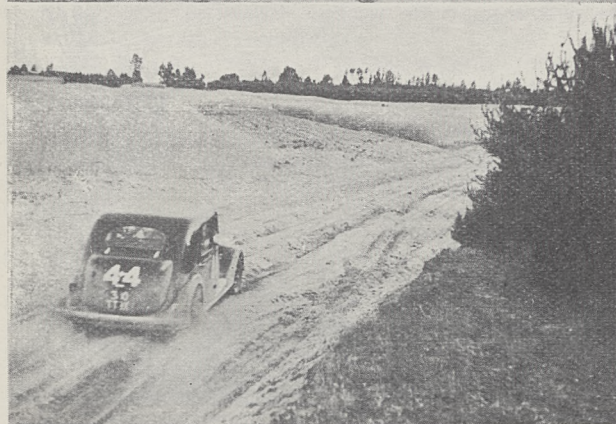
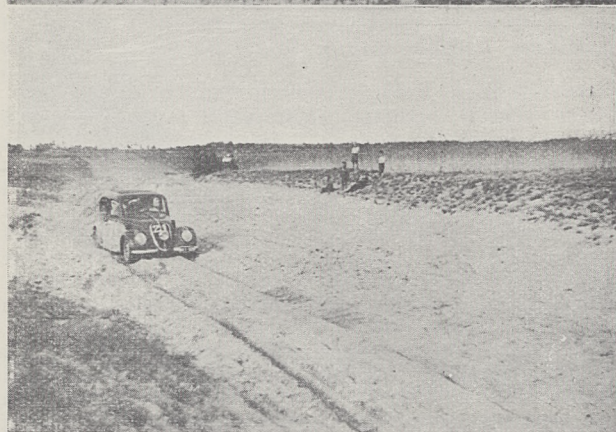
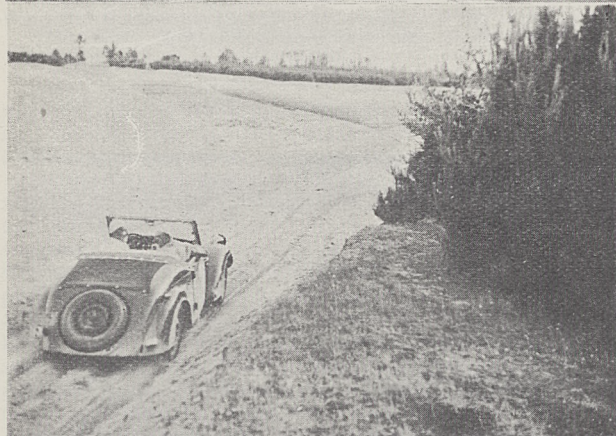
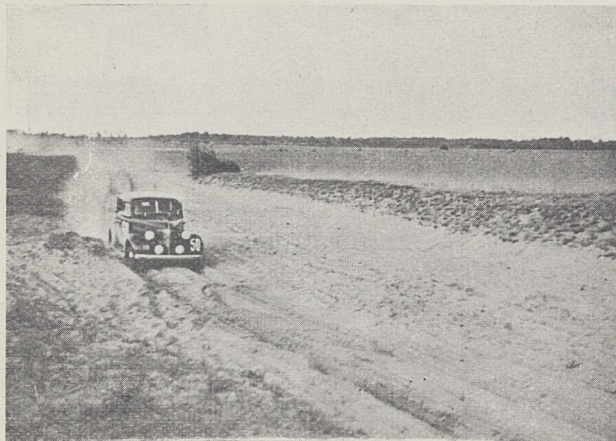
W próbie wyszło na jaw, ilu kierowców spośród „asów” nie ma pojęcia o prowadzeniu wozu po bezdrożach. Niektórzy zawodnicy nawet wielkiej klasy, zadziwiali swą bezradnością w pokonywaniu najprymitywniejszych przeszkód terenowych. Słabo zwłaszcza wypadli tu kierowcy zagraniczni, którzy startując wyłącznie w wyścigach, czy raidach po drogach bitych, nie zetknęli się z trudnościami o charakterze jazdy w Puszczy Kampinoskiej.

Próba jazdy po drogach gruntowych odbyła się na 180 km trasie pomiędzy Kobryniem a Skidlem. Jak w raidach poprzednich tak i w tym, w ostatniej chwili ułatwiono próbę o wiele procent. Zawodnicy, którzy trenowali próbę po trasie pierwotnie projektowanej, stwierdzili, że 180 km fatalnych dróg gruntowych z trudem przebywało się w przepisowym czasie. Próbę podczas raidu po zmianie trasy i po wyrównaniu drogi przez uslužne organa władz drogowych, przebywano z olbrzymimi nadróbkami. Wystarczy powiedzieć, że Rychter, który, nawiasem mówiąc, pojechał „iście po szatańsku”, przebył 180 km ze średnią 79,862 km/g. (regulamin nakazywał mu przebyć drogę z szybkością 60 km/g.).

Wszyscy zawodnicy, poza Polturakiem, który na odcinku terenowym miał defekt wozu, przebyli próbę w przepisowym tempie.



Próba jazdy w terenie. Fotografie od góry: 1. Rahmenfeld, który najgładziej przejechał tę próbę spośród kierowców Fiata, 2. Maurycy hr. Potocki (B.M.W.) błysnął wielką klasą w czasie jazdy po piaskach Puszczy Kampinoskiej, 3. Inż. Krzeczkowski (Renault) gładko przejeżdża odcinek lotnych piasków, 4. P. Kazimierz Kamiński na Chevrolecie szybko i gładko przebywa teren.



Fotografie od góry: 1. W. Rychter (Chevrolet — opony „Stomil”) najszybszy zawodnik raidu w jeździe po drogach gruntowych (79.862 km/godz.) w czasie próby w terenie. 2. Prądyński (Skoda — opony „Stomil”) przejeżdża głęboki piasek w Puszczy Kampinoskiej. 3. Kpt. Kossowski dzielnie prowadzi półtoralitrówce Fiata (opony „Stomil”) w terenie. 4. Quatresons (Renault opony „Stomil”) w czasie jazdy przez Puszcę Kampinoską.

POWTÓRNA PRÓBA SZYBKOŚCI PŁASKIEJ

Gdy raid już się skończył, gdy wszyscy zawodnicy znaleźli się na mecie jazdy okrężnej, silniki musiały wykonać jeszcze jeden egzamin — powtórna próbę szybkości płaskiej 1 km z rozbiegiem. Próbę tę stworzono po to, by dać obraz zmęczenia maszyny, by z różnicy szybkości pierwszej i drugiej próby wywnioskować o sposobie „używania” przez kierowcę wozu. Tym razem dwie próby szybkości: pierwsza przed raidem i druga po jego zakończeniu, nic właściwie nam nie powiedziały (powiedziały b. dużo — że silniki lwiej części maszyn były w stanie b. dobrym — red.). Pierwsza odbyła się w warunkach mało sprzyjających, druga zaś w warunkach zbyt korzystnych. Tym razem wiatr wiał w plecy, ułatwiając maszynom osiągnięcie rekordowych szybkości.

Najlepszy czas odpowiadający przeciętnej 137,064 km/g. osiągnął Tarnawa na Aero. Na następnych miejscach uplasowali się zawodnicy jadący na Chevroletach. Szybkości tych wozów, seryjnej budowy, olbrzymich użytkowych limuzyn, były zadziwiające. Marek wyciągnął ponad 134 km/g. Mazurek i Karczewski ponad 132 km/g. Rychter, który „przechytrzył” zlekka sprawę, przygotowując swój wóz „specjalnie”, miał tu wynik tylko ponad 125 km/g.

W klasie pierwszej rekord osiągnął Ghisalba — 120 km/g., świetnie pojechał Szypuła — ponad 114 km/g., Prądyński otarł się na swej Skodzie o granicę 110 km/g.

W klasie drugiej wspaniały czas miał Strenger, który na swym rozbitym Citroenie wyduślił ponad 122 km/g., bijąc Lancie, B.M.W. i Fiaty. Penczyna, mimo defektu sprzęgła, które w pewnym stopniu obniżyło szybkość jego wysłużonego Steyra, wykazał się szybkością prawie 116 km/g. Potockiemu na B.M.W. niewiele brakowało do osiągnięcia 120 km/g. Doskonale pojechał Grętkiewicz, który na wysłużonej półtoralitrówce Fiata miał ponad 109 km/g. Polturak, który doprowadził wóz na metę ostatkiem jego mechanicznych koni, osiągnął... 45 km/g. (obawiał się, aby mu się przegub kardanu znowu nie rozleciał). Niewiele więcej, bo 69 km/g., miał Katelbach na B.M.W.

W klasie trzeciej Renaulty miały wyniki doskonałe, przy czym Krzczkowski osiągnął ponad 124 km/g.

BADANIA TECHNICZNE MASZYN

Na zakończenie wielkiej imprezy odbyły się na stacji Polskiego Fiata badania techniczne raidowych maszyn. Badania techniczne wykazały, że wozy przeszły raid naogół w formie zadawalającej. Punktów karnych za uszkodzenia było niewiele, a już w żadnym wypadku nie wpłynęły one decydująco na lokatę kierowcy. Świadczy to dobrze o startujących wozach, względnie o przeczności kierowców, którzy w granicach dozwolonych regulaminem naprawiali uszkodzenia w trakcie drogi.

OSTATECZNA KLASYFIKACJA ZAWODNIKÓW

Ostateczna klasyfikacja kierowców była następująca:

W klasie I (do 1100 ccm): 1) Ghisalba (Włochy) na Fiat 1100 — 906.101 pkt., 2) Formanek (Czechy) na Aero 30 — 896.937 pkt., 3) Szypuła (Polska) na Fiat 1100 — 888.254 pkt., 4) Rahnenfeld (Polska) na Fiat 1100 — 871.255 pkt., 5) Szachowski (Pol.) na Skoda 1100 — 835.222 pkt., 6) Prądyński (Pol.) na Skoda 1100 — 809.271 pkt., 7) Vestidello (Włochy) na Fiat 1100 — 758.719 pkt.

W klasie II (do 2000 ccm): 1) Grosman (Citroen) — 923.773 pkt., 2) Borowik (Lancia) — 903.318 pkt., 3) Potocki (BMW) — 901.834 pkt., 4) Penczyna (Steyr) — 886.043 pkt., 5) Tarnawa (Aero 50) — 884.333 pkt., 6) kpt. Kossowski (Fiat 1500) — 871.132 pkt., 7) Polański (Hansa) — 856.592 pkt., 8) Grętkiewicz (Fiat 1500) — 847.849 pkt., 9) Rogoziński (Citroen) — 825.822 pkt., 10) Strenger (Citroen) — 728.397 pkt., 11) Polturak (Lancia) — 665.884 pkt., 12) Katelbach (BMW) — 524.271 pkt.

W klasie III (do 3000 ccm): 1) Pronaszko (Renault Primaquatre) — 923.058 pkt., 2) Dzierliński (Renault) — 913.594 pkt., 3) Quatresous (Francja) na Renault — 894.967 pkt., 4) Krzeczowski (Renault) — 734.784 pkt.

W klasie IV (ponad 3000 ccm): 1) Marek (Chevrolet) — 964.220 pkt., 2) Mazurek (Chevrolet) — 960.996 pkt., 3) Rychter (Chevrolet) — 940.143 pkt., 4) K. Kamiński (Chevrolet) — 932.266 pkt., 5) Karczewski (Chevrolet) — 929.830 pkt., 6) Zagórna (Chevrolet) — 925.848 pkt., 7) Pajewski (Chevrolet) — 916.600 pkt., 8) Kamiński (Chevrolet) — 867.147 pkt.

KLASYFIKACJA ZESPOŁÓW FABRYCZNYCH

Konkurencja zespołowa wymaga pewnego wyjaśnienia. Obawy niektórych speców od przewidywań odnośnie uprzywilejowania wozów małych w klasyfikacji zespołowej okazały się nieuzasadnione. Wprawdzie regulamin odnośnie prób szybkościowych faworyzował raczej wozy małego litrażu, jednak w żadnym wypadku nie dawał im przewagi w odniesieniu do innych prób. Wóz mały, z racji swej bardziej filigranowej budowy, narażony był w większym stopniu na uszkodzenia, które w równym stopniu decydowały o lokacie w konkurencji zespołowej. Trudno przecież jest porównywać wytrzymałość jakiegoś małego wózka, którego normalny żywot (bez remontu) wynosi 30—40.000 km, z solidnie budowanym powiedzmy Chevroletem, którego „podeszły wiek” zaczyna się gdzieś ponad 100.000 km. Dla tych pierwszych wózów raid stanowił mniej więcej jedną ósmą przebiegu bez remontu, dla drugich zaś jedną dwudziestą.

Tym razem Chevrolety odniosły bezapelacyjne zwycięstwo nad wozami małymi, świadcząc o poprawności regulaminu. Fiat przegrał konkurencję na skutek spóźnienia się na metę Szypuły, Renaulty wyszły słabo na skutek spóźnienia się Dzierlińskiego i Quatresous, Citroeny na skutek uszkodzeń wozu Strengera i Rogozińskiego. Największą sensacją w tej konkurencji było to, że pierwszą nagrodę otrzymał nie team asów Chevroleta, lecz rezerwo- wy jego zespół jadący na zwykłych standardowych wozach, ze zwykłym wyposażeniem.

Wyniki w klasyfikacji zespołów fabrycznych były następujące:

- 1) II team Chevrolet (Zagórna, Kamiński, Pajewski),
- 2) I team Chevrolet (Marek, Mazurek, Rychter),
- 3) Fiat (Ghisalba, Szypuła, Rahnenfeld),
- 4) Renault (Pronaszko, Dzierliński, Quatresous),
- 5) Citroen (Grosman, Strenger, Rogoziński).

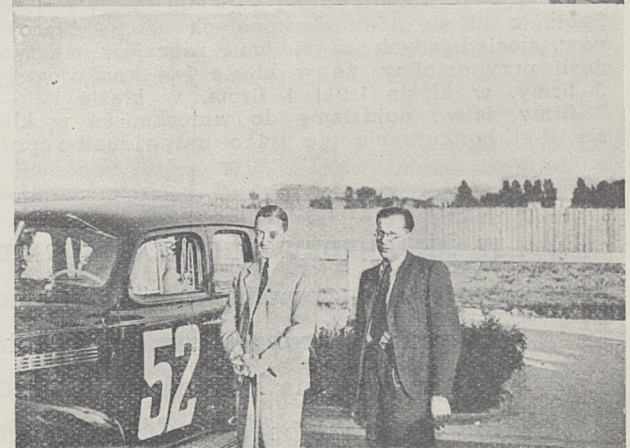
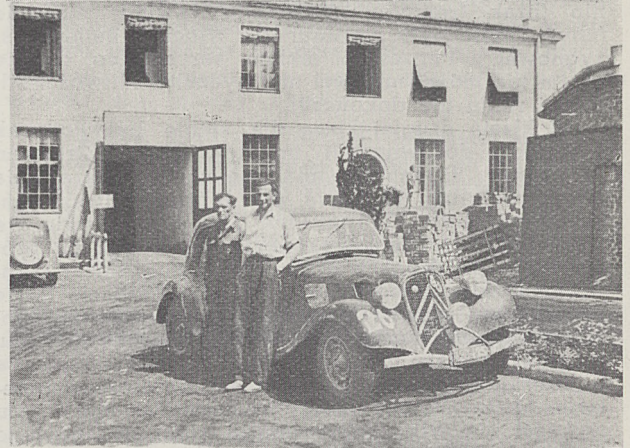
Zespoły Lancii i Skody, po zdekompletowaniu, nie zostały sklasyfikowane.

REMINSJENCJE RAIDOWE

Raid był wszechstronną próbą maszyn i kierowców. Po zakończeniu imprezy należało by postawić pytanie — czy próba przyniosła rezultaty pozytywne, czy negatywne? Czy maszyny zdały swój egzamin techniczny należycie, czy wreszcie kierowcy podolali ciężkim trudom?

W odniesieniu do maszyn — odpowiedź będzie pozytywna. Ogólnie bowiem stwierdzić należy, że wszystkie wozy „były najlepsze”. Niektóre marki samochodowe tak zorganizowały obsługę techniczną na trasie, że nie pozwoliły na wykończenie się maszyn; te wozy przychodziły na metę w stanie zupełnie zadawalającym. Niektórzy kierowcy startujący w pojedynkę, należytej obsługi jednak na trasie nie mieli — ci przyprawdzali swe wozy w stanie technicznym nieco już gorszym. Była wreszcie i taka grupa wozów, która, mimo asekuracji ze strony swych przedstawicieli, na metę nie dojechała — winę ponosili tu częstokroć sami kierowcy.

O kierowcach można by było wypisać całe tomy. Rozumie się, byłyby to wszystkie oceny subiektywne, bowiem trudności obserwowania pracy zawodnika podczas raidu są olbrzymie. Z pobieżnych obserwacji z opowiadań współzawodników można wysnuć wnioski, które pozwalają na poczynienie



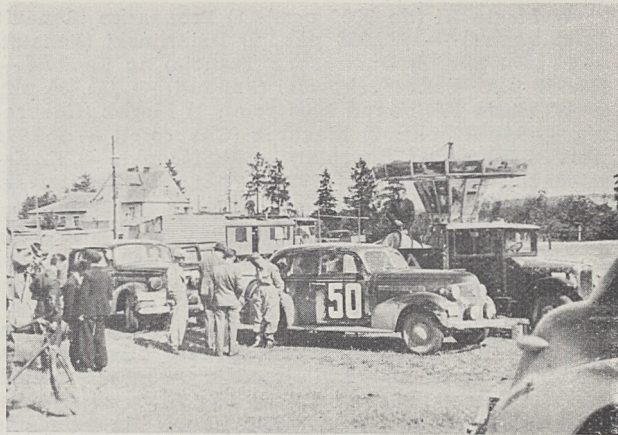
Zwycięzcy. Od góry: 1. Renato Ghisalba (z prawej), zdobywca Wielkiej Nagrody w klasie I-ej, w środku p. Breza, z lewej Komendant Parku p. Henryk Vaudan, 2. Stefan Grosman (z prawej), zdobywca Wielkiej Nagrody w klasie II-ej obok swego Citroena, po zakończeniu badań technicznych, 3. Stefan Pronaszko, zwycięzca Wielkiej Nagrody w klasie III-ej (z lewej), po zakończeniu drugiej próby szybkości płaskiej (za Radzyminem). Na prawo red. S. Andrzejewski i red. Szczeniowski, 4. zwycięzca Wielkiej Nagrody w klasie IV-ej inż. T. Marek (z prawej) w towarzystwie swego pilota min. Siedleckiego.

pewnych, nie mających zresztą pretensyj do dokładności, uwag. Uwagi te będą w stosunku do pewnej grupy kierowców pozytywne, w stosunku do innej grupy — negatywne. Znajdzie się wreszcie i grupa trzecia, o której trudno będzie cośkolwiek konkretnego powiedzieć.

W klasie pierwszej doskonale zaprezentował się Formanek i Ghisalba — kierowcy niewątpliwie dużej klasy i olbrzymiej rutyny, świetnie pojechali na trasie Prądzyński i Szachowski, słabiej wypadł, niż się spodziewano, poznański kierowca Szypuła, o której umiejętnościach po raidzie A.W. nadchodziły wieści silnie przesadzone. Rahnenfeld wypadł średnio (brak treningu), Vestidello zawiódł zupełnie (zbyt trudne były warunki dla Włocha). Bellen zrezygnował z imprezy z lekkim sercem, co dobrze o nim nie mówi, mjr. Ryl nie wyczuł możliwości silnika i raidu nie dokończył.

W klasie drugiej klasą dla siebie był Polturak i Ripper, dorównywali im Rogoziński, Grosman i Strenger. Ripper nie miał możliwości podkreślenia swych walorów do końca, nie doprowadziwszy maszyny na metę, Polturak był najlepszy prawie we wszystkich próbach, wykończył się jednak na próbie jazdy po drogach gruntowych. Rogoziński sprawił nam miłą niespodziankę w tych próbach, gdzie decydowały walory kierowcy. Tym razem nie powiodło się mistrzowi kierownicy Kołaczkowskiemu, który w raidzie wypadł słabiej niż zazwyczaj. Na b. dobrym poziomie był, startujący po dłuższej przerwie, M. hr. Potocki, który w czasie całego raidu wykazał nie tylko zadziwiająco odporność na jego trudy, ale nade wszystko ogromne opanowanie nerwowe i dużą ambicję sportową. Borowik tym razem dał pokaz jazdy rozważnej i obliczonej na daleką metę. Doskonale pojechał jeden z najlepszych kierowców wojskowych, kpt. Kossowski, notując w raidzie kilka osiągnięć bardzo pozytywnych. Grętkiewicz doprowadził swego starego wysłużonego Fiata w dobrej formie na metę, co było już samo w sobie sukcesem. Polański, mimo wielkich trudności jakie miał na trasie, wykazał się walorami kierowcy dużej przyszłości. Penczyna jechał uważnie i rozważnie i szczęśliwie tym razem ukończył zawody. Katelbach to zawodnik o obliczu jeszcze niesprecyzowanym. Tarnawa — rekordzista prób szybkościowych — wszystkie swoje niepowodzenia położyć może na karb młodości i braku rutyny. Przy bardziej rozważnej jeździe, przy dużej szybkości swego wozu, mógł on raid wygrać bez trudu.

Zaznaczyć wypada, że najostrożniejszą konkurencją była w klasie II-iej. Spotkało tu się 15-tu doskonałych naogół kierowców, posiadających aż siedmiu rodzajów maszyn. Jeśli przypomniemy, że w klasie I-iej konkurowały 3 firmy, w klasie III-iej 1 firma, w klasie IV — 2 firmy, łatwo dojdziemy do wniosku, że w klasie II-iej konkurencja nie tylko indywidualno-spor-



Tankowanie zespołu Chevroletów na stacji obsługi firmy „Gazy Ziemie” pod Chylonią.

towa, ale i konkurencja firmowa była najobfitsza i najbardziej zawzięta. Najspokojniej chyba jechali kierowcy Fiata 1500 — pp. kpt. Kossowski i Grętkiewicz, Maurycy hr. Potocki (B.W.M.), W. Polański (Hansa) oraz Penczyna (Steyr).

Natomiast ambitni kierowcy Lancii i Citroenów ostro podganiali się wzajemnie, dopingowani do tego przez groźnego dla nich Tarnawę, dysponującego najszybszym wozem raidu (Aero 50), wozu do tego posiadającego na próbach szybkościowych sporą przewagę nad innymi.

Zaciekle ta walka, która miała fazy rozmaite, w końcowej fazie raidu przeistoczyła się w walkę „na śmierć i życie”. Ofiarą wielkiej ambicji zwycięstwa padł naprzód Tarnawa, który ma — wydaje mi się — zbyt mało jeszcze rutyny na zawody tak ciężkie dla kierowcy fizycznie i taktycznie. To samo można powiedzieć o Eichbaumie. Na placu na czele stawki zostały 3 Lancie i 3 Citroeny, ale reszta nie była zbyt daleko w tyle.

Chwila nieuwagi Strengera na próbie szybko-



SPEEDOIL

ZAPOBIEGA

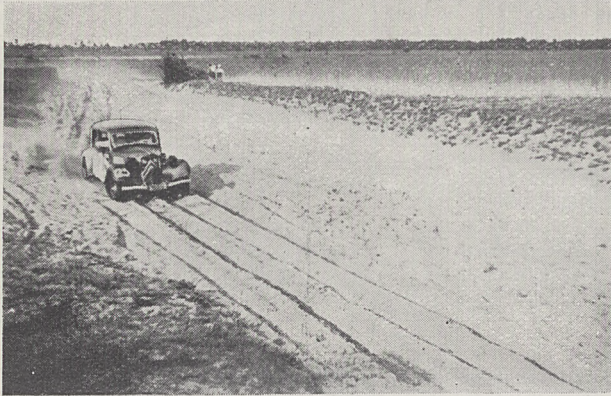
WYCIERANIU

WYŻERANIU

KOROZJI

W XII MIĘDZYNARODOWYM RAIDZIE A. P., 10 — 18 czerwiec 1939 r.
p. Tarnawa pomimo rozbicia samochodu **AERO 50** ukończył raid i na **wszystkich próbach szybkości** (płaskiej i górskiej) **uzyskał najlepszy czas.**
P. Formanek na samochodzie **AERO 30** (litraż 920 cm. sześć. I klasa) przebył cały raid bez punktów karnych zajmując **II miejsce** w swojej klasie, co dowodzi, że samochody **AERO** są budowane z **pierwszorzędnych materiałów** i przystosowane w zupełności do naszych warunków drogowych.
SAMOCHODY AERO Sp. z o. o., Warszawa, 6-go Sierpnia 20, tel. 8-44-11.
 Salon wystawowy — Al. Ujazdowskie 22, tel. 8-24-80.

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



Rogoziniński, doskonały kierowca Citroëna, w czasie jazdy po bezdrożach Puszczy Kampinoskiej.

ści górskiej wyrzuciła tego doskonałego, ambitnego kierowcę poza nawias konkurencji. Aż wreszcie ostatni, morderczy etap wyszczerbił b. poważnie stawkę czołową, „kończąc” aż czterech dotychczasowych leaderów. Z tej morderczej walki, która miała natężenie wielokrotnie większe, niż w jakiegokolwiek innej klasie, wyszedł zwycięsko Grosman (Citroën), odskakując dość daleko (ponad 20 punktów) od Borowika (Lancia), który w ostatecznym obrachunku wyprzedził zaledwie o 1,5 punkta hr. Potockiego (B.W.M.) i o 17 punktów Penczynę (Steyr).

Konkurencja w klasie II-ej dała niewątpliwie najwięcej satysfakcji sportowej i dlatego najwięcej wymęczyła wozy.

W klasie trzeciej dwóch starych mistrzów kie-



Stacja obsługi firmy „Karpaty” w Łucku, zmobilizowana specjalnie z okazji raidu o Wielką Nagrodę Polski.

rownicy — Krzeczkowski i Dzierliński zdyktansował kierowca młodego pokolenia Pronaszko. U Krzeczkowskiego zawiodła kondycja fizyczna, a Dzierliński stracił przydający się jednak w niektórych wypadkach temperament. Francuz Quatresous, w warunkach dla siebie niezwykłych, zawiódł na całej linii.

W klasie czwartej błysnął talentem pierwszej wielkości zwycięzca Marek. Pokonał on wszystkich rutynowanych chevrolecistów, we wszystkich prawie próbach był najlepszy. Sukces ten jest tym wartościowszy, że inż. Marek osobiście przygotowywał sobie wóz. Mazurek ustępował mu nieznacznie, Rychter wypadł gorzej niż zazwyczaj. Miłą niespodzianką doskonałą, równą i spokojną jazdą, sprawił K. Kamiński, wiele dobrego dałoby się powiedzieć o Zagórnej, która w pewnych momentach zagrażała starym mistrzom. Spokojem i pewnością prowadzenia wozu zaimponować mógł Pajewski. Najślabszy w klasie był Z. Kamiński. Kuncewiczową poniósł nieco temperament, niewielki wypadek zdecydował o jej wycofaniu się — a szkoda, gdyż niezwykle ambitna ta zawodniczka, sądząc po pierwszych próbach, mogła zająć dobrą lokatę. O por. Petzenie, który dosiadał maszyny „mającej prawo wygrać” (Ford V8) trudno cokolwiek powiedzieć — skończył się bowiem już na pierwszych kilometrach.

Tyle o najcięższej imprezie, która rokrocznie emocjonuje cały świat automobilistów Polski, o imprezie, która już dziś zyskała sobie w Europie miano najcięższej próby maszyn i ludzi i którą stawia się narówni z olbrzymimi imprezami o typie Rallye Monte Carlo, czy olbrzymiego raidu Liège — Rzym — Liège.

Wysoki poziom organizacji oraz atrakcyjność imprezy, która otrzymała od Federacji Międzynarodowej miano Konkursu Wytrzymałości i tytuł Grand Prix, sprawią, że po ustaniu, trwającej obecnie w Europie wojny nerwów i po uspokojeniu politycznym, na starcie oglądać będziemy czołowych kierowców Europy.

Powaga imprezy, jej zasięg dają tyle materiału obserwacyjnego, tyle ciekawych spostrzeżeń, że ujęcie wszystkiego w jednym, nawet najdłuższym, artykule jest niemożliwością — zechcą mi więc wybaczyć ci wszyscy, o których pisałem tu zbyt mało, czy zbyt niedokładnie. Artykuł poświęciłem nie zawodnikom i uczestnikom raidu, którzy własnymi oczyma widzieli jego przebieg — swoje uwagi poświęciłem tym, którzy przyglądali się tej imprezie z boku i chcą odświeżyć obecnie swe niekompletne wrażenia, jakie wynieśli, obserwując maszynę przybywającą na metę, względnie wyruszającą z parku.

NATURALNA WODA
VICHY-CELESTINS

przy
artretyz.mie.
reumatyzmie.
cukrzycy



KTO ZDOBYŁ NAGRODY W ZAWODACH O WIELKĄ NAGRODĘ POLSKI

A. NAGRODY KLASYFIKACYJNE

1. WIELKA NAGRODA POLSKI.

Puchary Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Dra Ignacego Mościckiego.

Dla zwycięzcy w klasie samochodów małych; kierowca: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat.

Dla zwycięzcy w klasie samochodów średnich; kierowca: p. Stefan Grosman na sam. Citroen.

Dla zwycięzcy w klasie samochodów dużych; kierowca: p. Stefan Pronaszko na sam. Renault.

Dla zwycięzcy w klasie samochodów największych; kierowca: p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet.

2. WIELKA NAGRODA POLSKI.

Puchar Pana Marszałka Polski Edwarda Śmigłego-Rydza. Dla zwycięzcy zespołu fabrycznego: Firma Lilpop, Rau i Loewenstein S. A. Kierowcy na samochodach Chevrolet: p. Stella Zagórna, p. Kazimierz Kamiński, p. Witold Pajewski.

3. ZŁOTE PUCHARY AUTOMOBILKUBU POLSKI dla zwycięzców w każdej klasie; kierowca: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat w kl. I-ej, p. Stefan Grosman na sam. Citroen w kl. II-ej, p. Stefan Pronaszko na sam. Renault w kl. III-ej, p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet w kl. IV-ej.

4. SREBRNE PUCHARY AUTOMOBILKUBU POLSKI dla uzyskujących drugie miejsce w każdej klasie; kierowcy: p. Władimir Formanek na sam. Aero w kl. I-ej, p. Lucjan Borowik na sam. Lancia w kl. II-ej, p. Euzebiusz Dzierliński na sam. Renault w klasie III-ej, p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet w klasie IV-ej.

5. BRĄZOWE PUCHARY AUTOMOBILKUBU POLSKI dla uzyskujących trzecie miejsce w I, II i IV klasie; kierowca: p. Antoni Szypuła na sam. Fiat w kl. I-ej, p. Maurycy hr. Potocki na sam. B.M.W. w kl. II-ej, p. Witold Rychter na sam. Chevrolet w kl. IV-ej.

6. PUCHAR AUTOMOBILKUBU POLSKI dla zwycięzcy zespołu klubowego; zespół **Automobilklubu Polski** w składzie: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat, p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet, p. Stefan Pronaszko na sam. Renault.

7. NAGRODY PIENIĘŻNE AUTOMOBILKUBU POLSKI po zł 2.500.—

Dla zwycięzcy w klasie I-ej: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat.

Dla zwycięzcy w klasie II-ej: p. Stefan Grosman na sam. Citroen.

Dla zwycięzcy w klasie III-ej: p. Stefan Pronaszko na sam. Renault.

Dla zwycięzcy w klasie IV-ej: p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet.

8. NAGRODY PIENIĘŻNE AUTOMOBILKUBU POLSKI po zł 1.000.— dla zawodników sklasyfikowanych na drugim miejscu w każdej klasie: p. Władimir Formanek na sam. Aero w kl. I, p. Lucjan Borowik na sam. Lancia w kl. II, p. Euzebiusz Dzierliński na sam. Renault w kl. III, p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet w klasie IV.

9. NAGRODY PIENIĘŻNE AUTOMOBILKUBU POLSKI po zł 500.— dla zawodników sklasyfikowanych na trzecim miejscu w I, II i IV klasie: Antoni Szypuła na sam. Fiat w kl. I, p. Maurycy hr. Potocki na sam. B.M.W. w klasie II, p. Witold Rychter na sam. Chevrolet w klasie IV.

10. ZŁOTE MEDALE AUTOMOBILKUBU POLSKI: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat, p. Stefan Grosman na sam. Citroen, p. Stefan Pronaszko na sam. Renault, p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet, p. Władimir Formanek na sam. Aero, p. Lucjan Borowik na sam. Lancia, p. Eugeniusz Dzierliński na sam. Renault, p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet, p. Antoni Szypuła na sam. Fiat, p. Maurycy hr. Potocki na sam. B.M.W., p. Rene Quatresous na sam. Renault, p. Witold Rychter na sam. Chevrolet.

11. SREBRNE MEDALE AUTOMOBILKUBU POLSKI: p. Zygmunt Rahnenfeld na sam. Fiat, p. Michał Szachowski na sam. Skoda, p. Stanisław Prądyński na sam. Skoda, p. Luigi Vestidello na sam. Fiat, p. Ignacy Penczyzna na sam. Steyr, p. Wincenty Tarnawa na sam. Aero, p. Wiesław Kossowski na sam. Fiat, p. Władysław Polański na sam. Hansa, p. Franciszek Grętkiewicz na sam. Fiat, p. Wojciech Rogoziński na sam. Citroen, p. Jerzy Strenger na sam. Citroen, p. Leopold Polturak na sam. Lancia, p. Andrzej Katelbach na sam. B.M.W., p. Waclaw Krzeczowski na sam. Renault, p. Kazimierz Kamiński na sam. Chevrolet, p. Waclaw Karczowski na sam. Chevrolet, p. Stella Zagórna na sam. Chevrolet, p. Witold Pajewski na sam. Chevrolet, p. Zdzisław Kamiński na sam. Chevrolet.

B. NAGRODY INDYWIDUALNE

12. NAGRODA PANA MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH dla najlepszego zawodnika — oficera Wojsk Polskich w stanie czynnym, nieczynnym lub rezerwy bez względu na klasę: p. Witold Rychter — por. rezerwy Warsz. Baonu Panc. na sam. Chevrolet.

13. NAGRODA PANA MINISTRA SPRAW ZAGRANICZNYCH dla zawodnika zagranicznego, który uzyska najlepszy wynik bez względu na klasę: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat.

14. NAGRODA PANA MINISTRA KOMUNIKACJI dla zawodnika, który osiągnie największą ilość bezwzględnych punktów dodatnich w próbach C. I. i K.: p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet.

15. NAGRODA PRZECHODNIA PANA PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI MOTORYZACYJNEJ dla zespołu samochodów — za najlepsze łączne wyniki w próbach: jazdy w terenie (Próba H), oraz jazdy po drogach gruntowych (Próba I), przy uwzględnieniu wyników badania technicznego. W razie równych wyników — decyduje lepszy wynik w ogólnej klasyfikacji: zespół fabryczny firmy Lilpop Rau i Loewenstein. Kierowcy: p. Tadeusz Marek, p. Aleksander Mazurek, p. Witold Rychter.

16. NAGRODA MINISTRA ROBÓT PUBLICZNYCH — Puchar srebrny — nagroda przechodnia: p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet.

17. NAGRODA PANA PREZYDENTA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY dla zawodnika, mieszkańca Warszawy, który na samochodzie krajowej produkcji lub montażu uzyska najlepszy wynik bez względu na klasę: p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet.

18. NAGRODA PREZESA KOMISJI SPORTOWEJ A. P. PANA JANUSZA REGULSKIEGO, złoty stoper — dla zawodnika, który uzyska najmniejszą sumę czasów z trzech prób szybkości płaskich oraz próby szybkości górskiej: p. Wincenty Tarnawa na sam. Aero.

19. NAGRODA PRZECHODNIA IM. RYSZARDA BORMANA. Puchar dla zespołu klubowego A. P. lub Klubu Afiliowanego złożonego z członków rzeczywistych, który osiągnie najlepszy wynik: **n i e r o z e g r a n a**.

20. NAGRODA „MEMORIAŁ LIEFELDTA”. Puchar srebrny, ofiarowany przez II Mistrza Polski, Jana Rippera, ku uczczeniu pamięci I Mistrza Polski, Henryka Liefeldta: p. Renato Ghisalba dla Automobilklubu Polski na sam. Fiat.

21. NAGRODA LIGI POPIERANIA TURYSTYKI dla zawodnika, który w próbie C. (jazda okrężna) osiągnie największą ilość punktów dodatnich i nie będzie miał punktów ujemnych z próby K. (badania techniczne), a nie otrzyma nagrody regulaminowej: p. Stanisław Prądyński na sam. Skoda.

22. NAGRODA FIRMY „POLSKI FIAT” S. A. dla zespołu samochodów montowanych w Polsce, który osiągnie najlepszy wynik: Firma Lilpop, Rau i Loewenstein. Kierowcy: p. Stella Zagórna, p. Kazimierz Kamiński, p. Witold Pajewski.

NAGRODY FIRMY „FABLOK” S. A. regul. jak „Fiata” (Nr 22): Firma Lilpop, Rau i Loewenstein, kierowcy: St. Zagórna, Kaz. Kamiński, Wit. Pajewski.

23. NAGRODA LIGI DROGOWEJ. Zegar stojący — dla zawodnika narodowości polskiej, który uzyska najlepszy wynik w próbie C. (jazda okrężna), H. (próba jazdy w terenie) i I. (próba jazdy po drogach gruntowych), a nie będzie karany w próbie badań technicznych (próba K.) i nie otrzyma nagrody regulaminowej: p. Zygmunt Rahnenfeld na sam. Fiat.

24. NAGRODA CZASOPISMA „AUTO” — zegar biurkowy — dla zawodnika, który osiągnie największą regularność w jeździe okrężnej: p. Lucjan Borowik na sam. Lancia.

25. NAGRODA PRZECHODNIA — MAURYCOWEJ HR. POTOCKIEJ dla zawodnika, który osiągnie największą średnią na wszystkich etapach: p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet.

26. NAGRODA POZNANSKO - WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA UBEZPIECZEN dla zawodnika, który uzyska najlepszy wynik w próbie hamowania (próba G.): p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet.

27. NAGRODA WICEPREZESA KOMISJI SPORTOWEJ A. P. p. mjr Stefana Sztukowskiego dla najlepszego kierowcy oficera Wojsk Polskich służby czynnej: p. kpt. Wiesław Kossowski na sam. Fiat.

28. NAGRODA KOMISJI SPORTOWEJ A. P. dla najlepszej zawodniczki: p. Stella Zagórna na sam. Chevrolet.

29. II. NAGRODA KOMISJI SPORTOWEJ A. P. — Puchar Goryczy — dla zawodnika, który wykazał najwięcej hartu w walce z przeciwnościami p. Jan Ripper na sam. Lancia.

C. NAGRODY SPECJALNE

30. NAGRODY FIRMY BE-TE-HA, cztery nagrody pieniężne wysokości zł 500 dla zawodników Polaków, którzy osiągną najlepsze wyniki w swojej klasie, stosując w czasie zawodów świece Bosch: p. Michał Szachowski w klasie I, p. Lucjan Borowik w klasie II, p. Stefan Pronaszko w klasie III, p. Tadeusz Marek w klasie IV.

31. NAGRODY FIRMY „STOMIL” — trzy nagrody pieniężne wysokości zł 500.— każda, dla zwycięzców poszczególnych klas, których samochody były w czasie rajdu ogumione oponami „Stomil”: p. Lucjan Borowik w klasie II, p. Stefan Pronaszko w klasie III, p. Tadeusz Marek w klasie IV.

32. NAGRODA FIRMY „KARPATY“ — zegar stylowy — dla zawodnika, który jadąc w czasie raidu na olejach „Galkar - Lux“ i paliwie „Luxal“ — uzyska najlepszy wynik w II klasie: p. Lucjan Borowik na sam. Lancia.

33. NAGRODA FIRMY „KARPATY“ — nesesor ze skóry ciętej — dla zawodnika, który jadąc w czasie raidu na olejach „Galkar - Lux“ i paliwie „Luxal“ — uzyska drugi z kolei najlepszy wynik w II klasie: p. Stefan Grosman na sam. Citroen.

34. NAGRODA FIRMY „KARPATY“ — nesesor zielony ze skóry kozłowej — dla zawodnika, który jadąc w czasie raidu na olejach „Galkar - Lux“ i paliwie „Luxal“ uzyska najlepszy wynik w II klasie: p. Wojciech Rogoziński na sam. Citroen.

35. NAGRODA FIRMY „MICHELIN“ — zegar biurowy — dla zawodnika, który osiągnie najlepsze wyniki w klasie II na oponach „Michelin“: p. Stefan Grosman na sam. Citroen.

36. NAGRODA POLSKIEGO TOW. NAFTOWEGO „MAZUT“ — puchar kryształowy — dla zawodnika polskiego, który używając w czasie raidu olejów „Shell“ uzyskał najlepszy czas w próbie szybkości płaskiej bez rozbiegu: n i e r o z e g r a n a.

37. NAGRODA FIRMY „CASTROL“ — nagroda pieniężna w wysokości zł 100. — dla zwycięzcy w klasie I, który w czasie raidu używał olejów „Castrol“: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat.

38. NAGRODA FIRMY „CASTROL“ dla zawodnika, który stosując oleje „Castrol“ uzyskał najlepszy czas w próbie szybkości górskiej w kl. I-ej: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat.

39. NAGRODY FIRMY „GAZY ZIEMNE“ — nagrody pieniężne — dla zawodników stosujących w czasie raidu paliwo i oleje firmy „Gazy Ziemne“

a) dla zawodników IV klasy: zł 500. — dla zawodnika, który osiągnie najlepszy wynik w tej klasie: p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet; zł 300. — dla zawodnika, który osiągnie drugie z kolei po powyższym miejsce: p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet; zł 200. — dla zawodnika, który osiągnie trzecie z kolei po powyższym miejsce: p. Witold Rychter na sam. Chevrolet.

b) dla zawodników II klasy: zł 300. — dla zawodnika, który w tej klasie osiągnie najlepszy wynik: p. Leopold Polturak na sam. Lancia;

c) dla zawodników I klasy: zł 200. — dla zawodnika, który w tej klasie osiągnie najlepszy wynik: p. Michał Szachowski na sam. Skoda; zł 100. — dla zawodnika, który w tej klasie osiągnie drugie z kolei po powyższym miejsce: p. Stanisław Prądzyński na sam. Skoda.

40. NAGRODA POLSKIEGO TOW. ZAKŁADÓW SKODY, dla zawodnika na samochodzie Skoda, który osiągnie najlepsze wyniki bez względu na klasę: p. Michał Szachowski na sam. Skoda.

41. NAGRODA POLSKIEGO TOW. ZAKŁADÓW SKODY, dla zawodnika, który na samochodzie Skoda (bez względu na klasę), osiągnie najlepszy czas w próbie na drogach gruntowych. (Próba I) w razie równych wyników decyduje lepszy czas w próbie jazdy terenowej (Próba H.): p. Michał Szachowski na sam. Skoda.

42. NAGRODA FIRMY LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN, dla zawodnika w klasie IV-ej na samochodzie krajowej produkcji lub montażu, który osiągnie najlepszy wynik w swojej klasie: p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet.

43. NAGRODA FIRMY LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN, dla zawodnika w klasie IV-ej na samochodzie krajowej produkcji lub montażu, który osiągnie drugi z kolei wynik: p. Aleksander Mazurek na sam. Chevrolet.

44. NAGRODA FIRMY LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN, dla zawodnika w klasie IV-ej na samochodzie krajowej produkcji lub montażu, który osiągnie trzeci z kolei wynik: p. Witold Rychter na sam. Chevrolet.

45. NAGRODA FIRMY „MOTORCAR“ — taca srebrna — dla zawodnika, który osiągnie najlepszy wynik na samochodzie Citroen: p. Stefan Grosman na sam. Citroen.

46. NAGRODA FIRMY STEYR, DAIMLER PUCH W POLSCE S. A. — wazon kryształowy — dla zawodnika, który osiągnie najlepsze wyniki w próbie górskiej na samochodzie marki Steyr: p. Ignacy Penczyna na sam. Steyr.

47. NAGRODA FIRMY STEYR, DAIMLER PUCH A. G. WIEDEN, dla zawodnika, który na samochodzie Steyr uzyska najlepszy wynik w swojej klasie: p. Ignacy Penczyna na sam. Steyr.

48. NAGRODA P. DYR. STANISŁAWA BARYLSKIEGO — wazon brązowy — dla zawodnika, który na samochodzie Steyr uzyska najlepszy wynik w pierwszej próbie szybkości płaskiej: p. Ignacy Penczyna na sam. Steyr.

49. NAGRODA P. STEFANA PRONASZKO — brązowa kasetka do papierosów — dla kierowcy, który na samochodzie Steyr uzyska największą ilość punktów dodatnich w próbie zręczności: p. Ignacy Penczyna na sam. Steyr.

50. NAGRODA P. ZYGMUNTA JAROSZEWICZA — komplet przyborów do palenia — dla zawodnika, który na samochodzie Steyr uzyska najlepszy czas w próbie szybkości bez rozbiegu: p. Ignacy Penczyna na sam. Steyr.

51. NAGRODA POLSKIEGO TOW. UBEZPIECZEŃ „PATRIA“ — nesesor podróżny — dla zawodnika ubezpieczonego w Tow. Patria, który uzyska najmniejszą ilość punktów karnych w badaniu technicznym (Próba K.). W razie równej ilości punktów rozstrzyga najlepszy wynik w próbie hamowania (Próba G.), następnie wynik w próbie zręczności (Próba F.): p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet.

52. NAGRODA POLSKIEGO TOW. UBEZPIECZEŃ „PATRIA“ — srebrna patera — dla zawodnika ubezpieczonego w

Tow. Patria, który uzyska najlepszy wynik w próbie jazdy w terenie (Próba H.) i w próbie badań technicznych (Próba K.). W razie równych wyników rozstrzyga najlepszy wynik w próbie hamowania (Próba G.), następnie wynik w próbie zręczności (Próba F.): p. Wojciech Rogoziński na sam. Citroen.

53. NAGRODA FIRMY „ORIZA“ — srebrna papierośnica — dla zawodnika, który stosując do hamulców płyn Hydrol-Oriza uzyska w klasie IV-ej najlepszy czas w próbie zręczności (Próba F.): p. Tadeusz Marek na sam. Renault.

54. NAGRODA FIRMY VACUUM OIL COMPANY — nagroda pieniężna w wysokości zł 100 każda — dla zwycięzców poszczególnych klas, którzy w czasie raidu używali olejów firmy Vacuum Oil: p. Stefan Pronaszko na sam. Renault w klasie III-ej.

55. NAGRODA FIRMY VACUUM OIL COMPANY — zastawa do cocktail'ów — dla zawodnika, który stosując w czasie raidu wyroby firmy Vacuum Oil (olej lub paliwo) uzyska najlepszy wynik w ogólnej klasyfikacji: p. Stefan Pronaszko na sam. Renault.

56. NAGRODA FIRMY „DRAGO“ — nesesor weekendowy — dla zawodnika, który stosując paliwo Drago uzyska najlepszy wynik w klasie I-ej: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat.

57. NAGRODA FIRMY „DRAGO“ — garnitur kryształowy — dla zawodnika klasy I-ej, który stosując paliwo Drago uzyska drugi z kolei wynik w klasie I-ej: p. Antoni Szypuła na sam. Fiat.

58. NAGRODA FIRMY „DRAGO“ — kasetka na papierosy — dla zawodnika klasy II-ej, który stosując paliwo Drago uzyska najlepszy wynik w klasie II-ej: nie rozegrana.

59. NAGRODA FIRMY „KARPATY“ — papierośnica srebrna — dla zawodnika w klasie I-ej, który stosując paliwo Luxal i oleje Galkar-Lux uzyska najlepszy wynik w swojej klasie: p. Vladimir Formanek na sam. Aero.

60. NAGRODA ZAKŁADÓW AKUMULATOROWYCH „TUDOR“ — puchar — dla zawodnika, który na samochodzie Fiat 1.100 uzyska najlepszy wynik w klasie I-ej: p. Renato Ghisalba na sam. Fiat.

61. NAGRODA ZAKŁADÓW AKUMULATOROWYCH „TUDOR“ — talerz — dla zawodnika, który na samochodzie Skoda uzyska drugi z kolei wynik w klasie I-ej: p. Stan. Prądzyński na sam. Skoda.

62. NAGRODA ZAKŁADÓW AKUMULATOROWYCH „TUDOR“ — kryształ — dla zawodnika, który na samochodzie Steyr uzyska najlepszy wynik w klasie II-ej: p. Ignacy Penczyna na sam. Steyr.

63. NAGRODA ZAKŁADÓW AKUMULATOROWYCH „TUDOR“ — papierośnica — dla najlepszego zawodnika klasy I-ej na sam. Skoda: p. Michał Szachowski na sam. Skoda.

64. NAGRODA ZAKŁADÓW AKUMULATOROWYCH „TUDOR“ — puchar — dla zawodnika, który na samochodzie Chevrolet uzyska najlepszy wynik w klasie IV-ej: p. Tadeusz Marek na sam. Chevrolet.

65. NAGRODA FIRMY PUCHACZEWSKI I W. JEZIERSKI — teczka skórzana — dla zawodnika (najlepszego) stosującego płyn hamulcowy tejże firmy: p. Witold Rychter na sam. Chevrolet.

66. NAGRODY FIRMY STOMIL — plakietki dla zawodników, jadących na polskich oponach. Stomil, który uplasował się w swych klasach na miejscach najlepszych: w klasie I-ej p. Szachowski (Skoda), w klasie II-ej p. Borowik (Lancia), w klasie III-ej p. Pronaszko (Renault), w klasie IV-ej p. Marek (Chevrolet).

NAJTAŃSZE ŹRÓDŁO ZAKUPU DLA ODSPRZEDAWCÓW

GĄBEK MORSKICH I SKÓREK ZAMSZOWYCH

FELIX GOZLAN

Warszawa, Ceglana 8. Tel. 5-34-91



Avia-Cellon

Fabryka Lakierów,
Farb i Emalii
Sp. z o.g. odpr.

WARSZAWA, UL. SYRENY 4, TEL. 2-68-94, 3-44-94

WITOLD RYCHTER

○ tym co było

Szkoda, że to już koniec. Pojeżdżiliby się jeszcze z kilka dni i nocek. Może wtedy założenie „zamordować kierowców” zyskałoby nieco na aktualności. A tak, to kierowcy, za przeproszeniem kawał zrobili: byli co raz to więcej wypoczęci. Poniektórzy nawet wręcz oświadczyli, że mogliby tak jeździć długie tygodnie. Co to może odpowiednie przygotowanie się do trudności!..

Co innego, że widziało się kierowców, opatrzonych niejednokrotnie sławnymi nazwiskami, którzy doszczętnie wyczerpani udawali kłody drzewa. Co innego, że pasażerowie, biorący udział w Grand Prix, musieli zabawiać kierowców rozmowami i anegdotkami, by ocalić siebie i innych od rozbięcia. Ale nie ze wszystkimi było tak źle..

ZAPISY

Hojnie posypało się międzynarodowe Bractwo przy zapisach i zapewniło szczerze wszystkie klasy. Szczególną troskliwość o innych wykazali Niemcy, którzy postanowili bardzo starannie obsadzić wszystkie konkurencje, by zawsze była niemiecka przeciwwaga. Bardzo to było dla nas dobrze, bo każdy doping jest pożądany. Myśmy, a mówię tu o Chevroletach, rzucili się copędzej do podręczników średnio-wiecznej alchemii, pogodziliśmy natychmiast osobiste zapędy rywalizacyjne i wszystkie siły ześrodkowaliśmy na takie przygotowanie samochodów i siebie samych, by mocno reklamowane niemieckie Horchy, po kilkadziesiąt tysięcy złotych za sztukę, nie mogły nam nic zrobić złego. Wprawdzie okazało się to zbyt ciężkie, ale doświadczenie pozostało — a to może najważniejsze. I pozostało zgranie zespołów. I pozostała zasada: „jeden za czterech, czterech za jednego”.. Zasada, wcielona w życie w stu procentach. Nikomu nie zależało na tym, czy wygra Marek, Mazurek lub Zagórna. Grunt, żeby wygrał.

„AMBA”

„Amba”, to bardzo ładne pensjonarskie wyrażenie, obrazujące nieudanie się czegoś, kompromitację wstępną przed rozpoczęciem się danej sprawy. Otóż przed zawodami nastąpiła taka „amba”. Pierwsze wycofały się Dekawki. Ten krok był zupełnie zrozumiały, jako że w ogóle nie powinno się było zapisywać Dekawek. Szans nie było. Następnie dały nura Ople Olympie i Kapitany. Podobno Niemcy zapisali te przyrzędy bez porozumienia się ze swym reprezentantem w Polsce. Nie zgodzili się na to, by kierowcy Polacy pojechali. Uważali, że jedynie Niemcy mają szansę. Przeboleliśmy ten cios „olimpijski” bez bólu.

Dotychczas były to odwroty taktyczne. Inne marki upierały się w konkurencji, a nawet pewien niemiecki arystokrata, reprezentujący interesy pewnej marki w Polsce, jeszcze na kilka dni przed Raidem z oburzeniem odrzucił wszelkie pogłoski o wycofaniu się Niemców. Kierowcy niemieccy byli czas dłuższy w Polsce, objechali trasę, trenowali na Równicy, próbowali dróg gruntowych..

Aż tu „amba”. Wszyscy Niemcy wycofali się. Jako przyczynę dzienniki niemieckie podały rzekome trudności przy uzyskiwaniu wiz dla kierowców do Polski. Nasze władze niezwłocznie wyjaśniły, że nic podobnego. Wizy były udzielone, a nawet polskie placówki konsularne miały listy zawodników z poleceniem poczynienia im ułatwień.

Wobec takiego obrotu sprawy, niejeden zastanowił się, jaki jest rzeczywisty powód wycofania wszystkich Niemców. Bo, jeżeli nie jest nim powód oficjalnie przytoczony, to chyba jedno pozostaje. Niemcy widocznie zapoznali się z naszymi drogami i terenem, zorientowali się w wartości naszych kierowców, z którymi trzeba by było walczyć i..

Tu właśnie nastąpiła „amba”. Niemcy idą tylko na pewniaka. Ryzykować nie chcą.

Za Niemcami podążyli naturalnie „protegowani”: Wojtechowski i Parizek. A szkoda, bo obydwaj dobrze jeżdżą, lepiej od Niemców. Przy „protekcji” nie tylko trudno wygrać, ale nawet stanąć do zawodów nie można.

„Amba” nie dotknęła nas zbyt. Byliśmy przygotowani na wszelkie niespodzianki ze strony Niemców. Nie myśleliśmy tylko, że Niemcy, przyjmowani przez nas, automobilistów, zawsze jak najlepiej, jak najlojalniej, i jak najgrzeczniej (vide gazety niemieckie po każdym Raidzie) sądzić będą, że robią nam na złość wycofując się w przededniu raidu z zawodów. Nam na złość nie zrobili, tylko sobie: zrezygnowali z góry nie tylko z szacownych nagród i tytułów, ale i z żywej gotówki w dewizach. Natomiast atmosfera Raidu pozostała czysta, sportowa i apolityczna.

Gorzej z przyzwyczajoną. Bo i jakże można robić komuś kawał, jak zrobiły Mercedesy naszemu Jakubowskiemu? Zaproprowali jazdę na ich maszynie, wykorzystali naiwnego Józefa podczas treningu, sami się wycofali, a biedakowi w ostatniej chwili powiedzieli, że maszyna niestety nie gotowa..

Trudno uwierzyć, żeby maszyna nie była gotowa, skoro jest gotowa cały Boży rok. Trudno nam, Polakom, przyzwyczaić się do niedotrzymywania dobrowolnie zaciągniętych zobowiązań.

Myślę, że Jakubowski nie da się drugi raz nabrać. I myślę również, że przedstawiciel Mercedesa na Polskę będzie więcej Polakiem, niż businessmanem, i odpowiednio wnioski z tej historii wyciągnie. A jeżeli Mercedesowi nie zależy na sprzedaży w Polsce, to może i lepiej..

START

Długie były dni i godziny przygotowań. Wreszcie trzeba było oddać maszyny do parku. Poniektórzy spóźnili się pół minuty i zaraz na początku wynikło niepotrzebne starcie. W każdym razie stwierdzam, że nie było w tym winy zawodników. Tym nie mniej zawodnicy musieli karę pieniężną wybulić. Wszystko w porządku. Gorzej poszło z odbiorem maszyn, gdyż był tylko jeden lewarek, a zakładanie plomb na mosty tylne i skrzynki przekładniowe wymagało kilku kilo cierpliwości i poświęcenia komisarzy technicznych.

Tutaj mała uwaga na przyszłość. Wydaje mi się zbędnym plombowanie tych organów. Nie przeczę, że przy doskonale zorganizowanej obsłudze fabrycznej dałoby się wymienić przed wjazdem do parku po etapie nie tylko skrzynkę biegów i most tylny, ale nawet cały samochód. Tym nie mniej, jeżeli ufa się kierowcom, że prowadzą oni osobiście wóz przez cały czas trwania zawodów, to można im również zaufać, że nie zmieniają tych wielkich, a zasadniczych organów bez zameldowania kierownictwu. Myślę, że pisemna deklaracja w tej sprawie byłaby również skuteczna, a mniej uciążliwa.

Więc z tym plombowaniem, to wyszło słabo i to wcale nie przez spóźnienie się do parku. Po prostu na wszystko potrzeba czasu, tego czasu, który można było wykorzystać na sen kierowców.

Park zorganizowany był cudownie. Wprawdzie jednych do parku wpuszczali za protekcją, a innych nie, ale to zwykle się tak dzieje. Myślę, że na przyszłość należałoby przy wejściu ustawić tablicę z dużym apelem do członków. A. P. o nie protegowanie siebie i nikogo innego. Zresztą, to drobiazg. I tak wszystko poszło, jak należy.

Poza tymi drobnymi usterkami wszystko zdaje się szło znakomicie. Grunt, że kierowcy nie czuli się już przestępcami i pod władnymi kierownictwami, jak to czasami bywało na poprzednich imprezach i wiedzieli że Władze są im naprawdę życzliwe. Ileż to może maleńki uśmiech i życzliwe słówko w odpowiednim czasie do kierowcy przez Wielkich tego świata rzucenel...

JAZDA

Każdy z kierowców drżał kilka tygodni na myśl, jak to przyjdzie wytrzymać tyle godzin za kierownicą samochodu. Więc kierowcy przygotowywali się do jazdy solidnie. Było przecież kilku, którzy już w pierwszym etapie mieli dosyć. Ale większość przeszła przez ciężką próbę śpiewając.

Trochę gorzej było we Lwowie. Cztery godziny przerwy, to albo za dużo, albo za mało. Za dużo na zjedzenie kolacji, a za mało na zaśnieć. Dał się odczuć brak restauracji w pobliżu parku i brak choćby kiepskich kwater tuż koło parku, a nie w środku miasta.

* * *

Teraz kolej na mankament regulaminu. Oto wbrew obliczeniom i przewidywaniom, duże masy już od Lwowa poczęły wyprzedzać mniejsze klasy. Odbywało się to na bardzo kiepskich drogach i w niesamowitym kurzu (można było miąć później, na lepszych drogach; czasu było dość — red.). Te okoliczności wywołały konieczność ryzykowania, czasem bardzo poważnie, wyczerpały siły kierowców i zamieniły konkurs jazdy samochodowej na konkurs zmagania się z kurzem wśród ciemności.

Coś szwankowało więc w przewidywaniach (szwankowało w przewidywaniach kierowców, którzy gonili własne nerwy... red.), a szwank ten odczuwali na własnej skórze kierowcy wozów dużych. Nie, proszę Tych, którzy usiłowałiby zaprzeczyć, wozy duże wcale nie szły za prędko, wcale nie rozwijały szaleńczych szybkości, jechały one tylko tak, by w granicach zdrowego rozsądku (czy aby na pewno — red.) i konieczności nadrobić skromne trzy kwadransy na regulację i przesmarowanie wozu w Warszawie przed metą (okazało się, że można w 3 kwadransy rozbić wóz zrobić „na nowy” — red.). Wyprzedzanie w najfatalniejszych warunkach bezpieczeństwa (niestety ale miąć trzeba mieć nawet w czasie spaceru podmiejskiego—red.) rozpoczęło się wieczorem od Lwowa i skończyło dopiero w samej Warszawie. A tego być nie powinno, gdyż raid nie jest wcale konkursem ryzyka i szczęścia. Należało dać znacznie większe odstępy między kategoriami, lub zastosować starą, dobrą metodę: puścić naprzód wozy duże.

To nieszczęsne wyprzedzanie w kurzu prześladowało niżej podpisanego przez wszystkie etapy. A mimo, że redaktor Sokopp w „Przełądzie Sportowym” zarzucił niżej podpisanemu posiadanie wielkiej wady, jaką jest zbyt szybka jazda — pozwalał sobie stwierdzić, że nagrodę za największą szybkość na etapach zdobył Mazurek, a nie ja, oraz powołuje się na świadectwo tych, którzy ze mną jeździli, jak red. Weiss, red. Erdman, red. Ulrych i inni. A ja do redaktora Sokoppa kieruję pokorną prośbę, by jadąc kiedykolwiek, jako sprawozdawca prasowy, a nie jako zawodnik, zrobił mi tę wielką grzeczność i poje-

chał choć raz ze mną. Dwie osoby wezmą w tej jeździe udział: redaktor Sokopp przekona się o słuszności swej krytyki, a automobilista Sokopp nauczy mnie trzymać na wodzy samochodowy temperament. Zaczny i dzielny Redaktor ma rację: trzeba się zacząć uczyć jazdy od młodych.

W każdym razie myślę, że należałoby omówić zasadę: naprzód duże, czy małe. Nie uważam się za autorytet w tej sprawie i pragnę wywołać dyskusję wśród zawodników, która byłaby wzięta pod uwagę przy układaniu następnego regulaminu.

* * *

Jaki etap był najtrudniejszy? Zdania są podzielone. Świadczy to o tym, że wszystkie etapy były dobrane dobrze i celowo. Dla mnie osobiście najtrudniejszy, ale i najmilszy był ostatni. Bo to i koniec włości i jazda ciekawa. Ale równie najtrudniejszy był pierwszy przez swą długość i kurz w nocy, najtrudniejszy był też i drugi, gdy dystans Poznań — Jastrzębia Góra dłużył się nieco w zmęczonych oczach, najtrudniejszy był również i trzeci, gdy po całodziennym lenistwie trzeba było brnąć do Warszawy, by po dobrnięciu „fikołki” na jezdni wyprawiać. Nerwy dobrze się tu napracowały, by klasę kierowcy uwidocznić.

Jedno jest pewne: wszystkie trasy były dobrane dobrze i celowo. Od poczynki pozwalały na zachowanie człowieczej godności. Pewne zastrzeżenia budziły kilkugodzinne przerwy we Lwowie, Równicy i Poznaniu oraz zbyt wczesne wypuszczenie na drogę gruntową z Kobrynia, ponieważ było jeszcze ciemno i droga była słabo widoczna. Ponadto były zbyt małe przerwy w startach do próby gruntowej, gdyż wyprzedzanie, konieczne do uzyskania przeciętnej regulaminowej, utrudniało niepotrzebnie wykonanie próby. Jednak te wszystkie zastrzeżenia trzeba by dopiero przedyskutować by być pewnym słuszności.

Możnaby oczywiście na przyszłość podłużyć etapy do jakich 1600 — 1800 km każdy i podnieść szybkość przeciętną. Ale nie wiem, czy osiągnięto by przez to większą selekcję kierowców? Raczej nie. Wydaje mi się, że obecnie kierowcy dzieli się na pewne klasy, przy czym klasa najwyższa obejmuje większość. Należy więc przypuszczać, że przy obecnych warunkach cała ta najwyższa klasa dojedzie do końca w stanie dobrym. Gdyby warunki obostrzyć ponad możliwości ludzkie, to mogłoby się okazać, że przekroczono maximum i, że wszyscy kierowcy odpadliby wskutek przemęczenia.

Możnaby najwyżej dodać jeszcze ze dwie próby, jak na przykład drugą górską, odbywaną w in-



OPONA DLA SAMOCHODÓW O DUŻEJ SZYBKOŚCI

SEIBERLING

WYRÓB KRAJOWY

W WIĘKSZYCH IMPREZACH TURYSTYCZNYCH I ZAWODACH SPORTOWYCH OSTATNIEGO PÓŁROZCZA UCZESTNICY OSIĄGNIĘLI NAJLEPSZE WYNIKI NA WOZACH ZAOPATRZONYCH W OPONY „SEIBERLING” WYROBU KRAJOWEGO.

<p>ZIMOWY RAID TURYSTYCZNY:</p> <p>Klasa I-a 1 złoty medal Klasa II-a 2 złote medale Klasa III-a 1 srebrny medal Klasa IV 2 złote medale</p> <p>MIĘDZYNARODOWE RALLYE MONTE CARLO:</p> <p>Przebieg 12.000 km. bez zamiany opon w bardzo ciężkich warunkach drogowych.</p>	<p>MIĘDZYNARODOWY RALLYE PÓŁNOCNEJ AFRYKI.</p> <p>Jedyny Polski zawodnik Mistrz A. Mazurek przebył w 6 dni 8.000 km. w najcięższych warunkach drogowych i tropikalnych upałach, bez najmniejszego defektu w oponach, zdobywając pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji, za najdłuższy przebieg i najwyższą średnią, oraz nagrodę 5.000 lirów i srebrny puchar.</p>
---	--

Osiągnięcie rekordów jest rezultatem doskonałości wyrobu

nych warunkach oraz próbę płaską na kilku kilometrach strzeżonej drogi. Można by również na początku każdego etapu dokonywać próby rozruchu silnika, przy czym kierowca sam meldowałby gotowość do rozpoczęcia tej próby. Również pożądana jest dodanie jeszcze jednej próby zręcznościowej, która daje przewagę kierowcy nad maszyną w punktacji.

Wartoby pomyśleć również nad wypukleniem wartości kierowcy. Jest to szczególnie ważne, gdy startuje po kilka maszyn jednego typu i jednej marki. Wtedy kierowca, o ile posiada on jaką taką klasę, nie ma wpływu na zwycięstwo. Decyduje maszyna i jej przygotowanie, co do którego nie zawsze kierowca ma głos decydujący. Najlepszym przykładem tej hegemonii maszyny jest tegoroczna klasa samochodów największych. Grand Prix zdobył kierowca, dysponujący szybszym wozem, mimo, że w próbach, gdzie decyduje technika jazdy i zręczność, był on gorszym od kolegów.

PRÓBY

Próby przeprowadzone były świetnie. Niezwykła staranność organizacji i technika przeprowadzenia może być wzorem dla całego świata. Niezwykle wysoki poziom organizacyjny przypomina najlepsze wzory krajowe i zagraniczne, jak np. słynne na całą Europę przeprowadzenie prób na Challenge'u lotniczym w 1934 r.

Najefektowniejsza była próba zręczności i zrywu — hamowania. Tak sprawnie i ładnie przeprowadzonych prób dawno się nie widziało.

Najważniejszą zaletą organizacji prób była wielka punktualność i zgodność w czasie z zapowiedzią. Następnie po raz pierwszy bodajże nie nasunęły się najmniejsze wątpliwości co do czasów. Mierzenie tych czasów nie tylko, że było bezbłędne, ale również na zewnątrz wzbudzało wielkie zaufanie. Nareszcie zawodnik wiedział, że wszystko może być wątpliwe, tylko nie jego czas. I to jest wielkim sukcesem Kierownictwa Raidu.

* * *

A teraz kolejno krótko o próbach. Pożądanym byłoby zwiększenie rozbiegu do próby szybkości płaskiej do co najmniej dwóch kilometrów, by próba dała rzeczywistą maksymalną szybkość samochodu. Początek mierzzonego kilometra powinien być wyraźniej oznaczony i widoczny z daleka, by wiedzieć, jak i kiedy zmieniać biegi. Ponadto pasażerowie powinni z wozu wysiadać i oczekiwać na wóz już po próbie, by dać jednakowe szanse zawodnikom. Jeżeli to nie byłoby możliwe, to należałoby ważyć pasażerów i uzupełniać balastem wszystkie wozy do ciężaru najcięższej obsady w każdej klasie. W przeciwnym wypadku dopuszcza się pewną przypadkowość w tej próbie.

Próba szybkości płaskiej bez rozbiegu nie potrzebuje zmian, z wyjątkiem zrównoważenia ciężaru pasażerów.

Próba górską ma dystans dobrany doskonale i miejsce jej przeprowadzenia jest idealne. Technika przeprowadzenia w tym roku nie pozostawiała nic do życzenia. Słyszałem tylko pewne zastrzeżenia od kierowców, którzy startowali podczas ulewnego deszczu. Dobrze byłoby tych zastrzeżeń wysłuchać.

Próby zręczności i zrywu — hamowania nie wymagają poprawek. Przydałaby się do nich próba umiejętności jazdy w tył, lub wykonanie odpowiedniego manewru.

Próba na drogach gruntowych jak zwykle odbywała się po stole, bowiem miejscowe władze drogowe gigantycznym wysiłkiem zamieniły bardzo złą drogę na pierwszorzędną trakt. Za ten wielki wysiłek należy się im serdeczne podziękowanie z zawodników.

W tym miejscu należy jaknajserdeczniej podziękować miejscowej ludności za niezwykle gorące przyjęcie i za serce, jakie nam okazała podczas przejazdu. Każdy z nas żałował tylko, że nie mógł zatrzymać się i uściśnąć każdego z osobna mieszkańca Kresów, pozdrawiającego raid okrzykiem, lub bukietem kwiatów.

Niezwykła opieka władz i serdeczna gościnność ludności kresowej stała się już tradycją, powodującą, że próba dróg gruntowych jest najmilszą próbą całego Raidu. Dziękujemy Wam, Kochani Kresowiaci, z całego automobilowego serca.

Może byłoby dobrze podnieść kilometrówkę? Chociaż to trochę ryzykowne. Bo, gdyby spadły deszcze, to wydaje mi się, że te 200 km dałoby nam wszystkim niezgorzszą szkołę. Ale, jak dotąd zawsze mieliśmy szczęście. Nie pamiętam, by kiedykolwiek na gruntówce było błoto.

PRÓBA JAZDY W TERENIE

Małe nieporozumienie. Ta jazda nie była wcale w terenie, tylko po drogach gruntowych, a jej całą atrakcją były ciężkie piachy do przebycia. Lepiej byłoby nazwać tę próbę jazdą po piasku.

Tutaj trzeba wprowadzić zasadniczą zmianę trasy. Należy poprostu wybrać zwykłe pole, bezdroże, las itp. (a poco, czy samochód jest budowany na jazdę w terenie, czy też na przebywanie dróg bitych, z ewentualnym dodatkiem w polskich warunkach drogi polnej; jazdę w terenie zostawmy samochodom terenowym — red.). Wytyczyć linię jazdy przez postawienie ludzi z chorągwiemi tak, by od jednego było widać już drugiego. Ograniczyć dystans do 5—8 km i dać na to ludzki czas. A po tym puścić zawodników co 5 minut. Niech sobie sami wybierają drogę, niech jadą, jak chcą, byle przejechali koło wszystkich posterunków z chorągwiemi. Niech forsują rowy i fosy, niech ryzykują przejazd przez bagna, niech natykają się na niespodzianki w wysokiej trawie. Ale niech nie jadą po drogach! To ma być przecież jazda w terenie!

Taką jazdą w terenie była odpowiednia próba w tegorocznym Raidzie Wielkopolskim.

Należy jednak zachować pewien umiar w wymaganiach, by przez przypadek natknięcia się na kamień, czy złamanie resora w nieoczekiwanym wądole, nie grzebać zawodnikowi szans w Raidzie.

OBSADA

Pomysł z niesienia kontrolerów okazał się słusznym. Tym nie mniej wyznaczenie obsady pasażerskiej nasuwało pewne zastrzeżenia. Po pierwsze zawody są zbyt ciężkie, by kierowca musiał się liczyć z potrzebami i humorami pasażerów, a ponadto tenże kierowca powinien mieć możliwość wpływania na dobór własnych pasażerów. Przymus był zrozumiały, gdy chodziło o kontrolerów, ale przy pasażerach?..

Wydaje mi się słuszne, by na przyszłość omawiać z kierowcą z góry na wszystkie etapy odpowiednią obsadę. W warunkach ciężkiej walki sportowej bierze udział, a przynajmniej powinna brać cała obsada wozu. Musi więc ona być choć trochę zgrana, a przynajmniej życzliwa i sympatyczna.

Jak było w tegorocznym Raidzie?

Jedni pasażerowie zresztą rutynowani dziennikarze sportowi, stanowią dla kierowców w wielką podporę i pomoc, inni

»AUTOSTART«

HENRYK PESCHT

SKŁAD AKCESORI
SAMOCHODOWYCH
i MOTOCYKLOWYCH



WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 44a (przy Koszykowej)

natomiast byli raczej z a w a d ą, o którą kierowca musiał się troszczyć i której musiał odpowiadać na niezawsze celowe i rzeczowe pytania. Z jednymi jazda była prawdziwą przyjemnością, z innymi — pewnego rodzaju wyczerpującą udręką.

Wiem o tym nie tyle z własnego doświadczenia, gdyż, Bogu dzięki, trafili mi się wyjątkowo sympatyczni pasażerowie, lecz z opowiadań i dyskretnych skarg innych zawodników.

W tym miejscu dziękuję moim pasażerom za ich życzliwe w stosunku do mnie stanowisko, a już specjalnie dziękuję redaktorom: Weissowi i Erdmannowi, którzy by za żadne skarby nie pozwolili mi opuścić rąk w największym nawet niepowodzeniu i których uwagi i rady zaliczam do wyjątkowo cennych.

Wydaje mi się jednak, że należałoby na przyszłość dyskretnie zrezygnować z udziału pasażerów, deklarujących zdecydowanie wrogie nastawienie w stosunku do któregośkolwiek z zawodników. Raid nie jest odpowiednim terenem do prowadzenia nagan ki na kogokolwiek, tymbardziej naganki skrzętnie zakonspirowanej. Po tym z takich sytuacji wychodzi konieczność chwaleń „Ripper” na Chevrolecie 50” i wylewania krokodylich łez nad „niedolę Rychtera na Lancii na drogach gruntowych”.

Drogi Jasiu! I cóż Ty na to, że osadzono Cię na takiej małej „rasowej” maszynie, jak Chevroleta? Na co nam obydwóm przyszło? Dano Tobie moją tuszę, a mnie Twój temperament... Dobrze, że chociaż na przyjaciół trafiono.

W sporcie nie ma miejsca na nielojalność. A w sporcie samochodowym specjalnie. Nie każdy to jednak rozumie i n i e d o k a ż d e g o m o ż n a m i e ć o t o p r e t e n s j ę. Natomiast można osiągać dobre wyniki i bez reklamy, a reklama tych wyników przyczynia się do powiększenia funduszy, umożliwiających uczestni-



czenie w zawodach sprawozdawców. Koło zostało zamknięte.

NAGRODY

Nagród było mrowie. Nagrody ładne i pożyteczne, szczególnie, jeżeli mowa o czekach. Szkoda tylko, że nie wszystkie wyczyny były nagradzane. Myślę o gruntówce, o próbie zręczności i o reportażach prasowych.

Więc nagrody były ładne i wartościowe. Ale

JUŻ WYSZEDŁ Z DRUKU

ATLAS DRÓG SAMOCHODOWYCH W POLSCE

OPRACOWANY PRZEZ AUTOMOBILKLUB POLSKI
PRZY POMOCY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

ZAWIERAJĄCY:

25 MAP W SKALI 1 : 600,000

8 MAP W SKALI 1 : 200,000

WSZYSTKIE MAPY W 4-CH KOLORACH

24 MAPY PRZEJAZDOWE WIĘKSZYCH MIAST OPRACOWANE PRECYZYJNIE
Z WAŻNIEJSZYMI, NIEZBĘDNYMI DLA PODRÓŻUJĄCEGO, INFORMACJAMI

nadto 26 stron druku z objaśnieniami przepisów i znaków drogowych,
adresami klubów automobilowych, motocyklowych i t. p., tabelami odległości pomiędzy większymi miastami i t. p.

W Atlasie uwzględniono wszystkie drogi bite istniejące w Polsce. Kilometraż na głównych szlakach komunikacyjnych sprawdzony oficjalnie przez Ministerstwo Komunikacji. Nadto w Atlasie uwzględniono większość dróg gruntowych utrzymywanych i nie konserwowanych, mających ważniejsze znaczenie komunikacyjne.

CAŁOŚĆ OPRACOWANA PRZEJRZYŚCIE I DOKŁADNIE
WEDŁUG OSTATNICH ŹRÓDEŁ OFICJALNIE SPRAWDZONYCH

Cena egzemplarza w płóciennnej oprawie zł 13.50

Do nabycia w biurach Automobilklubu Polski i Klubów Terytorjal.

nie myślcie Szanowni Czytelnicy i Wysoka Sportowa Komisjo, że my, zawodnicy dla nagród jeżdżimy. Bez pieniędzy też pojedziemy i walczyć będziemy zaciekle, a uczciwie o sportowe zadowolenie, o to, by „polski kierowca” był synonimem najlepszego kierowcy; o to, by Grand Prix Polski gromadziło na starcie nie kilku zapaleńców, ale najszersze rzesze kierowców najwyższej klasy.

A największą satysfakcją dla nas, starych raidowców, będzie pokazanie się młodych sił. Nie ma nic bardziej miłego, jak przekonanie, że jest komu oddać kierownicę samochodu i że ten ktoś potrafi nadal podtrzymać dobre tradycje polskiego sportu samochodowego.

KIEROWCY

Prawie wszyscy dorośli do poziomu Grand Prix. O pozostałych nie mówię. Nie trzeba ich zniechęcać. Każde początki są trudne.

Podczas rozdania nagród Prezes Komisji Sportowej A. P. podkreślił niektóre wyczyny z wymienieniem nazwisk zawodników. Chciałbym tu listę uzupełnić i wpisać na nią wszystkie nazwiska moich współzawodników we wszystkich klasach. Zaiste, każdy z nich miał chwilę ciężkie. Każdy wykazał wielkie zalety moralne i fizyczne, znacznie wykraczające ponad przeciętność. Każdy zasługuje na specjalne wyróżnienie. Nie mam tytułu do krytykowania żadnego z kierowców, albowiem nie uważam się za lepszego od nich, a sam miałem jazdę wyjątkowo mało męczącą i bez przygód. Nie wiem, jak bym się zachować potrafił, gdyby prześladowały mnie takie trudności, jak niektórych moich konkurentów. Za przewyciężenie tych trudności mam dla nich wielki szacunek i pozwalam sobie ich zaliczyć do najwyższej klasy kierowców. Podkreślam tylko pewne cechy wszystkich: lojalność, uczynność, wytrwałość i żelazną wolę zwycięstwa.

A już specjalną słabość mam do jedynego przedstawiciela armii kpt. Kossowskiego. Kto raz go zobaczył przy pracy i zamienił z nim choć dwa słowa, ten zawsze najmiłsze zachowa wspomnienie. A parą do niego jest jedynaczka, pani Zagórna, której spokój, miły uśmiech w najtrudniejszych sytuacjach i technika jazdy, pozostaną w najlepszej pamięci konkurentów.

Zawodnikom życzę, byśmy się w zwiększonym gronie spotkali w roku przyszłym.

KIEROWNICTWO

A wstyd, Panowie Zawodnicy! Nagrody, to ła-two brać, lampkę wina wychylić, w miłym nastroju wspomnienia snuć. A o kierownictwie to nikt z Was nie pomyślał?

Kto tygodniami ślezczał w biurze, z głodu przymierając i nad regulaminami zasypiając, by wszystko w czasie i miejscu się zgodziło?

Kto jeździł za ostatnim z zawodników jak kwoczek pisklęta po drodze rozsiane zbierając?

Kto o kwatery i wyżywienie dbał, własne łóżko dobrze zasłużone odstępując i własną kawę do zawodniczych termosów oddając?

Kto punkty dodatnie obliczał, nad każdym kar-nym łyż gorzkie lejąc? Kto kilometry przez godziny dzielił i komu nocami od stuku maszyny do liczenia głowa pękała?

Kto o zorganizowanie służby drogowej dbał i wykazy przejazdów sporządzał?

Kto nad elektrycznym chronometrem uporczywie ślezczał w dźwięk dzwonka z biciem serca się wsłuchując?

Kto maszyn, benzyny i kosztów nie szcędząc na trasę jeździł, posterunki roztawiał i po przejeździe raidu je związał?

Kto nagrody tygodniami zbierał, by rozdać je w ciągu godziny?

Kto o sprawozdania prasowe dbał i poważnie umysł taktownie uspakajał i godził?

Kto obecnie długie tygodnie sprawy raidu likwiduje i od przyszłorocznej pracy stanowczo, jak zwykle się odrzeka? Komandor, wicekomandorzy i komisarze sportowi!

Drodzy Panowie! Przepraszam, bo i Panie! Jesteśmy Wam naprawdę serdecznie wdzięczni. A jeżeli nikt z nas o tej wdzięczności na rozdaniu nagród nie powiedział, to tylko z wielkiego wzruszenia, otrzymaniem cennych подарunków oszołomiony.

„Pierwsze nagrody” zapomniały języka w gębie, a dalszym nie wypadało głosu zabierać. Ale wszyscy jednakowo myśleli:

„Dziękujemy! Prosimy o Grand Prix 1940! Niech żyją!”.

Pewno, że są i malkontenci. Gdzie ich nie ma? Pewno, że mogły się zdarzyć drobne usterki. Gdzie ich nie ma?

Malkontentom odpowiedź prosta: zróbcie lepiej! Bo nam, zawodnikom, niczego lepszego nie potrzeba.

NIE DAMY SIĘ ODEPCHNAĆ OD BAŁTYKU

RECENZJE

Katalog części zamiennych Forda

W związku z recenzją katalogu części zamiennych Chevrolet, wydanego przez firmę Lilpop & Rau & Loewenstein, umieszczoną w N-rze 4 Auto, otrzymaliśmy pięknie wydany w języku polskim katalog części zamiennych Ford'a, zawierający części zamiennie modeli 1928-35, z dodatkiem części zamiennych 1936.

Katalog obejmuje 282 strony druku dużej ósemki oraz wiele bardzo przejrzystych rysunków, ułatwiających rozpoznanie części zamiennych.

Układ katalogu jest inny jak w katalogu Chevroleta, a mianowicie części zgrupowane są zespołami, przy czym również podane są wszystkie modele, do których dana część może być przydatna.

Słownictwo jest również bardzo starannie opracowane, chociaż i tu znajdujemy wyrazy obecnie już zmienione jak np. korpus nazywany teraz kadłubem lub obudową, tryb zamiast koło zębate itp. Na ogół obydwa katalogi, jakkolwiek niezależnie od siebie opracowywane, stanowią wielki postęp na tym polu, a katalog Forda, jako wydany już w roku 1936, jest pionierem w tym kierunku.

Strona drukarska katalogu Forda bez zarzutu, papier ładny, klisze dobre, rysunki bardzo przejrzyste. Drukowany w Kopenhadze w firmie Moller & Land-schutz.

W katalogu tym brak skorowidza numerowego części i skorowidza nazw części, co stanowi znowu dużą zaletę katalogu Chevroleta.

Miło nam jest stwierdzić, że firma Ford Motor Co nie szczędzi trudu i kosztów, by swoim polskim klientom ułatwić zamawianie części zamiennych i że zasługa wydania takiego pierwszego katalogu w języku polskim przypada tej firmie. Wyrażamy też nadzieję, że następne wydanie katalogu będzie już drukowane w Polsce.

FIAT 1100

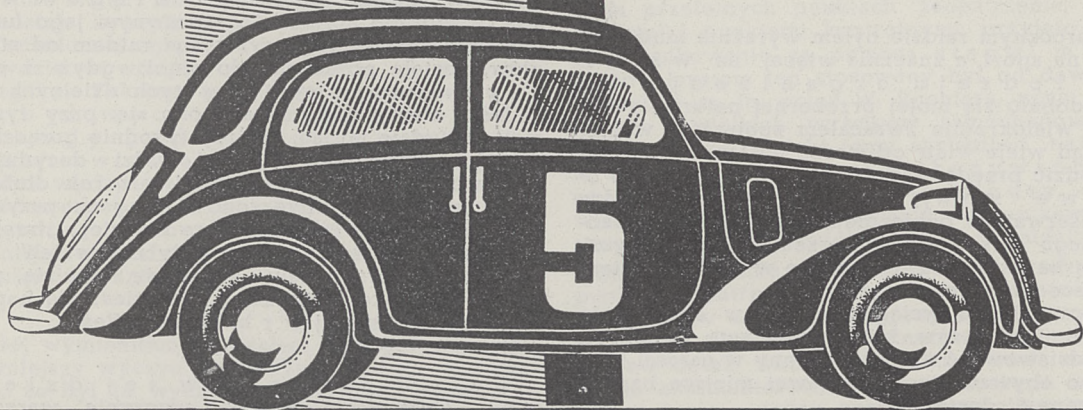
PIERWSZE MIEJSCE

w XII-ym Międzynarodowym
Raidzie A.P. zajął p. R. Ghisalba

na samochodzie

FIAT 1100

zdobywając w kategorii I-ej
WIELKĄ NAGRODĘ POLSKI,
Puchar P. Prezydenta R. P.
i szereg innych nagród.



GRAND PRIX POLSKI

Tadeusz Grabowski

Refleksje i uwagi

„Kilka razy już słyszę, że międzynarodowe raidy Automobilkłubu Polski posiadają w s z e c h s t r o n n e znaczenie. Możeby pan zechciał, redaktorze, wyjaśnić mi bliżej, na czym właściwie owa „wszechstronność” raidu polega, gdyż tak jakoś nie bardzo „chwytam” znaczenie tego słowa...”

Z takim mniej więcej pytaniem zwrócił się do mnie po zawodach o Wielką Nagrodę Polski jeden z dziennikarzy biorących udział w imprezie.

Rozmowa nasza trwała około 3-ch kwadransów w miarę upływu czasu pytania mego interlokutora były g ł ę b s z e, w n i k l i w s z e, coraz ściślej wiązała się między nami nić wzajemnego porozumienia (muszę dodać, że mój kolega po piórze miał b. wiele zdrowego rozsądku automobilowego i bynajmniej nie był łatwy do przekonania), aż wreszcie obaj zamknęliśmy dyskusję wspólną konkluzją: w a r t o b y ł o.

Tak, warto było się męczyć wiele tygodni i miesięcy nad zorganizowaniem i przeprowadzeniem raidu, warto było narażać się na wcale poważne, w naszych warunkach koszty, warto było nie dojeść i nie dospać, warto było gonić w kurzu i mgłę tysiące kilometrów, warto było załatwiać setki niezbędnych i dziesiątki zbędnych spraw, warto było odpowiadać na tysiące ważnych i setki niepotrzebnych pytań...

I z tą konkluzją na ustach i w głowie rozeszliśmy się. Przekonałem go, zresztą tylko początek był trudny — im „dalej w las” dyskusji, tym sprawa była łatwiejsza.

Ale wizyta ta pozostawiła mi „niepokój w głowie” w postaci pytania: jeśli ten człowiek widział tak wiele z raidu (brał w nim bezpośredni udział) i miał takie zasadnicze wątpliwości, to c o m y ś l ą i n n i? Czy dają sobie we właściwy sposób radę z tysiącem refleksji kłujących ich myśli ostrymi szpilami wątpliwości?

Od słów do „czynnu” tym razem było nie daleko. Rozleniwioną myśl wziąłem znów „do galopu” a pióro samo wskoczyło do ręki. I z chwilą, gdy postawiłem pierwszą koślawą literę, zacząłem naprawdę intensywnie myśleć.

A co wymyśliłem? Posłuchajcie.

* * *

W tegorocznym raidzie byłem wyraźnie mniej nastawiony na sport, a znacznie więcej na w s z e l k i e g o r o d z a j u o r g a n i z a c j ę. Tak widać podobało się mojej przekornej naturze, zwłaszcza, że wielokrotnie zwracałem spojrzenie w kierunku, skąd wieje wiatr od morza. Postanowiłem tym razem śledzić przede wszystkim te wszystkie „d o d a t k o w e” sprawy, które zazwyczaj uchodzą uwagi obserwatora pobieżniejszego, bądź też zaabsorbowanego całkowicie wydarzeniami sportowymi, a które są bardzo, a bardzo ważne w życiu codziennym i niecodziennym.

I tak pomalutku wciągnąłem się w obserwację tych „drobnych” spraw, które przez swą wielokrotność i podstawowość nie tylko winny w całości zdobyć prawo obywatelstwa, ale nawet miejsce bardzo eksponowane i „dostojne”.

Trudno — nam Polakom potrzebna jest do porządnej pracy pasja. Inni potrafią „cykać” godzinke, czy też kilka godzin dziennie, równiutko, pomalutku, regularnie, stale „dłubiąc” w swoich sprawach i po kroku posuwając się naprzód. Nasz sarmacki temperament nie lubi tych dłużyzn wysiłków i systematyczności, zdobywania centymetrów!

A tymczasem... Trzeba było widzieć przy pracy Sekretarza Raidu — p. St. Zabłockiego, jak przez wiele miesięcy nizał na wspólny sznurzeczek perełki organizacji, systematycznie, co dnia dołączając nowe do starej kompanii.

I trzeba było widzieć systematyczną pracę wielu

z pośród kierowców, jak obmyślali, kalkulowali, wyliczali, jeździli, próbowali, mierzyli, oglądali, sprawdzali, porównywali i t. d. i t. p. — co dnia posuwając się o krok naprzód w swej wiedzy nie tylko sportowej, ale i technicznej. Śmiało można zaryzykować twierdzenie, że ta grupa w ciągu kilkunastu tygodni przedraidowych i raidowych skorzystała więcej, niż w ciągu lat zwykłego „wykręcania kilometrów”. Nawet ci najlepsi i najbardziej rutynowani.

Przyczyna — doping w postaci marzenia „chciałbym wygrać”, albo też kategorycznego żądania od siebie „muszę wygrać”.

A czy to potrzebne? Z a w s z e i w s z ę d z i e t o p o t r z e b n e, a b a r d z o p o t r z e b n e w kraju, gdzie ludzi znających „duszę” motoru wylicza się na palcach obu rąk, w kraju, gdzie nie rzadko pracę samochodu porównuje się do pracy młockarni lub maszyny do szycia. A może być ogromnie potrzebne w chwilach, gdy trzeba działać dwa razy szybciej, dwa razy pewniej, dwa razy sprawniej.

* * *

Była i pasja. Trzeba było widzieć przy pracy mechanicznych przygotowywujących wozy raidowe. Trzeba było śledzić z jaką pasją i oddaniem przeglądali od a do z silniki i podwozia, jak całą duszę i wszystkie swe umiejętności i siły wkładali na ołtarz ewentualnego zwycięstwa „swoich” kierowców. Świdrując oczami elementy mechanizmu zapominali niejednokrotnie o obiedzie i godzinach nadliczbowych.

A już nie wspominał nawet o ich pracy w czasie raidu. To już była — kilka takich wypadków zaobserwowałem — nie pasja, ale s z a ł p r a c y, s z a ł d z i a ł a n i a, b u r z a w w y s i ł k ó w!

W dziedzinie sportowej pobito dwukrotnie rekord Niemca Emmingera w próbie górskiej na Równicy. Ale w dziedzinie pracy przy wozach w czasie raidu setki razy ustanawiano fenomenalne rekordy wysiłku, szybkości i pomysłowości w wykorzystaniu wszystkich nadarżających się i nie nadarżających się okazji, aby tylko stworzyć jaknajlepsze warunki dla swego pupila. Ta mała armia mechaników, gromada specjalistów, którzy decydują o długotrwałości i dobrego sprzętu i o sprawnym jego funkcjonowaniu, została zelektryzowana raidem od stóp do głów, została poruszona do głębi, gdyż z a a n g a ż o w a n o a m b i c j ę t y c h d z i e l n y c h l u d z i.

No i efekty były i nauczono się przy tym nie mało. Wydaje mi się, że trzy tygodnie gorączki raidowej „podciągnęły” lepiej ludzi decydujących o wartości warsztatów obsługi, niż rok dłubani. I nie tylko to — stworzono doping na przyszłość. Już kilka głosów słyszałem po raidzie: „trzeba się postarać, żeby mnie na przyszły rok wzięli”. Dość masz czasu, przyjacielu, staraj się, ucz się, pracuj solidnie, szybko i dobrze, a znajdziesz się napewno w tej kadrze, której w r b. zazdrościłeś.

* * *

Były i rekordy w tej dziedzinie. Oczywiście myślę o wyczynie warsztatów firmy W. Krzeczkowski i S-ka. Tak jest. Szef, do tego szef niezmiernie lubiany (ciekaw jestem, czy jest ktoś, kto tego człowieka nie lubi?...), trzasnął się o drzewo. Rozpacz i radość, że tylko wóz rozbity.

Jak to było, jak to się stało?

Bardzo zwyczajnie. Świtało, światło słoneczne jeszcze nie naświetlało drogi, a lampy już nie pomagały. Kurz jeszcze bardziej zmniejszał widoczność. „Wiraz śmierci” — pod prostym kątem (17 km przed Łuckiem) — wydawał się w poświacie ranka znacznie łagodniejszy. Tempo 100 km/godz. spada przed wirazem do 90 km/godz., ale jednocześnie spada ciśnienie powietrza w prawym tylnym kole,

kórego oponę przebił gwóźdź. Wóz ściga w piaszczyste pobocze na wirażu, który wydawał się łagodniejszy, reszty dokonał defekt ogumienia. Wóz „daje nurka” w rów, bije bokiem w drzewa, uderza w drzewo przodem... skutki — przednia oś zgięta „w podkowę”, resory przednie potraskane, latarnie potraskane, zderzak wbity tak w drzewo, że już go nie można oderwać, oba błotniki zmiażdżone, karoseria z prawej strony wgnieciona z pół metra włąb wozu, dach pogięty, szprycha kierownicy wytłamana piersiami i... pamiątkową papierośnicą (poczuć w pamiętkę — żebra uratowała).

Rozpacz, rezygnacja, smutek. Ale wraz ze wstającym dniem świta nadzieja, budzi się chęć walki — mimo wszystko! Obcina się zderzak, zakłada nowy resor. Uwaga, próba — silnik działa, wóz idzie — jazda! 30 — 40 — 50 — 60 km/godz.! Łuck — pasażer i balast zostają. Jazda dalej 60 — 70 — 90 km/godz.!!! — kilkaset kilometrów jazdy na „roz-kaczonych” kołach przodu — 4 opony zrzucają się. Już, już dojeżdżamy... Warszawa. Fantastyczny wycyzyn kierowcy prowadzącego wóz jedną stłuczoną ręką, gdy druga ręka pomagała akcelerować rozbitej nodze. Kapitalny wycyzyn rozbitego wozu, którego klasyczne zawieszenie umożliwiło dalszą jazdę.

A teraz warsztat. 30 ludzi rzuca się do pracy. O godzinie 13 min. 30 zabrano się do pracy. Skończono ją o godzinie 16-ej 45 tak, że po kilku minutach jazdy w warsztacie w Al. Niepodległości, na 3-y minutę przed upływem czasu inż. Krzeczkowski wjechał do parku.

Pracowano 3 (słownie trzy) godziny i 15-e minut. Co wykonano: zmieniono przednią oś, założono nowe resory, założono nowy zderzak, założono nowe latarnie, odrestaurowano karoserię przodu, zmieniono oba przednie błotniki, wyprostowano karoserię prawego boku z całkowitym remontem drzwi i karoserią dachu, zmieniono koło kierownicy, zmieniono prawy stopień, wycięto kawałek zewnętrznej belki stalowej, będącej wzmocnieniem ramy, zeszejsowano nowy kawałek tego wzmocnienia ramy, umocowano na nim drzwi, wylakierowano cały wóz, dodając do lakieru trochę kurzu, żeby nie wyglądał na zbyt nowy...

Jeden ze znawców, który widział po drodze rozbitą wóz oświadczył: „jeśli będą reperować w tempie raidowym, to w tydzień zrobią” Po południu przyjechał do parku i zobaczył wóz wyszykowany i spokojnie stojący obok innych. „Zamienili wóz” — taka musiała być pierwsza myśl. Członkowie Komisji Technicznej oglądali i podglądali po kilka razy tu i owdzie — wóz ten sam, plomby są, wszystko w porządku. Tak jest, to był ten sam wóz!

To był wycyzyn, to był rekord, doprawdy godny złotego medalu i honorów Grand Prix! Jakże śmiesznie małym wydaje się wycyzyn stacji obsługi niemieckiego Mercedesa, która w raidzie 1937-go roku ponad 3 godziny reperowała przednią oś wozu Schneidera, nieco uszkodzoną w zderzeniu z wozem na przedmieściu Warszawy!

* * *

Wyżej wymieniłem i opisałem szczegółowo najintensywniejszy wycyzyn z dziedziny obsługi. Nie znaczy to, że był to wycyzyn jedyny, odosobniony. To było jedynie „górne fis” obsługi maszyn w czasie raidu, wycyzyn świadczący faktami co potrafią nasze warsztaty — są zdolne zrobić w ciągu 3 godzin i 15 minut to, na co „normalny” klient czeka tydzień. Oczywiście są zdolne dokonać takiego dzieła wówczas, gdy trzeba i gdy „się chce”.

Nie brakowało również innych faktów świadczących, że technika i organizacja obsługi warsztatowej bardzo się podciągnęła w stosunku do lat ubiegłych. Nie brak tam ludzi zdolnych i pojętych. Ale były również i wypadki ślamazarstwa i bezhołowania, zaniedbań i lekceważenia bądź nieumiejętności. Mam nadzieję, że odpowiedni ludzie i czynniki zechcą

się o tym bliżej poinformować i wyciągnąć należyte wnioski. Zdarzały się również wypadki niedostatecznego zaopatrzenia poszczególnych przedstawicieli w niezbędne części zamienne, co ma donieść skutki dla zwykłych właścicieli pojazdów podróżujących komunikacyjnie.

Zdarzały się wypadki ślamazarzenia w obsłudze, nie z powodu braku chęci, lecz ze względu na brak umiejętności, na myślenie i działanie metodami z przed 30-tu lat, na brak umiejętności doboru właściwych ludzi zdolnych do zrozumienia rzeczywistej wartości czasu w chwilach, gdy tego czasu jest mało, ludzi zdolnych do zwiększania swego potencjału pracy i jej efektów wielokrotnie.

* * *

Uwagi na ten temat byłyby nie kompletne, gdyby pominąć sprawę obsługi firm naftowych na trasie jazdy okrężnej. Poszczególne firmy różnie ustosunkowały się do zawodów o Grand Prix. Były takie, które zmobilizowały duży zapas swych sił i możliwości organizacyjnych, aby godnie zaprezentowały się w największych w Polsce zawodach samochodowych, nad którymi wysoki protektorat objęli Pan Prezydent Rzplitej i Pan Marszałek Polski. Były też i inne firmy, które potraktowały sprawę obsługi w Grand Prix, tak aby z być, nie wysilając się na jakiegokolwiek wydatniejsze działanie.

Technicznie obsługę paliwową w raidzie podzielić można na dwa rodzaje: obsługę związaną ściśle z poszczególną marką samochodu oraz obsługę ogólną, bez specjalnego wyróżniania bądź wybierania jakiegokolwiek marki. Tego rodzaju stosunek wyników zapewne albo z umów specjalnych, albo też z ogólnego podejścia firmy do zagadnienia komunikacji samochodowej w Polsce.

Bodaj że najwięcej zapobiegliwości w organizowaniu punktów zaopatrzenia specjalnie przystosowanych do raidu wykazała tym razem firma „Karpaty”, która zorganizowała około 30-tu punktów zaopatrzenia, rozmieszczonych wzdłuż trasy raidu, w miejscach uzgodnionych uprzednio z szefami ekip, względnie z poszczególnymi zawodnikami, jadącymi indywidualnie, co ze względu na „tatykę tankowania”, ma — jak wiadomo — duże znaczenie dla zawodnika.

Na przelotnych punktach zaopatrzenia, tj. poza parkami i punktami kontrolnymi, przyjęto jako zasadę tankowanie za pomocą stągwi mleczańskich (system ten stosowany był od dawna indywidualnie m. in. przez W. Rychtera, poza tym znamy go z wielkich wyścigów samochodowych, jak np. w Monzy). Dzięki temu systemowi tankowanie 60 litrów paliwa wykonywano w czasie zaledwie około 1-ej minuty, co oczywiście było przyjęte z uznaniem przez zawodników, znających walor każdej sekundy w raidzie.

Bardzo słusznie postąpiono również wyposażając punkty zaopatrzenia paliwowego w miejscach, gdzie zawodników oczekiwał dłuższy postój przymusowy, w dzwigi, urządzenia do smarowania, przyrządy do napraw dętek, wodę do chłodziń, wodę destylowaną do akumulatorów, niektóre akcesoria itp.

I na jeszcze jedną sprawę zwrócić uwagę — firmy naftowe zazwyczaj dotychczas najczęściej powierzały „kierownictwo” stacji obsługi raidowej ludziom nie posiadającym dostatecznych kwalifikacji dla prowadzenia obsługi raidowej, tam, gdzie jest wymagana szybkość myślenia i działania, umiejętność przewidywać i dostosowania się do zmieniających się warunków. Tym razem odstąpiono wreszcie od tej zasady. Niektóre firmy naftowe (np. „Karpaty”) powierzyły opiekę ogólną nad punktami zaopatrzenia na etapach wykwalifikowanym inżynierom, odpowiedzialnym za wyposażenie techniczne i materiałowe oraz za wyszkolenie załóg punktów zaopatrzenia. Sama obsługa punktów

zaopatrzenia powierzona została przeważnie rutynowanym szoferom firmowym, rozumiejącym najczęściej doskonale potrzeby uczestników raidu. Po raz pierwszy widzieliśmy na stacjach zaopatrzenia paliwowego „ludzi z prawdziwego zdarzenia”, a nie początkujących pomocników szoferów i magazynierów, to też zawodnicy „mogli się dogadać” bez trudu, a właściwie nie potrzebowali wiele gadać, gdyż właściwa obsługa sama wiedziała co zrobić.

Z przyjemnością należy także stwierdzić, że większości personelu na stacjach obsługi udzielił się ów duch sportowy, ożywiający całą imprezę raidową, tak iż nawet niżsi funkcjonariusze pełnili swą służbę z prawdziwym poświęceniem i w pełnym zrozumieniu odpowiedzialności.

Niektóre firmy naftowe potraktowały zawody o Wielką Nagrodę Polski jako rodzaj manewrów, mających na celu wykazanie własnej sprawności oraz podciągnięcie swych możliwości i „dotarcia kółek” swego aparatu organizacyjnego. I te firmy, które się poważnie do sprawy zabrały wykazały, że potrafią sprostać nawet trudnym wymaganiom.

Niestety, nie wszystkie firmy potraktowały raid tak, jak na to ta wielka impreza zasłużyła, niektóre zachowały się, jakby to była skromna impreza — „jedna z wielu”. Tym gorzej dla nich, gdyż ujawniły albo niechęć do wszelkich poczynań mających charakter „manewrów samochodowych”, a na celu m. in. przegląd możliwości organizacyjnych w tej dziedzinie komunikacji, albo też brak umiejętności lub możliwości w ważnej dziedzinie, czego ogół automobilistów ma prawo od nich wymagać.

Na podkreślenie zasługuje również poważne potraktowanie doświadczeń raidowych przez polską wytwórnię opon „Stomil”, która, poza specjalną obsługą w wielu punktach na trasie, wykorzystała raid dla celów technicznych, delegując jako obserwatora inżyniera-specjalistę od produkcji.

Utarł się zwyczaj, gdy omawia się raid, wyścig, zwycięstwo w zawodach samochodowych, pisze się o kierowcy i maszynie. Rzadko kto myśli i mówi o ogumieniu. Tylko wytrawni automobilści wiedzą, jak wielkie znaczenie w zawodach posiadają opony — ten bezpośredni styk wozu z ziemią, te „trzewiki” samochodu, od wartości i wytrzymałości których zależy przecież w znacznej mierze nie tylko sukces, ale przede wszystkim bezpieczeństwo jadących.

Polska fabryka opon „Stomil” ruszyła tym razem generalnie i obficie na raid, pragnąc zarówno raz jeszcze sprawdzić swoje wyroby, jak też i przekonać nielicznych wahających się, o wartości swego produktu. Na 38 maszyn, które wystartowały do Grand Prix, aż 22-a wozy ogumione były polskimi oponami „Stomil”. Nie słyszało się narzekań na polski produkt, przeciwnie — kierowcy byli zadowoleni zarówno z wytrzymałości opon, jak i ze specjalnej obsługi na trasie.

* * *

A teraz z całkiem innej beczki — kilka uwag na temat wyników raidu. Największą sensację wzbudziło zwycięstwo zespołowe 2-go teamu Chevroleta, jadącego na najzwyczajniejszych wozach, bez specjalnego wyposażenia. Zasługa to ogromna zarówno wozu, o którym już wiemy, że wytrzymuje z łatwością trudy naszych zmiennych w gatunku, czasem bardzo uciążliwych dróg, ale chyba przede wszystkim trójki dzielnych kierowców, jadących bardzo równo, spokojnie, regularnie — pp. Zagórnej, Kaz. Kamińskiego i Pajewskiego, jak również szefa zespołu p. Kazimierza Kamińskiego, który sporo pracy włożył w utrzymanie zespołu w formie, wykazując jednocześnie duże zalety, jako kierowca.

Z innych nasuwających mi się uwag, które nie były podkreślone w sprawozdaniach, to sukces p. Pronaszko, przesadzonego dosłownie w „ostatniej chwili” na inny wóz, dzięki nieprzychylnemu stanowisku niemieckich mocodawców. P. Pronaszko dowiódł ponownie, że opanowuje wóz szybko, potwierdzając nadto swe zalety kierowcy długostansowego.

* * *

Niepodobna wreszcie pominąć propagandowego znaczenia raidu, który werbuje nowe zastępy entuzjastów, zwolenników i amatorów pojazdu mechanicznego, wysuwając na podium wielkie zalety samochodu. Niestety, bezpośrednio z raidem oraz z emocjonującą i ciekawą atmosferą tej wielkiej imprezy styka się nie tak wielka liczba osób, jak tego byśmy pragnęli. Ten krąg ludzi, interesujących się raidem, znakomicie rozszerza prasa i radio, które z roku na rok coraz to większe znaczenie — sądząc z ilości zgłoszeń i doboru dziennikarzy oraz poświęcanego miejsca w gazetach — przypisuje imprezom A. P. Za to uznanie poszczególnych wydawnictw należy się nasze serdeczne podziękowanie.

Nie bylibyśmy koleżeńscy, gdybyśmy nie podnieśli poświęcenia, zamięłowania i szybkości w pracy dziennikarzy, którzy — stanowiąc element pod wieloma względami różny od automobilistów — w ciągu kilku dni raidu zrosili się w jedną całość z obsadami wozów, odczuwali podobnie jak załoga niepowodzenia i sukcesy, jednakowo z kierowcą i pilotem wykazywali ambicję sportową.

Na specjalne uznanie zasługuje ciężka i trudna praca tych sprawozdawców, którzy w okresie, gdy kierowcy i mechanicy dawno już odpoczywali, zabierali się do obliczeń, sumując punkty i utrwalając wrażenia z etapu, aby je — czasem nawet po kilkunastu godzinach uciążliwej jazdy oraz po kilku godzinach trudnej pracy w gromadzeniu informacji — przetelefonować do swych redakcji.

Przed wszystkim dzięki ofiarnej pracy tych dziennikarzy, plon propagandowy raidu jest tak obfity, jak to mieliśmy możliwość stwierdzić. Tym wszystkim dzielnym pracownikom pióra należy wyrazić gorące wyrazy uznania i podziękowania.

* * *

Na zakończenie kilka refleksji. Wbrew utyskiwaniom kierowców wozów dużych, regulamin okazał się dla nich łaskawy — dwa pierwsze miejsca w klasyfikacji zespołowej zdobyły teamy Chevroleta. Dlaczego tak się stało? Dlatego, że nie doszło do selekcji drogą obliczeń punktów zdobytych w próbach szybkości. Znaczy, że trasa jazdy okrzężnej była dostatecznie trudna, aby selekcjonować wozy i kierowców na trasie. Osiągnięto poziom trudności trasy, w którym maszyna lepiej nadająca się do tzw. jazd daleko-komunikacyjnych wykazuje swe walory, podczas gdy maszyny mniej wytrzymałe bądź też mniej wygodne, zaczynają ustępować swoim silniejszym „kolegom”. O wynalezieniu tego punktu właśnie w raidzie chodziło. Normy szybkościowe (70 km/godz. maksymalna punktowana przy 90 km/godz. maksymalnej dopuszczalnej) okazały się dobre — przy krótszych sektorach — są już one w pobliżu granicy możliwości dużego wozu.

Zwiększenie ilości prób do jedenastu okazało się słuszne — osiągnięto dzięki temu większe uwypuklenie umiejętności kierowców i większe zróżnicowanie wyników. Myślę, że wskazane byłoby dodanie próby startu przed początkiem każdego etapu, lub nawet półetapu. Sprawa sprawnego działania startera i łatwego uruchomienia silnika ma duże znaczenie dla wygody i sprawności komunikacji samochodowej.

Stwierdzić należy, że większość kierow-

XII RAID O WIELKĄ NAGRODĘ POLSKI

St. GROSMAN (CITROËN)

ZDOBYWCA WIELKIEJ NAGRODY POLSKI W 2-EJ KLASIE,
PUCHARU PANA PREZYDENTA RZECZPLITEJ POLSKIEJ
I ZŁOTEGO PUCHARU AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W. TARNAWA (AERO 50)

ZDOBYWCA NAGRODY PREZESA KOMISJI SPORT. A. P.
NAJSZYBSZY ZAWODNIK RAIDU

OBAJ JECHALI
na oleju **GALKAR - LUX**

MOŻNA POLEGAĆ NA OLEJACH

GALKAR - LUX



„KARPATY“

„SPRZEDAŻ PRODUKTÓW NAFTOWYCH” Sp. z o.o.

ców jechała niepotrzebnie zbyt szybko — na skutek tych „nerwów” niektóre wozy nadmiernie „wyciągane” odmawiały z czasem posłużenia. Ton tej jazdy nadmiernie szybkiej, nieuzasadnionej przeciętnymi regulaminowymi, nadaje kierowcy przyzwyczajenie do manier i potrzeb raidowych z przed lat 10-ciu lub nawet 20-tu. Zapominają oni, że w ciągu tego czasu samochód stał się sprzętem znacznie pewniejszym, że doprawdy można przejechać bez trudu bardzo duże odległości bez żadnych napraw, ale właśnie wówczas, gdy jedzie się w tempie dla danego typu wozu normalnym, a nie w tempie „wyscigowym”. Aż dziwi ten brak zaufania kierowców raidowych do wozu, zaufania, które „zwykli” automobilści mają w pełni.

Do tego jest rzeczą ponad wszelką wątpliwość stwierdzoną, że każdy typ wozu ma swe tempo, przy którym przebiec nowej opony jest niezmiernie rzadkim wypadkiem. Natomiast przy podwyższeniu tempa — defekty ogumienia występują znacznie częściej.

A propos ogumienia — aderyzowanie (nacinanie) opon nie dało dodatnich efektów ani w czasie jazdy okrężnej, ani w czasie prób, jak wykazuje porównanie czasów wozów ogumionych oponami nacinanymi z wozami ogumionymi oponami zwykłymi. Przepraszam, był efekt — opony aderyzowane, po przejściu kilkuset kilometrów po drodze szutrowej, były niezdatne do dalszego użytku!

Wypuszczanie małych wozów naprzód okazało się słuszne i dobre — szanse odpoczynku dla wszystkich kierowców były mniej więcej równe. Wypadki mijania na trasie w kurzu nie mogą wpłynąć na zmianę tego systemu, choćby dlatego, że mijanie jest zwykłą funkcją w czasie normalnej jazdy komunikacyjnej, funkcją, którą trzeba opanować i umieć, po drugie dlatego, że kurz na szosach będziemy łykali jeszcze dziesiątki lat, należy się więc obeznać z mijaniem w kurzu, które zdarza się wielokrotnie nawet w czasie najkrótszej wycieczki podmiejskiej.

Jazda terenowa nasunęła wiele uwag. Wydaje mi się, że trasa wybrana była dobrze. Jedynie czasu dano zbyt obficie — wystarczyłoby pół godziny (zamiast godziny), byłaby dodatkowa selekcja. Narzekania, że nie był to teren, tylko drogi piaszczyste, nie wydają mi się słuszne. Samochód jako instrument komunikacyjny nie ma służyć do jazdy terenowej — do tego celu służą specjalne wozy terenowe. Natomiast dojazdy z drogi bitej przez drogi piaszczyste zdarzają się w Polsce b. często i taką trudność trzeba umieć pokonać. Wystarczy zmienić nazwę: „próba w terenie” na „próba po drogach piaszczystych”.

Brak kontrolerów na wozach podobał się wszystkim. Natomiast co do zasady jednego kierowcy, wobec braku kontroli w wozie, były głosy przeciwne. Wydaje mi się, że dojdziemy do dwóch kierowców (jeden z góry wymieniony robi wszystkie próby techniczne), do dystansu nie mniejszego od 5.000 km, do podziału całej trasy na krótkie sektory (regularność), przy szybkości przeciętnej najwyżej punktowanej 70 km/godz. (na odcinkach górskich lub b. trudnych z innych względów — przeciętna niższa) oraz przy jeździe bez dłuższych odpoczynków — podobnie jak w raidzie Liège — Roma — Liège, gdzie najdłuższe przerwy nie przewyższają 30 minut.

Jeśliby natomiast chcieli utrzymać zasadę jednego kierowcy — co ze względów czysto sportowych jest pożądane — należałoby dać 4-ty etap po 1200 km, z przerwami międzyetapowymi, przy wprowadzeniu sektorów nie dłuższych, niż 200 km, a tym krótszych im droga byłaby łatwiejsza i „szybsza”.

Szybkości uzyskiwane na końcowej próbie szybkości płaskiej z rozbiegiem wskazują nieźle, że

raid nie był próbą zbyt ciężką dla silnika nowoczesnego samochodu — silniki większości wozów działały tak samo sprawnie, jak przed raidem. Natomiast dla podwozia raid był bardzo ciężki — wozy o słabszym podwoziu odczuły raid boleśnie.

T. G.

NAJTAŃSZA SZKOŁA SAMOCHODOWA
PRYLINSKI
WARSZAWA JEROZOLIMSKA 27

NOWE WYDAWNICTWA

REJESTROWE PRAWA NA SAMOCHODACH I MOTOCYKLACH

Gdy wydano w r. ub. od dawna oczekiwaną ustawę o zastawie rejestrowym — ogół zainteresowany był skłonny przypisać jej specjalne znaczenie. Tymczasem brak wozów na rynku i brak należytej wykładni tej ustawy, która od razu nie była należyście skomentowana i jasno — że tak powiem — „rozreklamowana” spowodowały, że właściwie *ustawa ta dotychczas większej roli nie odegrała*. Propaganda, jaką podjęło Koło Kupców Samochodowych przy SKP dała pewne wyniki, nie można jednak jeszcze mówić, aby ustawa ta została spopularyzowana wśród szerokich mas.

Na przeszkodzie w pierwszym rzędzie staje *nieorientowanie* publiczności, która nie wie, *jakie możliwości daje ustawa*, jak się ją „właściwie” stosuje (wiemy przecież, że paragrafy przepisów wykonawczych zmieniają nieraz sens właściwej ustawy itd.). Bo rozporządzenia dotyczące tego tematu rozrzucone zostały po Dziennikach Ustaw, bo trzeba „bawić się” samemu w zbieranie informacji często sprzecznych itd.

Należy oczywiście wierzyć, że w miarę jak rynek będzie coraz lepiej obsługiwany przez przemysł krajowy i placówki importowe i w miarę jak się ustawa spopularyzuje — jej znaczenie wzrośnie bardzo znacznie. Pewną rolę w zakresie popularyzacji odegra niewątpliwie wydana ostatnio pożyteczna książka pp. Blumenfelda i Moszkowicza (Lwów 1939 — Biblioteka Wydawnictw Prawniczych 1939), która zawiera na 255 stronach (bo aż tak obszernie są paragrafy i wyjaśnienia dotyczące Ustawy) wszystkie potrzebne informacje. Mamy tam zatem

1) tekst ustawy z dnia 28 kwietnia 1938 r. o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych (Dz. Ustaw RP. nr 36 z r. 1938 po 302),

2) rozporządzenie ministra Komunikacji z dn. 9-go września 1938 r. o rejestrze praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych;

3) obwieszczenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 6 listopada 1938 r. o sprostowaniu błędów w tekście ustawy z dn. 28 kwietnia o rejestrowych prawach rzeczowych na pojazdach mechanicznych;

4) zarządzenie ministra Komunikacji z dn. 16 listopada 1938 w sprawie instrukcji dla wojewódzkich władz administracji ogólnej o prowadzeniu rejestru praw rzeczowych na pojazdach mechanicznych;

5) ustawę z dn. 9 kwietnia 1938 o ulgach inwestycyjnych z rozporządzeniem wykonawczym min. skarbu z 16. listopada 1938.

Poza tym dodano wszystkie wzory rejestru, wzory umów (przy sprzedaży z rejestrowym zastrzeżeniem), wzory rejestrowe, wzory egzekucyjne i wzory wniosków w postępowaniu realizacyjnym.

Słowem książka ta stanowi *ważną i niezbędną broń* przeciw omyłkom i nieszczęściom, jakie bardzo łatwo mogą wynikać wskutek nieświadomości zainteresowanych, dokonywujących transakcji przy pomocy omawianej ustawy. Można polecić ten zbiór przepisów nie tylko sprzedawcom samochodowym i motocyklowym, ale również i nabywcom — zaznajamiając się z całokształtem zagadnienia zaoszczędzą sobie czasu i zmartwień.

(a)

FRANCUSKIE SAMOCHODY RENAULT

w raidzie Automobilkлубu Polski

Przed raidem samochodowym Automobilkлубu Polski zbiegły się 2 fakty charakterystyczne: po pierwsze wytwórnice niemieckie zrzygnowały z udziału w tej zasadniczej imprezie polskiej, dając do zrozumienia, że obecnie przejawiają mniejsze zainteresowanie rynkiem polskim, po wtóre—przemysł francuski zgłosił swój akces do pracy na terenie polskim, wysyłając na naszą generalną próbę wozów 4 samochody raidowe. Te dwa fakty stały się niejako symbolem — rolę samochodowego przemysłu niemieckiego przejmie obecnie zapewne przemysł naszego sprzymierzeńca.

Na wstępie dociekań na powyższe tematy nasuwa się pytanie: jak zdały ciężką próbę raidową wozy francuskie, które dotychczas prawie zupełnie nie były znane na naszym rynku. Obesłanie raidu 4-ma samochodami Renault Primaquatre miało niewątpliwie pewną myśl. Chodziło zapewne o pokazanie samochodu osobowego, który w najbliższym już czasie ma wejść na rynek polski, jako zasadniczy produkt montażu w kraju. Jak wiadomo, samochody Renault, od najmniejszych do największych typów, będzie montował w Polsce FABLOK, Wytwórnia Samochodów i Wyrobów Metalowych.

Startujące w raidzie Renault Primaquatre — to solidnej budowy limuzyny, posiadające charakter wozu użytkowego, łączącego cechy maszyny sportowej. Użytkowość samochodów francuskich przejawia się m. in. w wielkiej pojemności nadwozia — szerokie siedzenia, zarówno przednie jak i tylne, pozwalają na wygodną jazdę nawet 6 osób.

Silnik Primaquatre o pojemności 2,4 ltr. ma moc około 65 KM—wóz rozwija szybkość ok. 120 km/godz., odznaczając się przy tym dużym zrywem.

Wszystkie cztery samochody Renault Primaquatre, startujące w raidzie, przeszły niezwykle ciężką i długą trasę 4500 km bez uszkodzeń mechanicznych, wykazując całkowitą przydatność na nasze warunki drogowe. Fakt ten ma tym większe znaczenie, jeżeli się zważy, że pierwsze próby Niemców w raidach polskich kończyły się zazwyczaj niepowodzeniami. Tymczasem wozy francuskie szły w raidzie nadzwyczaj równo, wyciągając bez trudu wysokie regulaminowe przeciętne. Na próbach szybkości górskiej, szybkości płaskiej i zręczności, czy wreszcie na ciężkich próbach terenowych wozy Renault spisały się doskonale.

Na szczególne podkreślenie zasługuje mocna budowa podwozia i całej karoserii wozów francuskich. Solidność budowy Renault Primaquatre miał możliwość osobiście sprawdzić autor tych uwag w wypadku, jakiemu uległ inż. Krzeczkowski, kierowca jednego z raidowych wozów francuskich. Słone zderzenie z przydrożnymi drzewami nie rozbiło elastycznej i solidnej budowy karoserii i temu właśnie trzeba zawdzięczać, że mimo groźnej sytuacji pasażerowie inż. Krzeczkowskiego nie odnieśli podczas wypadku uszkodzeń, a wóz mógł w dalszym ciągu brać udział w raidzie.

Tegoroczny raid A. P. wykazał niezbicie, że w warunkach polskich może zdać egzamin tylko wóz o mocnej budowie, o wolnoobrotowym, niepsującym się i nie niszczącym się silniku, o zawieszeniu raczej konserwatywnym, które na naszych polskich drogach nie ulega uszkodzeniu. Przekonano się zresztą o tym nie tylko na przykładzie wozów francuskich, lecz także na przykładzie wozów amerykańskich, które w wydaniu polskim na raid nie stosowały żadnych niezależnych zawieszek, lecz tylko zwykłe resory.

Silnik Renault po przebyciu raidu wykazał minimalne zużycie, czego dowodem może być choćby fakt, że np. wóz inż. Krzeczkowskiego osiągnął po imprezie większą szybkość, niż przed imprezą.

Dać jeszcze należy, że ekipa samochodów francuskich była jedną z nielicznych ekip raidowych, które przybyły na metę bez zdekompletowania.

Wprowadzenie na nasz rynek samochodów Renault typu Primaquatre zasługuje na tym większe podkreśle-

nie, że samochody te wypełnią poważną lukę, jaka istniała w polskim taborze motorowym w zakresie pojemnego wozu użytkowego o średnim litrażu, a w cenie przystępnej dla szerszych rzesz automobilistów.

S—p.

Morze — to

potęga Polski

NOWE WYDAWNICTWA

Co każdy o motoryzacji

wiedzieć powinien

Inż. Ryszard Herget, *jeden z czołowych bojowników w sprawach motoryzacyjnych*, który posiada specjalnie wielkie zasługi na polu propagandy głębszego znaczenia motoryzacji z punktu widzenia rozszerzenia podstaw gospodarki narodowej i obrony kraju, jeden z kilku osób, które w okresie lat polityki demotoryzacyjnej nie złożyły broni i walczyły o lepsze jutro silnika w Polsce, opracował broszurę pt. „Co każdy o motoryzacji wiedzieć powinien”.

Broszura omawiana, utrzymana w tonie popularnym, daje przegląd rozwoju ruchu motorowego w poszczególnych państwach oraz uwidocznia w sposób przystępny i przemawiający dla laika wielkie korzyści, jakie rozwój motoryzacji przyniósł we wszystkich niemal dziedzinach gospodarki narodowej.

Praca ujęta jest przejrzysto, w sposób przystępny i popularny, w oparciu o fachowe źródła, które przemawiają dobitnie i przekonująco.

Broszura zaopatrzona jest przedmową napisaną przez Przewodniczącego Międzyministerialnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju — wiceministra inż. J. Piaseckiego, który m. in. pisze:

„Koń mechaniczny, zaklęty w silnikach samochodów i motocykli, jest znacznie szybszy i wytrzymałszy od konia żywego — im więcej koni mechanicznych będzie służyć zagadnieniom komunikacji w Polsce, tym *mniejsze staną się odległości*, tym krótszy będzie czas zużywany na ich pokonanie, tym bogatsza, tym silniejsza stanie się nasza Ojczyzna.

„Szerokie uświadomienie naszego społeczeństwa w tym kierunku, pogłębienie jego zainteresowania zagadnieniem motoryzacji, ma dla nas *nadal szczególnie ważne znaczenie*.”

„Broszura inż. Hergeta właśnie ten cel osiąga, przedstawia bowiem w sposób prosty i zwięzły rozwój motoryzacji w różnych krajach, jej stan obecny, zamierzenia na przyszłość oraz korzyści, które ona tym krajom przynosi.

„Toteż należy uznać broszurkę inż. Hergeta za pracę bardzo celową i ze wszechmiar pożyteczną”.

* * *

Broszura omawiana nie jest przeznaczona dla fachowców — jej zdaniem jest informowanie przede wszystkim tych, którzy stoją zdala od zagadnień związanych ze sprawami motoryzacyjnymi. Broszurka ta winna znaleźć się przede wszystkim w ręku nauczycieli szkół powszechnych, którzy nie rzadko wykazując zainteresowanie tematem tak bardzo popularnym wśród młodzieży szkolnej, narzekają na brak potrzebnych, popularnie ujętych lecz źródłowych materiałów.

Broszura „Co każdy o motoryzacji wiedzieć powinien” wydana została nakładem Automobilkлубu Polski. Jest ona rozsyłana *bezpłatnie wszystkim osobom*, interesującym się zagadnieniami związanymi z motoryzacją.

NASZE KŁOPOTY

OSKARŻAM

czyli

brzydkie zwyczaje
kierowców taksówek

„...częste używanie taksówek staje się w tych warunkach po prostu udręką. Ustawiczne zatargi z kierowcami zmusiły mnie do prowadzenia statystyki mniej lub więcej dających się we znaki nadużyć pp. kierowców! Najczęściej miałem do czynienia z tzw. „systemem złotego trójkąta“. Wyobraźmy sobie — dla łatwiejszego zrozumienia na czym „dowcip“ polega, — że chcemy dojechać z punktu A do punktu B (z placu Narutowicza do Brackiej). Mamy przy tym możliwość przejechania odległości A — B po linii prostej (Al. Jerolimskimi). Wsiadamy do taksówki i pełnym ufności głosem polecamy się wieść w oznaczone miejsce, o istnieniu którego kierowca wie niewątpliwie, jak również wie doskonale jaką drogą można tam dotrzeć. Tymczasem — o dziwo. Wóz zamiast jechać przprostokątną, jedzie dwiema... przeciwprostokątnymi. (Filtrową, 6 Sierpnia, Polną — Al. Ujazdowskimi!).

Protesty po drodze nie zawsze skutkują. Zdarzył się wypadek, kiedy musiałem zagrozić otwarciem drzwi w biegu — dopiero p. Kierowca zechciał się zatrzymać i pojechać właściwą drogą.

Zdarzył się też wypadek, kiedy jadąc z ul. 6-ego Sierpnia na Dworzec Główny, znalazłem się na pl. Unii — wbrew woli i logice!

Innym razem z ul. Widok chciano mnie wieść w Al. Niepodległości przez... Al. Ujazdowskie i Bagatęle...

Od kilku miesięcy nie zdarza mi się, aby kierowca jechał prawidłowo, chyba, że kurs jest paruset metrowy...

Nieprawidłowa jazda dłuższą trasą staje się plagą trudną do zniesienia. Wsiadając do taksówki muszę dyktować trasę, co przyjmowane jest z oburzeniem, ale smutne doświadczenie nie pozwala mi na dowierzanie kierowcom, którzy z reguły jadą fałszywą — dłuższą trasą, potem trzeba zakrecać, cofać się — strata czasu no i licznik nie czeka, tylko „bije“ dziesięciogroszówki.

To jest dopiero część moich żalów. Na drugim miejscu chcę postawić z byt szybką i nieostrożną jazdę. W ciągu ostatnich kilkudziesięciu jazd miałem: 3 starcia z rowerzystami, jedno zderzenie z autobusem (trzy dzięki hamulcom nie doszły do skutku — wszystkie miały miejsce na skrzyżowaniach z ul. Poznańską), pięć „otarć“ z innymi samochodami i bez liku trudnych sytuacji, z których każda groziła co najmniej kalekciem i rozbitciem wozu w „drobny mak“!

W Al. Jerolimskich taksówki jechały ze mną nie wolniej jak 50—70 km na godzinę, zawsze przejeżdżając na drugą stronę szeregu lamp dzielącego ulicę na dwie połówki. W czasie jazdy wieczorem tylko bardzo nieliczna część kierowców daje sygnały świetlne, wierząc że „nic się nie stanie“. Jazda z dużą szybkością z przyświeconymi światłami daje wspaniałe efekty: na ul. Filtrowej właśnie w czasie gwałtownego hamowania podczas takiej jazdy wóz wskoczył na chodnik (szczęściem pusty); to że opona zleciała i coś trzasło w podwoziu — nie wzruszyło mnie wcale. Dla zamantestowania swego stanowiska — nie zapłaciłem temu panu za kurs. Ostrzegalem go zresztą gdyśmi mieli na liczniku 80, że jedzie za szybko — cóż mogłem uczynić więcej?

Raz jeden jechałem bardzo wolno. Ale wóz drżał i podskakiwał — miał pozrywane amortyzatory (czy jazda w tym stanie jest dozwolona?) — myślałem, że wybijam sobie zęby.

Do litanii nie można nie wliczyć przygód nocnych. A więc jazda wozami, które są w takim stanie technicz-

nym, że żadna lotna inspekcja w dzień by im nie darowała (np. stary Citroen bez hamulców, Fiat 508 ze złamanym wąsem kierownicy, Olypia nie posiadająca wcale oświetlenia itd). Dalej: odmowa jazdy, wobec zapewne „niechęci“ żywionej przez p. kierowcę do danej ulicy, gdzie trudno znaleźć pasażera. Następnie: regularny brak reszty, no i zasadzanie do kierownicy osobników o minimalnej praktyce, a może nawet nie posiadających prawa jazdy!

Pewnego razu taki młodociany kierowca zgasił dwukrotnie silnik, zanim zdolał włączyć bieg bezpośredni!

Szczytem zaś wszystkiego była przejażdżka z Dworca Wschodniego pewnego pięknego „nadranka“ kiedy to „mój“ kierowca, nie umiejąc sobie poradzić z maszyną, dwukrotnie objechał skwer na ul. Targowej zanim zdolał skreślić w żądanym kierunku. Nie dośń na tym: na moście Poniatowskiego jadąc z szybkością około 25 km/godz. przy mijaniu tramwajów uważał za stosowne hamować gaszeniem silnika! Po tym „hamowaniu“ silnik nie chciał zapalić. Trzeba się było zatrzymać. Zimno mi się robi na myśl o tym wyczynie. Był to niewątpliwie kierowca bez prawa jazdy albo wariat.

A propos wariat: czy sprawdza się stan nerwowy kierowców? — bo przynajmniej z pięć razy jechałem z ludźmi zdradzającymi anormalną wrażliwość, którzy nie umieli panować nad ruchami i odruchami. Jeden z nich np. stale hamował w kilkanaście sekund po przeminieciu ewentualnego niebezpieczeństwa, innemu ręka, nie zajęta kierownicą wykonywała przerażające, bezsensowne ruchy. Są to zapewne skutki pijaństwa lub nadmiernej wyczerpującej pracy.

Twierdzą stanowczo na podstawie swej dwuletniej praktyki, że nadzór nad ruchem taksówek jest zbyt mały i nieudolny. Ogranicza się on do nakładania kar za nieprawidłowy parking. O nadzorze w czasie jazdy z powodu braku policji lotnej — nie ma mowy. To doprowadziło do wysokiego stopnia anarchii zagrażającej bezpieczeństwu i obrzydającej ten sposób lokomocji. Rezultat: cały szereg osób wróciło do lokomocji tramwajowej i autobusowej.

Ban.

Nie wolno uprawiać
ekwilibrystyki na szosie!

Ukazał się ostatnio okólnik p. Premiera i Min. Spr. Wewnętrznych gen. Sławoj-Składkowskiego — dotyczący nieprawidłowej jazdy na motocyklach. Okólnik ten wydał p. Premier w związku z zaobserwowanym stałym lekceważeniem przepisów drogowych przez rowerzystów i motocyklistów, którzy wożą na solówkach po trzy osoby, zabierają dzieci trzymając je na ręku itd.

Te objawy niezwykle groźnej lekkomyślności winny być tepione z całą surowością, gdyż zagrażają ruchowi publicznemu.

Jest rzeczą jasną, że motocyklista, który ma unieruchomione ręce (a nieraz i nogi, gdyż siedząc na zbiorniku nie może dosięgnąć pedału hamulcowego!), nie może sprawnie kierować pojazdem! Mimo przeładowania pojazdu obliczonego na znacznie mniejszy ciężar — motocykliści ci rozwijają nieraz wprost fantastyczne szybkości, urządzając sobie improwizowane wyścigi (rodzinami!), toteż okólnik p. Premiera należy powitać z radością. Władze administracji ogólnej i organa policji państwowej — do których okólnik ten wystosowano — zapewne zajmą się bliżej tym problemem.

Przy okazji warto jednak dodać, że jeśli chodzi o procentowy stosunek wykroczeń tego typu, to najwięcej notuje się ich w odniesieniu nie do motocyklistów, lecz najszerzszych rzesz — cyklistów. O tym zapomnieć nie należy, gdyż na 1 motocyklistę przypada na szosie przeszło 10 cyklistów.

SUKCES „VARTY”

W zawodach o Wielką Nagrodę Polski

XII Międzynarodowy Raid A. P. przekonał nas o wielkim postępie, jaki poczyniły u nas wytwórnie pomocnicze dla przemysłu motorowego i wytwórnie akcesoriów. Chcemy podkreślić w tym miejscu wyniki Sanockiej Fabryki Akumulatorów „Varta” w Sanoku, która rozrasta się dziś do wymiarów wielkiej światowej wytwórni akumulatorów.

. * .

Najlepszym świadectwem wartości tych akumulatorów krajowej produkcji jest doskonale złożony egzamin w czasie raidu międzynarodowego. Akumulatory „Varty” spisały się bez zarzutu, dając najlepsze świadectwo swej doskonałej jakości.

Sam fakt, że w teamach Lancii, Citroena, Renault i Chevroletów, oprócz wozu inż. Rychtera, zainstalowane były akumulatory „Varty” jest najlepszym dowodem popularności i zaufania, z jakim się zawodnicy odnoszą do tych akumulatorów.

Największą niespodzianką raidu było zdobycie Wielkiej Nagrody Polski dla najlepszego zespołu fabrycznego przez rezerwowy team Chevroleta. Tajemnica porażki teamu A polegała na tym, że w wozie inż. Rychtera nie był zainstalowany akumulator „Varta” i w czasie rozruchu silnika motor nie zapalił, na skutek wadliwie działającego akumulatora. Defekt ten „kosztował” inż. Rychtera 10 punktów karnych, a team utratę zwycięstwa.

W ogólnym bilansie Raidu inż. Grosman na Citroenie, p. Pronaszko na Renault, inż. Marek na Chevrolet oraz drugi team Chevroleta zdobyli Wielką Nagrodę Polski, jadąc na wozach wyposażonych w akumulatory „Varta”.

Prz.

NIEZAWODNE AKUMULATORY „VARTA”

W XII Międzynarodowym Raidzie A. P. o Wielką Nagrodę Polski zespoły: Lancii, Citroën, Renault i Chevrolet wyposażone były

w nowoczesne akumulatory „VARTA” krajowej produkcji
Dzięki wysokim wartościom technicznym i niezawodnemu działaniu akumulatorów „VARTA” samochody zaopatrzone w nie zdobyły

„Grand Prix Polski”
w klasie II, III, i IV.

oraz Grand Prix Polski zespołowe

uzyskując poza tym szereg drugich i trzecich miejsc

SANOCKA FABRYKA AKUMULATORÓW S. A.
w SANOKU

Pomyślny rozwój sekcji samochodowej studentów Pol. Warsz.

Dwa razy do roku na wszystkich uczelniach warszawskich pojawiają się różnokolorowe ulotki zaczynające się od wezwania: „Każdy student kierowcą pojazdu mechanicznego“. To ulotki najpopularniejszych wśród młodzieży akademickiej kursów samochodowo-motocyklowych, organizowanych rokrocznie na wiosnę i na jesieni przez Sekcję Samochodową Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej.

Choć najmniej liczna spośród organizacji studenckich Politechniki Warszawskiej, Sekcja Samochodowa spełnia dużą rolę w krzewieniu idei motoryzacji wśród młodzieży akademickiej. Oto już przeszło 1300 osób odbyło *przeszkolenie motorowe* na Kursach Sekcji. Na trwający w tej chwili XV z rzędu Kurs Samochodowo-Motocyklowy uczęszcza 247 osób.

A zaczynano bez niczego — z gołymi rękami. Myśl założenia Sekcji Samochodowej, jako organizacji skupiającej studentów wydziału mechanicznego interesujących się sprawami motorowymi, powstała w roku 1921 i w tym też roku została urzędowo ustanowiona. Kuratorem organizacji został prof. Taylor, pozostający na tym stanowisku do dnia dzisiejszego.

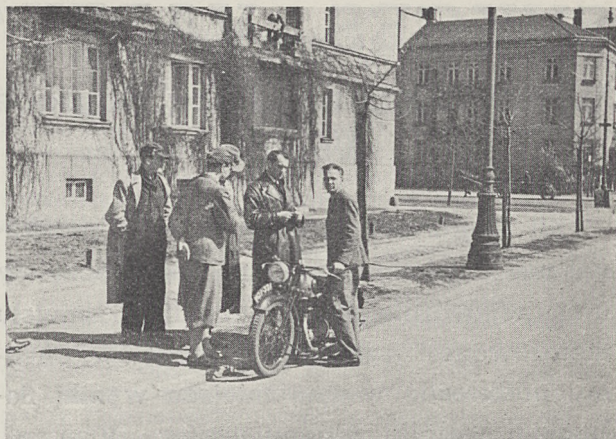
Początkowo praca Sekcji nie różniła się specjalnie od prac innych Kół Naukowych. Urządzano wycieczki, odczyty itp. Jednocześnie jednak Sekcja Samochodowa jak i jej członkowie interesują się żywo sprawami ogólnie motoryzacyjnymi zajmując nieraz publicznie stanowisko w wielu sprawach. Wyrazem tych zainteresowań była ankieta wśród właścicieli samochodów ogłoszona przy współudziale organizacji i pism motoryzacyjnych.

W roku 1924 otrzymuje Sekcja od p. Straszewicza 2 cyl. samochód Laurint Klement 8/14 KM. Zostaje on doprowadzony do porządku, zbudowano własnym przemysłem nadwozie osobowo-ciężarowe. Zorganizowano wreszcie pierwszy wewnętrzny kurs samochodowy dostępny dla studentów wydziału mechanicznego początkowo jedynie z VI — VIII semestru.

Na kurs uczęszcza 40 osób. Wykłady prowadzi wówczas kol. kol. B. Szyndler „Niedomagania silnika i podwozia“. T. Heryng — „Silnik“ oraz „Jazda Samochodem“, K. Piotrowski — „Zapalenie“ i „Podwozie“. Ten ostatni prowadził też jazdę praktyczną.

Urządzona zostaje wycieczka do Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych, której opis znajdujemy w AUCIE z roku 1924. Drugi kurs samochodowy gromadzi również 40 studentów — wyklada teraz m. in. mgr. Olechnowicz.

Po trzecim i ostatnim Kursie wewnętrznym zostaje wreszcie zorganizowany w r. 1930 I Kurs Samochodo-



XV Kurs Samochodowo-Motocyklowy Sekcji Samochodowej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej

wo - Motocyklowy dostępny dla wszystkich akademików.

wykładowcami byli wówczas przeważnie inżynierowie, szkolono na wozach wypożyczanych ze szkół samochodowych. Dochód z Kursów przeznaczony jest na kupno modeli, części, pomocnych przy wykładach z budowy pojazdów. Dochody z kursów były różne — czasem żadne, jednak rosnąca stale liczba uczestników kursów zachęcała do organizowania nowych.

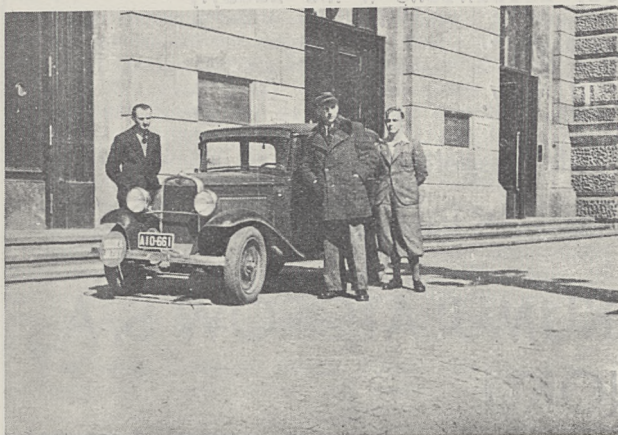
Rok 1936 był rokiem przełomowym. Oto zakupiony zostaje samochód używany marki ESSEX, wkrótce zaś potem motocykl solówka DKW. Rozpoczyna się teraz szybki rozwój Sekcji. Liczba uczestników Kursów rośnie stale. Tabor nie wystarcza, tym bardziej, że ESSEX zaczyna się „wykańczać“. W końcu roku 1937 kupiony zostaje samochód DKW, jednocześnie zaś, dzięki poparciu p. płk. Wyrwińskiego Ministerstwo Spraw Wojskowych przydzieliło Sekcji dwa wozy POLSKI FIAT 508. W tej chwili tabor Sekcji stanowią dwa POLSKIE FIATY, DKW, oraz motocykl TWN. W projekcie jest kupno drugiego motocykla SOKÓŁ 200, dążeniem bowiem Zarządu Sekcji jest, by szkolenie odbywało się wyłącznie na wozach polskiej produkcji.

Program Kursu (na „zielone“ prawo jazdy) obejmuje, obok jazdy samochodowych i motocyklowych, wykłady z „Budowy Pojazdów“, oraz „Przepisy Drogowy“, na które położony jest *szczególny nacisk*. Odbywają się też ćwiczenia praktyczne w Dziale Samochodowym Muzeum Przemysłu i Techniki, oraz w Sekcji Samochodowej (rozbiórka silnika, latanie detek itp.).

Ceny są naprawę dostępne dla kieszeni akademików: członkowie Sekcji Samochodowej mogą uzyskać prawo jazdy na samochód i motocykl kosztem 68,40 zł, inni studenci za 73,40 zł. W sumie tej mieszczą się wszelkie opłaty za kurs teoretyczny, jazdy, ćwiczenia i egzamin. Opłaty wnosić można ratami niemal groszowymi.

Koszty kursu udało się tak nisko skalkulować jedynie dzięki temu, że zarówno wykładowcami jak i instruktorami są koledzy-studenci i dyplomanci grupy Samochodowej Wydziału Mechanicznego Pol. Warsz. Zaś członkowie Zarządu Sekcji *obowiązani są do bezpłatnej pracy przy wozach* w razie jakiegokolwiek uszkodzenia. Wiele też zawdzięcza Sekcja przychylnemu ustosunkowaniu się poszczególnych firm.

Bardzo poważną przeszkodą dla rozwoju Sekcji Samochodowej jest *brak garażu*. Garaże, z których obecnie korzysta, są bardzo oddalone od Politechniki. Być może, że sprawa ta dałaby się jakoś rozwiązać, *gdyby nie brak terenu pod ew. budowę*. Własny garaż umożliwiłby założenie małego warsztatu, przez co możnaby rozszerzyć zakres ćwiczeń praktycznych na kursie.



XV Kurs Samochodowo-Motocyklowy Sekcji Samochodowej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej

A teraz kilka liczb, dotyczących Kursów Samochodowych:

Kurs	Uczestników	W tym z Politechniki
XI 1937 r.	144	68
XII 1937 r.	200	129
XIII 1938 r.	165	77
XIV 1938 r.	173	103
XV 1939 r.	247	111

Nie należy jednak przypuszczać, że Sekcja Samochodowa zerwała z działalnością naukową. *Drugą jej chlubą jest biblioteka*, w której zebrane są cenne dzieła z zakresu silników spalinowych, budowy samochodów itp. oraz czasopisma fachowe w pięciu językach: polskim, angielskim, francuskim, niemieckim i rosyjskim. Jest też duży dział fotografii projektów i prac dyplomatycznych studentów grupy Samochodowej.

W roku ubiegłym zorganizowano wycieczkę samochodową na Salon Samochodowy w Berlinie. Wzięło w niej udział 26 osób, jadących na siedmiu samochodach.

W roku bieżącym odbyła się również podobna wycieczka, jednak ze względu na trwający wówczas Kurs pojechano do Berlina koleją.

Zarówno Sekcja Samochodowa, jako organizacja, jak i jej członkowie indywidualnie współpracują czy to z organizacjami motorowymi i fachowymi w Polsce, czy też z czasopismami oraz dziennikami interesującymi się sprawami motoryzacyjnymi.

Członków liczy obecnie Sekcja Samochodowa przeszło stu. Są to przeważnie studenci grupy samochodowej. Objawem zainteresowania się zarówno jej pracami, jak i sprawami motorowymi jest stale rosnąca liczba członków, wśród których nie brak studentów pierwszego roku.

Oby wyrósł z nich jak najliczniejszy zastęp polskich fachowców i konstruktorów samochodowych!

Pik

Bieg gońca motocyklowego w Bydgoszczy

Wszelkiego rodzaju imprezy motorowe oprócz celów stawianych przez organizatorów, mają jeden cel wspólny — propagandę. Jeśli w kierunku propagandy impreza nie da wyników dodatnich — nie możemy jej nazwać udaną i pożyteczną.

Celowości długich raidów, wyścigowych szosowych, miejskich, czy żuźlowych nikt nie kwestionuje i zawody te cieszą się ogólnym uznaniem i poparciem.

Znalazła się jednak organizacja, która odbiegła od szablonu i zorganizowała zawody stawiając sobie zadania, które dotychczas nie były w dostatecznej mierze uwzględniane: przysposobienie wojskowe i propaganda.

Zawiązany niedawno w Bydgoszczy Międzyklubowy Komitet Motorowy do którego weszły: Pomorski Automobilklub, Bydgoski Klub Motocyklowy i Klub Mo-

tocyklowy K.P.W. Śląsk — Bałtyk wykazał swoją działalność doskonale zorganizowaną i dobrze pomyślaną imprezą.

Przed przystąpieniem do wykonania imprezy pomyślano o jej celowości i charakterze. Wyłoniła się konieczność takiego ujęcia zawodów, aby mogły w niej brać udział jaknajszersze warstwy i w ten sposób uczynić zadość warunkowi propagandy, a następnie aby wszyscy zawodnicy nie tylko wykazali swą sprawność, lecz również wynieśli jak największą korzyść.

Postanowiono zorganizować „Bieg Gońca Motocyklowego” dla wszystkich kategorii i motocykli od 1000 ccm do popularnych „setek”, wezwano zawodników z całego Pomorza, stowarzyszonych i niestowarzyszonych.

Zebrano od klubów i firm 35 nagród indywidualnych i dla celów propagandowych wydano dla życzących sobie materiały pędne darmo.

Rozwinęto szeroko propagandę przez radio, miejscowe dzienniki i afisze. Niestety na apel stanęli tylko motocykliści bydgoscy.

Do „Biegu” zapisało się 136 maszyn, cyfra której się organizatorzy nie spodziewali. Na starcie stanęło jednak tylko 100 maszyn, bieg ukończyło 98.

Regulamin i warunki zawodów przedstawiały się następująco: „Bieg” odbył się na trasie 38 km, z tego 6 km drogami polnymi.

Czas przebiegu bardzo długi wynosił od 2 godz. 30 min. dla setek, do 1 godz. 30 min. dla maszyn najcięższych. Wcześniejsze przybycie na metę nie było punktowane. Długi czas przebiegu dał możliwość stanięcia do zawodów motocyklistom niezaprawionym dojazdów i nie naraził na zniszczenie maszyn. Ostatecznie okazało się, że wyznaczonej czas nie był za długi ze względu na zadania jakie otrzymywali zawodnicy na trasie i trudności które mieli do pokonania. Organizatorom zaś nie chodziło o „pozeranie kilometrów” i „jazdę na złamanie karku”.

Trasę podzielono na cztery odcinki, a na każdym z nich zawodnik otrzymywał zadanie na piśmie.

Na starcie otrzymał zawodnik szkic trasy, w podziale 1:50.000 i zadanie: odszukać w terenie tarcze bojowe ustawione w odległości 600 — 1.200 m od szosy. Zauważone tarcze umieścić na szkicu z uwzględnieniem rodzaju tarcz i miejsca ustawienia. W terenie ustawiono 8 grup tarcz przedstawiających piechotę, kawalerię, artylerię, patrole itp.

Po przejechaniu około 15 km zawodnik natrafił na pierwszą przeszkodę i ukryty punkt kontrolny. Na drodze posypanej kredą tablica z napisem „Iperyt!” Należało nałożyć maskę i objechać drogą boczną. Punktowane było zachowanie się zawodnika, a więc czy nałożył maskę, czy w masce przejechał przez plamę chemiczną, czy też w masce przeszkodę objechał.

Drugi punkt kontrolny jawny — zawodnik oddawał szkic wykonany na trasie i dalej odcinek jazdy krótki około 2 km, lecz bardzo trudny i zawodnik dojeżdżał na strzelnicę. 5 strzałów do tarczy pierścieniowej i rozkaz do jazdy dalej.

Na drodze rozbito o drzewo motocykl i motocyklista leżący obok — punktowano zachowanie się spor-



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

towe. Udatne wykonanie kukły pozorującej motocyklistę i rozbitą motocykl wprowadziły „dreszczyk zgrozy”. Nie obyło się bez incydentów humorystycznych, bo ludność miejscowa zawiadomiła lekarza i policję w pobliskim Fordonie. No i miny zawodników, gdy stwierdzili, że wypadek był tylko pozorowany.

Jadąc dalej zawodnik napotykał „g a z!” i 3 km jazda w masce gazowej.

Następny punkt kontrolny i rozkaz jazdy na metę. Dojeżdżając do lasu zawodnik dostawał się w ogień karabinowy pozorowany amunicją ślepą. I znowu trzeba było wymijać aby dojechać już bez przeszkody do mety.

Koszta imprezy przedstawiały się następująco:

— materiały pędne	60,00 zł
— amunicja sportowa	30,00 zł
— afisze	21,00 zł
— poczta	3,60 zł
— papier	4,50 zł

Razem: 119,10 zł

Organizatorzy niewielkim kosztem, lecz sumienna i uczciwą pracą osiągnęli cel swej imprezy w zupełności.

Przy rozdaniu nagród otrzymywali rześiste oklaski, ludzie starsi, szpakowaci, łysi, ojcowie którzy przyszli po uczciwie zapracowaną nagrodę ze swymi dziećmi. Obok nich stanęli uczniowie gimnazjum i chłopcy 15-letni. Widok jakiegoś na żadnych zawodach sportowych nie ujrzycie.

100 maszyn na starcie na Bydgoszcz — to wiele.

Organizacja zawodów bez zarzutu, ani jednej reklamacji, ani jednego wypadku.

To krótkie sprawozdanie niech świadczy jak przy dobrej woli, małym kosztem osiągnąć można wielkie rezultaty i dobrze się przysłużyć Ojczyźnie i motoryzacji.

Inicjatorem, który potrafił wszystkich do jednego celu połączyć, i który sam nie szczędził swych ofiar i trudów był p. pułkownik *Jerzy Gliński*, któremu osiągnięcie tak wspaniałych wyników zawdzięczać możemy.

Bydgoszcz czeka na nową imprezę, inne miasta zachęcone przykładem niech idą za Bydgoszczą.

F. P.

Wołyński Klub Automobilowy rozpoczął ożywioną działalność

Wołyński Klub Automobilowy pod zarządem nowego prezesa w osobie p. inż. J. Wasowskiego podjął swą działalność w sezonie bieżącym ze wzmoczoną aktywnością. Urządzane imprezy i ich powodzenie, będące właściwym sprawdzianem ruchliwej działalności każdej instytucji sportowej, cieszą się w roku bieżącym szczególnym powodzeniem na terenie W.K.A.

Już pierwsza z imprez Klubu spowodowała znaczny przyływ nowych członków, zwabionych atrakcyjnością rocznego programu. Miało to miejsce w dniu 30 kwietnia w Poddębcach, osadzie podmiejskiej m. Łuc-



Poświęcenie maszyn Wołyńskiego Klubu Automobilowego w Poddębcach

ka gdzie odbyło się uroczyste otwarcie sezonu połączone z poświęceniem maszyn Klubu. Aktu poświęcenia dokonał ks. prob. Czuj.

Należy nadmienić, że uroczystość poświęcenia maszyn Klubu odbyła się przy kamieniu węgielnym nowo-budującego się kościoła rzymsko-katolickiego w Poddębcach, który Wołyński Klub Automobilowy, doceniając znaczenie ogólnopństwowe każdej powstającej placówki katolickiej

w kresach Rzeczypospolitej, postanowił w miarę swych sił otoczyć skromną opieką.

Program tego dnia został urozmaicony wycieczką do okolicznych lasów i do Ołyki — siedziby rodu Radziwiłłów, w celu zwiedzenia zamku ufundowanego w r. 1554 przez kanclerza Mikołaja ks. Radziwiłła. Zamek ten mimo częstych przebudowań, jakim ulegał w ciągu wieków oraz zniszczeń wojennych jest stosunkowo najlepiej zachowany z pośród dawnych zamków, uchodząc jeszcze dziś za jedną z najpiękniejszych rezydencji magnackich na Wołyniu.

Po zwiedzeniu Ołyki i wspólnym śniadaniu nastąpiło zakończenie uroczystego otwarcia sezonu.

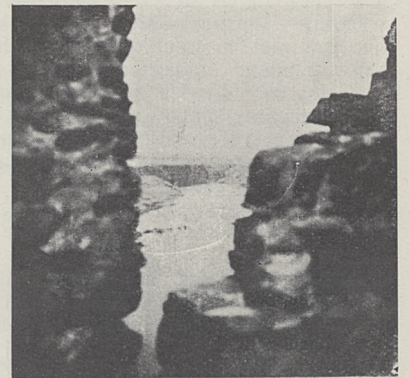
Mile wrażenie wyniesione z pierwszej imprezy z kolei zachęciły sportowców samochodowych Wołynia do dalszych wyczynów, powodując liczne zgłoszenia w następnej wycieczce urządzonej przez Automobilklub, która doszła do skutku w przeddzień i pierwszy dzień Zielonych Świątek z udziałem gości z Małopolskiego K. A. i z Warszawy. Miała ona charakter wycieczki terenowej punktowanej, o następującej marszrucie: Łuck — Klewań — Derażne — Janowa Dolina — Kostopol — Ludwipol — Pola Azaliowe.

Przebywanie drogi w dość ciężkich warunkach terenowych oraz zwiedzanie osobliwości Wołynia wpłynęło na urozmaicenie programu wycieczki. Na szczególną wzmiankę zasługuje zwiedzenie zamku ks. Czartoryskich w Klewaniu, oraz Janowej Doliny, jedynych w Polsce kamieniołomów bazaltu, gdzie uczestnicy mieli możliwość zapoznać się dzięki uprzejmości Kierownictwa Kamieniołomów ze sposobem wydobywania i obróbki kamienia.

Po wypoczynku w Janowej Dolinie korowód samochodów udał się w dniu następnym w kierunku Kostopola przez Ludwipol, na pola azaliowe. Łany kwitną-



Uczestnicy wycieczki W. K. A. na tle zamku ks. Radziwiłła w Ołyce



Przełom Słuczy widziany z baszty zamku Siemaszków w Hubkowie



Kwiat azalii

cych pól azalii, jednych z najciekawszych i najpiękniejszych bezsprzecznie roślin naszej flory, których ojczyzną są dzisiaj góry Kaukazu i Azji Mniejszej, rosną u nas na Wołyniu i Polesiu wołyńskim, budząc swym okazałym wzrostem, dochodzącym do 2,5 m wysokości i oryginalnością kwiatu zachwyt u każdego ze zwiedzających.

Pełni niezapomnianych wrażeń uczestnicy po dokonaniu różnorodnych zdjęć, udali się z powrotem do Ludwipola zbaczając po drodze w kierunku ruin zamku w Hubkowie. Malowniczość okolicy słusznie zwanej „Nadśluczańską Szwajcarią“, ze znajdującymi się na stromej granitowej skale ruinami zamku, należącego niegdyś do roku Siemaszków, niewątpliwie stanowi jedną z najciekawszych okolic Wołynia.

Po zwiedzeniu Hubkowa wyruszono w dalszą drogę do Ludwipola, gdzie po wspólnym obiedzie nastąpiło rozwiązanie wycieczki. Część uczestników udała się drogą na Międzyrzec Korecki — Równe do Łucka, część zaś z powrotem do Janowej Doliny.

Następną imprezą, którą Wołyński Klub Automobilowy ma zamiar urządzić jest wycieczka w dniu 24 i 25 czerwca do Krzemieńca, miejsca urodzenia Juliusza Słowackiego. Przypadająca w bieżącym roku uroczystość jubileuszowa Wieszcza, i w związku z tym ściągające całe rzesze zwiedzających do Krzemieńca z góry wróżą powodzenie wycieczce, tym bardziej, że program jej ma się przedstawiać bardzo atrakcyjnie.

Wołyński Klub Automobilowy mając między innymi na celu uprzętnienie i zapoznanie szerokich warstw społeczeństwa polskiego z Wołyniem, niczem nie ustępującemu pod względem piękną krajobrazu i ciekawych osobliwości innej części kraju zaprasza i z entuzjazmem wita gości innych Automobilklubów, pragnących zwiedzić jedną z najpiękniejszych lecz niestety dotąd mało znaną dzielnicę Polski.

Mgr. Mieczysław Fitzke

GDYŃSKI AUTOMOBILKLUB WPLACIŁ NA POŻYCZKĘ OBRONY PRZECIWOLOTNICZEJ 1.000 ZŁ

W majowym numerze „Auta“ donosiliśmy o wpłatach poszczególnych klubów automobilowych na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej, podając sumę ogólną wpłat zrzeszonego polskiego automobilizmu na P.O.P. — 27.300 zł.

Ostatnio nadesłano informację, że Gdyński Automobilklub subskrybował i wpłacił na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej kwotę 1.000 zł, tak że ogólna kwota wpłat polskich klubów automobilowych na P.O.P. wyniosła 28.300 zł.

Otwarcie „Hotelu nad Jeziorami“ w Augustowie

W dniu 29 czerwca r.b. odbyła się Augustowie uroczystość poświęcenia „Hotelu nad Jeziorami“, nowej placówki Ligi Popierania Turystyki.

Aktu poświęcenia hotelu oraz Portu Żeglarskiego dokonał ks. Podbielski, po czym dłuższe przemówienie wygłosił inicjator wzniesienia tego ośrodka, p. Minister Bobkowski, podkreślając doniosłość i wielkie znaczenie turystyczne tej inwestycji.

„Hotel, wzniesiony tu nad bezmiarem wód augustowskich, jest zaczątkiem wielkiego ruchu, bazą turystyki, która ogarnie niebawem cały piękny kraj Pojezierza“ — powiedział m.in. min. Bobkowski. Następnie mówca podniósł zasługi Ligi Popierania Turystyki i wszystkich tych, którzy przyczynili się do powstania tego wielkiego dzieła, a przede wszystkim p. Red. Butkiewicza, promotora budowy tego ośrodka, p. Stopczyńskiego przewodniczącego Komitetu budowy, oraz p. architekta Nagórskiego.

Następnie głos zabrał red. Butkiewicz, który omówił zagadnienie sportu wodnego, podkreślając jego znaczenie i wartość wychowawczą.

„Sport wodny to przecież najlepsza i najskuteczniejsza zaprawa fizyczna, która daje siły i zdrowie, kształci charakter i uczy zmagania się z potężnym żywiołem. Dlatego też powstanie tej placówki jest wyjątkowo cenne i ważne w obecnej sytuacji politycznej, kiedy musimy starać się o wielką sprawność fizyczną, o równowagę duchową i pokrzepienie, tak potrzebne do osiągnięcia ostatecznego zwycięstwa w narzuconej nam „wojnie nerwów“.

Z kolei przemawiali: starosta p. Alexandrowicz, burmistrz Augustowa p. Horbaczewski, dziękując w gorących słowach p. Min. Bobkowskiemu za wydatną pomoc i poparcie przy założeniu tej bazy turystyki, która przyczyni się wydatnie do podniesienia dobrobytu i stanu gospodarczego ziemi augustowskiej, ściągając turystów z całej Polski. Komandor Augustowski Oddziału Oficerskiego Yacht Klubu p. ppłk. Liteski, w swym krótkim, zwartym przemówieniu podkreślił wielkie i doniosłe znaczenie dla całego kraju nowej bandery na wodach augustowskich.

Po poświęceniu sprzętu wodnego odbyła się wycieczka motorówkami po jeziorach augustowskich, która pokazała uczestnikom całą krasę i piękno nieocenianej dotychczas należycie ziemi augustowskiej.

Przepiękną położeń hotelu Ligi Popierania Turystyki, jego nowoczesne pod każdym względem urządzenie oraz wspaniała okolica lasów i jezior przyczyni się niewątpliwie do wzmoczonego ruchu turystycznego w tych stronach.

Załowac jedynie należy, że ten nawskroś nowoczesny hotel nie został wyposażony w garaż, co zmusza automobilistów do garażowania pod gołym niebem.

Na uroczystość poświęcenia swojej nowej placówki Liga Popierania Turystyki zorganizowała wycieczkę 130 osób. Sprawna i sprężysta organizacja budziła podziw wszystkich uczestników.

KLUBY AUTOMOBILOWE NA F. O. N.

Następujące Kluby Automobilowe złożyły ofiary na F. O. N.:

Automobilklub Kielecki	460.—
Automobilklub Poleski	100.—
Automobilklub Śląski — pożyczkę narodową w kwocie	10.000.—
Automobilklub Wielkopolski	814.50
Krakowski Klub Automobilowy	640.—
Łódzki Automobilklub	590.—
Małopolski Klub Automobilowy	460.—
Pomorski Automobilklub	900.—
Wołyński Klub Automobilowy	485.—

Razem zł 14.449.50

ZAKOŃCZENIE ROKU SZKOLNEGO SZKOŁY DOKSZTAŁCAJĄCEJ SAMOCHODOWO- LOTNICZEJ

W dniu 21 czerwca r.b. odbyło się uroczyste zakończenie roku szkolnego Publicznej Szkoły Doksztalcającej Zawodowej Samochodowo - Lotniczej (ul. Leszno 72).

Z okazji tej uroczystości mieliśmy możliwość zapoznać się bliżej z pracą Szkoły, jedynego tego rodzaju zakładu w Polsce, kształcącego techników dla przemysłu lotniczego, samochodowego i budowy okrętów.

Szkoła pracuje już kilka lat, do chwili obecnej wydała świadectwa około 350-u absolwentom. Ani jeden z nich nie jest bez pracy, a wielu zarabia po kilkaset złotych miesięcznie. Fakty te świadczą zarówno o wysokim poziomie szkoły, jak również o dużym zapotrzebowaniu na fachowców z wykształceniem technicznym.

Zapotrzebowanie to rośnie z roku na rok, niestety, Szkoła nie jest w stanie przyjąć więcej niż 70-ciu uczniów rocznie.

Tymczasem liczba kandydatów dochodzi obecnie do 1.000 osób w ciągu roku! Niestety, szczupłość pomieszczeń i b. niewielki personel nauczycielski nie pozwalają na powiększenie grona nauczanych, których rozbudowujący się przemysł polski tak bardzo potrzebuje. Można śmiało powiedzieć, że w chwili obecnej bez trudu *udało by się umieścić w fabrykach trzykrotnie większą ilość wykwalifikowanych techników, niż ich „produkuje” Szkoła.* Nie ma tygodnia, żeby zakłady państwowe bądź prywatne nie przysłały zapotrzebowań na uczniów Szkoły. W większości wypadków dyrekcja zmuszona jest odpowiadać odmownie z powodu braku kandydatów.

Przed czterema laty otwarto wydział budowy okrętów. Ukończyło ten wydział już 30 chłopców. 27-u z nich pracuje w kraju w stoczni gdyńskiej, trzech zaangażowała jedna ze stoczni francuskich. Szkoła jest znana i ceniona za granicą, coraz to więcej zapytań o uczniów przychodzi z poza Polski.

Szkoła dobrze się zasługuje naszemu przemysłowi samochodowemu, lotniczemu i okrętowemu, kształcąc specjalistów-techników w tej dziedzinie. Ale 70-iu absolwentów na 35-milionowy kraj, to stanowczo zbyt mało. *Trzebaby jak najszybciej rozbudować ów zakład, aby mógł szkolić przynajmniej ze 200-u uczniów rocznie.*

Dyrektorem Publicznej Szkoły Doksztalcającej Zawodowej Samochodowo - Lotniczej jest płk. inż. M. Pietraszek, jednym z założycieli i opiekunów Szkoły jest płk. Kazimierz Meyer.

NOWY TYP POZWOLEŃ NA PROWADZENIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH

Od dnia 1-go czerwca b.r. pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych wydaje Automobilklub Polski na podstawie upoważnienia Pana Ministra Komunikacji i Pana Ministra Spraw Wewnętrznych. Z dniem tym ustaje wydawanie tych dokumentów przez Władze Państwowe.

Pozwolenia dla kierowców niezawodowych, tzw. „zielone prawa jazdy”, sporządzane będą na jednokartkowym kartonie koloru zielonego, przy czym zmiany adresów dokonywać będzie sam kierowca.

Pozwolenia dla kierowców zawodowych, tzw. „czerwone prawa jazdy”, sporządzane będą na kartonie dwukartkowym koloru czerwonego, a zmiany adresów wpiśniętym będzie zarząd gminy.

Dotychczasowe pozwolenia zachowują nadal swą ważność i mogą być zamienione na nowe przez Automobilklub Polski w razie zniszczenia lub zagubienia.

Sposób starania się o uzyskanie pozwolenia odbywać się będzie w trybie dotychczasowym, jednakże na nowych formularzach podań.

JUBILEUSZ 25-LECIA PRACY ZAWODOWEJ 120 KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

W dniu 25 czerwca r.b. w Podoficerskim Kasynie Garnizonowym (Al. Ujazdowskie 31) odbył się obchód jubileuszowy z okazji 25-lecia pracy zawodowej 120 kierowców samochodowych. Uroczystość zorganizował oddział warszawski Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automobilowych w Polsce.

W związku z powyższym jubileuszem Automobilklub Polski wystosował następującą depezę gratulacyjną:

„Czwierć wieku spędziliście za kierownicą i przy warsztacie samochodowym. Macie za sobą 25 lat niezmiernie ciężkiej pracy, przy nieustannie napiętej uwadze, kiedy jedna fałszywa decyzja, jedna chwila wahania spowodować może wypadek, zakończony nieszczęściem kalectwa lub nawet śmierci.

Mimo tej wielkiej odpowiedzialności, mimo trudnej pracy przy wiecznie napiętych nerwach, nienagannie wytrwaliście przy kierownicy, świecąc przykładem młodszemu kolegom. Należą się Wam za to słowa uznania i wdzięczności, należą się Wam za to najserdeczniejsze gratulacje i życzenia dalszej owocnej pracy dla dobra kraju i motoryzacji, czego Wam z całego serca życzy

*Automobilklub Polski
wiceprezes Janusz Regulski”.*

Ze swej strony redakcja „Auta“ składa dzielnym Jubilatom jak najserdeczniejsze życzenia wielu dalszych lat pracy dla dobra kraju i motoryzacji.

OGÓLNOPOLSKI ZJAZD PŁAKIETOWY DO BYDGOSZCZY

W ramach „Tygodnia Bydgoszczy“, który tradycyjnie odbędzie się w dniach od 19 — 29 lipca br. Pomorski Automobilklub organizuje w dniach 22 i 23 lipca „Ogólnopolski zjazd plakietowy do Bydgoszczy“.

„Tydzień Bydgoszczy“ obejmuje szereg atrakcyjnych imprez, a przede wszystkim w dniach 22 i 23 lipca „Międzynarodowe regaty wioślarskie“, podczas których rozegrany będzie „Bieg czwórek“ o puchar Bałtyku z udziałem reprezentacyjnych osad państw nadbałtyckich.

Walory turystyczne Bydgoszczy, która stanowi bramę Pomorza i punkt wyjścia dla najciekawszych wybieczek i szlaków dróg turystycznych na północnym zachodzie Polski, będą niewątpliwie zachętą do udziału w imprezie dla automobilistów z całej Polski.

Dla uczestników Zjazdu przewidziane są liczne nagrody indywidualne oraz specjalna nagroda dla zwycięskiego zespołu klubowego.

Regulaminy Zjazdu zostaną rozesłane do wszystkich Automobilklubów.

Informacji udziela i zgłoszenia do dnia 19 lipca br. przyjmują Pomorski Automobilklub, Bydgoszcz, pl. Wolności 1.

TRUKAN - AUTO

Wł. Kazimierz
TRUKAN

WARSZAWA,

pl. Napoleona 1.

Tel. 2-22-43

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

WŁASNA WYTWÓRNIA AKCESORII SAMOCHODOWYCH

AUTOPRECYZJA

Walne zebranie Automobilkлубu Polski

W dniu 28 czerwca r. b. odbyło się w Warszawie doroczne Walne Zebranie Automobilkлубu Polski. Zebraniu przewodniczył wiceminister inż. J. Piasecki, który w przemówieniu wstępnym powiedział:

„Zebraliśmy się tutaj, proszę Panów, aby obradować na Zwyczajnym Walnym Zgromadzeniu. Jest to już drugie nasze zebranie od czasu oparcia naszej organizacji o nowy statut, który — pozwolę sobie to przypomnieć — znacznie rozszerzył zakres działań, a więc i zakres *obowiązków* zrzeszonego automobilizmu, który z wąskiego łóżyska klubowego wyszedł na *szerszą arenę społeczną*.

Zasadnicze zmiany, jakie dokonały się w polityce motoryzacyjnej rządu oraz ogólna poprawa gospodarstwa sprawiły, że ilość właścicieli pojazdów mechanicznych *rośnie stale*. Pojazd motorowy, do niedawna rzadki gość na naszych drogach, staje się obecnie stałym tych dróg mieszkańcem.

Rzecz oczywista musimy wyteńczyć wszystkie siły, aby część pracy przypadającej z tego tytułu na nas, wykonać bez zarzutu — szybko i sprawnie. A sprawa ta jest nie łatwa. — potrzeby związane z motoryzacją kraju rosną, ich zakres rozszerza się — niestety ludzi sprawnych i chętnych do pracy nie przybywa nam w tym stopniu, jak przybywa trosk i spraw do załatwienia. Powinniśmy wszelkimi siłami starać się o to, aby *rozszerzyć* grono osób pragnących pracować organizacyjnie i obeznanych z naszymi sprawami, musimy wciągnąć do pracy „młodsze roczniki”, gdyż tylko dopływ „świeżej krwi”, w porę skuteczniony, odświeży nasz organizm klubowy na tyle, że podoła on ciężkim zadaniom, jakie mamy do spełnienia.

Zadania nasze są tym trudniejsze, że stadium przekształcania się klubu wyłącznie sportowo-towarzystwiego w instytucję o charakterze użyteczności publicznej — z zachowaniem oczywiście i nadal dziedziny sportowo-towarzystwiej — trwało stosunkowo dość krótko i *już ma się ku końcowi*.

Najwyższe czynniki w Państwie — Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki oraz Pan Marszałek Śmigły-Rydz, doceniając dotychczasową pracę Automobilkлубu Polski dla całego kraju oraz zwartość i prężność naszej organizacji, dały *oficjalnie* wyraz swemu stanowisku, udzielając swego Wysokiego Protektoratu nad naszą organizacją. Wysoko sobie cenimy ten zaszczyt i starać się musimy, skupiając wszystkie nasze możliwości, aby sprostać zadaniom, które nas czekają.

Przystępując do dzisiejszych obrad musimy pamiętać nadto, że *czasy są szczególne, że okres, jaki przeżywamy, jest specjalnie ważny i będzie w skutki brzemienne — że dziś musimy być jeszcze bardziej czujni, zwarci i gotowi do wszelkiej pracy i wszelkich poświęceń, jakich od nas Ojczyzna zażąda*“.

* * *

Na wniosek przewodniczącego min. Piaseckiego zebrani uczyli przez powstanie Zmarłych w ciągu 1938—1939 Członków Rzeczywistych Automobilkлубu Polski ś. p. Edwarda Bersona, Tadeusza Chłapowskiego, Henryka Grohmana, Zbigniewa Niedbalskiego, Edwarda Weigle, Maurycego Hr. Zamoyskiego i Stanisława Zarzeckiego.

Następnie na wniosek przewodniczącego Walne Zebranie jednogłośnie uchwaliło wysłanie następujących depesz:

* * *

Pan Prezydent Rzeczypospolitej
Prof. dr Ignacy Mościcki
Zamek

Walne Zebranie Automobilkлубu Polski, zgromadzone w dniu 28-ym czerwca 1939 r. śpieszy tą drogą złożyć Panu Prezydentowi hołd i wyrazić swą wielką wdzięczność za taskawe objęcie Wysokiego Protektoratu nad Automobilkлубem Polski.

Jednocześnie Walne Zebranie śpieszy zapewnić Pana Prezydenta, że automobilści zrzeszeni w Automobilkлубie Polski gotowi są oddać wszystkie posiadane siły i środki dla tworzenia kultury motoryzacyjnej naszego kraju.

* * *

Pan Marszałek Polski
Edward Śmigły-Rydz

Walne Zebranie Automobilkлубu Polski, zgromadzone w dniu 28-ym czerwca 1939 r. śpieszy tą drogą złożyć Panu Marszałkowi hołd i wyrazić swą wielką wdzięczność za taskawe objęcie Wysokiego Protektoratu nad Automobilkлубem Polski.

Jednocześnie Walne Zebranie śpieszy zapewnić Pana Marszałka, że automobilści zrzeszeni w Automobilkлубie Polski gotowi są w miarę posiadanych sił i środków pracować dla wzmocnienia fundamentów siły naszego Państwa, a gdy Ojczyzna tego zażąda, gotowi jesteśmy, na apel Pana Marszałka, stanąć wraz z posiadającym sprzętem, na wyznaczonych nam placówkach. Żaden trud, żadne ofiary nie będą dla nas zbyt ciężkie kiedy Polska znajdzie się w potrzebie.

W dalszym ciągu zebrania Sekretarz Generalny AP. inż. Al. Seńkowski odczytał

SPRAWOZDANIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO A. P.

za okres sprawozdawczy 1938 — 39

Na wstępie mego sprawozdania chciałem poinformować Panów, że w dniu 21 lutego 1939 r. delegacja Prezydium A.P. w składzie: Prezes P. Minister J. Piasecki i Wiceprezes p. J. Reguiski została przyjęta na audiencji przez Pana Prezydenta R. P. prof. Ignacego Mościckiego, który na prośbę delegacji A. P. udzielił Automobilkлубu Polski Swego Wysokiego Protektoratu.

Starania Prezydium A. P. mające na celu uzyskanie protektoratu Pana Marszałka Polski zostały również uwieńczone pomyślnym rezultatem — Szef Biura Inspekcji Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych pismem z dnia 9 marca 1939 r. powiadomił A. P. o wyrażeniu zgody objęcia stałego protektoratu nad Automobilkлубem Polski.

Niezależnie od udzielenia stałego protektoratu Pan Prezydent R. P. i Pan Marszałek Polski objęli protektorat nad zawodami o Wielką Nagrodę Polski — XII Międzynarodowym Raidem A. P. 1939 r., który odbył się w dniach 10 — 18 czerwca roku bieżącego.

Uzyskanie Wysokiego Protektoratu Pana Prezydenta R. P. i Pana Marszałka Polski ma doniosłe znaczenie dla naszej instytucji, jest bowiem oficjalnym uznaniem przez najwyższe czynniki Państwa wyników naszej działalności i pracy.

Doniosłym wydarzeniem w naszym życiu organizacyjnym było pierwsze posiedzenie Rady Klubów Automobilowych, które odbyło się w Warszawie w dniu 13 grudnia 1938 r.

Zebranie to, bardzo licznie obslane przez delegatów Klubów Terytorialnych, odbyło się w zupełnej harmonii, załatwiając szereg spraw organizacyjnych i sportowych oraz *wysuwając wiele ważnych spraw do rozpatrzenia i zatwierdzenia na przyszłość*.

Zaznaczyć w tym miejscu wypada, że współpraca A. P. z Klubami Terytorialnymi od czasu ostatniego Zjazdu Delegatów Klubowych i ostatecznego zatwierdzenia nowego Statutu A. P., *układa się harmonijnie i coraz to ściślej*. Większość poszczególnych Klubów Terytorialnych wyraźnie *ożywiła* swą działalność w ostatnich miesiącach, co zanotować należy jako objaw bardzo korzystny dla całości zrzeszonego automobilizmu, ponieważ siła naszej organizacji wyraźnie wzrasta w poszczególnych ośrodkach kraju, gdzie do niedawna panowała zupełna martwość.

Obecnie pozwolę sobie przystąpić do odczytania sprawozdań z poszczególnych działów.

SPRAWY WYDAWNICZE

W sprawach wydawniczych godne podkreślenia są dwa osiągnięcia — wydanie Mapy Stanu Dróg oraz Atlasu Dróg Samochodowych w Polsce.

Wydawnictwo Mapy Stanu Dróg wznowiliśmy po dwuletniej przerwie, podejmując próbę zupełnie odmiennego od dotychczasowych opracowania. Ze próba dała wyniki dodatnie świadczą fakty — w ciągu niespełna trzech miesięcy został wyczerpany pierwszy nakład w ilości ok. 9.000 egzemplarzy i obecnie przystępujemy do wydania drugiego nakładu. Jest to pierwszy wypadek w Polsce wznowienia nakładu w ciągu jednego sezonu.

Atlas Dróg Samochodowych w Polsce został wydany po dwuletniej blisko pracy, w której wydatnie pomagało nam Ministerstwo Komunikacji. Była to praca nawskroś pionierska, od podstaw — nie dysponujemy bowiem ani odpowiednimi materiałami informacyjnymi, ani też fachowcami w tej dziedzinie, ani prywatnymi urządzeniami techniczno-drukarskimi na poziomie wystarczającym dla tak poważnej i trudnej pracy.

Żmudną tę pracę zdołaliśmy doprowadzić do końca przede wszystkim dzięki ambicji i wielkiej ofiarności grona osób, które to wydawnictwo opracowały. Mamy nadzieję, że Atlas wytrzyma próbę życia i odda duże usługi automobilistom.

W okresie sprawozdawczym wydaliśmy również broszurę pt. „Co każdy o motoryzacji wiedzieć powinien”, opracowaną przez prezesa Komisji Propagandowej — inż. Ryszarda Hergeta. Broszura ta, ujmująca w sposób przejrzysty i popularny zagadnienia z motoryzacją związane, wyposażone w szereg liczb i zestawień przemawiających do największego laika, rozsyłana jest bezpłatnie przede wszystkim do szkół powszechnych, do bibliotek żołnierskich itp. Warto wspomnieć, że koszt tej broszury wyniósł około 7 groszy, a po uwzględnieniu ogłoszeń ok. 2½ grosza za sztukę.

Wreszcie z wydawnictw specjalnych wspomnieć należy o wydaniu przez A. P. nalepki na szybę propagującej Narciarskie Mistrzostwa Świata w Zakopanem (luty 1939). Estetycznie wydana nalepka, rozesłana bezpłatnie do członków A. P. i członków Klubów Terytorialnych, cieszyła się dużym powodzeniem wśród automobilistów, którzy ją chętnie umieszczali na szybach wozów.

Z innych wydawnictw — w dalszym ciągu wydajemy miesięcznik „Auto”, na łamach którego znajduje się coraz to większa ilość informacji z działalności i życia Klubów Terytorialnych oraz *Biuletyn Informacyjny*, który prasa codzienna wykorzystuje coraz to szerzej.

W dziale propagandy wspomnieć należy o *nawiązaniu bliższej współpracy z Polskim Radiem i filmem*. Polskie Radio poświęcało w ubiegłym i bieżącym sezonie znacznie więcej miejsca sprawom związanym z automobilizmem, przy czym, poza zagadnieniem natury ogólnokomunikacyjnej, jak np. pogadanki i odczyty z dziedziny ruchu w miastach i na drogach, przyczyny wypadków samochodowych itp., poświęcono w okresie sprawozdawczym dość dużo miejsca *sprawom sportowym*. Specjalne audycje przeprowadziło Polskie Radio z uroczystości otwarcia sezonu i święcenia maszyn w Podkowie Leśnej, z Jazdy Meldunkowej, wreszcie umieszczono w audycjach szereg felietonów sprawozdawczych z zawodów o Wielką Nagrodę Polski.

Film zainteresował się również bliżej imprezami automobilowymi — dział aktualności Polskiej Agencji Telegraficznej filmował Pokaz i Konkurs piękności Samochodów organizowany w r. b. przez A. P. oraz szereg fragmentów z zawodów o Wielką Nagrodę Polski. Wydział Filmowy Związku Strzeleckiego wyprodukował pierwszy w Polsce film sportowo-samochodowy, oparty na zdjęciach z Pierwszej Jazdy Terenowej Aut. Polski. Film, który szedł w dwu 0-ekranowych kinach stolicy oraz w kilkunastu kinach prowincjonalnych, spotkał się z uznaniem znawców i publiczności. Aut. Polski dopomagał Zw. Strzeleckiemu w zrealizowaniu

filmu, który niewątpliwie przyczynił się do popularyzacji pojazdu mechanicznego w szerszych kołach społecznych.

DZIAŁALNOŚĆ BIURA TECHNICZNEGO
W 1938 ROKU

Prace Biura Technicznego A. P. rozwijały się nadal pomyślnie w ramach zadań tego Biura i określonego na rok sprawozdawczy programu.

Przez uzyskanie lokalu odpowiadającego charakterowi zadań i wymagań klientów, uzyskano lepsze warunki tej pracy, a wzrastający jej zakres, jaki nastąpił w związku z rozszerzeniem naszych uprawnień oraz czynionych przez nas świadczeń, wymagać będzie w najbliższej przyszłości dalszej rozbudowy dla tego Biura.

W roku sprawozdawczym przeprowadziliśmy w całej Polsce ogółem 26.310 egzaminów, z czego było 4.632 egzaminów na kierowców zawodowych.

Ilość naszych biur prowincjonalnych powiększyliśmy o dwa nowe tj. w Bydgoszczy i w Gdyni oraz powołaliśmy w 7 miejscowościach, położonych zbyt odlegle od siedziby biur, egzaminatorów samodzielnych. Również powiększyliśmy ilość naszych przedstawicielstw, których zadaniem jest udzielanie informacji, wydawanie druków oraz organizowanie grup kandydatów chcących zdawać egzamin poza siedzibą biura względnie poza siedzibami egzaminatorów.

Celem umożliwienia ubogim i bezrobotnym kandydatom, posiadającym przygotowanie zawodowe, uzyskania pozwoleń, zarządziliśmy *zupełne zwolnienie ich od opłat egzaminacyjnych*, a celem przygotowania motorowego dla obrony narodowej jak największej ilości kierowców, przyznaliśmy uczacej się w szkołach wyższych i średnich młodzieży męskiej wyznania chrześcijańskiego i narodowości polskiej *50 proc. zniżki w opłatach za egzamin*.

Dla ujednostajnienia poziomu nauczania oraz naszych wymagań przy egzaminach, opracowaliśmy i wydaliśmy *dwie broszury*. Dziedzinę wiadomości porządkowych oraz informacyjnych obejmuje broszura pod nazwą „Przepisy Drogowe”, która zawiera również tablicę znaków drogowych oraz adresy wszystkich naszych placówek, a dziedzinę podstawowych wiadomości o konstrukcji i obsłudze samochodu podaje broszura pod nazwą „Bez szofera”, zawierająca szematyczne rysunki poszczególnych elementów konstrukcyjnych.

Pierwsza z tych broszur została z wiosną bieżącego roku wyczerpana i wydaliśmy już drugi nakład o znacznie rozszerzonym zakresie wiadomości, druga broszura rozsprzedana jest już w znacznej części nakładu.

W uznaniu *pożyteczności tych prac zatwierdziło je Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego jako podręcznik do bibliotek nauczycielskich i uczniowskich*.

ZAKOŃCZENIE SPRAWOZDANIA ZARZĄDU
GŁÓWNEGO A. P.

W zakończeniu należy wspomnieć o sprawach pomieszczeń na biura A. P. i lokal towarzyski. W roku ubiegłym wykorzystaliśmy pomieszczenia nad garażami — przeprowadzając gruntowną przebudowę. Mieści się tam obecnie Biuro Techniczne A. P., znajdując wygodne pomieszczenie. Jednakowoż wobec wzrastającej pracy innych biur zagadnienia wielkiej już ciasnoty pomieszczeń wspomniana przebudowa *nie rozwiązała*.

To samo odnosi się do lokalu towarzyskiego, którego pojemność i rozkład uniemożliwiają odbywanie się większych zebrań — nie zapewniając również w normalnych warunkach wymaganych wygod.

Dlatego też stała się palącą koniecznością przeprowadzenia gruntownej przebudowy naszej nieruchomości.

Odzwierciedleniem innych działów naszej pracy, o których w sprawozdaniu z działalności nie wspomniemy, aby go zbytnio nie przewlekać — będzie sprawozdanie rachunkowe.

Następnie p. Stefan Zabłocki odczytał sprawozdanie finansowe. Oba sprawozdania zebrani jednogłośnie przyjęły do wiadomości.

W dalszym ciągu zebrania odczytano sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i na jej wniosek Walne Zebranie udzieliło ustępującemu Zarządowi Głównemu jednogłośnie absolutorium.

Następnie głos zabrał Prezes Komisji Sportowej A. P. — dyr. J. Regulski, który wygłosił następujące sprawozdanie z działalności sportowej A. P.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SPORTOWEJ

W dziedzinie rozwoju sportu samochodowego Automobilklub Polski wypełnił swoje zadanie w roku 1938 — organizując sześć poważniejszych imprez, którymi były: 1) Wiosenna Jazda Konkursowa dla Pań i Panów — impreza zastrzeżona dla osób nienagrodzonych w zawodach sportowych, organizowanych przez Kluby Automobilowe; 2) Konkurs Ekonomiczności Jazdy, w czasie którego p. Pronaszko ustalił rekord Polski przebywając na 5-iu litrach paliwa dystans 141 km i 150 m z przeciętną 44,5 km/godz.; 3) XI Międzynarodowy Raid A. P., który zgromadził na starcie 62 zawodników, w tej liczbie 27-u zagranicznych; 4) Międzyklubowy Turniej Automobilowy A. P. — Ł.A.K.; 5) Jednodniowa Jazda Konkursowa A. P. — zawody dość trudne, które mają już swoją tradycję i są pewnego rodzaju egzaminem dla kierowców pragnących wziąć udział w raidzie międzynarodowym; 6) wreszcie Jazda Terenowa — organizowana na raz pierwszy przez A. P., która cieszyła się wielkim zainteresowaniem kierowców, jak również sier wojskowych, stanowiąc jednocześnie doskonałą platformę do nawiązania bliższego kontaktu pomiędzy wojskowością i automobilistami cywilnymi.

* * *

W r. 1938-ym zorganizowaliśmy dorocznym zwyczajem Zjazd do Podkowy Leśnej na otwarcie letniego sezonu, Pokaz i Konkurs Piękności Samochodów spełniający u nas rolę małego salonu samochodowego, oraz kontrolę przejazdu zawodników Rallye Monte Carlo, do którego w ostatnich latach coraz częściej startują polscy zawodnicy.

Całkowite wypełnienie tego programu daje nam duże zadowolenie ze spełnionego obowiązku.

Należy podkreślić, że ilość kierowców polskich interesujących się sportem automobilowym *stale wzrasta*. Na startach widzimy coraz częściej *młodych kierowców*, którzy biorąc udział w naszych zawodach otrzymują wszechstronne przeszkolenie sportowe, kwalifikujące ich następnie do rzędu wybitnych kierowców automobilowych.

W grudniu 1938 roku na posiedzeniu Rady Klubów Automobilowych został ułożony program pracy Automobil-Klubów w dziedzinie rozwoju i propagandy sportu samochodowego na rok 1939.

Program ten uwzględni organizację zawodów o charakterze przysposobienia wojskowego, rozgrywki zespołów międzyklubowych, jazdy terenowe, jazdy zimowe oraz imprezy łatwiejsze dla młodszych kierowców w celu ich wyszkolenia.

Częściowo program ten został już w bieżącym sezonie wypełniony przez zorganizowanie: w dniu 23.V. Zjazdu do Podkowy Leśnej; 30.IV Jazdy Meldunkowej (impreza o charakterze przysposobienia wojskowego, uwzględniająca warunki dla ubiegania się o Państwową Odznakę Motorową); 7.V. Dzień rekordów i próby szybkości; 14.V. Wiosenna Jazda Konkursowa (dla juniorów) oraz w dn. 10—18.VI. GRAND PRIX POLSKI — XII MIĘDZYNARODOWY RAID A. P.

Do tych największych polskich zawodów automobilowych zgłosiło się 62 kierowców, na skutek jednak wycofania się, niemal w ostatniej chwili, zawodników

niemieckich wystartowało 38-u. Raid ukończyło 31 zawodników. Następnie p. prezes Regulski podał dokładne wyniki zawodów o Wielką Nagrodę Polski. Wyniki te drukujemy na innym miejscu.

* * *

Po krótkiej dyskusji, przyjęciu sprawozdań do wiadomości i udzieleniu ustępującemu Zarządowi Głównemu absolutorium przez Walne Zebranie, odbyły się wybory do Zarządu Głównego.

Wybory do *Zarządu Głównego* A. P. dały wyniki następujące: Breza Achilles, Budzyński Jerzy, Butkiewicz Michał, Fuchs Stefan, Herget Ryszard, Gen. Kozicki Stanisław, Maryański Jan, Meyer Kazimierz, Mikulecki Wiktor, Min. Piasecki Julian, Raczyński Hr. Karol, Regulski Janusz, Seńkowski Aleksander, Sokółowski Tadeusz, Mjr. Sztukowski Stefan, Korwin-Szymanowski Tadeusz, Wasilewski Kazimierz, Zeydowski Włodzimierz.

Do *Komisji Rewizyjnej*: Brun Mieczysław, Laurysiewicz Stefan, Rozmanił Zbigniew, Szomański Roman, Szydelski Stanisław, Wolski Jan.

Do *Komisji Balotującej*: Diesenberg Gustaw, Hettlinger Karol, Laskowski Leon, Sękowski Janusz.

* * *

Na pierwszym posiedzeniu Zarządu Głównego Automobilklubu Polski, które odbyło się w dniu 5 lipca rb. skład Zarządu ukonstytuował się następująco: Prezes A. P. — minister inż. Julian Piasecki; wiceprezesi: min. Michał Butkiewicz, Stefan Fuchs, Janusz Regulski, gen. Stanisław Kozicki; sekretarz generalny — inż. Aleksander Seńkowski; skarbnik — Stefan Fuchs; gospodarz — Achilles Breza. Członkowie Zarządu: Jerzy Budzyński, Ryszard Herget, Jan Maryański, Kazimierz Meyer, Wiktor Mikulecki, Karol hr. Raczyński, Tadeusz Sokółowski, mjr. Stefan Sztukowski, Tadeusz Korwin-Szymanowski, Kazimierz Wasilewski, Włodzimierz Zeydowski.

Prezydium *Komisji Sportowej* Automobilklubu Polski ukonstytuowało się jak następuje: Prezes — Janusz Regulski, wiceprezesi: Jan Maryański, mjr. Stefan Sztukowski.

Każdy zrzeszony automobilista

składa ofiarę na

F. O. N.

za pośrednictwem swego Klubu

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

W dniu 5 lipca br. zmarł *śp. Feliks Ruszkowski*, Inspektor w Ministerstwie Skarbu, kawaler orderu Polonia Restituta.

Od zarania naszej niepodległości *śp. Feliks Ruszkowski* pracował w Departamencie Cel Ministerstwa Skarbu, znając powierzone Mu sprawy związane z ustawodawstwem ruchu samochodowego przez granice naszego państwa.

Na tym stanowisku *współpracował z Automobilklubem Polski*, — opracowując z nami już w roku 1921 pierwsze rozporządzenie o wprowadzeniu w Polsce trytyków.

Odnosił się zawsze z pełnym zrozumieniem do zagadnień związanych z tą dziedziną.

Z ramienia Rządu brał udział w Międzynarodowych konferencjach celnych, z których czerpał wiadomości wprowadzając je następnie w życie, nowelizując ustawy i przepisy w dążeniu do zapewnienia turystom zagranicznym szeregu ułatwień przy wjeździe do Polski.

W zmarłym tracimy życiowego przyjaciela, którego zachowamy w pamięci.

CHROMOWNIA

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

CHROMOWANIE, NIKLOWANIE, MIEDZIOWANIE,
KADMOWANIE I SREBRZENIE

Specjalność: CHROMOWANIE, WIELOWARSTWOWE
Z N A N E WSZĘDZIE JAKO NAJLEPSZE

CZŁONKOWIE AUTOMOBILKLUBU POLSKI NA F. O. N.

Poniżej podajemy nazwiska Członków Automobilkлубu Polski, którzy przekazali ofiary na F. O. N. za pośrednictwem naszej organizacji. Lista składek obejmuje sumę 5.776 zł 50 groszy.

Adamski Marian	Warszawa	10.—	Głaser Albert	Poznań	5.—
Anders Edward	"	10.—	Gellert Helmut	Warszawa	10.—
Inż. Arendarz I.	"	5.—	Grabski Zdzisław	Warszawa	5.—
Arnd Z.	"	5.—	Groniowski Kazimierz	"	10.—
Arciszewski Franciszek	"	5.—	Groniowski Edward	"	50.—
Inż. Błaszowski Henryk	"	10.—	Gerd Heinrich	Sępólno	5.—
Brugger Franciszek	"	20.—	Hennequin Ludwik	Poraj k. Częstochowy	10.—
Brudnicki Karol	"	10.—	Hraško Jerzy	Warszawa	10.—
Butkiewicz Henryk	"	5.—	Hamerlingowa Zofia	Kraków	5.—
Burno Julian	"	5.—	Hettlinger Karol	Warszawa	5.—
Brudnicki Adam	"	5.—	Hałajec Izidor	"	5.—
Bławdziewicz Gustaw	"	15.—	Habercy Bernard	"	10.—
Inż. Bogumił Stanisław	"	10.—	Hugon Jadwiga	"	25.—
Brun Henryk	"	20.—	Haberle Krzysztof	Grodzisk Maz.	10.—
Białkowski Ludwik	"	5.—	Haerberle Franciszek	"	10.—
Inż. Bończa-Janusz Zbigniew	"	10.—	Hofman Mieczysław	Warszawa	5.—
Buňhak Antoni Jerzy	Sulejów	5.—	Heinrich Władysław	"	10.—
Butkiewicz Michał	Warszawa	10.—	Iwiński Wacław	Włocławek	5.—
Inż. Birnfeld Maurycy	Zawiercie	10.—	Józefowiczowa Helena	Warszawa	5.—
Biedrzycka Stefania	Zytno	5.—	Jannatowski Henryk	Grójec	5.—
Bassis Leopold	Warszawa	200.—	Janasz Anna	Błędów	5.—
Boniński Stanisław	Mogielnica k. Grójca	5.—	Jałboński Stefan	Warszawa	5.—
Bujalski Wacław	Warszawa	5.—	Jaźwiński Zygmunt	Radzyń Podl.	5.—
Bykowski Tadeusz	"	5.—	Jezierska Elżbieta	Konstantynów n. B.	50.—
Inż. Borsuk Jan	"	5.—	Jałoszyński Stefan	Warszawa	25.—
Benedek Czesław	"	10.—	Inż. Konczykowski Stanisław	"	15.—
Dr Bulanda Leopold	"	5.—	Kamierowski Konstanty	Końno	10.—
Prof. Bryła Stefan	"	10.—	Krzywicki Aleksander	Warszawa	5.—
Budzyński Jerzy	"	5.—	Prof. Karwacki Leon	"	5.—
Biesiekierska Maria	"	15.—	Kwaśniewski I.	"	20.—
Bilek Franciszek	"	10.—	Inż. Kozłowski Tadeusz	"	10.—
Bielawski Bolesław	"	5.—	Korewicki Jerzy	"	5.—
Borzym Wacław	"	25.—	Karpiński Tadeusz	"	5.—
Calewski Wacław	Łuków	10.—	Koniarek Jan	"	5.—
Czetwertyński Roger	Warszawa	100.—	Kozłowski Stanisław	"	5.—
Dr. Czarnecki M.	Łomża	5.—	Kalinowski Jerzy	Płońsk	5.—
Czajkowski Wacław	Warszawa	10.—	Dr. Koellichen Jan	Warszawa	5.—
Inż. Chęlnicki Bohdan	Rypin	10.—	Kowalczyk Stanisław	"	5.—
Inż. Czyżewski Stefan	Warszawa	10.—	Kühn Alfons	"	10.—
Chyliński Karol	"	5.—	Kowerski Jan Eustachy	"	10.—
Czarnowski Jan	Rawa Mazowiecka	10.—	Kabaczyński Stanisław	Brwinów	15.—
Czernicki Józef	Dobre k. Nieszawy	5.—	Królikiewicz Stanisław	Warszawa	5.—
Chyliński Edward	Warszawa	5.—	Inż. Karaffa-Krauterkraft	"	5.—
Inż. Chmieliński Józef	Siedlce	5.—	Klimczak Kazimierz	"	10.—
Czarnowski Jan Wacław	Płock	10.—	Kowerski Karol	"	25.—
Czerkiewicz Stanisław	Warszawa	5.—	Kalkbrenner H.	Łódź	5.—
Czarnecki Maksymilian M.	"	5.—	Książkiewicz Władysław	Warszawa	10.—
Chomiński Zygmunt	"	5.—	Krauze Zygfryd	Zamość	5.—
Czerwiński Tadeusz	Łowicz	5.—	Inż. Kamiński Stanisław	Warszawa	10.—
Inż. Chabelski Zygmunt	Warszawa	20.—	Mgr. Klawe	"	5.—
Chronowicz Artur	"	5.—	Kossowski Mieczysław	"	20.—
Czarkowski Wacław	"	10.—	Kosieradzki Paweł	"	10.—
Dietel Wł. G.	Sosnowiec	5.—	Karnowski Bolesław	Włochy p. Warszawa	5.—
Dąbrowski Stefan	Jezioriki k. Poznania	10.—	Adw. Kopankiewicz Zygmunt	Warszawa	5.—
Dziewanowski Kazimierz	Skolimów	10.—	Kranc Michał	"	20.—
Inż. Dzierżyński Jan	Warszawa	15.—	Kornecki Jerzy	"	5.—
Inż. Dowbor Tadeusz	"	100.—	Kochański Franciszek	"	5.—
Inż. Dembiński Antoni	"	5.—	Krzyżanowski Adam	"	10.—
Dąbrowski Edward	"	5.—	Kamiński Eugeniusz	Kurzany k. Podwysok.	5.—
Dziedzicka Helena	"	10.—	Komorowski Edmund	Gdańsk	5.—
Dzieciowski Włodzimierz	Anin k. Warszawy	10.—	Kwiatkowski Zdzisław	Poznań	10.—
Dziewanowski Kazimierz	Wyszogród	20.—	Kwiatkowski Aleksander	Warszawa	5.—
Danowski Weryha Józef	Jakubowice	20.—	Inż. Krotkiewski Jerzy	"	5.—
Dydyńska Krystyna	Warszawa	5.—	Inż. Kistelski Leszek	Rembertów	5.—
Ender Karol	Łódź	20.—	Löwy Ignacy	Warszawa	5.—
Erbe Aleksander	Zawiercie	10.—	Leppert Bronisław	"	25.—
Eigerowa Diana	Warszawa	10.—	Maria i Dr. Gustaw Littererowie	"	10.—
Erlich Jerzy	"	10.—	Lutostański Karol	"	10.—
Inż. From Bolesław	"	5.—	Loth Tadeusz	"	10.—
Finster Teodor	Łódź	5.—	Lesiowski J.	"	10.—
Fedorow Borys	Gdynia	5.—	Lauryśiewicz Stefan	"	200.—
Fedorow Nina	"	5.—	Lisiewicz Jerzy	"	10.—
Fuchs Stanisław	Warszawa	10.—	Dr. Lemieszewski Maksymilian	Radom	5.—
Fuchs Stefan	"	20.—	Leszczyński Tadeusz	Warszawa	5.—
Franio Michał	"	20.—	Łoziński Zygmunt	Mała Wieś k. Płocka	10.—
Grosman Stefan	Łódź	500.—	Łaszczynski Władysław	Kikół	10.—
Dr. Gromadzki Henryk	Warszawa	10.—	Łakowski Aleksander	Warszawa	25.—
Grabowski Tadeusz	"	25.—	Łukaszewicz Mikołaj	Jedrzejów	5.—
Głinczyna Lucja	"	10.—	Łubieński hr. Jerzy	Warszawa	10.—
Godycki-Cwinko Stanisław	"	50.—	Łowieniecki Piotr	"	10.—
Groniowski Edward	"	50.—	Łukaszewicz Antoni Bohdan	"	5.—
Inż. Gokiel W.	Lublin	5.—	Małinowski Władysław	"	10.—
Dr. Glass Jerzy	Warszawa	100.—	Millerowa Lucyna	"	10.—
Grabowski Leon	"	5.—	Możdżeński Leonard	"	5.—
Grochowski Aleksander	Otwock	25.—	Mrożewski Brunon	"	20.—
Groniowski Stanisław	Warszawa	10.—	Majewski Jan Ignacy	"	10.—
Gutowski Mikołaj	"	5.—	Mazaraki Wacław	"	10.—
Kpt. Goldenberg Józef	Kraków	5.—	Dr. Marczyński Józef	"	5.—
Inż. Gniewiewski Adam	Mława	5.—	Marchlewski Tadeusz	"	5.—
Goszczyński Stefan	Warszawa	50.—	Michałkiewicz Romuald	"	5.—
Gonczowski Jan	Toruń	5.—	Prof. Modrakowski Jerzy	"	5.—
Godłowski Władysław	Warszawa	5.—	Mielochówna Wanda	Poznań	10.—
Inż. Górski Mieczysław	"	20.—	Dr. Michalski Stanisław	Warszawa	5.—
Genzel Mikołaj	"	50.—	Mieszkowski Wacław	"	10.—
			Inż. Mikucki Ksawery	Lwów	10.—
			Malczewski M.	Warszawa	5.—
			Markiewicz Edmund	"	10.—
			Mec. Myszkowski Bolesław	"	5.—
			Myszkowski Wilhelm	Żyrardów	5.—
			Makowski Tadeusz	Garwolin	5.—
			Inż. Müller Mieczysław	Kałuż	5.—
			Morsztyn Roger	Warszawa	10.—
			Mazurek Szymon	"	10.—
			Ksiądz Maron Władysław	Mława	12,50
			Magnuski Henryk	Warszawa	5.—

Nadratowski Władysław	Warszawa	100.—	Inż. Suszycki Wacław	Warszawa	5.—
Nahajski J. A.	"	5.—	Dr. Sachnowski Antoni.	"	5.—
Nadolski Czesław	"	5.—	Strzelecki Bronisław	Hajnówka	20.—
Nowiński Lucjan	"	20.—	Surzycki Tomasz	Warszawa	20.—
Nejman Aleksy	Baranowicze	5.—	Świeca Michał	"	5.—
Okoński Henryk	Warszawa	5.—	Szmidtke Ferdynand	"	5.—
Ostrowski Jan	"	5.—	Szyszkowski Wacław	"	5.—
Olpiński-Kruk Witold	"	5.—	Tomicki Jan	"	25.—
Olszewski Antoni	"	10.—	Książd Trzepakko Jan	"	10.—
Około-Kulak Kazimierz	Kutno	10.—	Trzaska W.	"	10.—
Opechowski Wiktor	Warszawa	5.—	Tarnowski hr. Władysław	Końskie	5.—
Orzechowski Henryk	"	10.—	Dr. Terajewicz Walerian	Choroszcz	5.—
Okęcki Stefan	Skierniewice	10.—	Prof. Turski Józef	Warszawa	10.—
Olszyński Stefan	Kutno	10.—	Tuszowski Erazm	Hrubieszów	10.—
Osetowski Julian	Mińsk. Maz.	5.—	Urbanowicz Stefan	Warszawa	10.—
Olechnowicz Eugeniusz	Warszawa	5.—	Inż. Wóycicki Zygmunt	"	10.—
Peczalski Mieczysław	Warszawa	5.—	Wróblewski Tadeusz	"	5.—
Plk. Pragłowski Aleksander	"	5.—	Wolski Władysław	"	5.—
Polakiewicz Robert	"	50.—	Inż. Weigle Bogusław	"	25.—
Pryliński Heliodor	"	100.—	Waberski Ludwik	"	5.—
Prof. Podoski Roman	"	5.—	Wyporkowa Gertruda	"	10.—
Pogorzelski Henryk	"	25.—	Wiener Wiktor	"	5.—
Piekarski Aleksander	"	5.—	Wasiak A.	"	5.—
Pieńkowski Tadeusz	"	5.—	Wicherkiewicz Aleksander	"	5.—
Inż. Piasecki Marian	"	10.—	Wielowiejski Józef	"	5.—
Przeworski Roman	"	20.—	Wach Władysław	Chodaków	25.—
Perettiakowicz Tadeusz	"	5.—	Wiślicka Gustawa	Warszawa	25.—
Przedpełski Jan	"	5.—	Inż. Wojciechowski Wilhelm.	Zyradów	5.—
Pronaszko Stefan	"	5.—	Wasilewski Kazimierz	Warszawa	5.—
Puk Benon	"	5.—	Winawer Adolf	"	5.—
Popiel Kazimierz	"	5.—	Wyszyński Wacław	"	5.—
Inż. Grzymała-Pokrzywnicki J.	"	20.—	Inż. Wyganowski Janusz	"	10.—
Piątkowski Teodor	"	50.—	Wilson Bolesław	"	20.—
Potrzebski Karol	"	5.—	Inż. Weiss Marian	Skarżysko	5.—
Poorten Feliks	"	20.—	Wilde Janusz	Osięciny	10.—
Min. Inż. Piasecki Julian	"	200.—	Wierzbicki Antoni	Warszawa	40.—
Pustoła K.	"	10.—	Wielhorski Felicjan	Zyradów	5.—
Piątkowski Adam	Radost	5.—	Inż. WańIEWSKI Adam	Warlubie	5.—
Pronaszko Stanisław	Warszawa	5.—	Wojciechowski Roman	Warszawa	5.—
Hr. Broel-Plater Wiktor	Boniewo	5.—	Werner Bogusław	Seroczyn	5.—
Piątkowski Mieczysław	Warszawa	5.—	Wieniewicz Aleksander	Warszawa	5.—
Rotwand Andrzej	Warszawa	25.—	Wachowski Zygmunt	"	5.—
Mec. Rotwand Jerzy	"	5.—	Dr. inż. Winogradow Leon	"	5.—
Reych Władysław	"	10.—	Weiss Juliusz	Warszawa	10.—
Dr. Ruskowski Jan	"	10.—	Wakar Janusz	"	10.—
Inż. Rappé Mieczysław	"	10.—	Wegner Józef	Poznań	20.—
Dr Rybacki Franciszek	"	10.—	Vaudan Henryk	Warszawa	50.—
Mec. Rozenfeld Stanisław	"	5.—	Dr. Zawodziński Tadeusz	"	20.—
Ripper Wilhelm	Kraków	5.—	Zarański Stanisław	"	5.—
Roman Walery	Warszawa	10.—	Inż. Zaorski Stanisław	Gdynia	5.—
Inż. Rotkiewicz Wilhelm	"	10.—	Zubowiczowa Janina	Warszawa	100.—
Dr. Rechniowski Tadeusz	Mrozy	5.—	Załuski hr. Bohdan	Iwonicz	5.—
Rudniewski Roman	Warszawa	5.—	Zuchowicz Henryk	Krośniewice	5.—
Ryl Stanisław	"	100.—	Inż. Zamoyski Tadeusz	Warszawa	5.—
Regulski Janusz	"	200.—	Zamoyski hr. Jan	"	5.—
Dr. Rahoza Edward	"	5.—	Zembowicz J.	"	5.—
Dr. Rotstad Stanisław	Łowicz	10.—	Zabłocki Stefan	"	25.—
Rychłowski Tadeusz	Mińsk Maz.	5.—	Zieleniewska Zofia	Kłodawa	10.—
Rozmanit Zbigniew	Warszawa	25.—	Załuski hr. Michał	Czarnożyły	10.—
Rostworowski hr. Andrzej	Skrzybowce	20.—	Kpt. Zieliński Adam	Warszawa	5.—
Dyr. Rudzki Adam	Gdańsk	5.—	Zakrzewski Marian	"	4.—
Raczyński hr. Stefan	Złoty Potok	5.—			
Rotbard Henryk	Warszawa	5.—			
Radliński	"	20.—			
Regulski Tadeusz	"	25.—			
Stachowicz Henryk	"	5.—			
Dr. Schweitzer Aleksander	"	5.—			
Sender Wacław	"	10.—			
Sztetner Edward Jan	"	5.—			
Inż. Schellenberg Ludwik	"	10.—			
Sobociński Marian	"	5.—			
Skotlewski Czesław	"	10.—			
Spielrein Jan	"	10.—			
Dr. Schwanek Karol	Ciechanów	5.—			
Inż. Skotnicki Mieczysław	Warszawa	10.—			
Semis Artur	"	100.—			
Inż. Szuman Witold	"	5.—			
Szymankiewicz Edmund	"	5.—			
Szomański Włodzimierz	"	50.—			
Szyling Henryk	"	5.—			
Szemióth Józef	"	5.—			
Dyr. Sroka Stanisław	"	5.—			
Stankiewicz Eugeniusz	"	5.—			
Inż. Skrowaczewski Józef	"	5.—			
Halina i Feliks Steinhagenowie	Rachanie	20.—			
Książd Stypulkowski Al.	Włocławek	5.—			
Smerda Józef	Mrozy	5.—			
Sobecki Stanisław	Warszawa	50.—			
Inż. Szczeciński Maksymilian	Rzeszów	10.—			
Szczekowski Janusz	Starachowice	10.—			
Sekowski Janusz	"	5.—			
Szulc Kazimierz	"	10.—			
Mec. Sisslé Eugeniusz	"	10.—			
Seńkowski Aleksander	"	5.—			
Inż. Sigalin J. R.	"	10.—			
Dr. Stefanowicz Zygmunt	"	5.—			
Sienicki Witold	Kraków	5.—			
Steliński Edward	Warszawa	5.—			
Scholtze Ignacy	"	5.—			
Stokowski Zygmunt	Żychlin	20.—			
Ślubicki Tadeusz	Grójec	5.—			
Suski Stanisław	Warka	5.—			
Softys Horacy	Warszawa	10.—			
Dr. Snacki Jan	Biłgoraj	5.—			
Dr. Szaniawski Władysław	Włochy p/Warszawa	5.—			
Świergocki M.	Warszawa	5.—			
Surynowa Helena	"	50.—			

Goli na sucho!

bez mydła
bez wody
bez pędzla
bez ostrzy
bez bólu

ZŁ. 110 za komplet

elektryczna
GOLARKA REMINGTON RAND

T-wo BLOCK-BRUN S. A.
Warszawa Hotel Bristol

KRONIKA

POSTĘPY MOTORYZACJI

1.599 NOWYCH POJ. MECH. SPRZEDANO
W MAJU R. B.

Niepewna sytuacja polityczna i związane z nią nastroje gospodarcze osłabiły nieco sprzedaż pojazdów mechanicznych w Polsce, nie na tyle jednak, jakby można się było tego spodziewać. Fakty te świadczą, że rynek polski daleki jest od nasycenia, że rozporządzamy dość szerokimi „rezewami zapotrzebowania“, wbrew wielokrotnie publikowanym ostrzeżeniom pesymistów. Dobry pojazd mech. i w cenie umiarkowanej dostosowanej do możliwości gospodarczych kraju, znajduje w dalszym ciągu chętnych nabywców w różnych warstwach społecznych.

W maju r. b. sprzedaż nowych poj. mech. wyraziła się liczbą 1.599 jednostek, sprzedano więc o 94 poj. mech. więcej, niż w kwietniu r. b. (1.505) i o 315 jednostek mniej, niż w maju roku 1938-go (1914).

Jeśli idzie o poj. mech. znajdujące się w ruchu osiągnięliśmy na 1-go czerwca r. b. już niemal liczbę 60.000 jednostek (ściśle 59.996). Jest to najwyższa liczba pojazdów mechanicznych, jaką kiedykolwiek w Polsce notowano. Oczywiście największy wzrost wykazują działy: motocykli (1.379 jednostek) oraz samochodów osobowych (1.098 jedn.). A ponieważ w maju r. b. sprzedaż nowych motocykli (576) i samochodów osobowych (741) była mniejsza od ilości uruchomionych w tym miesiącu motocykli i samochodów, wynika, że w okresie mają wydobyci z „leży zimowych“ i wyposażono z powrotem w numery rejestracyjne 803 używane motocykle i 357 używanych samochodów osobowych.

Poszczególne pozycje statystyki na 1-go czerwca 1939 r. przedstawiają się następująco:

Ilość zarejestrowanych pojazdów mech.

	stan na 1.VI.39	stan na 1.V.39	przybyło	ubyte
ogółem poj. mech.	59.996	57.312	2.684	—
sam. ogółem	45.554	44.249	1.305	—
(wraz ze specj.)	27.096	25.998	1.098	—
sam. osobowych	9.368	9.142	226	—
sam. ciężarowych	5.291	5.383	—	92
taksówek	2.169	2.122	47	—
autobusów	1.630	1.604	26	—
poj. specj.	14.442	13.063	1.379	—
motocykli				

Jeśli idzie o przyrost nowych poj. mech. w okresie maja 1939 r. oraz porównanie tego przyrostu z przybytkiem w kwietniu 1939 r. i w maju 1938 r., to kształtował się on następująco:

Nowych jednostek przybyło:

	w maju 1939 r.	w kwietniu 1939	w maju 1938 r.
ogółem poj. mech.	1.599	1.505	1.914
sam. ogółem (ze specj.)	1.023	1.015	1.417
sam. osobowych	741	688	980
sam. ciężarowych	168	192	222
taksówek	36	63	115
autobusów	60	36	82
poj. specj.	18	36	18
motocykli	576	490	497

Charakterystyczny jest wzrost sprzedaży motocykli (zrobiło to wypuszczenie na rynek tańszych motocykli małej pojemności) oraz silny spadek sprzedaży taksówek.

DROGI

NOWE OPŁATY DROGOWE

Od dnia 1 kwietnia rb. obowiązują nowe specjalne opłaty i dopłaty drogowe.

Jeśli chodzi o specjalne dopłaty drogowe, to — jak podkreśla tyg. „Polska Gospodarka“ z dn. 20 bm. w artykule,

omawiającym nowy system świadczeń na rzecz dróg samorządowych — mogą być one pobierane tylko przez wojewódzkie i powiatowe związki samorządowe i tylko na budowę dróg o twardej nawierzchni, za które uważa się zarówno drogi o nawierzchni nieulepszonej, tj. tłuczniowej, żwirowej, z bruku, z kamienia polnego lub łamanego, jak i drogi o nawierzchni ulepszonej, tj. kostkowej, klinkowej, bitumicznej, betonowej itp.

Nie mogą więc być pobierane specjalne dopłaty na drogi gruntowe, ani nawet na poszerzenie drogi o twardej nawierzchni lub zmianę nawierzchni. Dopłaty nie mogą przekraczać 35 proc. kosztów budowy drogi o nawierzchni szutrowej szerokości, nie przekraczającej 5 metrów — po potrąceniu świadczeń oraz nie mogą obciążać właścicieli gruntów i nieruchomości, przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych w pasie przydrożnym szerszym, niż 3 km z każdej strony. W pierwszej strefie pasa przydrożnego (do 1 km) dopłata nie może przekraczać 80 proc. podatku drogowego, w drugiej strefie (1—2 km) — 60 proc. i w trzeciej strefie (2—3 km) — 40 proc. podatku drogowego.

ROBOTY DROGOWE

W POWIECIE NOWOSĄDECKIM

Niezależnie od robót drogowych, podjętych przy budowie szosy nadpoprzecznej i budowie węzła rożnowskiego, gdzie zatrudnionych jest ok. 800 robotników, zarząd drogowy w Nowym Sączu przystąpił do gruntownej naprawy szosy na odcinku Tegoborza — Łososina Dolna. Przy robotach tych znalazło na razie zatrudnienie ok. 100 robotników. Droga ta jest ważną arterią łączącą Nowy Sącz z powiatem brzeskim.

ZAMKNIĘCIE RUCHU NA DROGACH

W związku z prowadzonymi w całym kraju robotami drogowymi nastąpiły dalsze zamknięcia ruchu na drogach publicznych.

W woj. i pow. kieleckim na drodze państwowej nr 10 Bzin — Sandomierz w m. Bzynie koło Skarżyska z powodu zerwania mostu przez powódź zamknięto ruch do odwołania. Objazd drogą powiatową Suchedniów — Parzów.

W woj. krakowskim, pow. bielskim na drodze pow. Bystra — Buczkowice km 03 — 4,3 z powodu całkowitego remontu drogi zamknięto ruch do odwołania. Objazd do Szczyrku drogami bitymi przez Mikuszowice, Wilkowice, Łodygowice do Buczkowice.

W woj. krakowskim, pow. tarnowskim na drodze państwowej nr 12/1 Tarnów — Kraków pod Tarnowem km 2,4 — 3,3 z powodu przebudowy nawierzchni zamknięto ruch do 30.IX r. b. Objazd z Tarnowa przez Mościce.

BUDOWA SZOSY KIELCE — KRAKÓW

Plan robót przy budowie szosy Kraków — Kielce przewiduje w rb. na terenie COP ukończenie tej drogi od miejscowości Stówek pod Kielcami do Jędrzejowa. Do dnia 5 sierpnia rb. mają być na tym odcinku ukończone prace przy budowie podkładu, a do końca września zostanie ułożona nawierzchnia asfaltowa.

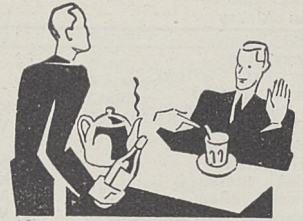
ZAMKNIĘTE ODCINKI DRÓG

W województwie łódzkim, powiecie wieluńskim, na drodze państwowej nr 14/2 Częstochowa — Wieluń, na odcinku Rudniki — Wieluń, z powodu przebudowy zamknięto ruch aż do odwołania. Objazd drogą bitą przez Rudniki, Praszke.

W województwie i powiecie stanisławowskim, na drodze państwowej nr 9, odcinku Halicz — Stanisławów km 490 — 492, z powodu przebudowy drogi zamknięto ruch do dnia 15.X. rb. Objazd przez Uhrynów — Pawelcze do Jamnicy. Również zamknięto dla ruchu odcinek Stanisławów — Bohorodczany, aż do odwołania.

Odcinek drogi Nadwórna — Rafajłowa oddano dla ruchu z wyjątkiem mostu, przy którym prace są na ukończeniu.

W woj. białostockim na drodze Sztabin — Suchowola (pod Augustowem) zamknięto ruch na skutek



Czy pozwolisz
Lampkę wina?
— Wolę szklanke
Szumilina!

„SZUMILIN“
herbata-nektar

przebudowy względnie budowy nowej nawierzchni, aż do odwołania.

W woj. wileńskim na drodze powiatowej Wilno — Bieniakonie zamknięto ruch na skutek przebudowy. Otwarcie ruchu przewidziane w pierwszych dniach września rb.

W woj. poznańskim na drodze Żerków — Robaków — Grab (w pobliżu Jarocina) zamknięto ruch aż do odwołania. Objazd przez osadę Lisew.

W woj. poznańskim na drodze Gracze — Grodzisk (w pobliżu Kościana) zamknięto ruch do 1 września. Objazd przez Widziszewo.

W woj. kieleckim odcinek drogi Mstów — Św. Anna (pod Czeszochową) zamknięty dla ruchu aż do odwołania.

W woj. krakowskim odcinek drogi Chabówka — Nowy Targ zamknięty aż do odwołania.

PRZEPISY O REGULACJI GŁÓWNYCH
ARTERII KOMUNIKACYJNYCH

Min. Spraw Wewnętrznych wystosowało ostatnio okólnik, zwracający uwagę na niezmiernie doniosły problem regulacji głównych arterii komunikacyjnych.

Chodzi tu o zabezpieczenie dostatecznej płynności i harmonijności ruchu. Są drogi znaczenia ogólnopaństwowym, dalekobieżne magistrale, które przecinają się z drogami o znaczeniu lokalnym i przebiegają przez mniej lub więcej rozbudowane osiedla. Te punkty skrzyżowań i przejazdów przez osiedla i miasta stanowią największą stronę naszych dróg. W bardzo wielu wypadkach nadal przy budowie dróg nie zwraca się uwagi na przelotność dróg w wyżej wymienionych punktach, co zmniejsza automatycznie do znacznego zmniejszenia szybkości — często nawet i redukcja szybkości nie nie pomaga, skoro skrzyżowanie lub zakręt są niebezpiecznie zbudowane!

W celu uniknięcia na przyszłość tych niewłaściwości, należy (wg wspomnianego okólnika):

- 1) arteriom komunikacyjnym, zwłaszcza głównym, ustalonym w trybie sporządzania planów zabudowania, a w osiedlach wiejskich i bez takich planów, dawać odpowiednie szerokości, zwłaszcza zaś odległości między frontowymi liniami zabudowania oraz nie zacieśniać ulic budynkami, występami ich oraz innymi urządzeniami i zadrzewieniem w miejscach skrzyżowań, zbiegów i ostrych zakrętów, przeciwnie w miarę możliwości stosować tam cofnięcie zabudowy, przynajmniej na parterze, wówczas, gdy przy nie dość szerokiej arterii pożądanym jest zwiększenie widoczności;
- 2) dopilnować, aby założenia planów zabudowania były ściśle wypełniane.

HANDEL

ULGI CELNE
NA CZĘŚCI SAMOCHODOWE

Jak dowiadujemy się, firmy samochodowe, które w swoim czasie złożyły podania o ulgi celne na części samochodowe, potrzebne do obsługi kursujących w kraju pojazdów, otrzymają już w najbliższych dniach z Ministerstwa Skarbu zawiadomienia o przyznaniu tych ulg.

SPRAWY GARAŻOWE

WYNAJEM GARAŻU WYMAGA ŚWIADECTWA PRZEMYSŁOWEGO

Ostatnio Sąd Najwyższy rozpatrywał sprawę wniesioną przez właściciela posesji, który na tyłach swej nieruchomości wybudował garaże dla taksówek, które urząd skarbowy zakwalifikował, jako przedsiębiorstwo przemysłowe.

W obronie swego stanowiska urząd skarbowy motywował, że wynajem garaży nie może być traktowany jako zwykły najem lokali i wymaga wykupienia specjalnego świadectwa przemysłowego. Z tego tytułu wymierzono właścicielowi posesji grzywnę za brak patentu przemysłowego.

Właściciel domu (przy ul. Kruczej) motywował swe stanowisko tym, że nie prowadzi on przedsiębiorstwa taksówkowego, lecz jedynie wynajmuje boksy osobom, posiadającym taksówki i trudniącym się prowadzeniem przedsiębiorstw, mających za zadanie zarobkowy przewóz osób w mieście. Jednocześnie właściciel domu zaznaczył, że nie jest podnajemcą, lecz że wynajmuje bezpośrednio garaże przedsiębiorcom taksówkowym.

Sąd Najwyższy podzielił zapatrywanie władz skarbowych i uznał, że na zasadzie obowiązujących ustaw w wynajmie garaży wymaga wykupienia świadectwa IV-iej kategorii, w wypadku gdy w garażach mieści się do 10-ciu samochodów oraz świadectwa III-iej kategorii — w wypadkach, gdy garaż mieści więcej niż 10-ciu samochodów.

KOSZTY UTRZYMANIA

KOSZT UTRZYMANIA SAMOCHODU W WARSZAWIE

Minimalne roczne koszty utrzymania samochodu, według przeprowadzonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Warszawie badań i obliczeń przy samochodzie popularnym o wadze 1000 kg i przy rocznym przebiegu 12.000 km., wynoszą:

1) koszty stałe w warunkach najkorzystniejszych:

a) garaż zł 360, b) podatki zł 150, c) ubezpieczenie zł 480, d) konserwacja zł 480, razem zł 1.470.

2) koszty zmienne dla samochodu spalającego do 10 litrów paliwa na 100 km.:

a) paliwo zł 660, b) oliwa zł 60, c) naprawy i opony zł 480, razem z 1.200.

Łącznie zatem minimalne koszty utrzymania (bez szofera) nie wliczając w to amortyzacji wozu wynoszą zł 2.670.

Podane wyżej sumy mogą ulec znacznej zmianie w granicach ca 200% w zależności od wielkości litrażu silnika samochodu, a więc większego zużycia paliwa i smarów, większego rocznego przebiegu, pełniejszych ubezpieczeń oraz przy większych kosztach napraw i opon.

RÓŻNE

JUŻ 20-tu POLSKICH FACHOWCÓW TECHNICZNYCH PRACUJE W AFGANISTANIE

Przed kilku tygodniami podawaliśmy nieco wiadomości o pracy polskich inżynierów, którzy budują drogi w Afganistanie. Jak podawaliśmy, kierunek ogólny tych robót spoczywa w ręku inż. Okęckiego, który uprzednio w ciągu lat pięciu (1931—1936) prowadził z ramienia Ligi Narodów prace drogowe na terenie Chin, budując około 50.000 km dróg bitych.

Ostatnio szef polskiej ekspedycji drogowej — inż. Okęcki bawił przez trzy miesiące w Europie angażując z ramienia rządu afgańskiego fachowców technicznych dla wykonywania podjętych w Afganistanie prac.

Inż. Okęcki, który swą fachowością i obiektywizmem oraz rzeczowym podejściem do sprawy zyskał sobie całkowite zaufanie rządu afgańskiego, odwiedził Szwajcarię, Szwecję, Czechy, Holandię, Belgię i Polskę, szukając odpowiednich

fachowców. Ostatecznie inż. Okęcki zaangażował z Polski dwunastu fachowców technicznych, w tym pięciu inżynierów drogowych, którzy wyjechali z kraju, aby objąć swe placówki w Afganistanie. Inż. Okęcki opuścił Polskę przed kilkunastu dniami. Jest rzeczą prawdopodobną, że w niedługim czasie wyjedzie do Afganistanu jeszcze kilku polskich inżynierów.

W chwili obecnej bawi w Afganistanie 20-u polskich fachowców technicznych, w tym trzech (inż. Okęcki, inż. Kalinowski oraz inż. Wicherzycki) od marca 1938 r.

Inż. Kalinowski zbudował w niezwykle trudnych warunkach terenowych drogę przez przełęcz Szibaru w górach Hinduksuz — na wysokości 3.000 metrów nad poziomem morza i obecnie w dalszym ciągu prowadzi te prace. Inż. Wicherzycki prowadzi roboty na północnej drodze z Kabulu przez Hinduksuz, organizując wszystko od podstaw i tworząc pierwsze w tym kraju drogi z nawierzchnią twardą. Jako materiał do budowy polscy inżynierowie wykorzystują bardzo dobre miejscowe materiały kamienne (granit, bazalt), układając nawierzchnię z kostki nieregularnej (t. zw. półbruczek) lub kamienia łamanego.

Obaj ci inżynierowie zaaklimatyzowali się doskonale w tym bardzo zdrowym zresztą pod względem klimatycznym kraju i już w roku ubiegłym sprowadzili do Afganistanu swe rodziny.

Na marginesie tych informacji należy zaznaczyć, że polscy inżynierowie stoczyli z wycieczką kampanię z ekspedycjami technicznymi innymi krajów, ekspedycjami popieranymi bardzo wydatnie finansowo i organizacyjnie przez rządy tych krajów, podczas gdy ekspedycja polska pozostawiona była raczej własnym siłom i własnej przemysłowości.

Kampania ta zakończyła się zaangażowaniem inżynierów polskich bezpośrednio przez rząd afgański dla przeprowadzenia prac badawczych i organizacyjnych, podczas gdy ekspedycje innych narodowości są co najwyżej angażowane do wykonania ściśle określonych fragmentów prac, bez prawa zasadniczych decyzji. Kilka firm niemieckich buduje drogi na południu Afganistanu.

W ciągu ubiegłego roku polscy inżynierowie zdobyli sobie swą dzielnością i rzetelnym wywiązaniem się z przyjętych obowiązków tak wielkie zaufanie rządu afgańskiego, że powierzono im do całkowitego uznania wszelkie prace organizacyjne z dziedziny budownictwa i ruchu na drogach bitych.

Początkowo Afgańcy odnieśli się do przybyśców z ostrożnością i raczej nieufnością. Nieufność ta była całkowicie uzasadniona, jeśli się zwąży, że do chwili przybycia inżynierów polskich, ekspedycje europejskie najczęściej nadużywały zaufania Afgańczyków.

Szeroko znana była sprawa budowy przez prywatne firmy włoskie zbiorników do wody, w których nie zdołano nigdy zebrać ani metra sześciennego wody.

Innym, szeroko znanym wypadkiem była budowa przez firmy niemieckie cementowni w Kabulu. Otóż cementownie te zbudowano na koks, gdy tymczasem w całym Afganistanie nie ma ani jednej koksowni, a doskonały węgiel w wielu miejscach leży na powierzchni ziemi...

Nie trzeba dodawać, że w wielu wypadkach firmy europejskie dotychczas pracujące w Afganistanie liczyły ceny akurata s t o k r o t n i e w y ż s z e, niż ceny rynkowe, utrzymujące się w najdroższych krajach europejskich.

Oczywiście tego rodzaju „polityka” zraziła rząd afgański do ekspedycji europejskich. Dopiero kilkunastomiesięczna rzetelna praca polskich inżynierów spowodowała odbudowanie zaufania do europejskich.

Należy wytyczyć wszelkie siły, aby tego zaufania nie utracić i nie dać się odsunąć ekspedycjom innych krajów, które wszelkimi najbardziej bezwzględnymi sposobami, starają się odsunąć Polaków z placówek zdobytych twardą pracą i rzetelnością.

W pracy naszej ekspedycji inżynierskiej na terenie Afganistanu ujawnia się siła ekspansyjna narodu polskiego oraz znana jeszcze przed wojną pionierska dążność polskiej techniki do rozpowszechniania nowoczesnych zdobyczy cywilizacyjnych w krajach pierwotnych.

PALIWO

WZROST SPRZEDAŻY SPIRYTUSU NAPĘDOWEGO

W „Wiadomościach P. K. N.” znajdujemy notatkę, pochodzącą od Dyrekcji Państwowego Monopoliu Spirytusowego, w której podane zostały cyfry, dotyczące zbytu spirytusu napędowego w ciągu ostatnich lat.

Szybki wzrost sprzedaży spirytusu napędowego ilustrują następujące cyfry:

r. 1936	8.000.000	litrów (100 st.)
r. 1937	10.000.000	”
r. 1938	20.000.000	”

z tym, że przypuszczalnie spożycie spirytusu napędowego w roku 1939 osiągnie poziom nie mniejszy jak 30.000.000 litrów.

BARDZO ZNACZNY WZROST KONSUMCJI BENZyny

W okresie pierwszych 3-ch miesięcy rynek krajowy wchłonął rekordową ilość benzyny, a mianowicie 22.980 ton.

W latach poprzednich spożycie od 1/1 do 31/III przedstawiało się następująco:

1930 r.	— 18.855 ton.
1936 r.	— 11.790 ton.
1937 r.	— 14.039 ton.
1938 r.	— 19.313 ton.
1939 r.	— 22.980 ton.

Jak widzimy, że konsumcja tegoroczna przekroczyła znacznie konsumpcję r. 1930, który powszechnie uważany jest za okres najbardziej pomyślny dla producentów benzyny.

Procentowo mierząc wzrost konsumpcji produktów naftowych, dojdziemy również do pocieszających (i alarmujących!) wniosków. Wzrost tegoroczny do ubiegłorocznej wynosi 11%, zaś do 1937 r. spożycie zwiększyło się o 18%, a w stosunku do 1936 r. o całe 29%. W stosunku do „rekordowego” r. 1930 o całe 9%.

SPRAWY FINANSOWE

ZRZESZENIE KUPCÓW SAMOCHODOWYCH R. P. W SPRAWIE WYKONYWANIA USTAWY O PRAWACH RZECZOWYCH NA POJAZDACH MECHAN.

Przedstawiciele Zrzeszenia Kupców Samochodowych R. P. w osobach prezesa Zrzeszenia p. J. Łepkowskiego i sekretarza Zrzeszenia p. T. Topolnickiego odbyli przed paru dniami konferencję na terenie Ministerstwa Komunikacji w sprawie wprowadzenia odpowiednich przepisów zabezpieczających rzeczowe prawa sprzedawców samochodowych, zastrzeżone na pojazdach mechanicznych w wypadkach rekwizycji pojazdów na potrzeby Państwa.

SPORT MOTOCYKLOWY

WYŚCIG MOTOCYKLOWY W BIELSKU
Trasa wyciągu, długości 3,5 km była kręta, znajdowały się na niej liczne wzniesienia i spadki. Zgłosiło się ogółem przeszło czterdziestu motocyklistów. W głównym biegu dnia w kat. wyciągowej do 500 cm³/20 okr. Iodzianin Brendler powtórzył swój sukces z Bielska wygrywając pewnie w czasie 53 min. 21 sek., bijąc po drodze rekord okrażenia należący do Bathelta o blisko 20 sek. Rekordowy czas Brendlera wynosi 2 min. 17 sek. Bathelt przegrał do Brendlera walkowerem — maszyna zawiodła już w pierwszym okrażeniu.

W innych kategoriach zwyciężyli: do 100 cm³/5 okr. Hennek (KPW-Katowice) 17 min. 56,4 sek. do 250 cm³/10 okr. Łatasówna (AK-Kraków) 29 min. 56,2 sek. do 350 cm³/10 okr. Molin (MKZS-Cieszyn) 31 min. 46,08 sek.

Kat. wyc. do 250 cm³/15 okr. Bujak (MKZS-Cieszyn) 49 min. 54 sek.; kat. wyc. do 350 cm³/20 okr. (Jung MKZS-Rydułtowy) 56 min. 35 sek.

WYNIKI 3-go KROKU MOTOCYKLOWEGO

Wynik ostateczny „trzeciego kroku motocyklowego”, zorganizowanego przez Polski Klub Motocyklowy, przedstawiają się następująco: klasa 100 cm — Brun na DKW, 200 cm — Krassowski na TWN,

250 cm — Voeltnagel na Rudge, 350 cm — Czajkowski na DKW, 500 cm — Szej na Sokole, 250 cm z przyczepką — Potajko na Tornax, 600 cm z przyczepką Kuczynski na Sokole. Próbie terenową wygrał Voeltnagel na Rudge przed Anziakiem na BMW.

KRONIKA KLUBOWA

POMORSKI AUTOMOBILKLUB

W niedzielę dnia 21 maja br. zorganizował Pomorski Automobilklub w porozumieniu z Łódzkim Automobil-Klubem — i m p r e z e — która stanowiąca pomost nawiązania serdecznych węzłów koleżeńskich pomiędzy dwoma braćmi klubami automobilowymi.

Meta w Włocławku zgromadziła zespoły klubowe a mianowicie 18 maszyn P. A. i 8 maszyn Ł.A.K. — Pod kierownictwem Wicemandora P. A. startuje korowód maszyn do miejsca próby sprawności — zawodników. — Próba składała się z zadań rozruszenia silnika, zrywu i hamowania i dała zawodnikom dużo emocji. Kierowcy wykazali w tej części imprezy wysoki poziom opanowania swych maszyn.

W godzinach południowych w pięknym osrodku przystani Włocławskiego Klubu Wioślarskiego odbył się wspólny obiad, w którym brali udział wszyscy uczestnicy imprezy. Komandor prezes P. A. inż. Zawadzki przywitał oficjalnie zespół Ł. A.K. i nawiązał w swym przemówieniu do okolicznego towarzyskiego spotkania. W odpowiedzi przemówił wicemandor Ł.A.K. Weigt — następnie zabrał głos delegat Zarządu m. Włocławka, który przywitał rodzinę automobilową na terenie stolicy Kujaw.

Po południu nastąpił start zawodników do drugiej części imprezy — do jazdy na trasie Włocławek — Ciechocinek. — Impreza składała się z zadań rozpoznawczych na trasie, po której markowane były znaki i atrapy. Po przybyciu zawodników do mety w Ciechocinku i odprawie zawodników, wspólny podwieczorek gromadzi uczestników w lokalach „Europa”.

Po ogłoszeniu przez wicemandora Ł. K.A. obliczeń „Komisji technicznej” i po uprządkowaniu się rezultatów klasyfikacyjnych, przystąpiono do rozdania nagród, które otrzymali: I-szą p. Sokółowski Edmund, pkt. 194,3; II-gą p. inż. Dziembowski Jerzy, pkt. 193,4; III-cią p. major Szyrowski Franciszek, pkt. 189.

Nagrodą dla zwycięskiego zespołu klubowego przyznana została Pomorskiemu Automobilklubowi za 1306,1 pkt. Na wyróżnienie zasługuje sprawna organizacja imprezy.

MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY

JAZDA KONKURSOWA MAŁOPOLSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

W dniach 29 kwietnia do 3 maja b. r. M.K.A. zorganizował imprezę sportowo-turystyczną pod nazwą „Jazda Konkursowa” M.K.A. która obejmowała następujące próby:

A) Jazdę na regularność na trasie Lwów — Stryj — Skole — Klimice 147 km; z powrotem Sianki — Turka — Sambor — Gródek Jag. — Lwów 165 km. B) Próbie szybkości płaskiej na szosie stryjskiej na dystansie 1 km ze startu stojącego z uruchomionym silnikiem. C) Wycieczkę do Budapesztu (niepunktowaną): ca 1.500 km na zaproszenie Król. Weg. Klubu Automobilowego K. M. A. C. D) Próbie szybkości górskiej na przestrzeni ca 3 km na serpentynie między Turką a Rozłuczem.

Wszystkie zgłoszone wozy zostały podzielone przy próbie A. według litrażu, przy próbach B. i D. na klasy zależnie od stosunku wagi wozu do siły K.M. silnika.

Startowało 25 maszyn, zawody ukończyło 21 zawodników, w tym 1 nieklasyfikowany (za zmianę kierowcy) a 1 klasyfikowany poza konkursem (brak licencji sportowej). Komandorem był p. Wi-

told Kellerman, wicemandorami pp. dyr. Z. Orzechowski i dyr. J. Treter.

WYNIKI

KLASA I

1. Inż. T. Todorowski D.K.W. 503.592
2. H. Polański D.K.W. 503.422
3. Zb. Pawłowski D.K.W. 502.781
4. Prof. A. Lenkiewicz D.K.W. 501.382
6. Dr St. Moszkowicz Adler 502.075
7. Inż. Filipkowski Stoda 501.514
8. E. Kazimierska Steyer „50” 501.963.
9. Dr L. Zaturski Fiat „500” 501.192
11. J. Nowicki Aero „30” 502.517 poza konkursem.

KLASA II

14. J. Geislerowa Fiat „1500” 502.854
16. Dr B. Trzos Citroen „7” 502.012
17. Z. Kannenberg Steyer „200” 501.869.

KLASA III

23. Dr J. Chwalibogowski Mercedes „170 V” 499.262
24. Inż. M. Stadler Adler - Trumpf 494.467

KLASA IV

25. Inż. Wł. Bogucki Bugatti 501.506
26. Wł. Polański Hansa „200” 503.177

KLASA V

28. M. Baczewska Steyr „220” 501.930
29. Inż. St. Orange Mercedes „230” 502.848
30. Inż. J. Potworowski Chevrolet 502.677.

NAGRODY ZDOBYLI:

W KLASYFIKACJI OGÓLNEJ:

- I. Inż. Tadeusz Teodorowicz - Todorowski na samochodzie D.K.W. z ilością punktów dodatnich 503.592.
- II. Henryk Polański na samochodzie D.K.W. 503.422 punktów dodatnich.
- III. Władysław Polański na samochodzie „Hansa 2000” punktów dodatnich 503.177.

W POSZCZEGÓLNYCH KLASACH:

W KLASIE I

1. p. Inż. T. Teodorowicz-Todorowski pkt. 503.592
2. Henryk Polański pkt. 503.422
3. p. Zbigniew Pawłowski pkt. 502.781 wszyscy na samochodzie D.K.W.

W KLASIE II

1. p. Jadwiga Geislerowa pkt. 502.854 na „Fiat 1500”
2. p. Dr Bolesław Trzos pkt. 502.012 na „Citroen 7”.

W KLASIE III

1. p. Władysław Polański pkt. 503.177 na „Hansa 2000”
2. p. inż. Władysław Bogucki pkt. 501.506 na „Bugatti”.

W KLASIE IV

1. p. inż. Stanisław Orange pkt. 502.848 na „Mercedes 230”
2. p. inż. Jan Potworowski pkt. 502.677 na „Chevrolet”.

Z WYCIEZKI NA WĘRY

(do artykułu p. Zofii Kannenberg „Na szlaku Lwów — Budapeszt” zamieszczonego w Nr. 5 Auta)

Poza tym nagrody firmowe otrzymali: firmy Steyr za najlepszy wynik na samochodzie Steyr — p. Ewa Kazimierska; firmy Karpaty za najlepszy wynik na benzynie Karpaty p. inż. T. Teodorowicz-Todorowski na D.K.W.;

f-my Galkar za najlepszy wynik na oleju „Galkar” p. Zbigniew Pawłowski — na D.K.W.

Wszyscy uczestnicy „Jazdy Konkursowej” M.K.A. otrzymali poza tym pamiątkowe plakiety.

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY

WYNIKI WYSCIGU W OJCOWIE

(Dorocznym zwycięzcy Krakowski Klub Automobilowy zorganizował pod Ojcowem wyścig samochodowy i motocyklowy, połączony z próbą samochodowych rekordów górskich.

W czasie treningu motocyklista Michał Słowik z Zakopanego wywrócił się z motorem na wirażu, doznając lekkich obrażeń nogi. Wypadkowi na trasie uległa następnie zawodniczka Irena Lataśówna, doznając również obrażeń nogi, wrzeszcząc na głos „Tadeusz, Tadeusz” z Katowic zrzuciła na osłzniętej trasie, ramię stojącego i strzegącego porządku na szosie żołnierza, którego przewieziono do szpitala w Krakowie. Kierowca wyseł bez szwanku.

TECHNICZNE WYNIKI:

Kategoria samochodów sportowo-turystycznych w poszczególnych klasach: 1) Szpyta na Fiatie w czasie 3:23,10, osiągając przeciętną szybkość 61,883 km/godz. (rekord trasy), 2) Ciipalski na Aero, szybkość — 58,871.

1) Jan Ripper na Lancii w czasie 3:18,850, osiągając przeciętną szybkość 63,364 km/godz. (rekord).

1) Tarnawa na Aero 50 w czasie 3:12,720, osiągając przeciętną szybkość 65,376 km/godz. (rekord).

1) Gębała na Bugatti w czasie — 3:15,975, osiągając przeciętną szybkość 64,293 km/godz. (rekord).

Kuniewiczowa Irena na Chevrolet w czasie 3:23,260, osiągając szybkość przeciętną 61,989 km/godz. (rekord).

KATEGORIA WOZÓW WYSCIGOWYCH 1) Nawrań na Bugatti w czasie — 2:55,629, osiągając przeciętną szybkość 71,745 km/godz. (rekord).

WYNIKI MOTOCYKLOWE

W kategorii do 125 cm.: 1) Jankowski na MOJ w czasie 3:31,195, szybkość 59,66 km/godz.

W kategorii do 250 cm.: 1) Baron Leopold na DKW w czasie — 13:0,765, szybkość 66,397 km/godz.



Typ wiesniaka węgierskiego w narodowym stroju.

W kategorii do 350 cm.: 1) Błażyczek na Nortonie w czasie 3:25,155, szybkość 60,824 km/godz.

W kategorii ponad 350 cm.: 1) Jan Bathel na Rudge w czasie — 3:01,445, szybkość 69,438 km/godz.

KRONIKA MILITARNA

BRON PANCERNA NIECO O DZIAŁANIACH NIEMIECKICH JEDNOSTEK PANCERNYCH

W „Połsce Zbrojnej“ p. Kazimierz Rosen-Zawadzki pisze o „Działaniach czołgów niemieckich“. Poniżej podajemy najważniejsze szczegóły z tego artykułu.

Skład wojsk pancernych Nowoczesne wojska pancerne, zdaniem generała Guderiana, nie powinny składać się z oddzielnych batalionów czołgowych, lub nawet grup batalionów, podległych dowódcom korpusów i dywizji. Wojska pancerne powinny być natomiast uformowane w wielkie samodzielne jednostki pancerno-motorowe, w skład których, oprócz oddziałów czołgowych, powinny wchodzić zawsze pomocnicze jednostki zmotoryzowane, przede wszystkim zaś piechota, artyleria i oddziały rozpoznawcze.

Jak w ygląda oddział rozpoznawczy?

Podstawowym sprzętem oddziałów rozpoznawczych mogą być pancerne samochody rozpoznawcze terenowe (3-4-osiove), o maksymalnej szybkości od 70—100 km na godz., z zasięgiem działania na 200—300 km, lekko opancerzone i zabezpieczające przed przeciwpancernymi pociskami kb. i ckm., a uzbrojone w ckm. lub działka o kalibrze 20—37 mm. Skład oddziału rozpoznawczego będzie przeważnie następujący: 2—3 kompanie po 9—12 samochodów pancernych każda, wzmocnione oddziałami motocyklistów, lub zmotoryzowanej artylerii, oddziałami moździerzy, saperów i dział przeciwpancernych.

Oddział czołgów

W skład oddziału czołgów wielkiej nowoczesnej jednostki pancerny powinny wchodzić: — czołgi szturmowe, uzbrojone w jedno działko o kalibrze 20—50 mm i kilka ckm., a czasem i aparat dymotwórczy, o pancerzu zabezpieczającym przed pociskami przeciwpancernymi, o ciężarze do 18 ton i szybkości zależnie od terenu 20—10 km na godz.;

— lekkie czołgi rozpoznawcze o ciężarze 4—8 ton, uzbrojone tylko w ckm.; są one przeznaczone do rozpoznania bliskiego i bojowego, ubezpieczenia, łączności oraz walki z siłą żywą przeciwnika; taniość tych czołgów pozwala na masową ich produkcję;

— ciężkie czołgi przełomowe, uzbrojone w działko o kalibrze 75—100 mm, przeznaczone do wsparcia lekkich i szturmowych czołgów oraz niszczenia umocnień nieprzyjacielskich;

— wreszcie najcięższe czołgi przełomowe, uzbrojone w działko o kalibrze ponad 100 mm, z grubym odpornym pancerzem; czołgi te mają nacierać na ufortyfikowane pozycje, zadymiać nieprzyjacielskie punkty obserwacyjne oraz obездwładniać nieprzyjacielskie działa przeciwpancerne.

Natarcie czołgów

Szerokość frontu natarcia brygady czołgów, składającej się z 4 batalionów, wynosi 2 do 4 km, głębokość zaś ugrupowania 3 do 5 km. W ten sposób szerokość i głębokość ugrupowania brygady czołgów odpowiada frontowi dywizji piechoty. Jednakowoż brygada czołgów ma w pierwszym rzucie znacznie większą ilość sfodkowanych ogniw niż dywizja piechoty.

Posiadanie wolnobieżnych czołgów, przeznaczonych tylko do wsparcia piechoty, jest, według generała Guderiana, niecelowe. Tym bardziej, że działania bojowe innych rodzajów broni powinny podczas natarcia czołgów być dostosowane do nich. W ten sposób tempo działań przyberze na sile, gwałtowności i zdecydowaniu.

Przykucie zaś czołgów do piechoty pozabawia je tej zasadniczej przewagi, jaką jest właśnie szybkość. W niepomysłnych zaś warunkach może spowodować w oddziałach czołgowych bardzo duże straty od ognia artylerii nieprzyjacielskiej.

KRONIKA ZAGRANICZNA

FINANSOWANIE BUDOWY AUTOSTRAD W NIEMCZECH

Budowę autostrad w Niemczech wykonuje przedsiębiorstwo Reichsautobahnen, będące właściwie ze względu na główny w nim udział filią przedsiębiorstwa Niemieckich Koteł Państwowych. Nadzór jednak nad całością sieci dróg w Niemczech wykonuje Generalny Inspektor Drogowy, którym jest dr inż. Todt — faktyczny w tej dziedzinie dyktator.

90 MILIONÓW DNIÓWEK!

Złożone sprawozdanie z działalności za 1937 r. tego najnowocześniejszego dziś przedsiębiorstwa komunikacyjnego podaje cyfry, dotyczące jego rozwoju. Do końca 1937 r. było w użyciu 2.014 km autostrad (na 7.000 km zaprojektowanych w 1933 r. na polecenie kanclerza Hitlera), z czego w 1937 r. wykończono i oddano do użytku 927 km. Nadto w budowie było 1.623 km, w przygotowaniu zaś do budowy — 1.931 km. Do końca 1937 r. wykończono ok. 3.900 mostów, z czego 1.290 mostów wykończono w 1937 r. W tymże roku rozpoczęto nadto budowę dalszych 800 mostów. Z punktu widzenia znaczenia budowy autostrad w zakresie zwalczania bezrobocia interesujące jest, że od początku budowy tych autostrad do końca 1937 r. robotnicy przepracowali ok. 90 mil. dniówec.

KOSZTY DO R. 1938 — 2.120 MILIONÓW RM.

Powyższy przegląd wykonanych na tym odcinku prac należy jednocześnie uzupełnić wyjaśnieniami co do kosztów budowy tych autostrad oraz sposobu ich finansowania. Ogółem wydatki od chwili rozpoczęcia budowy w sierpniu 1933 r. do końca 1937 r. wyniosły RM 2.120 miln., z czego RM 705 miln. przypada na 1937 r. Z podziału tej kwoty wg celów zużycia wypada, że w 1937 r. wydano na roboty ziemne i skalne — RM 199 miln., tory — RM 144 miln., nakłady drogowe — RM 93 miln., budowę mostów — RM 72 miln. i koszty administracyjne — RM 52 miln. Stosunkowo niewielkie w ramach całości wydatków są wydatki na nabycie gruntów, które do końca 1937 r. wyniosły ok. RM 100 miln.; z tego ok. 1/3 dotyczyłaś z różnych względów nie zostało zapłacone. Z nabytych gruntów 4/5 pochodzi z rąk prywatnych, a jedynie 1/5 — z posiadłości państwowych i samorządowych.

257 MIL. RM DOTACJE SPECJALNE

Środki na budowę autostrad pochodzą z trzech źródeł: z wpływów z przedsiębiorstwa, z specjalnych dotacji Państwa oraz z pożyczek. Wpływy z przedsiębiorstwa (RM 295 tys. w 1937 r.), pochodzące głównie ze stacji benzynowych, nie odgrywają w stosunku do potrzeb finansowych jeszcze żadnej roli. Dotacje specjalne (Sonderzuweisungen) Skarbu Państwa z pobieranych od 1936 r. na rzecz Reichsautobahnen ceł i podatków wyniosły w 1937 r. o. RM 197 miln. — wobec RM 60 miln. w 1936 r., stanowią zatem już źródło zupełnie poważne. Z kwoty RM 197 miln. — przypadło na cła RM 104 miln., RM 62 miln. na podwyżkę podatku od benzyny i benzolu i RM 31 miln. na pobierany na rzecz Reichsautobahnen podatek od zarobkowego przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi. Najważniejszym jednak źródłem finansowania budowy autostrad były od początku — i są dotychczas — pożyczki, głównie zaciągane w zakładach publicznych. Nie uległ więc zmianie w porównaniu z 1936 r. kredyt akceptacyjny w wysokości RM 450 miln. i udział we wpływach z pożyczki tzw. Reichsautobahnenanleihe z 1936 r. w wysokości RM 400 miln. Do tego doszły nowe pożyczki, jak: wpływy z podwyżki pożyczki Państwowego Zakładu Pośrednictwa Pracy — z RM 150 miln. do RM 375 miln., pożyczki od Państwowego Zakładu Ubezpieczeń w wysokości RM 100 miln., od grupy państwowej „Ubezpieczenia“ w wysokości RM 237 miln., oraz postawione przez Ministra Skarbu do dyspozycji przedsiębiorstwa dalsze RM 300 miln. Ponieważ również w roku bieżącym nie przewiduje się nowych wpływów, finansowanie budowy autostrad odbywa się w dalszym ciągu na tych samych zasadach i z tych samych źródeł.

JAKA JEST NAJWIEKSZA TEORETYCZNA LINIA OKTANOWA?

W czasopiśmie „Technika Lotnicza“, nr 3 z marca b. r. znajdujemy odpowiedź na powyższe pytanie, opracowaną przez inż. Jana Tuszyńskiego. Notatkę tę podajemy poniżej w nieznacznym skrócie:

Jak wiadomo, skala oktanowa pozwala jedynie na ocenę paliw lotniczych, których odporność na detonację jest mniejsza od izooktanu. Skala ta byłaby wystarczającą, gdyby izooktan był rzeczywiście najodporniejszym na detonację paliwem lotniczym, tak jednak nie jest, gdyż chociażby tenże izooktan z dodatkami czterocytku otowiu jest odporniejszy na detonację od czystego. Z braku innej skali opracowano jednak metody ekstrakcji, które pozwalają na charakteryzowanie takich „superlatyw“ liczbami oktanowymi wyższymi od 100. Jest to oczywiście nonsensem, gdyż z definicji wynikałoby, że np. paliwo o liczbie oktanowej 120 ma odporność na detonację taką, jak mieszanina, złożona ze 120% izooktanu i minus 20% heptanu. Mimo to ekstrakcyjne liczby oktanowe dają pewną orientację pod warunkiem zdefiniowania metody ekstrakcji.

Stosowana przez Herona (Ethyl Gasoline Corporation) metoda ekstrakcji polega na wyznaczeniu krzywej, podającej zależność odwrotności granicznego ciśnienia efektywnego, osiąganego na pewnym paliwie bez detonacji, od liczby oktanowej tegoż paliwa. Krzywa ta ma w zakresie liczb poniżej 100 przebieg prostoliniowy i daje się łatwo ekstrapolować do przecięcia z osią, której odpowiada zerowa wartość tej odwrotności (czyli nieskończenie wielkie ciśnienie ładowania). Zależnie od warunków próby Heron otrzymał dla tych punktów przecięcia liczby oktanowe, równe 128 lub 139. Przed kilku laty Brooks (National Bureau of Standards) doszedł na innej drodze do liczby oktanowej 115. Jak wynika zatem, maksymalnie możliwa liczba oktanowa nie jest tak wysoka, jak można byłoby przypuszczać.

ROZBUDOWA DRÓG NA LITWIE

W wywiadzie, udzielonym prasie litewskiej minister Komunikacji omówił najbliższe prace w zakresie inwestycji drogowych na Litwie. Wskazał on na aktualną sprawę ogólniej rozbudowy sieci dróg w kraju. Inwestycje te jednak obciążają nadmiernie ludność rolniczą, roczny bowiem koszt tych prac jest obliczony na przeszło 20 miln. litów. Państwo nie jest w stanie wziąć na siebie tego ciężaru, lecz pragnie przyjąć z pomocą ludności rolniczej przez szybką przebudowę ważniejszych gościniec na drogi bite, przy czym w budowie tych szos weźmie udział również rolnicy.

Minister zapowiedział poza tym utworzenie Funduszu Drogowego, który powstanie z opłat drogowych, mostowych itp. i który ma stanowić źródło środków na rozbudowę sieci drogowej na Litwie.

Ministerstwo przewiduje również przeprowadzenie sanacji w dziedzinie transportu samochodowego przez wprowadzenie kierowniczej instytucji centralnej.

BRAK PALIW W NIEMCZECH

W r. 1937 w Niemczech wytworzono następujące ilości paliw:

Benzyny syntetycznej	800.00 ton
Benzolu	430.00 „
Alkoholu	210.00 „
Paliwa gazowego po przeliczeniu na równowartość benzyny	160.00 „

Razem 1.600.00 ton sumy powyższej 450.000 ton ropy naftowej, wyprodukowanej w 1937 roku w Niemczech, otrzymamy łączną sumę 2.050.000 ton krajowych paliw płynnych względnie ich namiastek. Rezultat istotnie wysoki, jeżeli porównamy go z analogicznymi osiągnięciami w innych krajach europejskich — stanowiący jednak zaledwie dziesiątą część zapotrzebowania wojennego.

REKORDY GNOME - RHONE

Na torze Montlhéry francuscy oficerowie ustanowili na motocyklach Gnome - Rhone szereg rekordów światowych tak więc: na 4 tyś. km, 3 tyś. mil, 5 tyś. km i 48 godzinna jazdę. Przeciętne wynoszą: 127,6 km/godz., 124,5 km/godz., 124,5 km/godz., 124,2 km/godz. Rekordy dotyczą motocykli o pojemności silnika 750 do 1000 cm sześć.

KRONIKA ZAGRANICZNA

WYNIKI WYŚCIGU 24-ROGODZINNEGO W LE MANS:

Klasyfikacja ogólna:

1) Wimille — Veyron (Bugatti) 3354 km (138 km/godz.) — rekord wycigu.

2) Gerrard — Moneret (Delage) 3312 km (138 km/godz.).

3) Dobson — Brackenburg (Lagonda) 3228 km.

Klasyfikacja w poszczeg. kategoriach:
Wozy 8 litrów: 1. Wimille — Veyron (Bugatti).

5 litrów: 1. Dobson — Brackenburg (Lagonda).

3 litr.: 1. Gerard — Moneret (Delege).
2 litr.: 1. v. Schaumburg Lippe — Wenschel (BMW).

1,5 litr.: 1. Clark — Chambers (HRG).
1,1 litr.: 1. Gordini — Scaron (Fiat).
750cm.: 1. Alin — Alin (Fiat—Simca).

Na uwagę zasługują specjalnie doskonałe wyniki Fiatów: Gordini na wozie „1100“ przebył 2855 km a Alin na malej Simce 1999 km.

Gordini zdobył puchar „Coupe Biennale“ i „Coupe-annuelle de l'A. C. O.“.

W wycigu tym rozgrywanym dorocznie wzięło udział ogółem 42 wozy — ukończyło 20-scia.

OPINIA PLANTATORÓW O KAUCZUKU SYNTETYCZNYM

Na dorocznym walnym zgromadzeniu towarzystwa „Rubber Plantations Investment Trust Ltd.“ p. H. J. Welch wygłosił przemówienie o położeniu przedsiębiorstw plantacyjnych w świecie i poruszył także zagadnienie kauczuku syntetycznego. P. Welch podkreśla, że w krajach, które nie stosują sztucznej próby autarkizacji przemysłu gumowego sztuczny kauczuk, pomimo że już od 50 lat nad nim się pracuje, nie stwarza podstaw dla obaw. Odgrywa on tam rolę czynnika dopełniającego potrzeby przemysłu przetwórczego naturalnego kauczuku, a nie konkurenta. Natomiast Niemcy i Rosja dopatrują się w sztuczny kauczuk ważnego surowca na cele wojenne i podejmują jego produkcję nie licząc się z jej gospodarczym uzasadnieniem.

Mimo to, że Niemcy obłożyli wózw kauczuku naturalnego wysokim cłem 3,60 zł za kg, zapotrzebowanie Rzeszy na surowy kauczuk wzrosło i przywieźli oni w roku 1937 98.000 ton naturalnego kauczuku, podczas gdy w roku 1936 przywóz wynosił 72.000 ton.

W pierwszym kwartale 1938 przywóz utrzymywał się na poziomie roku 1937. Niemcy nie publikują niczego o kosztach fabrycznych produkcji sztuczego kauczuku, jednak można go oceniać na około od 4,80 zł do 6,00 zł.

7 TYSIĘCY OSÓB GINIE W ANGLII POD SAMOCHODAMI

Ogólna liczba wypadków w 1938 roku, wyniosła w Wielkiej Brytanii — według londyńskiego „Economist“ z dn. 21.1.1939 roku — 233.449, w czym wypadków śmiertelnych 6.595, ciężkich obrażeń — 50.977 i lekkich obrażeń 175.877. Wśród ogólnej liczby ofiar było 77.457 osób pieszych (3.000 zabitych oraz 16.600 ciężko rannych) i 67.137 rowerzystów (1.400 zabitych oraz 13.500 ciężko rannych). Bardzo dużą część ofiar stanowiły dzieci, na które przypadło wśród pieszych: 28,5 proc. wypadków śmiertelnych, 37 proc. — ciężkich i 43 proc. — lekkich obrażeń; — wśród rowerzystów — przeszło 15 procent.

W porównaniu z 1937 r. ogólna liczba wypadków zrosła, lecz tylko nieznacznie — o 500 osób, według stopnia zaś uszkodzenia — powiększyła się liczba złej rannych, liczba natomiast zabitych, pozostała bez zmian. Spostrzeżone od 4 lat zjawisko względnego zmniejszenia się liczby wypadków w stosunku do wzrostu wozów w ruchu znalazło potwierdzenie także w 1938 roku. Ciekawe, choć nie wystarczające jeszcze do uogólnienia fakty stwierdzono na pewnych terenach, pozostających pod nadzorem specjalnych patroli drogowych — na odnośnych odcinkach dróg liczby wypadków zmniejszyły się o kilka do kilkunastu procent w stosunku do 1937 r., gdy na tych samych terenach nie patrolowanych zanotowano bądź to mniejsze spadki liczb, bądź też nawet wzrost liczby wypadków.

REKORDOWY SILNIK MJR GARDNERA PRZY 1 LITRZE POJEMN. ROZWIJA 200 KM.

Ślany rekordzista, Anglik major Gardner, który ma za sobą wszystkie rekordy w klasie wozów do 1,5 litra, zamierza obecnie swoje wyczyny poprawić i w tym celu buduje nową maszynę. Jest to wóz wytwórni „M. G.“ z silnikiem o pojemności 1.100 cm. sześć. (6 cyl. 57 mm x 61 mm). Silnik ten, dzięki specjalnej konstrukcji, rozwija (na hamulcu) wprost fenomenalną moc 204 koni mechanicznych! Jest to rekord sprawności silnika o tak małej pojemności. Gdyby — warto to sobie uprzytomnić — silnik mjr. Gardena rozebrać na sześć jedno cylindrowych silników o pojemności ok. 185 cm sześć., to każdy z nich powinienby mieć teoretycznie okrągło 34 konie mechaniczne....

* * *

Podczas przeprowadzonych na autostradzie pod Dessau prób bicia rekordów samochodowych, angielski kierowca mjr. Gardner ustanowił 3 nowe rekordy świata na wozie marki „M. G.“ w kategorii 1100 cm.

Poszczególne wyniki były następujące: na trasie 1 km ze startu lotnego — 327,570 km/godz. (dotychczas 300,2 km/godz., 1 mila z lotnym startem — 325,940 km/g. (300,1), 5 km z lotnym startem — 317,909 km/godz. (291).

WŁOSKI KLUB AUTOMOBILOWY ZMIENIŁ NAZWE

Od wielu lat Królewski Automobilklub Italii nosił nazwę Reale Automobile Club d'Italia) w skrócie R.A.C.I.). Ostatnio zmieniono nazwę na Reale Automobile Circolo d'Italia, pozostawiając skrót „R.A.C.I.“ (znany m. in. z popularnych plakatów i wydawnictw) bez zmian.

ILE PALIWA ŻYWIĄ NIEMCY

W roku ubiegłym własna produkcja benzyny w Niemczech wynosiła nie więcej jak 120.000 ton. Jednocześnie jednak wyprodukowano 225.000 ton mieszanek spirytusowych (przy czym ilość spirytusu w mieszanekach wzrosła znowu do 13 proc.) oraz około 1.150.000 ton benzyny syntetycznej. Niezależnie od tych cyfr import czystej nafty wyniósł 777.839 ton, benzyna zaś 1.357.102 ton.

Naftę sprowadzają Niemcy w 23,8 proc. z Meksyku, benzynę zaś w 23,8 proc. z Rumunii, 1,1 proc. z Indii Holend., 19,4 proc. z U.S.A., 29,8 proc. z Ameryki Holend.

W ANGLII — JESZCZE DWIE DYWIZJE ZMOTORYZOWANE

Regularna armia angielska powiększona będzie o dwie dywizje wojsk pancernych i zmotoryzowanych. „News Chronicle“ donosi, że postanowienie to jest niezależne od wprowadzenia obowiązku służby wojskowej.

Uzależnienie swe ta decyzja rządu angielskiego znajduje w oświadczeniu, złożonym w marcu rb. w czasie dyskusji nad budżetem armii przez ministra wojny Hore Belisha. Angielski minister wojny stwierdził mianowicie wówczas, że rząd angielski zamierza powiększyć armię o większą ilość ciężkich czołgów.

WIADOMOŚCI DROBNE

STUDEBAKER wypuścił nowy model znacznie lżejszy i oszczędniejszy od obecnych — będzie się nazywał „Champion“. Firma przeznaczyła na uruchomienie produkcji 3,5 mln. dolarów.

NOWA ZELANDIA kupuje małe wozy. W pierwszym rzędzie zgromadzono 162 sztuki małego Fiata „500“ i 200 Opel „Kadett“. Dotąd N. Zelandia kupowała wyłącznie wozy duże.

TRZY POKOLENIA FORDÓW motoryzują świat. Obecnie wnuk Henryka Forda, p. Anzelm Ford został dyrektorem Ford Motor Co.

AUTOMAT instruuje o obsłudze wozy wynaleziono w Anglii. Aparat ten instaluje się na samochodzie i łączy przy pomocy linki napędowej z kołem, podobnie jak licznik. Aparat posiada taśmę papierową, na której w odpowiednim momencie drukuje wskazówki, dotyczące olejania i obsługi. Po przejechaniu odpowiedniej ilości km aparat nakazuje np. „smarować dyferencjał — zmienił smar“ itd.

ZYSK Peugeot'a podniósł się o 10%.

17 MILIONÓW

dolarów obrotu miało General Motors Co w okresie od 1922 do 1939 r. Czyżby zysk wyniósł w tym okresie 2,3 miliona dolarów. W pierwszych 4 miesiącach bież. roku General Motors sprzedał 648 tysięcy wozów czyli o 60% więcej niż w r. 1938.

Pracownia Wyrobów Artystycznych w brązie, srebrze i złocie

W. GONTARCZYK

wykonuje:

Nagrody Sportowe, PUCHARY, PLAKIETY, MEDALE, ODZNAKI itp.
WARSZAWA, UL. MIODOWA Nr 19, PAŁAC ARCYBISKUPI. TELEFON Nr 5-21-84.

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

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