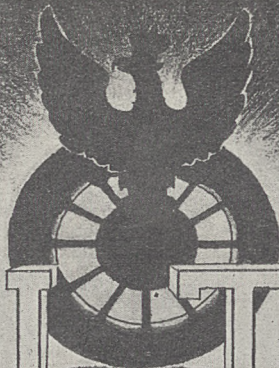


# AUTO



ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW TERYTORIALNYCH  
 ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIES  
 MIESIĘCZNIK ROK XVIII. NR 8. SIERPIEŃ 1939

REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

## TREŚĆ Nr 8

Na szosie i w mieście — T. Grabowski . . . . .	317	Problem komfortu w samochodzie — Fr. J. Stykolt . . . . .	332
Czy mamy dość garaży — M. F. . . . .	322	Pojezierze augustowsko-suwałskie — Z. Buttowt . . . . .	338
Analiza chemiczna krwi — bezsporny sposób badania trzeźwości — W. Z. . . . .	324	Sport . . . . .	341
Samochodem na Rivierę — S. Szydelski . . . . .	325	Kronika . . . . .	348

# PROSZE O

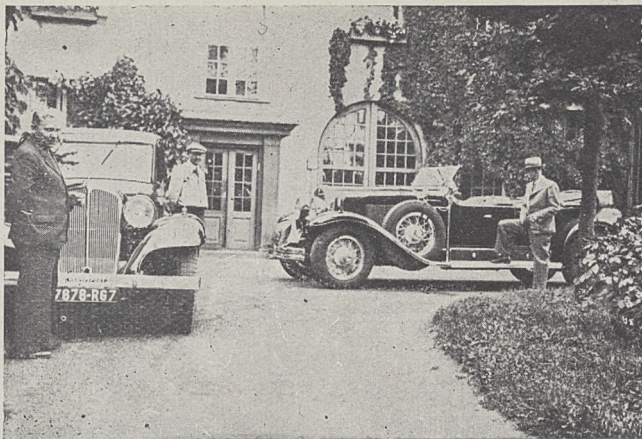


# Galtol

**S Z K Ł O**  
 NIEROZPRYSKUJĄCE SIĘ

**„METAL SZKŁO”**  
 WARSZAWA, ŻELAZNA Nr 59. TEL. 58-74.

MIARODAJNE  
 ORZECZENIA.  
 GWARANCJA.



WARSZTATY ELEKTRO-MECHANICZNE

**ELIS**

**J. Bobrowski i s-ka**

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

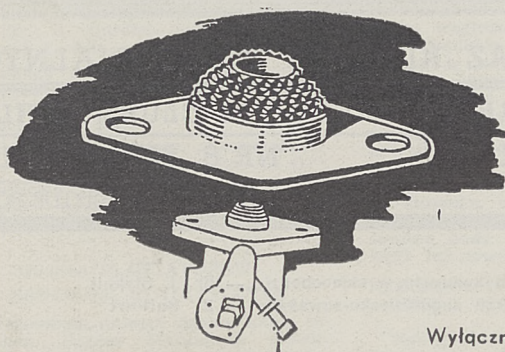
**Wszelkie remonty samochodów  
STACJA OBSŁUGI**

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

**NOWOŚĆ**

**AUTOMOBILIŚCI UWAGA!**

**NOWOŚĆ**



Prospekty i cenniki na żądanie

ORYG. ANGIELSKI

**OSZCZĘDZACZ BENZYNY VOKES**

ZAPewnIA

OSZCZĘDNOŚĆ W ZUŻYCIU BENZYNY DO 30%  
ŁATWIEJSZY START

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

Wyłączne przedstawicielstwo „FARMOCHEM” Sp z o. o.

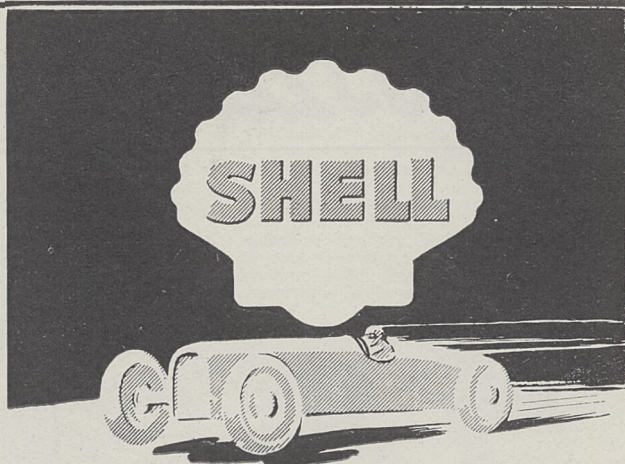
Warszawa, Wilanowska 18/20

telefon 8-33-51

**SPRAWNOŚĆ**

i

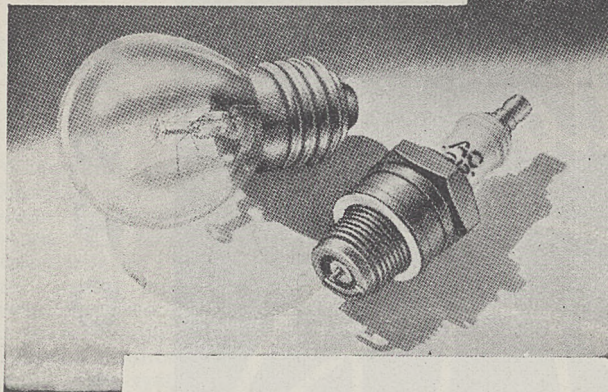
**PEWNOŚĆ**



Podczas jazdy w lecie motor samochodu uciążliwie pracuje. Dla beztrioskiej 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



ZE ŚWIECAMI SAMOCHODOWYMI  
JEST TAK SAMO, JAK Z ŻARÓWKAMI

Stara żarówka pali się gorzej i zużywa stosunkowo więcej prądu. To samo powiedziec 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. — Zamieńcie zatem świece w waszym samochodzie, ale już na najlepsze — **NA ŚWIECE 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 1937/39

**CHEVROLET BUICK POLSKI FIAT**  
PRZEJDZIE NA ŚWIECE AC

Resor z ochroną



**„DREVO“**

nie rdzewieje  
nie skrzypi  
nie pęka

nie zanieczyszcza się  
nie trzeszczy  
nie powoduje wypadków

nie wymaga dalszej obsługi

Prospekty i referencje na każde żądanie.

Zal. 1840 r.

Fabryka Chemiczna  
**J. A. KRAUSSE**

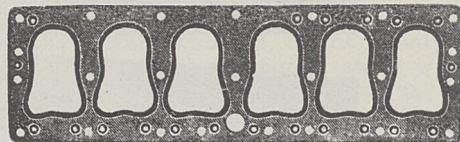
Warszawa, ul. Grodzieńska 21-29 Tel. 10-46-50

WARSZAWSKA FABRYKA USZCZELNIEN

**JAN CZYŻ**

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

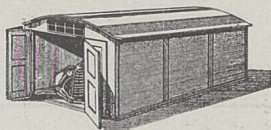
WSZELKIE USZCZELKI DO SAMOCHODÓW,  
SAMOLOTÓW, RÓŻNYCH SILNIKÓW SPALINOWYCH ORAZ DLA KOLEJNICTWA MARYNARKI WODNEJ i PRZEMYSŁU.



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

WAŻNE dla P. P. AUTOMOBILISTÓW I KIEROWCÓW

**TEMPEROL** pasta Nr 1910

**TEMPEROL** płyn Nr 1913

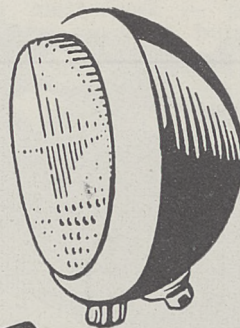


**I.C. KOCH**  
SP. Z O. O.

produkcji  
POLSKIEJ FABRYKI LAKIERÓW  
**I. C. KOCH**

IDEALNIE KONSERWUJĄ  
POWIERZCHNIĘ SAMOCHODU,  
ZAPOBIEGAJĄ MATOWIENIU,  
USUWAJĄ NIECZYSTOŚCI,  
REGENERUJĄ POŁYSK  
POLSKA FABRYKA LAKIERÓW  
**I. C. KOCH, Sp. o. o.**

WARSZAWA, UL. PIASKOWA 6  
TEL. 11-51-27, 11-02-40



**Bosch**

**OŚWIETLACZE WSZERZ**

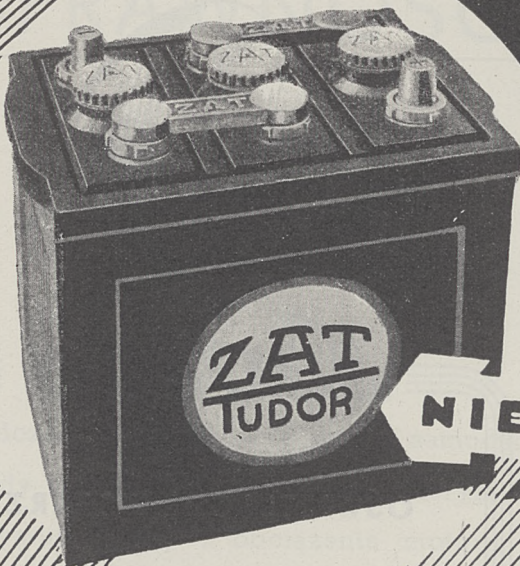
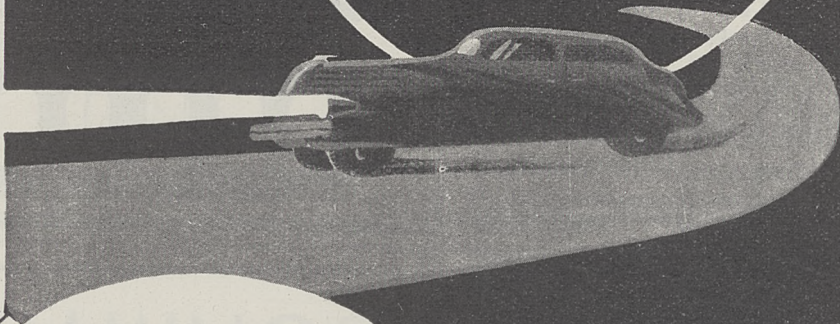
ODDAJĄ NIEOCENIONE  
USŁUGI JAKO LAMPY  
ZAKRĘTOWE I PRZECIWMGIELNE

**BE-TE-HA**

WARSZAWA

Marszałkowska 17, tel. 554-63

**D**ewny start  
**S**ilne światło



**NIEZAWODNY**

**TUDOR**

DO NABYCIA W CAŁEJ POLSCE

TADEUSZ GRABOWSKI

## Na szosie i w mieście

W artykule niniejszym postaram się powtórzyć najbardziej ostre, a k t u a l n e bolączki ruchu drogowego. Każdy fragment życia jest zbyt obszernym tematem, aby można się było pokusić o całkowite wyczerpanie go i zgłębienie. Ale rzucę na papier te myśli i uwagi, które nasuwają się każdemu, bardziej doświadczonemu automobilście, skoro zada sobie trud przejechania się dniem i nocą po podmiejskich i dalszych okolicach. A ponieważ świeżo „mam w rękach” kilka tysięcy kilometrów...

Zresztą nie o samych tylko bolączkach będę mówił. Na szczęście są i strony jasne.

### GWALCENIE ŚWIĘTOŚCI PRAWJEJ STRONY

Droga podmiejska Konstancin — Warszawa, droga gładka, asfaltowa, wąska, bardzo wąska (ok. 4 mtr.). Niedziela, godzina 11-a rano. Jadę w kierunku Warszawy. Szybkościomierz 80 km/godz. Wiraz pod Powsinem — zwalniam. Zaraz za wirazem, vis à vis rząd samochodów jedzie „na mnie”. Liczę — jeden, dwa... siedem. Tempo na ok. 75—80 km/godz. Wozy idą w odstępach niewielkich, coś około 50—40 mtr. Prosto, więc nie wątpliwie wszyscy kierowcy mnie widzą, wszyscy kierowcy powinni mnie widzieć. Tymczasem, jakby na tajemniczy znak trzech z jadących zabiera się do dublowania wozów jadących przed nimi!! Ciężko im idzie, gdyż tempo ostre, a wozy niezbyt silne i wszystkie o podobnym litrażu.

Najbliższy mnie, zaczął dublowanie, chyba nie więcej jak 120 metrów przede mną! Przysnąję, że prawie osłupiałem. Hamulec! Mój mechanik na szczęście dba o życie klienta — wóz płynnie, równiutko i szybko zwolnił — 50, 40, 30 km/godz. Jeszcze jadę za szybko żeby się „z mieścić”, żeby nie spotkać się „łeb w łeb” z wariatem z przeciwną! Hamuję dalej, już mam na zegarze 20 km/godz. No wreszcie przecisnął się ten arogant z przeciwną — pomyślałem. A może to samobójca — błysnęła myśl. „Gra” bowiem była już nie niebezpieczna, ale musiała by się wydarzyć poważna katastrofa, gdybym wiedziony raczej instynktem, niż rozumem nie zaczął hamować „na zapas” mając przed sobą drogę gładką, prostą, drogę zupełnie wolną po mojej prawej stronie — nie było żadnego pojazdu na mym torowisku.

Zdumienie moje było tak wielkie, że widząc jeszcze wyczyny dwóch innych amatorów dublowania w nieodpowiedniej chwili zjechałem zupełnie na prawo (prawe koła stanęły aż pod szynami niebezpiecznej kolejki) i stanąłem.

Opisane wyżej wydarzenie to typowy wypadek pogwałcenia świętości prawej strony. W moich licznych wyprawach na zachód Europy nie zdarzyło mi się, aby kierowca próbujący dublować, skoro tylko dostrzeże „na horyzoncie” pojazd biegnący ze strony przeciwnej (nie koniecznie samochód, motocykl jest również dostatecznie „ważnym” pojazdem, aby zaczekać z dublowaniem) natychmiast nie schował się z powrotem za pojazd, który zamierzał dublować! Na polskich szosach fakty gwałcenia świętości prawej strony zdarzają się nie z miernie często, powodując groźne w skutkach wypadki.

Zastanawiałem się później, czy z siedmiu jadących w stronę Konstancina aż 3-ch kierowców było młodych doświadczeniemi i umiejętnościami? Stosunek ten (3:7) byłby zbyt duży — niestety wśród tych harujących automobilistów byli napewno i tacy, którzy przejechali więcej niż 20.000 km.

Nie wolno „nosa pokazać” na lewą stronę jezdni, skoro biegnie z przeciwną inny pojazd — o to inaczej

powiedziana zasada p. n. „świętość prawej strony”. Gwałcić tę zasadę, to znaczy i grać z życiem własnym i innych. Raz, drugi, trzeci się uda — najwięksi szczęśliwcy mają „złe godziny”. W tym wypadku wystarczy kilka sekund...

\* \* \*

Takie wypadki zdarzają się. Ale niemal, że regułą na naszych drogach jest nie dawanie drogi samochodowi biegnącemu szybciej przez kierowców ciężarówek i autobusów.

W tej dziedzinie nasi kierowcy autobusowi ujednolili się do ich kolegów z Zachodu Europy. Tylko w Polsce mają o jedną satysfakcję więcej — satysfakcja ta mieści się w zdaniu: „niech się dr... nałyka kurzu, jak mnie chce minąć!”. Złość nie bardzo zrozumiała i najzupełniej nie potrzebna. Trzeboby się zastanowić nad jakimś środkiem przeczyszczającym... atmosferę w tym względzie.

Są tacy, co się głowią, dlaczego kierowca ciężarówki nie słyszy najgłośniejszych sygnałów dźwiękowych i nie widzi sygnałów świetlnych. Wiadomo dlaczego — dla tego, że kierowca ciężarówki śpi w nocy (no bo noc), śpi w dzień (no bo gorąco) i śpi nad ranem i wieczorem (no bo chłodno i powietrze rozmarza...). Rozumiem ciężką pracę tych ludzi, ale doprawdy za często śpią, nieco częściej niż tego... zawód wymaga.

Najczęstszą przyczyną tej senności są towarzysze podróży po prawej ręce. Ich rola polega głównie na charakterystycznym odkorkowywaniu dobrze znanych butelek, które następnie wprawnym ruchem podają kierowcy. Po kilkunastu kilometrach jazdy wyrzucają buteleczkę do przydrożnego rowu i na tym zazwyczaj rola tych towarzyszy kierowcy się kończy. Czasem pomagają przy zmianie koła.

Pp. kierowcy ciężarówek — proponuję robić większe odstępy w rzucaniu butelek do rowu i częściej spoglądać w lusterka wsteczne!

\* \* \*

A czy znacie typ „szofera pana dygnitarza”, któremu się wszędzie należy pierwszeństwo i „lepszy kawałek drogi”? Taka osobistość oczywiście nie jeździ czym innym, jak tylko „osobistym autobusem”, czyli samochodem o szerokości nie wiele mniejszej niż 3 metry i z reguły wali prosto na ciebie, czekając, żeby mu drogi ustąpić, żebyś zjechał nawet w rów, byleby on mógł w całym swym majestacie zająć środek szosy.

Oczywiście wykładownikiem kultury „pana dygnitarza” jest jego szofer, który posiada ucho czułe tylko i jedynie na to co mu łaskawie szepczą z tylnego siedzenia. Podobne oznaki kultury „szofersko - dyrektorskiej” spotykamy przy dublowaniu takiego typu, który z reguły nie daje drogi.

\* \* \*

Istnieje jeszcze typ kierowcy, który określam nazwą „ambitniak - wścigowiec”. Gatunek niezbyt częsty, ale ostatnio kilku takich spotkałem na drogach. To zapewne uraz powstały na tle czytania sprawozdań z zawodów sportowych. Tyle się cudowności w gazetach codziennych o raidach naczytali...

Taki „ambitniak wścigowiec” zjechał do dublowania, skoro usłyszy sygnał z tyłu, zamiast zwolnić i zjechać w prawo, daje gazu i czempredziej ucieka, aby po kilku lub kilkunastu minutach zwolnić. Zjechał po raz drugi robi to samo i tak powtarza ucieczki bez końca. Czasem bywa bardzo uparty, po prostu nieznośny. Często nie można inaczej, tylko trzeba go mijać „przez zaskoczenie”, wyzyskując nadarżającą się dogodną sytuację terenową.

### ŚWIATŁA AUTOBUSÓW NIE DO ZNIESIENIA

Zaryzykował bym opinię, że ze światłami sprawa nieco się poprawiła w stosunku np. do roku ubiegłego. To znaczy — znacznie większy procent pojazdów mechanicznych posiada obecnie światła właściwie założone i właściwie wyregulowane, a kierowcy gaszą je w miarę zdaleka i nie spieszą się zbytnio z zapaleniem dużych reflektorów (na kilkanaście metrów przed minięciem pojazdu, oślepiając oczywiście kierowcę jadącego z przeciwka).

Jest lepiej — to nie znaczy, że jest dobrze. Zbyt często jeszcze spotykamy „samochody - cyklopy” o jednej zapalanej latarni — pojazdy niezmiernie niebezpieczne, gdyż można szerokiego „cyklopa” wziąć za szczyplę motocykl.

Zbyt często jeszcze trafiają się motocykle, które nie posiadają zupełnie światła do mijania, tylko małe światła miejskie i reflektory. Natomiast groźną plagą, plagą niezwykle niebezpieczną dla bezpieczeństwa ruchu są światła ciężarówek i autobusów, zwłaszcza tych ostatnich. Lamy umieszczone bardzo wysoko nad szosą, reflektory bardzo silnie oślepiają skutecznie kierowcę pojazdu biegnącego z przeciwka na kilometr i więcej, powodując liczne wypadki.

Doprawdy dziwi się należy, że odpowiednie władze tak długo tolerują tego rodzaju urządzenia świetlne. Należy wydać przepis, że środek lampy może być tyle i tyle centymetrów od ziemi (formułę taką zawierają m. in. nowe przepisy niemieckie wydane w roku ubiegłym) i rygorystycznie przepisu tego pilnować. Żadne ustępstwa nie powinny być robione, gdyż szofer autobusu będzie widział tyle szosy ile jej widzi kierowca samochodu osobowego i to najzupełniej wystarczy.

\* \* \*

Na marginesie tego zagadnienia warto również poruszyć fakt niezmiernie silnego światła w lampie przedniej w tramwajach warszawskich. Nie wiadomo komu te reflektory są potrzebne? — pojazd przecież biegnie po szynach, po ulicach oświetlonych. A lampy są tak silne, że w niektórych sytuacjach skutecznie oślepiają zarówno kierowców pojazdów, jak i pieszych, których dezorientują przy przechodzeniu ulicy.

### ŁĘKLIWE KONIE I ODWAŻNI ROWERZYŚCI

Najliczniej spotykanym pojazdem na drodze jest koń i rower. A więc i o nich wypada pomówić. Z przyjemnością stwierdzam, że wysiłki, jakie włożono w akcję mającą na celu poprawę jazdy woźniców dały wyniki doskonałe. Wozy wieśniaków pouczonych przez sołtysów itp. o zasadach i wymogach ruchu niemal z reguły jadą prawą stroną... Wypadki spania woźniców zdarzają się rzadziej niż w roku ubiegłym. Myślę, że naj-

więcej zasługi w tej poprawie przypada na... konie. Pocziwe zwierzęta niepokojone obecnie dość często na szosie przez pojazdy mechaniczne, automatycznie ustępują im z drogi, trzymając się prawej strony, bądź też skręcając w prawo na dźwięk sygnału, zanim woźnica da znak lejcami, podobnie jak to z reguły obserwujemy na drogach francuskich, szwajcarskich, austriackich itp.

Zapewne poza pouczeniami sołtysów i nakazami „jedź prawą stroną”, od których roi się obecnie na naszych drogach, argumentem najbardziej przekonującym okazała się częstość ruchu poj. mechanicznych. Tak często trzeba ze środka szosy ustępować, że nie warto w ogóle opuszczać prawej strony szosy, na której nikt nie niepokoi.

Na wschód od Wisły sytuacja jest zupełnie dobra, zwłaszcza, że spotyka się wiele koni nie podkutyh — te chętnie drepcą po miękkich poboczach szosy.

Na zachód od Wisły jest nieco gorzej, zwłaszcza na szlakach, którymi ciągną przeładowane wozy transportowe. Taki wehikuł jedzie środkiem, gdyż szosa posiada niemal zawsze wygięcie, a zjechanie z tego miejsca, po którym wóz toczy się najłżej, jest i dla konia i dla woźnicy pewnym wysiłkiem.

Natomiast na wschód od Wisły istnieje niebezpieczeństwo, które na zachodzie naszego kraju zdarza się już bardzo rzadko — płochliwy koń. Jest to jedno z większych niebezpieczeństw automobilisty. Przy dublowaniu trudno o wypadek, choć lepiej mijać, o ile warunki na to pozwalają, nieco „szerzej”. Natomiast płochliwy koń naprzeciwko łącznie z dyszlem — to groźny przeciwnik. Należy pilnie obserwować ruchy konia w miarę zbliżania się pojazdu, a w wypadku dostrzeżenia najmniejszego objawu niepokoju natychmiast ustąpić, gdyż przerażone zwierzę usiłując uciec, często rzuca się w bok, tarasując całą szosę.

\* \* \*

Natomiast rowerzysta pozostaje bez zmian w stosunku do lat ubiegłych — największą i najzłośliwszą plagą naszych dróg. Tomy już wypisano o zachowaniu się tych nie ludzi, igrających z niewiarygodnym lekceważeniem z życiem własnym i cudzym.

Rowerzyści zawadzają wszystkim — zarówno automobilistom, jak i pieszym. Pod Warszawą wybudowano dla nich specjalne dróżki — nie jeżdżą po nich. Kiedyś miałem więcej czasu, jechałem wolniutko po trakcie częstochowskim i liczyłem: na 27-iu rowerzystów, których spotkałem, trzech jechało po swojej dróżce, a 24-ch po środku szosy. Oczywiście na odcinku od drogi na Okęcie (skrzyżowanie toru kolejowego) aż do granic specjalnej dróżki dla rowerzystów, nie było ani jednego policjanta. Ci są widocznie

## WIADOMOŚCI DROGOWE

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY

ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH I ZWIĄZKU INŻYNIERÓW DROGOWYCH R. P.

PISMO OMAWIA DROGOWE ZAGADNIENIA TECHNICZNE FINANSOWE I ADMINISTRACYJNE W KRAJU I ZAGRANICĄ W FORMIE, O ILE MOŻNOŚCI, PRZYSTĘPNEJ.

Prenumerata roczna 12 zł, cena numeru pojedynczego 1 zł 50 gr

Redakcja i Administracja: Warszawa, Koszykowa 75

Drogowy Instytut Badawczy przy Politechnice Warszawskiej Konto czekowe P. K. O. 13.966

potrzebni dla urządzania „zasadzek na automobilistów” powracających lub wyjeżdżających z miasta i zbieraniu złotych wykazywaniem, że „jechał pan 42 i pół kilometra na godzinę, co jest sprzeczne z przepisami”. Można i tak, jak kto bardzo chce.

Pragnęlibyśmy jednak wiedzieć, po co zrobiono te ścieżki dla rowerzystów, na co państwo wydało na te inwestycje setki tysięcy złotych, skoro rowerzyści jeżdżą w dalszym ciągu po środku szosy i nikt im tego nie broni?

Policja drogowa przyczaja się na rogatkach, obserwując „szaleńcze szybkości” samochodów, ale nie widzi, jak wbrew okólnikom Pana Premiera każdego dnia tysiące rowerzystów jeździ z damami na ramie lub nawet na kierowniku, jak na każdej podmiejskiej szosie co dzień odbywają się „prywatne” wyścigi chłopców, jak kilkuletnie dzieci „pedałują” na raty (nie mogąc sięgnąć nogą do dolnego pedału dużego roweru), powodując holowanie roweru po całej szosie. Na to, aby się zając tymi „zonglerami na linii śmierci” nie ma ani ludzi, ani czasu. Są natomiast ludzie i czas „dla badań psychiatrycznych kierowców, które mają wykazać stopień ich lekkomyślności”...

\* \* \*

Obserwując od 20-u lat ruch na drogach oraz znając dobrze mentalność „użytkowników roweru”, doszedłem do wniosku (czemu zresztą od dawna dawałem wyraz w różnych publikacjach, dyskusjach itp.), że znacznie przyczyni się do „uspokojenia” jazdy rowerzystów kierownica turystyczna. Przy zastosowaniu tej kierownicy jadący na rowerze zachowuje pozycję prostą, umożliwiającą mu swobodę ruchów, ma znacznie większe pole widzenia itd. itp. Natomiast przy kierownicy wyścigowej jadący silnie pochyla się do przodu, przez co ograniczona zostaje swoboda obserwacji przedpola, utrudnione szybkie wyminięcie przeszkody lub usunięcie się na bok, utrudnione wskazywanie rękami kierunku skrętów.

W Danii, Holandii, Niemczech, Francji i Belgii, gdzie kolarstwo jest niezwykle popularne, po prostu nie widzi się innych kierownic — jak tylko turystyczne. Kierownice wyścigowe widuje się w tych krajach jedynie w czasie zawodów sportowych lub na treningach sportowców.

W Polsce nie widzi się innych kierownic jak wyścigowych. Przepraszam, widzi się — na Kresach Wschodnich większość kierownic rowerowych to kierownice turystyczne. Ale na Kresach Wschodnich jeździ na rowerze nauczyciel, wieśniak (nie macie pojęcia ilu chłopów na rowerach jeździ np. w okolicach Brzeźcia n/B., Pińska itd.), uczeń. Pod Warszawą jeździ większość rozhasanych łobuziaków, którym się zdaje, że są sportowcami. Jed-

nym śladem ich „przynależności sportowej” jest właśnie ta wyścigowa kierownica.

Sprawę kierownicy turystycznej poruszałem wielokrotnie na różnych konferencjach i w różnych stowarzyszeniach. Organa kontrolne nie bardzo rozumiały o co chodzi. Kolarskie kluby sportowe oburzały się, uważając to za zamach na ich „dobrek sportowy”. Dopiero ostatnio coraz częściej biegną głosy już nawet od „eksponowanych kolarzy” na temat: kategorycznie zakazać przy jeździe po mieście kierownicy wyścigowej. Doskonale zdaję sobie sprawę z tego, że to byłaby rewolucja. Ale rewolucja jest lepsza od anarchii, gdyż szybciej mija.

W mieście i pod miastem jeździ w Polsce na rowerze element mało kulturalny. Trzeba więc go przesadzić na „rumaka” okiełzanego kierownica turystyczną, która jest bezpieczniejsza (i do tego zdrowsza). Zobaczycie, jak to dobrze wszystkim zrobi, skoro podwarszawski „ludek”, siedzący na rowerze, przestanie się spoglądać spodoba przed siebie, a pełnym spojrzeniem pod siebie, a zacznie pełnym spojrzeniem patrzeć przed siebie, a czasami ukradkiem tylko pod koła własnego roweru. Podnieśmy im głowy do góry, niech raz wreszcie zobaczą drogę i świat nie poprzez szprychy kół swego pojazdu.

#### STAN DRÓG POPRAWIA SIĘ

Mimo bardzo skąpych środków, jakimi dysponuje Ministerstwo Komunikacji oraz powiatowe urzędy drogowe, stan dróg poprawia się. Oczywiście tempo tej poprawy jest niezmiernie powolne, znacznie powolniejsze od tempa przyrostu taboru poj. mechanicznych. Najbardziej rzucającym się w oczy brakiem jest zbyt powolna modernizacja głównych szlaków komunikacyjnych, już dzisiaj, w większości obciążonych bardzo silnie ruchem poj. mech. Łatanie piaskiem, ziemią i darniną odcinków o nawierzchni z kamienia tłuczonego, aczkolwiek przeprowadzane — trzeba to przyznać — z dużym wysiłkiem i zapobiegliwością, jest właściwie przelewaniem z pustego w próżne — każdy większy deszcz wypłukuje ziemię, obnażając z powrotem wyboje, powodujące znacznie szybsze niszczenie pojazdów oraz o 40% wyższe koszty ich eksploatacji.

Trzeba nadto zauważyć, że przyjęte powszechnie łatanie ziemią zniszczonych nawierzchni szutrowych, stwarza specyficzne dla Polski niebezpieczeństwo dla ruchu — koła ciągnące często ślizgają się (buksuja), pojazd nie biegnie równo, łatwo zarzuca. Szosy takie stwarzają groźbę niebezpiecznych poślizgów pojazdu zwłaszcza w czasie lub po deszczu. Na takich drogach należy ograniczyć szybkość (pojazd, wyjątkowo dobrze „trzymający się drogi”, do 80 km/godz.), a specjalnie ostrożnie należy je-

**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, Radzywińska 118



GRAFITOL G. S. olej grafitowy do górnego smarowania

GRAFITOL-AUTO 40 koncentrat grafitu koloidalnego

DODATEK DO OLEJÓW SILNIKOWYCH

ŻĄDAJCIE BROSZURY P. T.

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

chać na krzywiznach oraz po deszczu. Przejeżdżając odcinki dróg z kamienia tłuczonego o bardziej intensywnej strukturze, przy większej ilości dróg nowoczesnych, jaką już zdobyliśmy do chwili obecnej, ma się możliwość stwierdzić w całej okazałości nonsens nawierzchni szutrowej na drogach licznie uczęszczanych. Nowo położony szuter jest na takiej drodze gładki nie więcej niż 2—3 miesiące, a po pół roku trzeba go znów reperować!! Zimy, zwłaszcza śnieżnej i mroźnej z reguły nie wytrzymuje—woda i mróz powoduje przełomy, które rujną drogę do gruntu.

Natomiast wyraźną poprawę należy stwierdzić na drogach powiatowych. Aż się miło robi, skoro się widzi ile troskliwości i dobrej woli wykazują niektórzy inżynierowie powiatowi dla podniesienia stanu dróg na ich terenie leżących. Ostatnio objechałem np. m. in. powiat łomżyński oraz okolice Sokółowa i Węgrowa. Szosy na tym terenie doskonale utrzymane, troskliwość konserwowane, widać wyraźne wysiłki w celu ułatwienia komunikacji (poprawianie krzywizn, nachylanie ostrzejszych wirażów, samorzutne ustawianie nowych znaków drogowych, poszerzanie zbyt wąskiej jezdni, rozszerzanie pola widoczności na wirażach itd itp.). Stwierdzam te osiągnięcia drogowych inżynierów powiatowych z najwyższą przyjemnością, rozumiejąc, że współpraca nawiązana pomiędzy drogowcami i organizacjami automobilowymi daje coraz to lepsze rezultaty.

#### SYTUACJA W MIEŚCIE NIE TĘGA

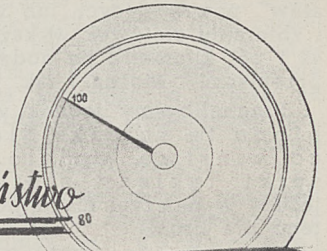
W Warszawie rozwiązanie problemu ruchu drogowego nie znajduje się na dobrej drodze. Trudno dostrzec na przestrzeni ostatnich kilku miesięcy jakąś bardziej planową i konsekwentną akcję. Z jednej ostateczności wpada się w inną. Dziś tępi się bez litości rowerzystów, jutro wozy konne i wózki ręczne, pojutrze dla odmiany automobilistów.

Od kilku miesięcy zapowiadano, że w dniu 1-go sierpnia wozy konne przestaną krążyć po śródmieściu Warszawy w godzinach silnego natężenia ruchu. Na akcję strony zainteresowanej kilkakrotnie oświadczano oficjalnymi komunikatami, że termin 1-go sierpnia jest ostateczny i nie będzie przesunięty. Poszczególne firmy przystosowały się do tej zmiany, przygotowując się do przejścia na trakcję mechaniczną. Aż tu nagle, na 5 dni przed 1-ym sierpnia ukazało się zarządzenie o odroczeniu na czas nieograniczony rozporządzenia o usunięciu ze śródmieścia pojazdów konnych i wózków ręcznych.

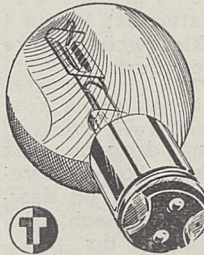
Tak więc zawałidrogę ulicy warszawskiej zbierają w dalszym ciągu swe żniwo w postaci blokowania ulic i przejazdów, zabierania drogiego czasu pojazdom nowoczesnym, szybkim itp. itd. Oczywiście taka nagła zmiana decyzji w ostatniej chwili zrobiła fatalne wrażenie.

W tym samym okresie policja rozpoczęła „łowy na automobilistów”. Plon tych łowów był bardzo obfity. Trzeba przyznać, że wielu kierowców jeździ po mieście bardzo nieostrożnie i nazbyt szybko. Specjalnie odnosi się to do kierowców taksówek, a zwłaszcza kierowców taksówek małych. Konieczność

*także przy  
szybkiej  
jeździe nocą  
zupełne bezpieczeństwo*



zapewnić mogą tylko naprawdę dobre żarówki reflektorowe, a więc żarówki TUNGSRAM DUOLUX. Dają one silne dalekosiężne światło szosowe, pozwalające rozróżnić szczegóły nawierzchni szosowej na 300 do 400 m. przed samochodem. Przy wymianiu zaś nadjeżdżających z przeciwnej strony pojazdów, podczas jazdy w mgłę lub po złej pełnej zakrętów szosie, jeden ruch przełącznika sprawia, że dalekie i silne światło żarówek TUNGSRAM DUOLUX zostaje łagodnie rozproszone na oba boki drogi, a równocześnie skierowane w dół. Zarówno dalekie jak i bliskie światło posiada tę samą jasność, co znacznie ułatwia prowadzenie wozu w trudnych warunkach.



**TUNGSRAM DUOLUX**  
ŻARÓWKA WYTRAWNEGO KIEROWCY

utrzymania dużej szybkości, aby nie zmieniać biegów, powoduje zbyt szybką jazdę na zakrętach i skrzyżowaniach i stąd liczne wypadki. Niemal każde skrzyżowanie jest dziś niebezpieczne do przebycia w Warszawie, gdyż nie wiadomo z której strony wyskoczy „lampart” w postaci „rozszalałego taksówkarza”, który nie respektuje niemal zupełnie prawa pierwszeństwa przejazdu pojazdu biegnącego z prawej strony itp. przepisów. Kierowcy dużych taksówek jeżdżą na ogół spokojniej i wolniej. Ta specyficzna plaga zbyt szybkiej jazdy taksówkarzy zmniejszy się znacznie z chwilą, gdy z ulic naszego miasta zniknie nadmierna ilość małych taksówek. Wystarczy, że kursować będą małe samochody prywatne — te robić będą dość trudności na ulicach, aby jeszcze ich destrukcyjną pracą na ulicy zasilać małymi taksówkami — specyficzną plagą Warszawy.

Sprawa miejsc do parkowania również nie znalazła dotychczas właściwych rozwiązań i nie widać w tym względzie wysiłków właściwych. Załatwia się te sprawy sporadycznie, od wypadku do wypadku, od placyku do placyku — jak komu i gdzie wygodniej i korzystniej.

Parkingi w Warszawie wymagają opracowania generalnego planu i następnie szybkiego wykonania go. Tabor pojazdów mechanicznych rośnie z każdym dniem, ruch staje się coraz to bardziej intensywny, tak że i bałagan na ulicy — spowodowany popieraniem na każdym kroku azjatyckich dryndulek, wózków ręcznych i wozów konnych oraz wąskością niektórych ulic — rośnie stale.

1-y nakład (10.000 egz.) nowej

## MAPY STANU DRÓG 1939-40

wydanej przez Automobilklub Polski

**ZOSTAŁ WYCZERPANY**

Już wyszedł z druku 2-gi nakład zawierający m. in. odcinki dróg czasowo zamknięte dla ruchu

Do nabycia w biurach Automobilklubu Polski i Klubów Terytorialnych

**CENA 1 zł 50 gr**



# SIERPIEŃ...



## MIESIĄC URLOPÓW

dla automobilisty jest okresem licznych wycieczek  
a dla silnika to okres najintensywniejszej pracy.

Pracę tę ułatwi silnikowi

G39.



# Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

# Czy mamy dość garaży?

Na zawarte w tytule pytanie zwykliśmy oddawna odpowiadać negatywnie, operując jednakże jedynie podświadomym niejako przekonaniem, mającym swoje źródło w braku pomieszczeń garażowych i ich drożyznie w Warszawie, największym zbiorowisku pojazdów mechanicznych w Polsce.

Na teże podstawie budowano działalność propagandową Automobilklubu Polski (zeszłoroczny pokaz budownictwa garażowego i specjalne wydawnictwo informacyjne) oraz rządową akcję kredytową na poparcie budownictwa garażowego. Załamywano ręce, rozdierano szaty, wypisano beczki atramentu i zużyto kadzie farby drukarskiej na ten temat — brak garaży, drożyzna garaży, drogie koszty utrzymania samochodów itd., etc., itp.

Dzisiaj można już operować pewnymi liczbami, można sobie zdać sprawę z sytuacji, gdyż została sporządzona statystyka ilościowa pomieszczeń garażowych, z której można dopiero wyciągnąć właściwe wnioski, opierając się nie tylko na własnych wrażeniach „wzrokowo - słuchowych”.

Na wstępie wszakże jedno zastrzeżenie — nie wiemy, co się kryje za liczbami statystycznymi, a raczej wiemy, że pod miano garaży w tej statystyce podciągnięte są w równym stopniu luksusowe boksy, oświetlone, ogrzane i zaopatrzone w dopływ wody bieżącej, często nawet i z kanałami rewizyjnymi, jak i ledwie się kupy trzymające drewniane szopy, lub poprostu wnętrza stodół, śpichrzów itp. Dość jednak, że możemy założyć, iż wszystkie, objęte statystyką garaże, zapewniają pojazdom mechanicznemu dach nad... powiedzmy „głową” i osłonę boczną od wiatru i deszczu. To już jest coś!

Ale do rzeczy! Więc statystyka wykazuje, że na dzień 1 stycznia 1939 r. mieliśmy w Polsce 27.658 stoisk garażowych dla pojazdów mechanicznych wszelkiego rodzaju typu i gatunku, których w tymże czasie liczyliśmy w Polsce 54.009, a więc niemal dokładnie o 100 proc. więcej.

Z liczb tych można jednak i trzeba wyciągnąć dalsze wnioski logiczne. Więc najpierw — od wymienionej liczby pojazdów mechanicznych należy odjąć cały tabor motocyklowy, który (teoretycznie przynajmniej) nie wymaga osobnych, specjalnych pomieszczeń garażowych. Tą drogą zmieni się wspomniany, wysoce niekorzystny stosunek o tyle, że liczba 27.658 stoisk garażowych będzie służyć „tylko” 41.948 samochodom, a więc stosunek 1:2 zmieni się na przybliżony 2:3.

I ten stosunek nie jest zupełnie ścisły. Zważmy bowiem, że niemal wszystkie samochody, określone w statystyce mianem „inne”, czyli pojazdy specjalne — samochody straży pożarnej, zakładów oczyszczania miasta, cysterny itp. — z reguły posiadają specjalne pomieszczenia garażowe, co zmniejszy obie strony, obie cyfry stosunku ilościowego o liczbę 1.535.

Ta sama uwaga dotyczy w równym prawie stopniu autobusów miejskich i dalekobieżnych, mieszczących się w specjalnych zajezdniach, co pozwala nam na dalszą redukcję obu stron jeśli nie o całą ilość 2.038, kursujących w dniu 1.1.1939, to o liczbę nie wiele mniejszą.

Ostatecznie więc możemy przypuścić, że na 38.375 samochodów osobowych i ciężarowych mamy w kraju trochę ponad 24.100 pomieszczeń garażowych i z tej płaszczyzny wyjdziemy w dalszych rozważaniach.

Z powyższego wynika, że ponad 14.000 samochodów, czyli 33 proc. ogólnej ilości nie ma dachu nad... wszystko jedno czym, dachu nawet najbardziej prymitywnego. Sytuacja wręcz tragiczna, doprowadzająca do wniosku, że jedna trzecia naszego, jakże nielicznego taboru mechanicznego niszczonego znacznie szybciej od pozosta-

tego, że żywot przynajmniej kilkunastu tysięcy pojazdów jest skracany wbrew wszelkim głosom o konieczności racjonalnej konserwacji pojazdów, o ich drożyznie (w stosunku do możliwości nabywców społeczeństwa), o wadze rezerw motorowych dla naszej siły obronnej...

Co gorsze, ponieważ nieznaczny stosunkowo odsetek samochodów osobowych obywateli żyje bez garażu, zestawmy jeszcze dwie cyfry: 24.100 pomieszczeń garażowych — 29.766 samochodów osobowych prywatnych i zarobkowych!! Cóż więc, dzieje się z 8.609 samochodami ciężarowymi, sprzętem stanowiącym największą wartość dla zadań obronnych Państwa? Czy wszystkie samochody ciężarowe stoją na deszczu i słońcu, w mroź i spiekotę letnią, w rzadkich chwilach wypoczynku silnika, na dworze?!

Niestety, zarówno przebieg rozumowania poprzedniego, jak i zestawienie cyfr przemawia teoretycznie za twierdzącą odpowiedzią na zapytania ostatnie, a za donośną negatywną na pytanie zawarte w tytule artykułu. Za mało, o wiele za mało mamy garaży, te, które są, zbyt drogo kosztują. Wiem, że tego rodzaju alarm nie jest niczym nowym, że rozlega się już oddawna, ale może po raz pierwszy poparty jest materiałem dowodowym, cyframi w miarę dokładnymi. Jest źle!

Czemu to przypisać? Przecież nowowznoszone budowle garażowe korzystają w pełni z dobrodziejstwa ustawy o ulgach inwestycyjnych w podatku dochodowym, przecież Rząd popiera budownictwo garażowe przez udzielanie pożyczek długoterminowych i niskoprocentowych do wysokości 50 proc. kosztorysu! Może nie wszyscy o tym wiedzą, może nie wszyscy zdają sobie sprawę z dochodowości garażów, może poprostu właściciele garażów sami stwarzają błędne koło, na obwodzie którego obracają się wygórowane, spekulacyjne ceny wynajmu garażu i pustki w garażach przemysłowych, spowodowane tą właśnie wysoką ceną?

Spróbuję więc na zakończenie zestawić znowu kilka cyfr, sporządzić nie ścisłą, być może, ale przynajmniej przybliżoną kalkulację budowy garażu i godziwego dochodu z wynajmu pomieszczenia dla samochodów.

Rozważmy więc kolejno kilka możliwości, zróbmy kilka obliczeń kalkulacyjnych.

Więc najpierw — ktoś wybudował nowoczesny dom czynszowy o kilkunastu mieszkaniach. W obecnej dobie ponad wszelką wątpliwość ktoś z lokatorów ma, lub też będzie miał w najbliższej przyszłości samochód, zastanawia się więc nie tylko nad wyborem mieszkania, ale również i nad pomieszczeniem dla posiadanego, lub też nabywanego samochodu, gotów zapłacić wyższe komore, byle tylko mieć samochód w bezpośrednim pobliżu, jak to mówią „pod ręką”.

Czemuż więc nie wybudować w podwórzu domu czynszowego kilku garaży, zyskując tym samym na dopuszczalnej powierzchni zabudowy?

Albo też dłaczego nie przewidzieć kilku boksów podziemnych z bezpośrednim wjazdem od ulicy?

W ogólnym kosztorysie budowy domu koszt wzniesienia kilku boksów będzie pozycją niewielką, a jakże z wielu względów intratną!

W nowoczesnych kamienicach z centralnym ogrzewaniem, gazowymi, lub elektrycznymi kuchniami, kwestia piwnic jest archaizmem, przeżytkiem — nikt nie będzie magazynował węgla (po co?!), ani kartofli, rupieci do piwnic składać nie wolno, a najwłaściwszym więc rozwiązaniem jest garaż podziemny, pomyślany zarazem, jako schron.

Zbraknie amatorów garażowania wśród lokatorów własnej kamienicy, znajdują się reflektanci spośród mieszkańców okolicznych domów — z całą pewnością. W Paryżu na przykład, cała olbrzymia

dzielnicą nowych domów w pobliżu Porte d'Auteuil wyposażona jest w garaże podziemne pod każdym budynkiem — niedowiarków odsyłam na Boulevard Suchet — proszę sprawdzić!

Wróćmy jednak do rozwiązania prostszego — powiedzmy, że ktoś wystawił na podwórku własnego domu (a więc na własnym gruncie) trzy, lub cztery boksy z materiału, utrzymującego ciepło, ogniotrwałego itd. (np. eternit, mastewal, esterit itp.) kosztem około 1.000 zł za jeden boks. Koszt ten zostanie zamortyzowany w 3—4 lata przy pobieraniu dostatecznie umiarkowanych cen za „komorne” samochodu, czyli 30.—, 25.—, a nawet 20.— miesięcznie. Każdy posiadacz samochodu z entuzjazmem zapłaci taką kwotę, mając swój pojazd stale do dyspozycji w osobnym garażu; opłaci mu się nawet wstawić na zimę do boksu jakiś piecyk (np. piecyk katalityczny), któryby chronił samochód od wpływów zbyt niskiej temperatury.

Lokator zadowolony — to raz; gospodarz zadowolony — to dwa, samochód zadowolony z dogodnego pomieszczenia i dobrej konserwacji — to trzy — dosyć powodów przemawiających za takim rozwiązaniem.

Inaczej sprawa przedstawia się nieco przy tzw. garażach przemysłowych, t.j. większych obiektach specjalnie budowanych na pomieszczenie znacznie większej ilości pojazdów mechanicznych. W grę tu już wchodzi koszt terenu, duży koszt budowy itd., co jeszcze nie tłumaczy jednak drożyzny pomieszczeń w takim garażu. Nie potrafię przeprowadzić kalkulacji ściślej, co z góry zastrzegam, jednak w przybliżeniu, moim zdaniem, sprawa przedstawia się następująco:

Budowa na własnym terenie przedsiębiorcy większego garażu, na 50 samochodów przypuścimy, ze stacją obsługi, warsztatem, magazynem części zamiennych itp. kosztuje w przybliżeniu około 250—300 tysięcy złotych z kompletnym wyposażeniem. Traktując przedsiębiorstwo zarobkowo, właściciel jego musi sobie zapewnić godziwy zysk, pokryć koszt światła, energii elektrycznej, wody, uposażenia pracowników itp. opłacić podatki (nie zapominać o ulgach inwestycyjnych!).

Przypuścimy, że właściciel brać będzie za postój każdego samochodu wraz z myciem pojazdu po 40 zł — uczyni to 24.000 zł rocznie, co niewątpliwie wystarczy na wszystkie koszty i zapewni właścicielowi 1-o zarobek osobisty zupełnie wystarczający na utrzymanie i 2-o stałe zapełnienie wszystkich pomieszczeń.

Nie należy też zapominać o wpływach za świadczenia stacji obsługi, zysku ze sprzedaży paliw, smarów, części zamiennych... można by zorganizować za niewielką dopłatą dostawę do domów i odbiór do garaży pojazdów osób w dalszej nieco odległości zamieszkałych itd.

Oczywiście, że żądanie i pobieranie cen znacznie wyższych, jak np. stosowane niestety w Warszawie ceny 60.— i 70.— zł za garażowanie pojazdu, wywoła zjawisko paradoksalne: garaże jako zbyt drogie, będą świeciły pustkami, właściciel garażu nie pokryje kosztów własnych, samochody będą się niszczyły w niewłaściwych pomieszczeniach, lub wogóle na „świeżym powietrzu” — efekt całkowite antymotoryzacyjny.

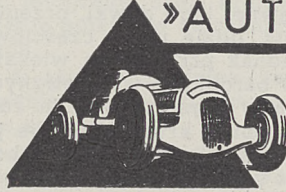
Więszego nakładu pieniędzy wymaga zakup terenu pod budowę garażu, ale i tu istnieje kilka rozwiązań, przy czym do najszybszych należy utworzenie spółki pomiędzy właścicielem terenu i budującym garaż. Trzeba wreszcie dodać, że opłacalność garażu zarobkowego wzrasta oczywiście wprost proporcjonalnie do jego pojemności.

Przypominam o jednym — m. st. Warszawa posiadała na I.I. 1939 r. 9.747 samochodów w ru-

chu (nie licząc czasowo wycofanych), zaś miejsc na samochody teoretycznie 6.134 i taki sam stosunek jest w innych miastach. Powtarzam więc — garażów jest za mało — trzeba je budować wszędzie, w każdej miejscowości. Leży to w interesie zarówno budującego, jak posiadaczy samochodów, jak wreszcie, a właściwie przede wszystkim, Państwa.

M. F.

**»AUTOSTART«**



**HENRYK PESCHT**

**SKŁAD AKCESORI  
SAMOCHODOWYCH  
i MOTOCYKLOWYCH**

**WARSZAWA. MARSZAŁKOWSKA 44a (przy Koszykowej)**

## ANALIZA CHEMICZNA KRWI— BEZSPORNY SPOŚÓB BADANIA TRZEŻWOŚCI

Na łamach prasy codziennej ukazują się bardzo często notatki o wypadkach samochodowych, zmuszając do zastanowienia się nad ich przyczynami. Pomijając wypadki powodowane przez defekty urządzeń kierowniczych, pęknięcia opon oraz wszelkie inne wypadki wynikające z przyczyn niezależnych lub mało zależnych od kierowcy, daje się zauważyć, iż duża część wypadków jest powodowana przez nieostrożnych kierowców, a szczególnie przez kierowców nietrzeźwych.

Z uwagi na to, że alkoholizm u kierowców przedstawia tak wielkie niebezpieczeństwo dla użytkowników dróg i ulic, władze, do których należy nadzór nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, stosują względem kierowców powodujących wypadki w stanie nietrzeźwym, niezależnie od sankcyj sądowych czy administracyjnych, specjalnie surowe represje w postaci odbierania prawa jazdy co najwyżej na rok, a nawet na zawsze, o ile kierowca okazuje się niepoprawnym.

Jeśli wziąć pod uwagę, że zwłaszcza dla człowieka pracującego zarobkowo jako kierowca w dziedzinie przewozów samochodowych, prawo jazdy stanowi jedyny dokument umożliwiający uzyskanie pracy, należy uznać, że przed oskarżeniem kierowcy o nietrzeźwość i możliwością zastosowania wspomnianej represji, należy bezspornie stwierdzić u niego fakt zatrucia alkoholem w stopniu dostatecznym, aby nastąpiło ograniczenie szybkości reakcji.

W Polsce o stopniu zatrucia alkoholem rozstrzyga zazwyczaj protokół funkcjonariusza policji lub zeznania przygodnych świadków, stwierdzające najczęściej, że kierowca był nietrzeźwy, ponieważ „czuć było od niego alkoholu”.

Tego rodzaju naświetlenie przyczyn wypadku, podawane przez osoby do tego niepowołane, nie może oczywiście w sposób dostatecznie przekonujący stwierdzić winy kierowcy, powodując częste pomyłki i niesprawiedliwe orzeczenia. Fakty te nasuwają konieczność stosowania specjalnych metod badawczych, mających ponad wszelką wątpliwość stwierdzić, czy wypadek został spowodowany tym, że kierowca był w stanie nietrzeźwym, czy też przyczyną wypadku były innego rodzaju.

Za granicą, wobec dużej ilości pojazdów mechanicznych i wynikającej stąd potrzeby głębokich studiów nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, stosowane są już dość dawno specjalne metody kliniczne i chemiczne do określania stopnia zatrucia alkoholem. W ramach tego artykułu zamierzam zająć się jedynie kwestią badania chemicznego, które ostatnio jest co raz częściej stosowane, omawiając pokrótce jego istotę.

\* \* \*

Alkohol, po wypiciu pewnej jego dawki, przenika do wewnętrznych organów, gdzie ulega częściowemu utlenieniu. W miarę jednak przenikania większej jego ilości gromadzi się w ośrodkach wewnętrznych, przefiltrowując się do płynów organizmu, m. in. również i do krwi. Normalny obieg krwi powoduje już dalsze równomierne rozprzestrzenianie się alkoholu we krwi. Jeśli więc natychmiast po wypadku kierowca jest poddany badaniu, z zawartości alkoholu we krwi można z matematyczną ścisłością stwierdzić stopień zatrucia organizmu.

Sprawa badań wpływu alkoholu na zdolność reakcji u kierowców pojazdów mechanicznych była ostatnio przedmiotem rozważań na forum międzynarodowym. W sierpniu ubiegłego roku mianowicie, odbyło się w Zurychu posiedzenie Naukowej Komisji Światowego Zjednoczenia Przeciwalkoholowego (La Commission Scientifique de l'Union antialcoolique mondiale) zwołane specjalnie celem omówienia zagadnienia wpływu nadużywania alkoholu na wypadki drogowe.

Komisja rozważała przede wszystkim sprawę badania zawartości alkoholu we krwi jako sprawdzianu stopnia zatrucia organizmu, wypowiadając się za najpowszechniejszym używaniem tej metody z uwagi na jej ścisłość i wyniki nie pozostawiające najmniejszej wątpliwości.

Wyższość tej metody nad metodą badań klinicznych staje się oczywistą w oparciu o badania przeprowadzone przez państwa skandynawskie.

Kierowcy, po spowodowaniu wypadku, byli poddawani jednocześnie w badaniach chemicz-

STABILIZOWANY OLEJ SAMOCHODOWY



„OLEJ REKORDÓW ŚWIATOWYCH”

w procentach. Rubryki 5 — 7 podają jaka — biorąc procentowo — ilość tych kierowców została uznana za nietrzeźwych przez lekarzy przeprowadzających badania kliniczne.

Duża rozbieżność w ocenach przy badaniach klinicznych, opartych jedynie na doświadczeniu lekarzy, pozwala na stwierdzenie znacznie mniejszej ścisłości badań klinicznych w porównaniu z metodą badań chemicznych.

W konkluzji swych obrad wyżej wzmiankowana Komisja ustaliła, że jeden promille alkoholu we krwi do tego stopnia ogranicza zdolność reakcji u normalnego kierowcy, iż staje się on niebezpiecznym na drodze publicznej. Jeśli chodzi o kierowców o mniej odpornych organizmach, to nawet mniejsza zawartość alkoholu we krwi może spowodować ograniczenie lub utratę zdolności reakcji.

\* \* \*

Jak więc widzimy, metoda badania zawartości alkoholu we krwi pozwala na ścisłe stwierdzenie stopnia zatrucia kierowcy alkoholem i bezapelacyjne orzeczenie co do jego trzeźwości. W związku ze znacznym ostatnio wzrostem ilości pojazdów mechanicznych i wynikającym stąd zwiększeniem możliwości wypadków, kwestia ścisłych metod orzekających o trzeźwości kierowców staje się coraz bardziej aktualną. Z pomiędzy zaś tych metod, badanie krwi na zawartość alkoholu wysuwa się na pierwsze miejsce.

Kierowcy pojazdów mechanicznych powinni rozumieć, że badanie krwi na zawartość alkoholu — o ile wykaże niedostateczną do ograniczenia zdolności reakcji ilość alkoholu we krwi — stanowi bezsporny dowód trzeźwości, który nie może być w żaden sposób podważony. We własnym więc interesie kierowców, podejrzanych o nietrzeźwość w momencie wypadku, leży żądanie przeprowadzenia tego rodzaju badania... jeśli oczywiście kierowca nie poczuwa się do winy.

Wobec wzrostu motoryzacji w Polsce wskazanym byłoby, aby odpowiednie czynniki zajęły się wprowadzeniem w życie omawianej metody badań trzeźwości kierowców, tym bardziej, iż wprowadzenie powszechnego jej stosowania nie zdaje się nastroczać poważnych trudności. W. Ż.

## ZAPRZECZENIE

W numerze 6 miesięcznika „Auto” z m-ca czerwca — lipca 1939 na str. 297 umieszczone zostało ogłoszenie Sanockiej Fabryki Akumulatorów, reklamującej akumulatory „Varta”. Resztę strony zajmuje wzmianka redakcyjna, stanowiąca niewątpliwie całość z tym ogłoszeniem, w której bez mojej zgody i wiedzy użyto nazwiska mojego do akcji reklamowo - konkurencyjnej.

Wbrew treści omawianej wzmianki stwierdzam kategorycznie, że defekt startowania mego wozu podczas raidu nie powstał z winy elektrycznych własności akumulatora, lecz wskutek zewnętrznego uszkodzenia mechanicznego, które zresztą zaistniało w zagadkowych dla mnie okolicznościach.

**Witold Rycher**

kierowca samochodu Nr 50 na zawodach o WIELKĄ NAGRODĘ POLSKI

Zawartość alkoholu we krwi w % badania chemicznie	Ilość badanych kierowców			Procentowa ilość wypadków zakwalifikowanych jako spowodowanych pod wpływem alkoholu w/g badań klinicznych		
	Szwecja	Norwegia	Dania	Szwecja	Norwegia	Dania
0.00 — 0.20		284			4	
0.20 — 0.40	322	39	156	4	18	10
0.40 — 0.60		60			25	
0.60 — 0.80	98	89	40	26	44	42
0.80 — 1.00	154	104	63	34	41	35
1.00 — 1.20	261	182	103	47	57	58
1.20 — 1.40	383	273	136	58	68	72
1.40 — 1.60	544	319	165	72	82	79
1.60 — 1.80	699	410	160	83	85	77
1.80 — 2.00	642	397	139	88	91	97
2.00 — 2.20	587	351	115	93	95	92
2.20 — 2.40		259	61		96	93
2.40 — 2.60		175	46		97	100
2.60 — 2.80	782	93	16	96	98	100
2.80 — 3.00		54	14		100	100
ponad 3.00	52	40	6	100	98	100
	4524	3129	1220			

nym i klinicznym. Poniższe zestawienie pozwala porównać wyniki tych badań. Rubryki 2 — 4 podają ilość badanych kierowców z podziałem na zawartość alkoholu znalezionej w ich krwi — podanej

STANISŁAW SZYDELSKI

# Samochodem na Rivierę

Jak człowiek raz zakosztuje rozkoszy waleśniania się samochodem po dobrych drogach zagranicą, to co roku około Bożego Narodzenia zaczyna go już kuścić — wspomina miłe chwile poprzedniego urlopu, zagląda do map, by przypomnieć sobie stare dzieje i przy tej okazji snuje nowe projekty.

Zaczynamy z żoną naradzać się, gdzieby tu można t a n i o wybrać się w nieznane krainy, komu zostawić dzieci i jak wykombinować trochę gotówki. To trzecie jest najtrudniejsze ale mimo to zaczynamy wykreślać sobie pomału przyszłą marszrutę.

Bywatel twierdzi, że we Francji, żyje się „prawie za darmo” więc kierujemy naszą uwagę na mapę Francji. Zaopatrujemy się we Francuskim Biurze Podróży w całe stopy prospektów i na koniec uchwalamy wycieczkę na „Lazurowy Brzeg” do Cannes, a raczej w okolice tego miasta do miejscowości mniej uczęszczanej przez zagraniczników, a więc tańszej i spokojnej. Wybór nasz pada na Cros de Cagnes, małą miejscowość pomiędzy Cannes a Niceą uczęszczaną przeważnie przez tuziemców.



Zaczynamy pomału wykreślać marszrutę...

Ponieważ w międzyczasie nadarza mi się sposobność udziału w kongresie w Wiedniu, więc projektujemy wyjazd do Wiednia przez Cieszyn i Brno, a z Wiednia przez Szwajcarię do Francji.

Tym razem wycieczkę robimy w trzy samochody, a ponieważ my musimy być parę dni we Wiedniu uchwalamy spotkanie w dniu umówionym w Monachium skąd już mamy razem odbyć drogę do Cannes.

## PRZYGOTOWANIA DO PODRÓŻY I DOJAZD DO GRANICY

Już na miesiąc przed zamierzonym terminem wyjazdu zaczynam robić starania celem uzyskania potrzebnych dokumentów. Wyjeżdżając do Francji potrzeba mieć następujące:

1) Zaświadczenie z Automobilklubu Polski lub któregoś z klubów terytorialnych, w którym podane są koszty przejazdu samochodem od granicy. Obejmuje ono koszty paliwa, oleju, garażowania, smarowania i ew. napraw. Trzeba podać markę i typ samochodu, gdyż od tego zależy zużycie paliwa etc.

2) Zezwolenie na zakup czeków turystycznych i wywozu pieniędzy zagranicę. W tym celu składamy w banku dewizowym wniosek „B” do Komisji Dewizowej, podając cel podróży i uzasadniając kwotę potrzebną na podróż. Do wniosku tego dołączamy zaświadczenie Automobilklubu podające koszty przejazdu samochodem.

3) Paszport turystyczny. Celem otrzymania paszportu turystycznego składamy podanie (na druczku) do starostwa dołączamy zaświadczenie banku o o-

trzymaniu pozwolenia na wywóz walut. Paszport taki kosztuje 40 zł od osoby dorosłej.

4) Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodu. Odpowiednie podanie składamy w Urzędzie wojewódzkim lub Automobilklubie, dołączając fotografie oraz krajowe pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych po drogach publicznych.

5) Międzynarodowe świadectwo dla samochodu wydają te same władze co pozwolenie na prowadzenie samochodu.

6) Tryptyk lub Carnet de passages en douanes wydaje Automobilklub Polski. Jeżeli przejeżdżamy tylko dwa kraje wykupić wystarczy dwa tryptyki, każdy na jeden kraj. Przy planowanej wycieczce przez kilka krajów opłaci się wykupić Carnet de Passages gdyż pozwala on na 25 przekroczeń granicy danego kraju w obie strony.

7) Karta Turystyczna (Carte de voyage touristique en France). Kartę tę kupujemy za równowartość 30 franków fr. w biurze podróży. Upoważnia ona do otrzymania na granicy francuskiej bonów na benzynę. Bonów takich jest 6 o wartości 60 franków każdy. Za bony te możemy co pięć dni pobierać darmo benzynę do wartości 60 fr.

Takie były formalności w roku pańskim 1938, mogą się one w latach następnych nieco zmienić w zależności od naszej umowy z Francją.

Komisja dewizowa wydaje czeki turystyczne na Francję. Czeki te można wymienić w najbliższym banku we Francji, upoważnionym do wymiany. Miejscowość, w której pragniemy pobrać franki za posiadane czeki należy podać we wniosku do Komisji Dewizowej. Na przejazd przez Niemcy najwygodniej jest kupić sobie na osobę po 30 marek niemieckich w srebrze, gdyż tyle wolno jest do Niemiec wwozić, a resztę w tak zwanych Registermarkach, które kupić można w każdym banku dewizowym w wysokości 50 Registermarek na dzień i osobę w ramach pozwolenia na wywóz walut. Wskazaniem jest też kupić trochę franków szwajcarskich wzgl. dolarów USA jeżeli mamy zamiar jechać przez Szwajcarię.

Po otrzymaniu paszportu bierzemy wizy francuską, niemiecką, czeską i szwajcarską. Wizy przejazdowe są tańsze jak pobytowe więc tylko na Francję bierzemy wizę pobytową a inne wizy przejazdowe, z tego szwajcarską i czeską tylko na przejazd w jednym kierunku. Dla moich naśladowców czeska wiza już odpadnie.

Na samym końcu wyrabiam sobie Carnet de Passages, by okres jego ważności (jeden rok) trwał jak najdłużej, gdyż wtedy można jeszcze ew. na rok przyszły zrobić następny wypad zagranicę za tym samym dokumentem.



Samochód nasz zapętniamy walizkami...

## WYJAZD Z WARSZAWY

Wszystkie potrzebne i wyliczone powyżej formalności załatwiamy na czas i dnia 22 sierpnia wsiadamy z żoną do naszego nowego Fiata 1100, który został już pieczołowicie dotarty i ma w dniu wyjazdu 2846 km. Ponieważ w naszych poprzednich podróżach\*) ani razu nie potrzebowaliśmy żadnych części zapasowych więc tym razem nie biorę nic zapasowego prócz cewki, z narzędzi tylko komplet fabryczny, dwa klucze francuskie (mały i duży), krążek izolacji i apteczkę do klejenia dętek.

Wyjeżdżamy z Żoliborza o godz. 8.30. Mamy ze sobą dwie duże walizki i dwa nesesy oraz bańkę oleju silnikowego. Pod maską silnika mamy jeszcze bańkę oleju do górnego smarowania, który dolewam do benzyny przez dalsze 2000 km.

Ranek jest chłodny, pogoda cudna. Po drodze dużo objazdów, przez Rawę kompania idąca do Częstochowy tamuje nam dość skutecznie drogę. W Piotrkowie bierzemy benzynę, za Piotrkowem kończy się niestety ulepszona nawierzchnia, ale mimo tego o 16-ej jesteśmy w Katowicach, gdzie jemy obiad, po czym doskonałą szosą jedziemy przez Mikołów do Cieszyna, gdzie jesteśmy o godz. 18,40. Przed historycznym już dzisiaj mostem załatwiamy w 15 minut polskie formalności celne, za mostem czechosłowackie, za miastem jedziemy na lewo w kierunku Nowego Iczyna, gdzie nocujemy. Licznik 3355 km. Przejechaliśmy prawie jednym tchem 509 km. Hotel Heinrichshof, nieduży, czysty, na dole restauracja, gdzie dostajemy do kolacji dobrego Pilsnera. Garaż obok hotelu, a więc wygodniej jak w Cieszynie, no i znacznie taniej, a na drugi dzień bliżej do Wiednia. Obecnie granica nasza jest znacznie dalej, w Wojkowicach.

Deszcz, który zaczął już wczoraj padać, pada i rano, więc wyjeżdżamy dopiero o godzinie 10,30. Droga cały czas bardzo dobra, dobrze znakowana, tak, że można jechać szybko i bezpiecznie, gdyż

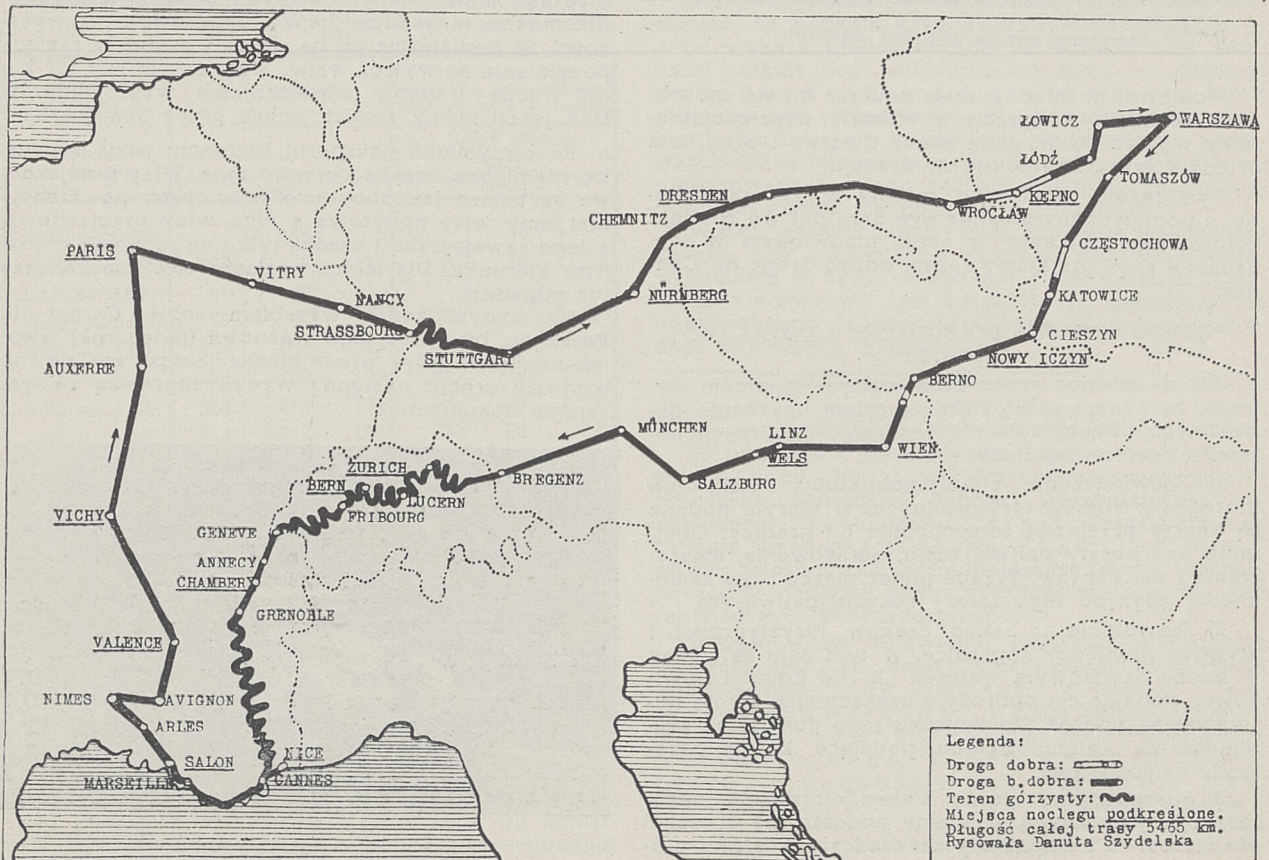
\*) Opisyanych w książkach „Samochodem nad Adriatyk” i „Jedziemy do Italii”.



Rynek w Nowym Iczynie

ruch kołowy uporządkowany. Na jednym z przejazdów kolejowych czekamy na pociąg i widzimy, że wiezie on polskie drzewo i polskie siano. W Ołomuńcu jesteśmy o godz. 11,26 — czekamy do 12-ej by zobaczyć bicie godziny 12-ej na historycznym starożytnym zegarze na rynku, a w międzyczasie oglądamy wystawy. W sklepie Baty widzimy ładne damskie pantofelki za 11 kcron czeskich czyli po ówczesnym kursie za 1 zł 98 gr. Ołomuniec jako dawne biskupie miasto ma wiele ładnych zabytków i charakter typowy dla miast monarchii habsburskiej.

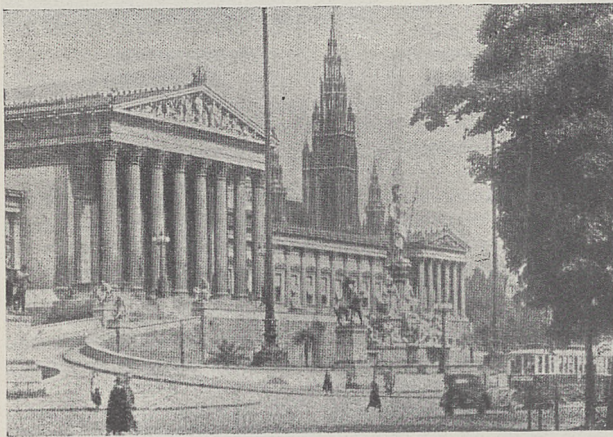
Deszcz nie przestaje padać, więc wsiadamy do samochodu i jedziemy dalej. Droga pomiędzy Ołomuńcem i Brnem jest przebudowywana w wielkim stylu, więc masę objazdów. Na 15,10 dojeżdżamy do granicy do Mikułowa. Okolica zaczyna być górzysta, widać winnice i piwnice na wino. Ludność przy granicy niemiecka. W austriackim urzędzie celnym o-



prócz Austriaków jest kilku Aniołów - Stróżów przysłanych z Rzeszy. Poczciwy dawniej Austriak zaczyna się srożyć, zagląda nawet do jednej walizki i chce mi koniecznie odciec bankę zapasowego oleju silnikowego, który zabrałem ze sobą dla zmniejszenia wydatków zagranicą. „Zastrzeliłem” go zapytaniem, dlaczego w takim razie nie cili mi i posiadanej benzyny. Przy wjeździe do Niemiec trzeba zgłosić koniecznie posiadane waluty i pobrać na nie zaświadczenie, inaczej bowiem nie można ich później wywieźć. Także i marki srebrne wzgl. niklowe trzeba podać do wykazu by je móc ew. wywieźć Registermarki i czeki turystyczne francuskie nie wchodzi do zaświadczenia. Czeki na Registermarki zmieniać można na marki w każdym banku i na dworcach kolejowych.

W byłej Austrii też duże objazdy, dopiero od Wolkersdorf droga dobra. O godzinie 17,15 stajemy przed hotelem Bristol. Licznik 3660 km. Etap 305 km. Samochód stawiam do garażu Fiata do przeglądu (drugi kupon gwarancyjny), gdyż zostajemy tutaj kilka dni na kongresie.

Stare, miłe miasto, dawna rzymska Vindobona,



Parlament w Wiedniu

założona w zamierzczliwych czasach, pamięta Germanów, Markomanów, Gotów i Hunnów, a już od 1142 roku było stolicą. Obecnie znowu dostało nowych panów. Ciekawi jesteśmy, jak wygląda ono po zjednoczeniu z Rzeszą, wychodzimy więc prędko z hotelu na wędrowkę.

Mimo na pozór niewielkich zmian jakoś Wiedeń „zesztywniał” i posmutniał. Wszędzie swastyki i napisy „Arisches Geschäft” (sklep aryjski) lub „Juden unerwünscht” (Żydzi niepożądani). Podobno urzędnikom nie wolno kupować w żydowskich sklepach pod groźbą utraty posady, a niedawno jeszcze robiono osobom wychodzącym z takich sklepów duże wstręty np. zmuszano do chodzenia z ubliżającymi napisami itp. W jednym z dawnych dworców kolejowych ogromna wystawa przeciwżydowska „Der ewige Jude” (Wieczny Żyd).

Oglądamy precudną katedrę Św. Szczepana przy wieczornym oświetleniu, jedziemy do Prateru i kreślimy się po mieście znanym nam już z wielokrotnych pobytów.

#### OPUSZCZAMY WIEDEN

Po pilnym uczęszczaniu na obrady kongresu higieny miast i obejrzeniu warsztatów miejskich i specjalnej wystawy pojazdów służących do oczyszczania miast, żegnam się z przewodniczącym naszej delegacji p. pułk. Meyerem i dnia 26 sierpnia wyjeżdżamy po południu o godz. 18,45 z Wiednia, gdyż następnego dnia mamy randkę z dwoma samochodami z Polski w Monachium, skąd już razem mamy jechać przez Szwajcarię do Francji. Od Opery jedziemy przez Opern Ring po tym w lewo na Babenbergerstrasse, prosto na Mariahilferstrasse, dalej przez

Linzerstrasse dostajemy się przez nową, piękną arterię wiodącą doliną rzeki Wien do Purkersdorf. Nowa arteria oświetlona jest sodowymi lampami, a wyjazd z Wiednia doskonale oznakowany, tak, że zbłądzić nie można.

Przez Mittendorf, St. Pölten i Pöchlarn dostajemy się do Melk. Pöchlarn jest miasteczkiem z czasów rzymskich i nazywało się wtedy Arelape. Ma jeszcze resztki starych obwarowań. Zdala już widać wspaniałą klasztor Benedyktynów w Melk. Stoi on na wysokiej ok. 60 metrów skale nad rzeką Wachau. Założony został w roku 1089 przez Leopolda II Babenberga. Klasztor posiada piękną bibliotekę (75000 tomów), w tym wiele cennych rękopisów.

#### NOCLEG W WELS

Z Melk jedziemy do Enns, ciekawego starego miasteczka, posiadającego również resztki murów obronnych. Z miasteczka tego jest kilka kilometrów do fabryki Steyr'a. Mijamy Oed i Strengberg i przed nami rozciąga się rozległy widok nad miasto Linz, leżące na prawym brzegu Dunaju. Miasto ma ponad 100.000 mieszkańców, nie ma jednak miejsca w hotelu z powodu licznego najazdu ziomków z Rzeszy. Bierzymy więc tylko benzynę i jedziemy dalej na szukowanie noclegu.

Niedaleko Linzu leży opactwo Św. Floriana, gdzie w bibliotece znaleziono najdawniejszy zabytek języka polskiego a mianowicie Psalterz Floriański pisany z końcem XIV wieku w Kłocku na Śląsku dla królowej Jadwigi. Dziwną koleją losu dostał się on aż pod Linz do zakonników tej samej reguły laterańskiej.

Dojeżdżamy do jakiegoś miasteczka i zaraz na jego skraju widzimy ładny dom w tyrolskim stylu i napis „Zum Goldenen Aepfel”. Pytam o pokój — na szczęście jest, zostawiam więc neseser, oddaję samochód w pobliskim garażu Steyra i wracam do hotelu.

Na dole jest restauracja, dostajemy jednak tylko gulasz i piwo. W drugiej sali tańcówka — tańczą szeregowcy lotnictwa ze swoimi „Liebchen”. Pokój zimny, łóżka twarde, ale zmęczenie robi swoje i śpiemy smacznie do 9-ej rano. Nabieram benzyny i jedziemy do środka miasta Wels — dawnego rzymskiego Ovilava. Jest to też ładne małe miasteczko posiadające ciekawy kościół parafialny, barokowy ratusz i starą bramę. Dzisiaj pokryte jest chorągwiemi z okazji Reichsernh-rungsfestu. Rynek zapchany samochodami z Niemiec — podobno ma zjechać z racji uroczystości około miliona gości w te okolice. Z trudem znajduję miejsce na postawienie samochodu przy chodniku i idziemy do kawiarni na śniadanie. Kawa już jest namiastkowa, ale bułeczki jeszcze dobre.

Przez Schwanenstadt dostajemy się do Vöcklabruck. Leży ono nad rzeczką Vöckla i posiada średniowieczny charakter. Wjeżdżamy do niego przez jedną bramę ze starą wieżą i wyjeżdżamy przez podobną drugą.

Silnik zaczyna mi coraz więcej stukać, okazuje się, że w Wiedniu dociągnęli mi głowicę nie przeregule-



Widok na Salzburg

wując zaworów, wjeżdżam więc do jakiegoś ładnego lasku i czekam aż silnik ostygnie by wyregulować zawory. Czekamy na ładnej polance, zdala słychać „jodlowanie” pastuchów. Cała manipulacja zabiera mi prawie dwie godziny czasu, gdyż silnik wolno stygnie.

Po doprowadzeniu silnika do porządku jedziemy dalej. Droga jest ładna i dobra, silnik ciągnie ślicznie, więc wesoło zdążamy do Salzburga, spotykając ciągle całe kolumny tankietek i samochodów wojskowych, ciągnących na zdobycie Sudetów.

Po drodze mijamy kolorowe wioski, małe wieśniczki ubrane po ludowemu i mężczyźni z gołymi kolanami, co jest nieodłączną cechą stroju tutejszych stron.

O 13-ej jesteśmy w Salzburgu, położonym uroczko po obu stronach rzeki Salzach. Dokoła miasta wzgórze Monchbergu (Mnisza Góra), Festungsbergu (Góra Fortecy) i Kapuzinerbergu (Góra Kapucynów). Salzburg posiada ładną katedrę barokową i przed nią pomnik Matki Boskiej, stylowy pałac Mirabel oraz zamek z galerią obrazów. Przed zamkiem na placu stara studnia. Na jednej z wież pałacu 35 dzwonów na których wygrywane są melodie Mozarta, który urodził się w Salzburgu w r. 1756.

W mieście też masa samochodów niemieckich przejeżdżających tu na smaczny obiad. My też jemy obiad, po obiedzie jadę do małej cukierki na placu przed wieżą z dzwonami, by kupić doskonałe rogaliki z masą orzechową, po czym wjeżdżamy w dalszą drogę. Przejeżdżamy rzekę i wkrótce dostajemy się na autostradę. Widać tu ogromne roboty ziemne, mające na celu połączenie Salzburga z autostradą przez byłą granicę austriacką.

#### AUTOSTRADA DO MONACHIUM

Niemieckie drogi samochodowe, których jest już w Rzeszy ok. 2000 km, są rzeczywiście imponującym dziełem. Postawiono na nich ok. 3000 mostów z czego ok. 200 dużych, a wszystkie są naprawdę solidne i kosztowne. Drogi samochodowej nie przecina nigdzie w poziomie inna droga, by umożliwić jak najbardziej szybką i bezpieczną jazdę. Droga taka składa się z dwu oddzielnych pasów z nawierzchni z uzbrojonego betonu, kostki lub rzadziej z asfaltu. Pomiedzy obydwu pasami znajduje się pas zieleni, miejscami zakrzewiony. Każdym pasem wolno jechać tylko pojazdom mechanicznym i tylko w jednym kierunku. Chcąc zjechać z tej drogi trzeba nieraz jechać kilka lub kilkanaście kilometrów, a dla zawrócenia w przeciwnym kierunku trzeba przejechać pod drogą lub nad drogą by dostać się na drugi pas. Każdy z obydwu pasów jest tak szeroki, że trzy samochody osobowe mogą się zupełnie bezpiecznie wyprzedzać jednocześnie, a zakręty są tak podwyższone, że można je brać z szybkością ok. 140 km.

Jazda taką drogą jest zrazu bardzo przyjemna, ale po jakimś czasie staje się nudna, gdyż mimo, że samochód robi co może — a więc ponad setkę, zdaje się to nam zbyt wolne i czas się ogromnie wleczce.

Jazda taką drogą jest bardzo niebezpieczna dla samochodów starszego typu, które nie znoszą dłuższej jazdy przy dużej szybkości, gdyż silniki ich nie są obliczone na stałe wysokie obroty i powstają często usterki jak zagrzewanie się wody, wytopienie panewek itp. Należy więc pamiętać, że największa szybkość naszego samochodu nie jest stałą dopuszczalną najwyższą szybkością i że silnik naszego samochodu tak samo się przemęca jak koń w galopie. Trzeba też pamiętać, że zużycie oleju jest na drodze samochodowej większe i trzeba zaglądać czasem do karteru.

Od czasu do czasu pobudowane są przy drodze stacje benzynowe i restauracyjki, gdzie można dostać lekki posiłek.

Niedaleko Monachium przejeżdżamy ok. dużego jeziora Chiemsee, nad którym zbudowano dużą restaurację i hotel dla automobilistów. Jest to miejsce wycieczkowe dla monachijczyków.

Mijamy śliczne mosty duże i małe, solidne przejazdy nad drogą, miejscami duże lasy, poza tym uprawne pola. Na 45 km przed Monachium droga ma w jednym miejscu tak silny spadek, że nasz Fiat idzie w dół bez silnika z szybkością ponad 100 km/godz.

P o s z c z e g ó l n e płyty drogi połączone ze sobą asfaltem (szczeliny dylatacyjne) i w miejscach tych odczuwa się lekkie wstrząsy samochodu, gdyż asfalt się obniżył i zostały szpary.

Mimo robienia fantastycznej przeciętnej szybkości, jazda się nam bardzo dłuży i z prawdziwą przyjemnością dojeżdżamy na godzinę 17,20 do Monachium.

Przez ładny most Ludwika na rzece Izarze wjeżdżamy do centrum miasta. Po drodze jeszcze jedna brama „Isartor”, po tym brama Karola i jesteśmy na Kaufingerstrasse. Jedziemy przed dworzec kolejowy i stajemy przed hotelem Stadt Wien, gdzie umówiliśmy spotkanie z dwoma jeszcze samochodami z Warszawy. Zjechaliśmy się wszyscy punktualnie, chociaż każdy samochód jechał inną drogą i innego dnia wyjechał z Warszawy.

Odstawiam samochód do pobliskiego garażu, gdyż ulice są tak napchane samochodami, że nie ma nawet miejsca przy chodniku w pobliżu, a na parkingu też już nie przyjmują. Po powitaniu się z żoliborskimi sąsiadami i opowiedzeniu sobie „jak to było za granicą” wychodzimy w trzy małżeństwa do miasta.

Monachium, kolebka hitleryzmu, ma ok. 750.000 mieszkańców. Leży ono nad Izarą, na wyżynie bawarskiej. Posiada wiele ładnych budynków jak Liebfrauenkirche, nowy ratusz, a opodal pomnik Marii (Mariensaule) postawiony przez Maksymiliana I, elektora bawarskiego na pamiątkę bitwy pod Białą Górą, gdzie Czesi stracili całe swoje rycerstwo (1620 r.). W nowej i starej pinakotece znajdują się bezcenne zbiory obrazów. Poza całym szeregiem mniejszych galerii obrazów ma jeszcze Monachium glyptotekę (rzeźby) oraz bardzo ciekawe muzeum techniczne (Deutsches Museum) z dużym działem samochodowym i lotniczym.

Monachium słynie ze święta piwoszków odbywającego się we wrześniu na łące Teresy (Teresienwiese). Na placu tym stoi kolosalny posąg Bawarii, tak duży, że w głowie jej zmieścić się może kilka osób. Posąg jest dziełem Schwanthalera. Jest on zarazem szczytem techniki odlewniczej, ze względu na wymiary.

Ręka Bawarii (model) znajduje się w Deutsches Museum i po niej można dopiero zorientować się w wymiarach posągu, do którego można zresztą wejść wewnątrz po schodach.

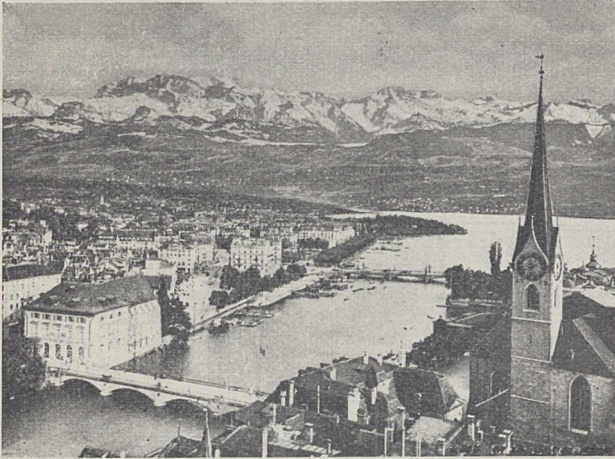
Miasto czyste, ładne, ruch samochodowy ogromny, ale doskonale uregulowany. Większość budowli to zasługa dawnej dynastii Wittelsbachów. Miasto o całe niebo ładniejsze od Berlina i widać na nim patyne wieków.

Jeżeli chodzi o samochodowe osobiowości, to posiada ono największy i najnowocześniejszy garaż, własność partii (N. S. K. K. — Nationalsoz. Kraftfahrer



Na autostradzie





Zurych — widok na Alpy

Korp.) i garażuje w nim ogromna partyjna kolumna samochodowa, która ma za zadanie zaopatrywać wszelkie większe zjazdy partyjne w żywność, wodę, etc. Pozwolenie na zwiedzenie połączone jest z dużymi trudnościami, ale udaje mi się zwiedzić ten wspaniały zakład.

Wieczorem idziemy do ratusza, gdzie w piwnicach jest duża restauracja — Rathauskeller. Raczmy się tu wspaniałym monachijskim piwem i kosztujemy bawarskich specjalności.

#### MONACHIUM — ZURYCH.

Wyjeżdża się z Monachium przez Landsbergerstrasse w kierunku Pasing. Licznik przy wyjeździe 4180 km. Przy granicy miasta spotykamy dwa ładnie zczepione ze sobą samochody na skrzyżowaniu dróg. Po stwierdzeniu, że w tej „akcji” nie brał udziału żaden z naszych polskich samochodów, jedziemy dobrą asfaltową szosą, dosyć wąską, obsadzoną drzewami, przypominającą okolice pomorskie. Znowu zaczyna padać deszcz, który nam towarzyszy, z małymi przerwami, od Warszawy. Przejeżdżamy śliczny świerkowy las i dojeżdżamy do miasteczka Elternschlag za którym gwałtowny skręt na lewo. Droga wąska i kręta, a na niej wielu cyklistów.

Za miasteczkiem Inning znowu skręt na lewo. Przejeżdżamy obok dużego jeziora Amersee, którego brzegi przepelnione są kąpieliskami. Nad brzegiem lotnisko Hersching. Dalej jedziemy przez ładne miasteczko Landsberg nad rzeką Lech, posiadające stary ratusz i gotycki kościół Panny Maryi. Przez Holzhausen i Buchloe docieramy do Kaufbeuren, posiadającego jeszcze stare mury obronne. Na drodze spotykamy wycieczkę ok. 20 chłopców na rowerach z księdzem na czele kolumny, jadącą do Buchloe. Widocznie jeszcze nie całkiem zdołał Hitler usunąć księży od wpływu na młodzież.

Kaufbeuren leży ładnie, w dolinie, odznaczając się czerwonymi dachami, efektownie odcinającymi się od zielonego tła okolicy.

Za miastem jedziemy na prawo. Przed nami widzimy Chevroleta ze znakiem międzynarodowym ZA, towarzyszy on nam przez czas dłuższy — pod górę on nas mija, na równej drodze my jego. Powodem tej naszej przewagi jest deszcz i śliska droga — kierowca boi się na równinie szybko jechać, a pod górę nie możemy mu dać rady, gdyż droga jest kręta i nie ma rozpędu. Droga jest wogóle mocno górzysta, wiedzie wśród lasów i ładnych gospodarstw. Miasteczka kolorowe jak w Tyrolu, masa kwiatów i ogromna czystość.

Nawierzchnia z kostki granitowej, więc mimo deszczu, wzniesień i zakrętów ciągniemy przeważnie ok. 90 km/godz. przejeżdżamy Bõrwang i o godz. 12,50 jesteśmy w Kempten — miasteczku ze stylowym barokowym zamkiem, mieszczącym obecnie sąd i kościół.

Następnym miasteczkiem jest Isny, należące już

do Württembergii. Pomiędzy tymi miastami droga coraz bardziej górzysta, domy duże z bardzo małymi okienkami, przy czym budynki gospodarce tworzą jedną całość z domem mieszkalnym. Isny leży na wysokości 720 m. Przed miejscowością Dõrenblick skręcamy na lewo do Bregenz omijając Lindau. Droga wąska i dosyć podła, potem znowu dobra. Przejedźdżamy Hohenweiler (dawna Austria) i wkrótce jesteśmy już w Bregencji. Godz. 14,30. Licznik 4383 km.

Jezioro Bodeńskie, nad którym leży Bregenz, dawne rzymskie Lacus Brigantinus (398 m) jest 46 km. długie i 14 km. szerokie, powierzchnia jego wynosi 538 km. kwadr., a największa głębokość 252 m. Od południa widać masyw Sãntis (ok. 2500 m.), na północy brzegi są pagórkowate.

Jezioro jest prześliczne dzięki pięknemu kolorowi wody i różnitemu krajobrazowi brzegów. Bregencja, dawne Brigantium, była do niedawna stolica Przedaruianii (Vorarlberg), jest prześlicznie położona, ma malowniczą promenadę nad brzegiem jeziora i ciekawe stare domy. Dziś zapchana jest niemieckimi samochodami, których właściciele przyjeżdżają poznać „swoj kraj”.

Jemy tu obiad, nabieramy benzyny i jedziemy ku granicy szwajcarskiej, oddalonej od Bregenz ok. 15 km. Za wsiã Hõhst skręt na lewo i granica.

#### WJEJEDZAMY DO SZWAJCARII.

Na granicy szwajcarskiej w St. Morgreten deklarujemy polskie papierosy, których wolno wwieźć bez cła 100 sztuk lub 20 cygar lub 100 gr tytoniu, wzgl. za każde cygaro odliczają 5 papierosów lub 5 gr tytoniu przy mieszanym zapasie tytoniowego paliwa.

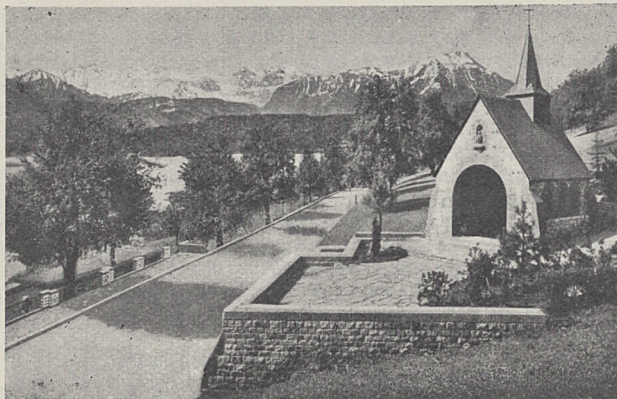
Bierzemy tak zwanã „Benzinkarte” upoważniającã do uzyskania zniżki na cenie benzyny przy pobycie ponad trzy dni. W takiej karcie benzynowej kaźda pompa benzynowa wpisuje pobranã ilość benzyny, za którą płacimy normalnã cenã, a dopiero przy wyjeździe urzãd celny zwraca ok. 13 centymów za kaźdy kupiony w Szwajcarii litr paliwa. W karcie benzynowej wpisuje urzãd celny stan licznika przy wyjeździe do Szwajcarii. (U nas 4397 km.).

Jedziemy w kierunku Rõrschach, ładnego miasteczka z ruchliwym portem, a potem nad brzegiem jeziora do Arbon. Miasteczko to ma ok. 8000 mieszkańców w czym 90% pracowników fabryki samochodów Saurer. Nad brzegiem jeziora cały czas widzimy czyste domeczki i ładne wille. Droga doskonała, a na niej całe stada wycieczkowiczów na rowerach, w kolorowych czapkach, podobnych do naszych wojskowych furazerek.

Oddalamy się od jeziora i jedziemy przez Amriswill i Biessenhofen. Droga wiedzie wśród sadów. Mimo doskonałej drogi jedziemy dosyć wolno, gdyż cykliści sã bardzo zuchwali i nie ustępują z drogi. Przed Bùrglen Weinfeldem śliczna aleja topolowa, potem oryginalny drewniany most Thurbrücke. O godzinie 18-tej jesteśmy w Frauenfeld, skąd przez Islikon i Attikon dostajemy się do Winterthur — du-



Originalny kryty most drewniany Thurbrücke



Kaplica wzniesiona ku uczczeniu pamięci królowej belgijskiej Astrid w Küsnacht k/Rigi

z tego miasta posiadającego masę ogrodów i zieleni. Za miastem lasy, droga doskonale znakowana, ale pełna samochodów i cyklistów — trzeba jechać bardzo ostrożnie. W Kempfthal ogromna fabryka Magiego.

Na parę kilometrów przed Zurychem droga się rozszerza, tworząc trzy szerokie pasy. Wjeżdżamy do Zurychu, błędzimy dosyć długo na jego przedmieściu, wreszcie trafiamy na właściwą drogę i o godzinie 19-tej stajemy przed hotelem Habis-Royal, który znam z poprzednich podróży. Licznik 4509 km.

Pokój kosztuje 10 fr. szwajc., śniadanie ok. 1,50, a obiad i kolacja od 3 — 5 fr. Ceny te są prawie równe w całej Szwajcarii, trzeba więc liczyć dziennie na osobę ok. 10—15 fr., jeżeli nie mieszka się w pensjonacie, gdzie ceny są niższe, a mianowicie 7 — 10 fr. szw. Są to oczywiście ceny niskie, gdyż w droższych pensjonatach pokój z utrzymaniem kosztuje od 12—17 fr. szw. dziennie. Benzyna kosztuje w pompie 45—48 centymów za litr, bez niżki.

Zurych (409 m.) ma ponad 300.000 mieszkańców i jest stolicą kantonu tej samej nazwy. Jest to najważniejsze miasta Szwajcarii, chociaż stolicą państwa jest Bern. Leży ono na północnym końcu jeziora Zurychskiego, w dolinie pomiędzy górami Ütli i Zürich, nad brzegami kryształowo czystej rzeki Limmat, wypływającej z jeziora. Miasto robi miłe wrażenie, ma szerokie proste ulice, bez ładne nowoczesne domy.

Historia tego miasta sięga zamierzchłych czasów. Z osady celtyckiej na palach powstała rzymska twierdza Turicum, która była w posiadaniu Rzymu aż do czasów Wędrówki Narodów.

Nad brzegami rzeki Limmat leżą ciekawe części miasta Mythen-Alpen-Uto- i Seefeldquai. Cudowny jest widok na jezioro na tle Alp.

Całą gromadką polską z trzech samochodów idzie-



Lucerna — pomnik ku czci poległych Szwajcarów

my na kolację, gdzie od razu poznajemy, że Szwajcaria jest kolebką hotelarstwa. Kolacja jest doskonała i niedroga, toteż pokrzepieni należycie na ciele i na duchu (w restauracji jest damska kapela i występy artystyczne) idziemy na spoczynek, by nabrać sił do dalszej wędrówki.

#### ZURYCH — BERN

Wyjeżdżamy z Zurychu o godz. 12,20, po zwiedzeniu najciekawszych osobliwości miasta. Z przed dworca jedzie się przez Bahnhofstrasse, Paradeplatz, Bleicherweg, Seestrasse i Albisstrasse, następnie brzegiem rzeki piękna szosa o nawierzchni z kostki. Obok idzie elektryczna kolej. Droga wiję się w lesie wśród dolin i stoków. Za Sihlbrugg droga odbiega od brzegów rzeczki, jedziemy wśród sadów, potem wśród ładnego świerkowego lasu.

Natrafiamy na ślicznie położone w dolinie miasteczko Baar, a niedługo po nim wyjeżdżamy do Zug nad jeziorem tej samej nazwy. Droga wiedzie dalej nad brzegiem jeziora do Cham Pomiedzy Zug a Cham wiele pięknych will. Po Cham następuje Rothkreuz, a za nim Honau z pięknym widokiem na prawo na doliny. Jedziemy doliną pokrytą słynnymi szwajcarskimi łąkami, będącymi błogosławieństwem dla tutejszych gospodarstw. Przejeżdżamy niedaleko od Küsnacht, gdzie znajduje się kaplica wystawiona ku pamięci królowej belgijskiej Astrid.



Młyny lodowcowe w Lucernie

Na godzinę 13,20 jesteśmy w Lucernie, stolicy kantonu tej samej nazwy. Leży ona przesłicznie na końcu otoczonego górami jeziora Czterech Kantonów i rzeki Reuss z tegoż jeziora wypływającej. Zaczątek miasta stworzył klasztor benedyktynów pod wezwaniem św. Leodegara, założony w roku 735 i wtedy zaczęło się ono rozwijać jako Luceria. Miasto jest centrum ruchu turystycznego i posiada duże hotele, wiele starych domów oraz resztki średniowiecznych murów od strony północnej. Niedaleko bulwaru w górę miasta wykuty w pionowej ścianie skały ogromny konający lew przebity włócznią opiera się łapą o stos broni i tarczę z herbem Burbonów. Pomnik ten wykonany przez L. Ahorna według projektu Thorwaldsena w latach 1819 — 21 przypomina męstwo Gwardii Szwajcarskiej wyciętej do nogi podczas obrony Tuileriów w dniu 10 sierpnia 1792. Napis nad pomnikiem „Helvetiorum Fidei ac Virtuti”. (Na cześć męstwa i wierności Szwajcarów).

Niedaleko pomnika ciekawa osobliwość, a mianowicie młyny lodowcowe. Widać tu szereg głębokich lej, a na ich dnie okrągłe kamienie. Leje te powstały w skałe wskutek tarcia kamieni obracanych na dnie wirów wody spływającej z lodowca. Młynów takich jest tutaj 32. Natknięto się na nie przypadkowo w roku 1872 przy budowie domu. Największy lej takiego młyna ma średnicę 8 metrów i głębokość 9½ metra.

(d. c. n.)

Jeśli własnym autem, nad polskie morze, bez defektów motoru  
i przymusowych postojów, – to tylko na olejach GALKAR-LUX



## GALKAR-LUX »KARPATY«

POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY  
NA NAJWYŻSZE WYMAGI

KIERUJ CIE SIĘ WSKAZANIAMI  
TABELI POLECAJĄCEJ OLEJE GALKAR-LUX

FR. J. STYKOLT

# Problem komfortu w samochodzie

Bezpośrednia lub pośrednia zależność komfortu od szeregu czynników konstrukcyjnych, natury zarówno zasadniczej, jak i drugorzędnej, czyni żeń pojęcie o nader szerokiej rozpiętości dyskusyjnej. Istniejąca, w związku z tym, mnogość aspektów tego problemu uniemożliwia rozpatrywanie go pod jednym wspólnym nagłówkiem. I tak np. z czysto mechanicznego punktu widzenia komfort pasażerów i kierowcy zależy będzie od systemu zawieszenia, elastyczności resorów, wydajności amortyzatorów, trzymania drogi, stopnia automatyzacji skrzynki biegów (synchronizacja, preselekcja itp.), miękkości działania mechanizmu kierowniczego itp.

Dla względów akustycznych, które wyłaniają i grupują szereg dalszych, specyficznych im aspektów mechanicznych, miarę tego komfortu stanowić będzie wydajność środków, zapobiegających lub tłumiących wszelkie najsłabsze nawet hałasy silnika, podwozia i karoserii. Wreszcie ze względu na wygodę i dobre samopoczucie jadących bezpośredni wpływ mieć będzie wewnętrzne urządzenie karoserii, które z tego tytułu stanowi niejako kropkę nad „i” całości kształtu zagadnienia. Istotę tego komfortu wewnętrzznego pragniemy właśnie na tym miejscu szerzej omówić.

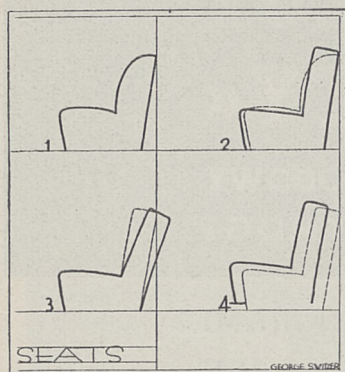
## AERODYNAMIZM A KOMFORT

Budowanie wozów pod hasłem skrajnego aerodynamizmu uważać należy w dobie obecnej za eksperyment chybiony, tym bardziej, że zalety samochodów, uzyskane na tej drodze kosztem niedopuszczalnego okrojenia komfortu wewnętrznego karoserii, nie mogą znaleźć pełnego wykorzystania poza używalnością wozów tych na autostradach, upoważniających kierowcę do rozwijania najwyższych szybkości bez narażenia się na „skręcenie karku”. Sprowadzenie tych dwóch w antagonizmie do siebie pozostałych, problemów na płaszczyznę wspólnego rozwiązania, uwieńczona została zwycięstwem z drowego rozsądku, który podyktował odstępstwo od form rygorystycznie opływowych.

Obecnie wszelkie aerodynamiczne „aplikacje” stosowane są powszechnie jedynie w drodze ewolucji i w granicach, zakreślonych wymaganiami komfortu, tj. z umiarem, jakiego brakło bezsensownym tworem „awangardzistów” z przed lat kilku. Tragikomiczny obraz pasażerów, stłoczonych w ciasnej klatce i dziurawiących głowami jej sufit, zbyt świeżo jeszcze tkwi nam w pamięci — byśmy nie mieli wspominać z politowaniem tej fatalnej pomyłki.

## SIEDZENIA, ICH REGULACJA I WYMIARY

Rys 1, będący reprodukcją szkicu amerykańskiego konstruktora G. Switzera, uzmysławia w treściwy sposób ewolucję siedzenia samochodowego, zrazu

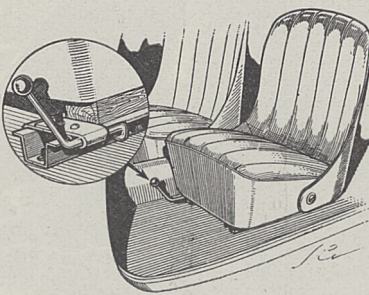


Rys. 1. Ewolucja siedzenia samochodowego.

wzorowanego na błędnie i niecelowo wymiersonowanym fotelu-meblu (1). Pierwsza doniosła modyfikacja dotyczy korekty jego profilu, przeprowadzonej w zamiarze lepszego przystosowania go do formy anatomicznej siedzącego człowieka. W ten sposób siedzenie stało się niższe, głębsze i uzyskało wyższe oparcie (2).

Regulacja nachylenia oparcia przedniego siedzenia, która umożliwi ustawienie go w pozycji najlepiej dogadającej gustowi i indywidualnym potrzebom kierowcy, stanowi na tej drodze dalszy postęp (3). Jest rzeczą pożądaną, by dopuszczalny kąt obrotu wynosił 180 stopni, gdyż w ten sposób oparcie to, po sprowadzeniu do pozycji poziomej, utworzy pomost między przednim i tylnym siedzeniem, zamieniając je w zaimprovizowane łóżko, które w czasie dłuższych podróży lub uciążliwych raidów oddać może nieocenione usługi.

W większości dzisiejszych samochodów istnieje również możliwość przesuwania siedzenia kierowcy w kierunku poziomym, niekiedy zaś również i w pionowym (4). W niektórych wypadkach oba te ruchy są skoordynowane, t. zn., że siedzenie w miarę wznoszenia się oddala się równocześnie od kierownicy. Urządzenie takie jest nieracjonalne, gdyż nie potrafi np. zapewnić prawidłowej pozycji osobie niskiego wzrostu, która usadowiona być winna blisko kierownicy i — ze względu na dobrą widoczność — wysoko.

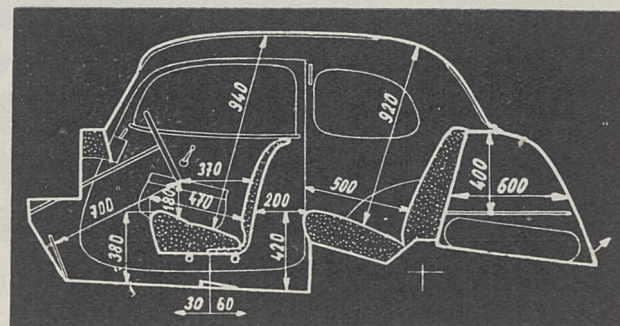


Rys. 2. Urządzenie, w którym mała dźwignia umożliwia zablokowanie siedzenia w dowolnej odległości od kierownicy (Fiat 500)

szere — spotykamy obecnie nawet w najtańszych wozach rynkowych (Rys. 2).

Imponująca szerokość dzisiejszych karoserii umożliwia wygodne usadowienie trzech pasażerów na tylnym siedzeniu, praktykowane często w niedużych nawet wozach, podczas gdy w wozach nieco większych również siedzenie przednie przystosowane być może dla trzech osób, co jednak połączone jest z zastąpieniem foteli indywidualnych wspólnym siedzeniem 3-miejscowym, szerokości co najmniej 125 cm. (po 40 cm. na osobę).

W ten sposób dwurzędowy układ siedzeń (2x3), wyparty dawny układ trójrzędowy (3x2), gdyż znikły składane i niewygodne siedzenia zapasowe, na które i miejsca zabrakło między bardziej, niż kiedykolwiek dawniej ześrodkowanymi siedzeniami w obrębie obu osi. „Porażki” tych siedzeń, wypartych do ograniczo-

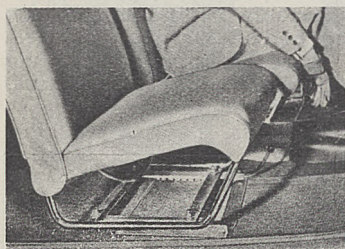


Rys. 3. Rozmieszczenie i wymiary siedzeń małego wozu (Skoda-Popular).

nego zastosowania jedynie w wozach 7—9-osobowych, nikt dziś chyba opłakiwać nie będzie.

Ponieważ w małym wozie odległość między obu siedzeniami będzie niewielka (minimum wynosi 20—30 cm. — Rys. 3) pasażerowie zmuszeni będą do trzymania nóg w pozycji pionowej. Aby jednak pozycja taka nie męczyła zbyt mocno zgiętych kolan, niezbędne staje się podwyższenie siedzenia do około 40 cm, co jednak ze względu na niski poziom sufitu trudne jest do zrealizowania. Jednym wyjściem dla znalezienia pożądanego nadwyżki będzie zaopatrzenie podłogi w zagłębienie dla nóg.

Rozwiązanie takie mniej jest — zdaniem naszym — wskazane, aniżeli zastąpienie



Rys. 4. Płasko wyściełane siedzenie o szkieletcie rurowym (Fiat 1500)

normalnych siedzeń przednich siedzeniami o szkieletcie rurowym, płasko wyściełanym (Rys. 4). Siedzenia takie są nader praktyczne, niedrogie i umożliwiają pasażerom usadowionym z tyłu wygodne trzymanie stóp pod nimi. Szczególnie nadają się do tego celu poduszki z gąbczastej gumy.

W wozach większych, w których odległość między siedzeniami wynosić będzie powyżej 40 cm, wygodne wyciągnięcie nóg nie następuje żadnych trudności i takiej pozycji niskie siedzenia, powiedzmy 25 cm, najlepiej będą odpowiadały.

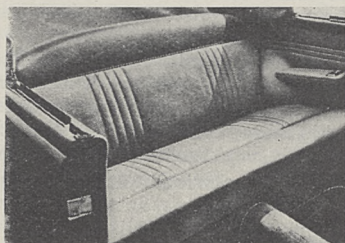
O ile siedzenie ma być naprawdę wygodne, również głębokość jego powinna być szczerze obliczona — 50 cm stanowić tu będzie miarę przeciętną. Poduszka powinna być w ten sposób nachylona do tyłu, by wraz z oparciem tworzyła mniej więcej kąta prosty. Kąt ten będzie malał wraz ze zwiększeniem się nachylenia oparcia. Wobec niemożności dokonywania odnośnej regulacji, tylne siedzenie, obliczane zazwyczaj bywa na osoby średniego wzrostu. W ten sposób osoby bardzo wysokie i bardzo niskie będą siłą rzeczy nieco poszkodowane.

#### UKSZTAŁTOWANIE PODŁOGI

Zarówno z punktu widzenia stabilizacji wozu (środek ciężkości), jak również w celu zmniejszenia oporu czołowego (powierzchnia największego przekroju) wskazane jest utrzymanie dachu na możliwie ograniczonej wysokości w stosunku do poziomu drogi. Wsiadanie do samochodu będzie skutkiem tego wymagało każdorazowego nachylenia się i na to nie ma żadnej rady.

Tę drobną niedogodność potrafi jednak każdy przeboleć, o ile, znalazłszy się wewnątrz samochodu, będzie się mógł w pozycji siedzącej swobodnie wyprostować. Warunek ten nakazuje zachowanie minimalnej odległości około 90 cm między siedzeniem i sufitem, aby pozostawiona wolna przestrzeń ponad pasażerem wysokiego wzrostu zabezpieczała go od przykrych eksperymentów badania twardości jego głowy w zetknięciu z sufitem.

Innymi słowy mówiąc — zadanie konstruktora sprowadza się tu do zwiększenia przestronności karoserii w kierunku pionowym. A ponieważ mu poziom dachu zmieniać nie wolno, przeto będzie on operował podłogą, dążąc do jak najniższego jej uplasowania na ramie, specjalnie do tego celu



Rys. 5. Tylne siedzenie z widocznym przed nim tunelem dla wału kardanowego (Opel - Kapitán)

przystosowanej przez możliwe obniżenie i odpowiednie ukształtowanie podłóżnic. Przy niskim poziomie podłogi dawny stopień traci oczywiście rację bytu, stając się zawadającym antykiem.

Płaszczyzna ułożonej w ten sposób podłogi będzie niestety zepsuta przez tunel, niezbędny dla przepuszczenia wału kardanowego (rys. 5). Atoli, w związku z przystosowaniem tylnego siedzenia większości dzisiejszych wozów dla trzech pasażerów, kłopotliwe to wzniesienie ciągnące się przez całą długość podłogi, bynajmniej nie wpływa na uprzyjemnienie jazdy osobie usadowionej po środku, gdyż zmusza ją do niewygodnego trzymania nóg w rozkroku.

Dąży się z tym wszelkimi środkami do całkowitego wyeliminowania, względnie możliwego zredukowania wysokości tego tunelu. W samochodach o zespole silnikowo-napędowym skoncentrowanym z przodu lub też z tyłu wozu, osiągnięcie zupełnie gładkiej podłogi, wskutek nieobecności wału kardanowego, nie nasuwa żadnych trudności.

Zastosowanie ramy o centralnej podłóżnicy rurowej w tylnosilnikowym Mercedesie mod. 170-H i wozie ludowym KdF — zdaniem naszym nie stanowi w danym wypadku rozwiązania najlepszego. Rama taka wrzyna się bowiem swym elementem rurowym w podłogę, przekreślając jeden z najważniejszych atutów ustroju tylnosilnikowego, jakim jest właśnie gładka podłoga. Konstrukcja karoserii samonośnej jest tu z tego tytułu o wiele bardziej wskazana.

Co do Mercedesu, to motywem wyboru dlań ramy centralnej mogło być specjalne zaufanie do tego typu, dokładnie przestudiowanego i w nieco odmiennej postaci z powodzeniem stosowanego w wersji przedniosilnikowej tegoż modelu 170-V. Nie ulega natomiast wątpliwości, że wybór dr. Porsche spowodowany był czymś więcej, niż samym sentymentem do ramy tego rodzaju, stosowanej niegdyś w konstruowanych przez niego Austro-Daimlerach. Dla poparcia racjonalności konstrukcyjnej każdego szczegółu swego 1000-markowego wozu, dysponuje on niechybnie szeregiem ważkich argumentów, spośród których najbardziej przekonującym jest jego cena.

Ponieważ wozy o napędzie przednim, a tymbar dziej wozy tylnosilnikowe, stanowią dotychczas koncepcje raczej wyjątkowe, najbardziej miarodajne będą dla nas osiągnięcia, jakie w tym przedmiocie poczyniono w samochodach o klasycznym ustroju napędowym.

Otóż celem uporania się z istniejącym tu wałem kardanowym stosowany jest dziś przez większość konstruktorów amerykańskich napęd hypoidalny mostu tylnego, podczas gdy w Europie marki Peugeot, Panhard i Daimler wprowadziły do swych wozów bardziej jeszcze radykalny — o ile chodzi o stopień obniżenia wału — napęd ślimakowy. Pozycja nadana wałowi kardanowemu w obu tych wypadkach umożliwia całkowite, względnie częściowe wygładzenie tylnego odcinka podłogi.

Skoro teraz chodzi o podłogę pod stopami kierowcy, to najbardziej krępującym jest w niej wzniesienie, spowodowane przez skrzynkę biegów. Skrzynkę tę można nieco obniżyć przez przeniesienie zespołu prętów przesuwkowych na stronę. Studebaker uczynił to kosztem skręcenia całości skrzynki o 90 stopni.

Wysokość tunelu bywa również, w pewnym stopniu, zredukowana w wozach o niezależnym zawieszaniu kół tylnych — wał napędowy nie zmienia tu bowiem swego położenia w stosunku do podłogi, gdyż w czasie sprężynowania resorów oscylują osadzone przegubowo obie półoski. Z tego powodu wysokość tunelu uzależniona jest jedynie od średnicy wału.

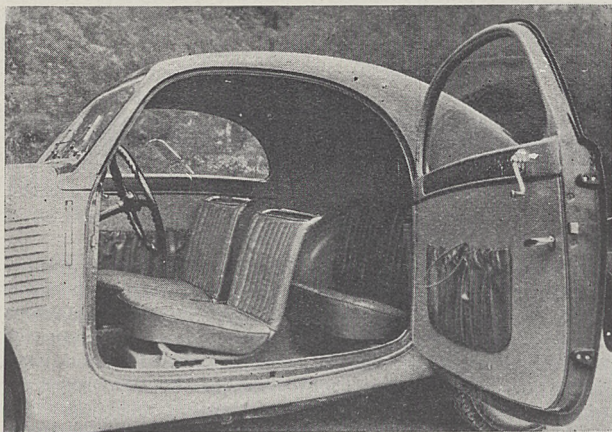
Przy sztywnym mocie tylnym praktykuje się ostatnio dość często podział wału kardanowego na

dwa odcinki, z których pierwszy, t. j. prowadzący do skrzynki, podparty jest w łożysku, tak, że pozostały oscyluje zmniejszoną amplitudą. Również i w tym wypadku wymiary tunelu mogą być zredukowane.

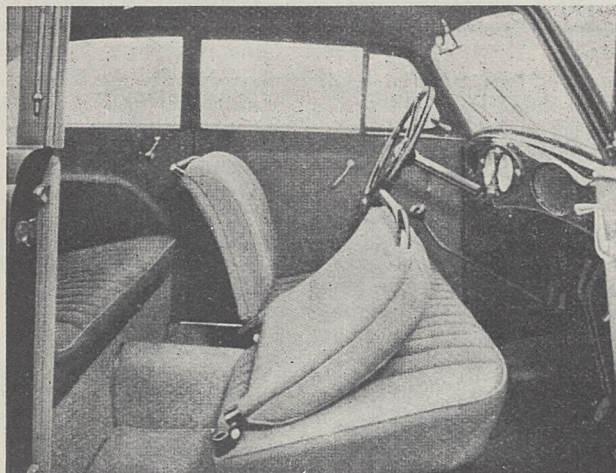
#### ZAGADNIENIE DRZWI

Wsiadanie i wysiadanie z samochodu każdego z pasażerów odbywać się powinno bez przeszkadzania pozostałym towarzyszom, lub — co gorsza — zmuszenia ich do opuszczania swych miejsc. Okoliczność ta będzie wymagała dla najpopularniejszego dziś typu, jakim jest wóz 4 — 6-osobowy, czterech drzwi.

Ustrój dwudrzwiowy, stosowany poza wozami 2 — 3-osobowymi również w 4 — 6-osobowych karoseriach typu coach lub kabriolet, jest w tym ostatnim wypadku niezbyt praktyczny. Możliwe są tu dwa rozwiązania: dostęp do siedzeń odbywać się może drzwiami dostatecznie szerokimi, by równocześnie odsłaniały się tak siedzenia przednie, jak



Rys. 6. Dostęp do siedzeń przednich i tylnych zapewniony pojedynczymi drzwiami o dużej szerokości (Steyr 50)



Rys. 7. Dostęp do siedzenia tylnego przez złożenie oparcia siedzenia przedniego (Opel - Olympia)

i tylne (Rys. 6), albo też drzwi są szerokości normalnej i wtedy, celem przedostania się do tylnego siedzenia, należy siedzenie przednie odchylić lub przesunąć (Rys. 7), co oczywiście zmusza do wyjścia z wozu pasażera na nim usadowionego.

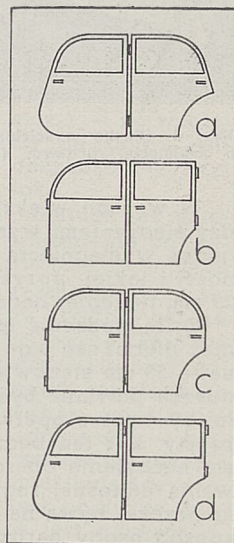
Z dwóch tych systemów — pierwszy wydaje się bardzo komfortowy, przy czym szerokie drzwi podnoszą w sensie sportowym wygląd wozu. Szerokość ta wpływa jednak zwiększając na ciężar drzwi, które skutkiem tego zbyt obciążają zawiasy, powodując ich szybkie wyrabianie się i skrzywienie. Poza tym duży promień obrotu takich drzwi utrudnia,

lub zgoła uniemożliwia, całkowite ich otwarcie w ciasnym miejscu, jak np. w wąskim garażu, lub na ulicy, gdy samochód stacjonuje wzdłuż wąskiego chodnika.

Wreszcie istnieje wspólna i może najpoważniejsza wada obu systemów, dla której odnosimy się do nich z pewną rezerwą. Jest nią niemożność szybkiego wydobycia i ratowania pasażerów tylnego siedzenia w razie przewrócenia się samochodu, lub zgniecenia karoserii w jakimś nieszczęśliwym wypadku. Należy sobie uświadomić, że strata każdej sekundy może tu kosztować życie człowieka, aby zrozumieć, jakie znaczenie przy niesieniu ratunku posiadać mogą cztery drzwi.

Gdy mowa o nieszczęśliwych wypadkach, warto się zastanowić, jakie znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa posiadać będzie kierunek otwierania drzwi. Otóż drzwi otwierające się od tyłu do przodu, są pod tym względem najbardziej wskazane, gdyż pęd powietrza i bezwładność wozu zawsze dążyć będą do ich zamknięcia, ilekroć skutkiem nieuwagi będą one źle zatrzaśnięte, lub przypadkowo otworzą się w czasie jazdy. I gdyby nawet w pozycji otwartej uderzyły one w jakąś przeszkodę, uległyby co najwyżej porysowaniu emalii, podczas gdy drzwi, otwierające się w kierunku przeciwnym, narażone byłyby w takim wypadku na wyrwanie z zawias.

Przechodząc do ustroju czterodrzwiowego, dokonamy jego klasyfikacji w zależności właśnie od kierunku otwierania się drzwi. Będziemy więc odróżniali drzwi, otwierające się zbieżnie (Rys. 8-a), rozbieżnie (b), oraz w kierunkach zgodnych. W tym ostatnim wypadku otwieranie odbywać się może od tyłu do przodu (c), lub odwrotnie d).



Rys. 8. Cztery odmienne rozwiązania ustroju czterodrzwiowego

W wozach europejskich najbardziej popularną jest obecnie dyspozycja „a”, jakkolwiek drzwi przednie nie stanowią tu prawidłowego rozwiązania z punktu widzenia wyłuszczonej przed chwilą względów bezpieczeństwa. Natomiast dzięki osadzeniu ich na zawiasach, umieszczonych na listwie środkowej, przedni ich kontur może być tak przystosowany do linii pochylenia przedniej szyby, by całość najlepiej harmonizowała z opływowymi kształtami wozu.

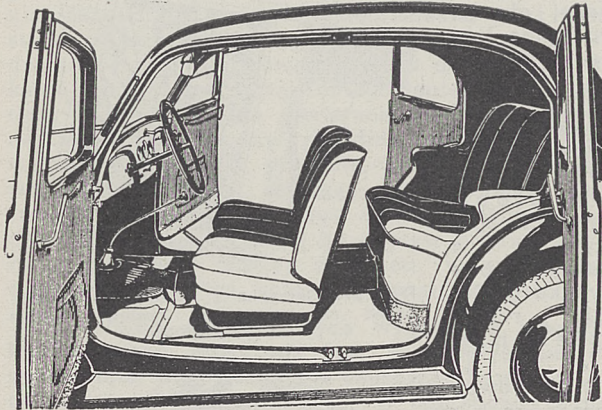
Rozszerzające się w ten sposób ku dołowi i zaokrąglony dolnym rogu (by nie zahaczały o ubranie) drzwi — są nie tylko estetyczne, ale również bardzo wygodne, gdyż odsłaniają maksymalną przestrzeń przy wsiadaniu i wysiadaniu. Dotyczy to również drzwi tylnych, wrzynających się dolnym skrzydłem w kontur błotnika, które, dzięki dużej szerokości w ich części środkowej, ułatwiają znakomicie dostęp do siedzenia oraz do bagażu, o ile jego pomieszczenie nie jest zaopatrzone w drzwiczki od zewnątrz.

Należy podkreślić uproszczenie konstrukcyjne, jakie jest tu możliwe skutkiem umieszczenia zawiasów obu drzwi na wspólnych osiach obrotu i w takiej od siebie odległości, by podtrzymywały drzwi w sposób wykluczający ich chwieianie.

Drzwi otwierające się rozbieżnie (b), nie posiadają wprawdzie opisanych powyżej walorów konstrukcyjnych ani „aerodynamicznych”, są jednak bardzo wygodne dla pasażerów tylnego siedzenia, którym przy wsiadaniu do przodu nie przeszkadza płaszczyzna drzwi, które mają poza sobą. Dyspozycja taka, stosowana przez wszystkie prawie mar-

ki amerykańskie, jest szczególnie wskazana dla taksówek, jako obliczona głównie na komfort pasażerów tylnego siedzenia i umożliwiająca kierowcy szybkie otwieranie tylnych drzwi bez potrzeby wychodzenia z wozu.

Idealem będzie tu oczywiście skasowanie listwy międzdrzwiowej, co możliwym jest w doskonale sztywnej karoserii całkowicie stalowej (Rys. 9).

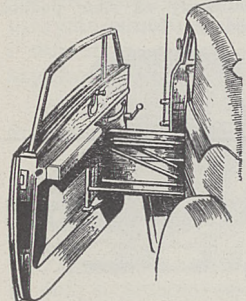


Rys. 9. Czterodrzwiowa limuzyna bez listwy środkowej (Fiat 1100)

Poza Fiatem karoserie takie, które znakomicie ułatwiają dostęp do wszystkich siedzeń, czyszczenie ich, reparacje wozu itp. czynności — produkują seryjnie Lancia i Salmson. Pionowe krawędzie drzwi bywają tu dla szczelności obite gumą, a zatrzaski zamków umieszczone są w krawędziach poziomych.

Stosowana niekiedy dyspozycja „c” wskazana jest jedynie ze względów bezpieczeństwa, t.j. tendencji drzwi do samowolnego zamykania się, natomiast będące jej odwróceniem rozmieszczenie „d” jest stosunkowo najmniej korzystną i dlatego najrzadziej spotykaną kombinacją.

Na zakończenie rozdziału należy jeszcze wspomnieć o drzwiach „bliźniaczych”, otwieranych równoległe do osi podłużnej wozu (Rys. 10). Drzwi takie, prezentowane jako kuriozum przez wytwórców karoserii luksusowych w kilku salonach i na konkursach piękności samochodów, miały w sobie łączyć zalety ustroju dwu- i czterodrzwiowego, okazały się jednak — pomimo wysokiej ceny wykonania — w użyciu niepraktyczne.



Rys. 10. Drzwi otwierane równoległe do boków wozu — pomysł oryginalny, lecz konstrukcyjnie niepraktyczny

pomimo wysokiej ceny wykonania — w użyciu niepraktyczne.

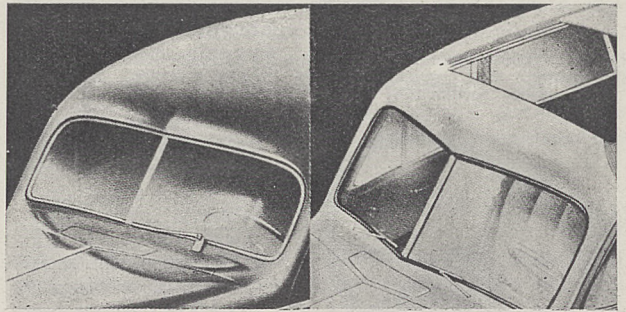
### POLE WIDZENIA

Aby kierowca czuł się przy kierownicy „jak u siebie w domu”, musi on przede wszystkim doskonale widzieć, co się przed nim dzieje. Zakres widoczności powinien być rozszerzony nie tylko drogą zwiększenia powierzchni przedniej szyby (Rys. 11), ale również przez odsłonięcie drogi w bezpośredniej odległości przed samochodem. Wypełnienie tego ostatniego warunku zależeć będzie od stopnia spadziści i skrócenia maski — Peugeot i Fiat służą pod tym względem przykładami, godnymi naśladowania. Ważną jest również rzeczą, by wycieraczki przedniej szyby w czasie pracy zbytnio nie zasłaniały widoku.

Jeśli idzie o najlepsze współdziałanie tylnego okna z lusterkami-celownikami w sensie, by odbicie w tym ostatnim dawało jak najpełniejszy obraz tego, co się dzieje z tyłu, to — łącznie z odpowiednio wyregulowanym do wzrostu kierowcy siedzeniem

— dobre wyniki zależeć tu będą od prawidłowego ustosunkowania wymiarów i położenia tych organów.

Nie zapominajmy, że tym czym dla kierowcy jest szyba przednia, są dla pasażerów tylnego siedzenia szyby boczne. Do niedawna jeszcze widoczność tych ostatnich wiele pozostawiała do życzenia i jedynie wyspecjalizowane wytwórnie karoserii „na miarę” zabiegały o zwiększenie bocznego pola widzenia przez podwyższenie szyb od strony dachu i poszerzenie ich celem możliwego zredukowania martwych odstępów między nimi. W produkcji masowej, każdy z tegorocznych wozów grupy General Motors stanowi najwymowniejszy przykład polepszonej w ten sposób widoczności.



Rys. 11. Przednia szyba Oldsmobila z r. 1938 (na lewo) w zestawieniu z podwyższoną i bardziej zaokrągloną szybą tegoż wozu z r. 1939 (na prawo)

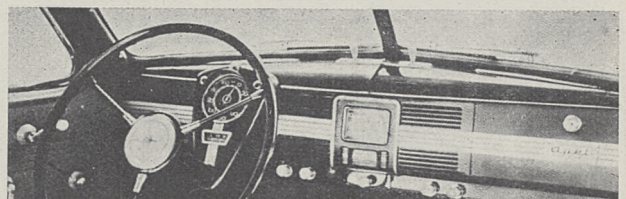
### ŚRODKI, ZMIERZAJĄCE DO UŁATWIENIA PROWADZENIA I OBSŁUGI WOZU

Bardzo wiele uwagi przywiązuje się obecnie do doboru i sposobu rozmieszczenia wszelkich wskaźników na desce rozdzielczej. Chodzi bowiem w danym wypadku o ułatwienie orientacji kierowcy, a nie jej utrudnianie, jakie niegdyś stwarzały dziesiątki przyrządów porzucanych chaotycznie po całej desce. Zaletą dobrej deski zasada się nie na ilości wskaźników, lecz na ich doborze i racjonalnym ugrupowaniu, aby kierowca bez potrzeby schylania głowy i odrywania wzroku od drogi — stale miał je w polu widzenia.

Z tego też tytułu istnieje pewna tendencja do zastępowania dawnych manometrów i mierników elektrycznych lampkami ostrzegawczymi, na które wzrok kierowcy prędzej reaguje. Chrysler dla odmiany stosuje sygnalizację świetlną szybkościomierza, którego tarcza trzykrotnie zmienia kolor oświetlenia w miarę wzrastania szybkości.

Najbardziej w chwili obecnej autorytatywna pod tym względem szkoła amerykańska dyktuje następujące rozplanowanie, możliwie wysoko umieszczonej i z masy plastycznej odlanej, deski: na wprost kierowcy — szybkościomierz, zespół wskaźników itp., po środku — zegar, miejsce zarezerwowane na odbiornik radiowy i gałki kontrolne, na prawo — schowek na rękawiczki itp. drobnostki (oraz zegar, o ile tenże nie znajduje się po środku). Deska rozdzielcza podobnego typu uwidoczniona jest na Rys. 12.

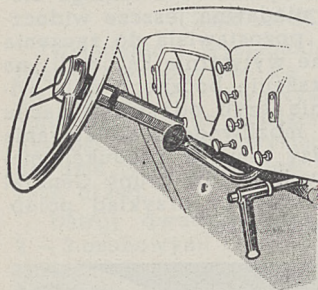
Celem odsłonięcia szybkościomierza oraz wskaźników, znajdujących się w polu działania koła kierowniczego, sprychny tego koła bywają niekiedy



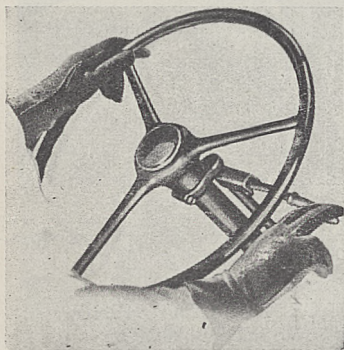
Rys. 12. Deska rozdzielcza nowoczesnego wozu (Opel - Kapitän)

w ten sposób rozstawione lub tak cienko wykonane, by nie utrudniały ich odczytywania (Rys. 12).

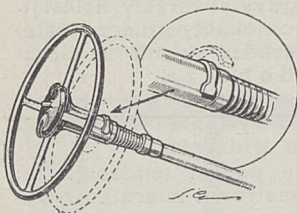
Jedyny zarzut, jaki uczynićby można desce w ten sposób skonstruowanej, dotyczy pewnego utrudnienia dostępu do zbyt skupionych liczników,



Rys. 13. Umieszczenie lewarka przekładniowego oraz rączki hamulca przy desce rozdzielczej (Renault)



Rys. 14. Poręczne umieszczenie dźwigni przekładniowej pod kierownicą (Chevrolet)

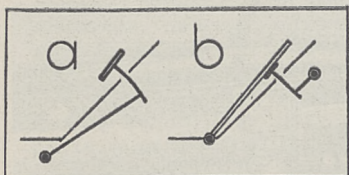


Rys. 15. Regulacja długości kolumny kierowniczej przy pomocy mechanizmu teleskopowego systemu Bluemel - Douglas

zawsze takie, by przedłużenie jej osi spotykało jabłko Adama kierowcy. O ile więc brak jest odnośnego mechanizmu regulującego, wypadnie — dla spełnienia tego warunku — ponownie operować pozycją siedzenia.

Od nastawienia siedzenia będzie wreszcie zależało najodpowiedniejsze położenie nóg w stosunku do pedałów i to zwłaszcza wtedy, gdy te ostatnie nie posiadają prętów o regulowanej długości. Manewrowanie pedałami będzie bowiem wtedy tylko wygodne, o ile przy ich naciskaniu stopy ustawić wygodnie, o ile przy ich naciskaniu stopy ustawicznie opierać się będą na obcasach, wahając się niejako wokół tylnej ich krawędzi.

Okoliczność ta wymaga, by osi artykulacji rzeczonych pedałów znajdowała się możliwie jak najbliższe obcasów i wobec tego zawsze poniżej pedału (Rys. 16-a). W odniesieniu do sprzęgła i hamulca warunek ten wypełniony bywa prawie zawsze, natomiast

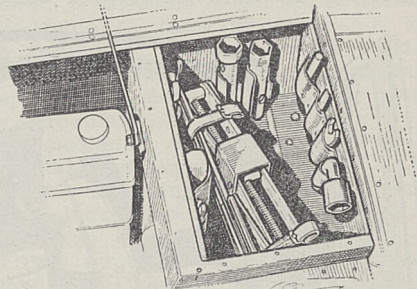


Rys. 16. Dwie odmienne realizacje pedału przyspiesznika

zdarza się dość często, iż osi obrotu pedału przyspiesznika umieszczona jest ponad nim, co powoduje ustawiczne ześlizgiwanie się z niego podeszwy i uniemożliwia równe i wygodne akcelerowanie.

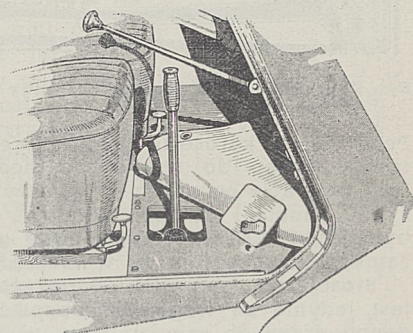
Bardzo praktyczne jest z tego tytułu urządzenie, spotykane w wozach amerykańskich i utwo-

rzone z deseczki, przymocowanej obrotowo dolną krawędzią do podłogi i opierającej się częścią górną o pedał omówiony powyżej (Rys. 16-b). Stopa, wygodnie spoczywając na deseczce, bez wysiłku obsługuje przyspiesznik.



Rys. 17. Skrzynka z narzędziami umieszczona na przegrodzie czołowej silnika (Fiat 1500)

Dla kierowcy, obojętnego z mechanizmem wozu i nie lękającego się w razie potrzeby samodzielnie w nim majstrować bez „zalewania się potem”, dużą rolę grać będzie dobór odpowiednich narzędzi i poręczne umieszczenie tychże



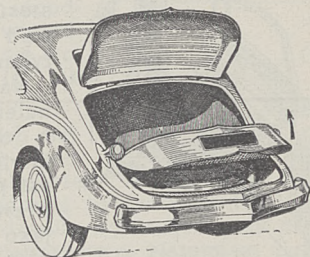
Rys. 18. Wbudowany na stałe podnośnik hydrauliczny (Morr's)

(Rys. 17). Z tego tytułu podnośnik wbudowany na stałe, którego ideałem jest lewarek hydrauliczny (Rys. 18), oddawać może nieocenione usługi np. przy operacji tak popularnej jak jest zmiana koła.

Podnośnik taki pozwala bardzo szybko i bez żadnego wysiłku unieść dowolne koło. Manewrowanie nim odbywa się z siedzenia kierowcy przy pomocy odejmowanej dźwigni, obsługującej go przez otwór w podłodze, jak to widoczne jest na rysunku.

Każdy automobilista, pragnący wygodnie odbyć dłuższe podróże, nie potrafi obejść się bez większego bagażu, który wymagać będzie obszernego pomieszczenia, stanowiącego dziś z reguły integralną całość z karoserią. Na temat ten nie będziemy się jednak rozpisywać, by nie powtarzać jeszcze raz tego, co powiedział nam p. S. A. w jego artykule p. t. „Pomieszczenie na bagaż w nowoczesnym samochodzie” w Nr. 10 z r. 1938 „Auta”.

Zaznaczmy tylko, że najpraktyczniejsze i najdogodniejsze w użyciu będzie pomieszczenie takie z dostępem od tyłu przez drzwiczki, unoszone przy otwieraniu w górę i z wyodrębnionym kompartymentem na zapasowe koło (Rys. 19).



Rys. 19. Pomieszczenie na bagaż z oddzielną zamykaną przegrodą dla zapasowego koła (Hotchkiss)

#### PRZEWIETRZANIE, KLIMATYZACJA I OGRZEWANIE

Celem przewietrzania wnętrza wozu, t. j. zapewnienia stałego przepływu świeżego powietrza, w karoserii przewidziane być muszą specjalne otwory, przez które mogłyby się ono przedostawać



do środka. Najodpowiedniejsze miejsce dla tych otworów stanowią te płaszczyzny karoserji, na które w czasie jazdy powietrze będzie najsilniej napierać, ułatwiając jego „łapanie”, dzięki wywiązującemu się tam nadciśnieniu. Miejscami takimi są szyba przednia i jej najbliższe okolice.

Przewidziane w niektórych samochodach urządzenie, umożliwiające uchylanie przedniej szyby, nie stanowi pod tym względem ideału, gdyż uniesiona szyba zmniejsza w pewnym stopniu pole widzenia i może powodować podczas deszczu przenikanie wody do wnętrza. Dlatego lepiej się do tego celu nadają dowolnie otwierane klapy, umieszczane zazwyczaj między przednią szybą i maską, względnie jej część przednia, osadzona obrotowo wokół osi pionowej, podczas gdy podobnie skonstruowana szyba ostatniego okna umożliwiać będzie odpływ powietrza, o ile odpływ poprzez szpary w podłodze, między drzwiami, w przegrodzie czołowej silnika itp. byłby niewystarczającym.

W całkiem odosobnionych wypadkach przewietrzanie wozu połączone jest z urządzeniem do ogrzewania, oczyszczania i osuszania powietrza — całkowicie niezależnym w ten sposób atmosferę wozu od stanu pogody oraz temperatury panującej na zewnątrz. Urządzenie takie stosowane są dopłata w samochodach Nash i Studebaker.

W samochodach Nash zespół odnośnych organów umieszczony jest między deską rozdzielczą a przegrodą czołową silnika. Powietrze, wprowadzone do aparatu przez kłapkę wentylacyjną wozu, ulega na wstępie zmieszaniu i osuszeniu, o ile zawierało nadmiar wilgoci. Następnie przez filtr wciągnięte zostaje działaniem wentylatora do ogrzewacza, z którego gotowe do „spożycia” przedostaje się do wnętrza wozu. Zadaniem wentylatora jest utrzymywanie stałego przepływu oczyszczonego i dowolnie ogrzanego powietrza niezależnie od szybkości wozu, jak również w czasie jego postoju.

Zbudowany na tej samej zasadzie „klimatizer” Studebaker różni się od wyżej opisanego jedynie

szczegółami konstrukcji oraz umieszczeniem, znajduje się bowiem pod przednim siedzeniem i pobiera powietrze poprzez szpary, umieszczone w okolicy stopnia.

\* \* \*

Jak już zaznaczyliśmy, klimatyzacja wozu jest dotychczas urządzeniem wyjątkowym natomiast centralne ogrzewanie nie należy już dziś do rzadkości i w wielu europejskich i wszystkich amerykańskich wozach poczynione nawet zostały ułatwienia do jego instalacji.

W użyciu są obecnie dwa sposoby ogrzewania. Sposób najprostszy polega na otoczeniu rury wdmuchowej silnika osłoną, pod którą powietrze napędzane jest najczęściej wentylatorem silnika. Stąd po ogrzaniu, specjalnymi przewodami kierowane jest ono do wnętrza karoserji, dokąd przedostaje się przez przeznaczone na ten cel szczeliny lub otwory w podłodze.

Znacznie intensywniejsze w działaniu i dlatego bardziej rozpowszechnione są piecyki wodno - elektryczne, umieszczone zazwyczaj pod deską rozdzielczą wozu. Piecyk tego rodzaju, zbudowany na wzór chłodnicy samochodowej, połączony jest gumowymi przewodami z rurą wlotową i wylotową płaszcza wodnego, stając się przez to składowym elementem obiegu gorącej wody. Przepływająca przez ten wodną otaczającą powietrze, które rozprowadzone zostaje po wozie za pomocą wentylatora elektrycznego. Całość mieści się w efektywnej zazwyczaj oprawie, uzupełnionej zaluzją, dzięki której ciepło kierowane być może w wybranym kierunku.

Piecyki takie zazwyczaj umożliwiają instalację dodatkowych przewodów, którymi ogrzane powietrze doprowadzone być może do przedniej szyby, celem niedopuszczenia do gromadzenia się na niej pary i jej zamarzania.

## Szkolenie monterów samochodowych

Zagadnienie dobrej obsługi samochodów zależy w dużym stopniu od fachowych wiadomości personelu warsztatowego, który ma do czynienia z samochodami odnośnych marek.

Firma Lilpop, Rau i Loewenstein, S-ka Akc. w Warszawie, która buduje w Polsce samochody na podstawie licencji amerykańskiego koncernu General Motors — zorganizowała u siebie stałe fabryczne kursy, szkolące w obsłudze samochodów Chevrolet, Buick i Opel. Kurs taki trwa 2 tygodnie i obejmuje całokształt przepisów i wskazówek fabrycznych dotyczących konserwacji, regulacji i napraw.

Nauka zawiera kurs teoretyczny i praktyczny, a uczestnicy wybierani są spośród pracowników posiadających dłuższą praktykę warsztatową. Uczestnikami są monterzy i nadzorczy personel

techniczny placówek sprzedaży firmy Lilpop, których obecnie jest około 40-tu.

Kursy zostały uruchomione wiosną ubiegłego roku i dotychczas przeszkoliły 182 monterów.



*Uczestnicy i instruktorzy ostatniego kursu obsługi samochodów Chevrolet w Wytwórni Lilpop, Rau & Loewenstein S. A. w Warszawie, budującej na podstawie licencji General Motors samochody Chevrolet, Buick i Opel.*

Z. BUTTOWT

## Pojezierze augustowsko-suwalskie

Nie jedno już pióro opisywało piękno jezior augustowsko-suwalskich — każdy kto je widział, wyraża się w samych superlatywach, a jednak nie wystarczy wysłuchać tych entuzjastycznych opowiadań. Dopiero kiedy się samemu ujrzy wodę o barwie roztopionych szmaragdów, kiedy się cichym pluśkiem przetnie rozedrgane wiatrem jeziora, wówczas zrozumie się na prawdę, czym jest ten malowniczy zakątek naszej ziemi.

Czytając czyjeś opisy, zawsze jest się skłonny dopatrzeć się w nich pewnej przesady i może jest się trochę rozczarowanym, oglądając potem te rzeczy z bliska — co do mnie, mogę stwierdzić, że nie doznałam najmniejszego zawodu, pomimo przedniego wysłuchania peanów na cześć pojezierza.

Nauczeni długim doświadczeniem, obecnie również zabieramy minimum rzeczy. Nasz bagaż składa się z koca, jaśka, dwóch prześcierań, grubego swetra i kilku drobniaków. Dzięki temu kufer wozu pochłania to wszystko bez trudu, a przy sobie nie mamy żadnych paczek, ani walizeczek, które w podróży ogromnie przeszkadzają, zwłaszcza przy ciągłym wysiadaniu i zwiedzaniu.

Opel, świeżo obejrzany i nasmarowany, ochoczo podąża naprzód „kiwając głową”, niestety dość często, nad naszymi marnymi drogami. Początkowo wszystko idzie jak najlepiej, ale już przed Ostrowią Maz. zle szosy dają znać o sobie, towarzysząc nam przez jakieś 25 km.

W Łomży odnajdujemy Dom Katolicki, gdzie zjadamy niezły i tani obiad i po obejrzeniu katedry w stylu nadwiślańskim, ruszamy dalej.

Dotychczas mieliśmy widoki bardzo równinne i monotonne, od Łomży jednak rozpoczyna się bardziej urozmaity krajobraz, grunt staje się falisty, szosa zaś wygina się w ogromne łuki,

W okolicy Grajewa wprawiają nas w zdumienie skutki potężnego wichru, który nawiedził te okolice w przeddzień naszego przyjazdu. Ogromne topole, które zaledwie w dwie osoby można objąć, świerki, sosny powyrwane z korzeniami, lub, co dziwniejsze, przełamane w pół, jak zapalka.

Kilkakrotnie potym w czasie drogi napotykalimy podobne zjawiska, niejednokrotnie upokorzone olbrzymy, żałośnie powykręcane, leżały wpoprzek szosy, nie mogąc pojąć swojej bezsilności.

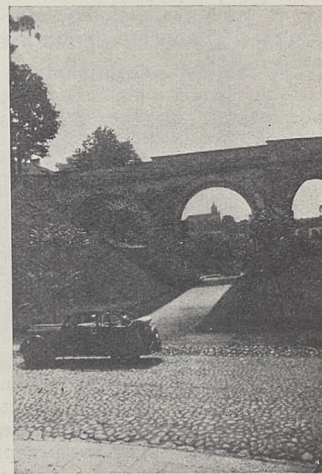
W Grajewie mijamy w odległości dwóch km granicę niemiecką. Wszędzie w czasie całej drogi spotykamy zasieki itp. przygotowania, świadczące o zdecydowanej postawie Polaków. To w połączeniu z niezwykłym spokojem i pogodą ducha, zdołałoby napełnić otuchą najbardziej trwożne serca.

Od Grajewa do Augustowa jedziemy prawie ciągle kiepską szosą, toteż dosłownie „skaczącymi oczyma” obserwujemy starannie utrzymane plantacje tytoniu, które zdaleka już można poznać po charakterystycznych dla nich suszarniach.

Po kilkugodzinnej podróży wjeżdżamy wreszcie w ulice Augustowa. Miasto to nie posiada żadnych ciekawych zabytków. Powstałe za czasów Zygmunta Augusta na miejscu wsi królewskiej Knyszyn, ulegało w ciągu wieków licznym kataklizmom wojennym, dzięki czemu nie może nam dzisiaj niczym zaimponować. Augustów, tak jak wiele niestety naszych miast i miasteczek, posiada nadmiar ludności żydowskiej, co rzuca się w oczy już w pierwszej chwili.

Poinformowani zawczasu, udajemy się do nie dawno wykończonego Hotelu Turystycznego nad jeziorem Necko. Położony jest rzeczywiście bardzo ładnie, ale niestety, w s z y s t k i e p o k o j e z a j ę t e. Może to i lepiej, bo dzięki temu zatrzymujemy się w Schronisku Szkolnym w Augustowie, gdzie za nocleg płacimy po 50 gr.

Tak jak we wszystkich schroniskach szkolnych, dostajemy wygodne łóżko, miękkie, ciepłe koce i małą b. twarłą poószuszczkę ze... słomy. Ta właśnie poduszka, to właściwie jedyna ciemna strona takich noclegów. Ale to kwestia przyzwyczajenia, młodości i... zmęczenia. My, po tylu wrażeniach, spaliliśmy jak susły, lepiej niż w domu na puchach. Raniem wynajęliśmy w tymże schronisku łódzie i wyruszyliśmy na zwiedzanie jezior.



Grodno — Fragment zamku

Pojezierze augustowsko-suwalskie stanowi część pojezierza bałtyckiego, a liczne jeziora o głębokości dochodzącej do 104 m (jez. Hańcza), posiadają niewysłowiony urok, głównie dzięki pięknym, wysokim, zalesionym brzegom.

Przyzwyczajeni do zmagania się z prądem Wisły, nie możemy się wprost nacieszyć lekkością wiosłowania. Pomimo jednak szybkości, którą osiągamy wspólnym wysiłkiem, udaje się nam po trzygodzinnej jeździe zobaczyć zaledwie znikomą część jezior. Tworzą one cały kompleks, ozdobiony różnymi zatokami, przesmykami i wysepkami. Toteż niepodobna ogarnąć całości i człowiek jest „narażony” na wiele miłych niespodzianek. Np. wychylimy się nagle w obliczu nieoczekiwanych czarów. Ta właśnie niespodzianka spotkała nas, gdyśmy wypłynęli z jeziora Necko na jez. Białe. Nie wiem, czemu zawdzięcza ono swoją nazwę, ale dla mnie ma ono barwę najczystszej szmaragdu, zapewne dzięki specjalnej roślinności przydennej. Tutaj w jednej z zatok znajduje się Ofic. Yacht Klub oraz dalej Yacht Klub Polski.

Niestety, ograniczeni czasem, zmuszeni jesteśmy na tym poprzestać. Dane nam było obejrzeć zaledwie drobną cząstkę, ale i ta nas oczarowała w zupełności. Chcąc poznać całość, należałoby wyruszyć

Jezioro Rospada





Kościółek w Koloży



Jezioro koło Bryzglu

na dłuższą wycieczkę wodną, gdyż wszystkie jeziora, połączone licznymi rzeczkami i kanałem augustowskim, długości 97,4 km, tworzą nie tylko przepiękny, ale i poważny w rozmiarach szlak turystyczny.

Tego dnia zwiedzamy jeszcze inne okolice Augustowa, przyglądając się leniwie spływającym tratwom oraz ceremonii przepuszczania ich przez zapórę wodną.

\* \* \*

Trzeciego dnia wycieczki wyruszamy w stronę Suwałk, chcąc obejrzeć jeszcze jezioro Wigry (12 km od Suwałk). Po obu stronach szosy ciągną się tajemnicze, zaciemnione bory augustowskie.

Suwałki zostały założone w puszczy, należącej do Kamedułów, którzy osiedlili się nad jeziorem Wigry za Jana Kazimierza. Z czasem Suwałki rozrosły się, nabierając znaczenia i dziś są miastem powiatowym.

Z Suwałk dojeżdżamy do Huty i tutaj skręcamy w boczną drogę do wioski Wigry. Po trzech km piaszczystej i wyboistej drogi zatrzymujemy się u stóp góry, na której wznosi się kościół, zbudowany w XVII w. przez zakon Kamedułów. Jest on zbudowany w stylu barokowym, ołtarz główny cały izełbiony w drzewie również stanowi czysty barok. Niestety, kościółek ten został zniszczony wewnątrz prawie całkowicie przez Niemców, którzy po niewczasie dopiero zorientowali się i zaniechali swojej barbarzyńskiej działalności.

Ściany kościółka ozdobione były malowidłami, freskami, rozetami majolikowymi itp. W ołtarzu głównym znajdował się piękny obraz Smuglewicza. Z tego wszystkiego pozostało dzisiaj tylko wspomnienie, poparte b. zniszczonymi pozostałościami. Miejscowy proboszcz chciałby przywrócić status quo, ale jak zwykle, brak pieniędzy stoi na przeszkodzie. Zrobiono już kosztorys, który wykazuje konieczność zebrania aż miliona zł.

Pod kościołem znajdują się podziemia o charakterze katakumbowym. Niemcy nawet i tam dokonali dzieła zniszczenia, poszukując skarbów. Kameduli bowiem, po dwuwiekowym pobycie w klasztorze wigierskim, zostali usunięci w końcu XVIII w. przez biskupa Karpowicza i to w takim tempie, które nie pozwoliłoby na zabranie ewentualnych skarbów. Stąd te poszukiwania, jednakże bezskuteczne.

Jezioro Krehowieckie



Wzrok nasz od stóp kościoła przenosi się poprzez liliowe od dzwonek wybrzeże na taflę jeziora. Kusi nas ono, ruszamy więc drogą o bardzo wątpliwej jakości, biegnącej wokół jeziora. Jest to może zbyt śmiały wyczyn ze względu na Oplą, ale rezultat końcowy jest bez zarzutu. Trochę nawet błędzimy, dzięki wiecznym bolączkom automobilistów, jak brak drogowskazów (na niektórych szlakach nadmiar ich, gdyż co 300—400 m dosłownie), oraz różne objazdy. Ale ten jeden jedyny raz nie narzekam nawet na błędzenie. Bory suwańskie to chyba jedno z najpiękniejszych na świecie. Jedziemy przez Burdyniszki, Mikołajewo, Czerwony Krzyż, Bryzgiel i koło Płociczna.

W lasach krasnopolskich spotyka nas straszna ulewa — jest to prawdziwy letni, rześisty, „brylantowy” deszcz, który ozdabia i tak już piękne świerki i sosny miliardem drogocennych kamieni o tęczowych barwach, rozświetlonych promieniami słońca. Jest to jeden z najczarowniejszych momentów naszej całej wycieczki. Tylko ta droga wybiła, pełna piachu i bez drogowskazów! Opel jednak dzielnie się spisał, ani razu nie było popychania, nic nie nawaliło, pozostało jak najmilsze wspomnienie.

Za Bryzglem mamy piękny widok na wyspę Krowę, która w przeciwieństwie do swojej nazwy jest b. poetycznym zakątkiem, który podobno w czasie kwitnienia konwalii zamienia się na jeden biały, wonny kobierzec. Obok niej widzimy wyspy Ostrów i Ordów, które soczystą swą zielenią podkreślają jeszcze barwę wody jeziora.

Rozmarzeni całkowicie czarem lasów krasnopolskich, a przy tym odurzeni zapachem żywicy, która pobudzana palącymi promieniami słońca szybciej zaczęła krążyć po nerwach drzewnych, nie zauważamy czarnych zwałów chmur. Dopiero groźny pomruk i chłodne krople deszczu sprowadzają nas



Zachód słońca nad jeziorem

ka godzin z rozkoszą wyciągamy się w łózkach schroniska w Augustowie.

\* \* \*

Czwartego dnia ruszamy do Grodna, gdyż w mieście tym, będącym jednym z najstarszych na północo-zachodzie Polski, znajduje się wiele cennych zabytków naszej kultury. Grodno jest ściśle związane z naszą historyczną przeszłością. Tutaj przebywali nasi królowie, jak Kazimierz Jagiellończyk oraz syn jego Kazimierz Św., tutaj zakończył swój wspaniały żywot Stefan Batory, tutaj odbywały się liczne sejmy, tutaj wreszcie Tyzenhauz założył szereg zakładów naukowych i fabryk, czyniąc Grodno centrum swojej działalności nad podniesieniem przemysłu krajowego.

Zwiedzanie Grodna rozpoczęliśmy od ul. Orzeszkowej, gdzie znajduje się domek pisarki, szereg domków murowanych robotniczych z czasów Tyzenhauza oraz nowoczesny wielki gmach Państwowego Liceum Pedagogicznego. Zaraz w pobliżu nad rzeczką Horodniczanką, znajduje się pomnik Orzeszkowej, a trochę dalej Teatr Miejski, również z czasów Tyzenhauza.

Obejrawszy mniej więcej miasto oraz bogato rzeźbiony barokowy kościół farny i pobernardyński z lat 1494 — 1595, podążamy w kierunku Królewskiego Zamku Starego z czasów Witolda, a przebudowanego przez Stefana Batorego. Położony nad urwistym brzegiem Niemna, oddzielony od miasta głęboką fosą, jest dzisiaj częściowo zniszczony, ale część pozostała w zupełnie dobrym stanie. Przed

na teren rzeczywistości. Zwiększamy tempo i za chwilę mkniemy lasami do tartaku w Płocicznie.

Nagle spostrzegamy grupę namiotów — to chyba harcerze. Krótka chwila wahanía i już wpadamy w grono wesółych, przemiłych, gościnnych skautów II-iej Morskiej Drużyny w Gdyni. Na serdecznej pogawędce czas szybko leci, nie wiemy nawet, kiedy skończył się deszcz i już znowu — pierwszy bieg, drugi, trzeci, czwarty — jesteśmy w Suwałkach, a za kil-

kilku laty na terenie dziedzina zostały odkryte ruiny dawnej świątyni i obecnie są prowadzone roboty wykopaliskowe.

Na zakończenie pozostawiamy sobie obejrzenie świątyni obronnej w Kołozy z XI — XII w. Mury z zewnątrz są gęsto pokryte krzyżami, ułożonymi z tafelek majolikowych o różnobarwnej polewie. Wnętrza oglądać nie wolno, gdyż grozi zawaleniem, ale już postać zewnętrzna przenosi nas w krainę zamierzchłych czasów, kiedy kościoły służyły również za twierdze, a ręce trzymające krzyż, musiały nieraz chwycić za miecz.

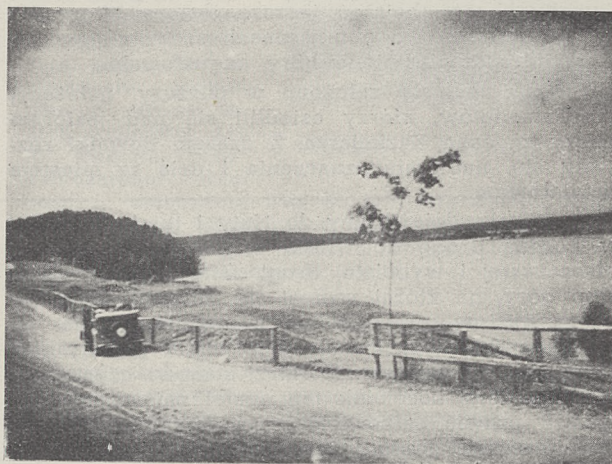
U stóp góry kołoskiej płynnie ujarzmiony dziś Niemen. Jego fale górníe wzburzone, to znów łagodne i leniwe, snują nieprzerwaną opowieść o przeszłości.

Z Grodna przez Ostrów Maz., Wyszaków powracamy do Warszawy.

W sumie przejechaliśmy 638 km. Benzyny zużyliśmy sporo, z powodu bocznych dróg.

Benzyna 70 ltr. . . . .	42 zł
Oliwa . . . . .	6 zł
Drobne . . . . .	6 zł
<b>Razem . . . . .</b>	<b>54 zł</b>

W czasie jazdy posługiwaliśmy się doskonałym atlasem, wydanym przez Automobilklub Polski, oraz dla ogólnego zorientowania się mapą, również wydaną przez A.P. W okolicach jez. Wigry bardzo się nam przydała sztabówka w skali 1:1.000.000. Muszę jeszcze dodać, że stan dróg oznaczony na mapie A.P. całkownie odpowiada rzeczywistości, co ogromnie ułatwia szybkie zorientowanie się w wyborze trasy.



Nad jeziorem Wigry



# STARKA

*prawdziwa żytnia  
odleżata*

## HABERBUSCH-SCHIELE

S.A

# Jazda Meldunkowa Małopolskiego K.A.

Chwalebna inicjatywę stworzenia Państwowej Odznaki Motorowej przyjęliśmy z dużą dozą zainteresowania. Wytrwale i cierpliwie objaśnialiśmy naszym Członków o zasadach Regulaminu, zachęcając i dopingując do prób zdobywania kolejno: brązowej, srebrnej i złotej P.O.M. — aby nareszcie, w momencie dojrzałym do czynu, opracować Regulamin „Jazdy Meldunkowej”, zawierający wszystkie praktyczne wymagania P. O. M-u (na odznakę brązową).

Z bojową atmosferą obecnych czasów doskonale harmonizował rozkaz, który otrzymywał każdy z zawodników. „Polecam Panu zameldować się w najkrótszym czasie we wsi... szkole powszechnej (dworze itp.)”.

Bo to już przedsmak się miało tej służby, na którą każdy prawdziwy Polak czeka z upragnieniem, a przy tym nadarzała się znakomita okazja zademonstrowania własnych walorów, nie tylko w sporcie automobilowym.

Ochoczo zapisywano się w szranki rycerskiego współzawodnictwa. Sami najdzielniejsi sportmeni, dla których samochód, to nie tylko przyjemna wycieczka w dni świąteczne. A że regulamin, mimo pozornej łatwości, stawiał duże wymagania, zdarzało się tu i ówdzie, że komuś po pilnym przestudiowaniu, stawały nagle... niespodziewane przeszkody, uniemożliwiające start.

Tym więcej na podkreślenie zasługuje fakt udziału w ciężkiej konkurencji męskiej doskonałej automobilistki p. Małgorzaty Baczewskiej, która bez charakterystycznej u niewiast ambicji „pierwsza, albo w ogóle nie” świetnie nadażała, ba... czasem przewyższała wyczyny pici mocnej. Los chciał, że zawodniczka ta posiadając najsilniejszą maszynę, miała najtrudniejsze zadanie, nie mogąc rozwinąć na bezdrożach całej szybkości wozu, albo np.

w próbie zmiany koła umocowując dwa ciężkie koła, w doskonałym czasie 3 min. 48 sek..

Solidnie zasłużony i zrozumiały stawał się też ogólny entuzjazm i podziw dla tych dzielnych i mocnych rączek kobiecych.

Drugim „benjaminkiem dnia”, był również wysokiej klasy zawodnik p. Dobiecki Stanisław, członek Lubelskiego Klubu Automobilowego, który nie znając zupełnie okolic Lwowa, świetnie dotrzymał kroku w orientacji i szybkości, asom tej miary, co inż. Polturak, na ciężkiej jeździe terenowej.

Zbyt wiele miejsca zabrałoby dokładne sprawozdanie z tych ciekawych i emocjonujących zawodów, gdybym poszła po linii upodobań i wymieniała kolejno dzielną postawę wszystkich bez wyjątku zawodników. Myślę, że nasz szacunek przejawiał się dostatecznie, by odczuli — bez słów jak bardzo udało się ten egzamin.

Wręczenie zadania w zamkniętej kopercie, z równoczesnym startem, rozpoczynało zawody. Po przejechaniu 250 m odległości, mógł się zawodnik zatrzymać i zorientować na mapie 1:300.000, którą właściwszą drogę obrać, aby najlepiej spełnić zadanie. (Było tych dróg zawsze najmniej trzy). Po tym tempo, gaz, złożenie meldunku na I-szym punkcie meld. (1-szy etap Lwów — Dziubałki ok. 40 km i Dziubałki — Żółkiew ok. 8 km), 10 minut odpoczynku i już próba czyszczenia przewodów paliwa i filtrów, w masce gazowej. Następnie znowu start, do odległej 8 km Żółkwi, dla odbycia próby strzelania na brązową O. S. Jak się ta ostatnia w s z y s t k i m p o d o b a ł a świadczy fakt, że Komendant Z. S. uległ ogólnym prośbom i zarządził powtórzenie próby.

I znowu start do 2-go punktu meldunkowego (2 gi etap Żółkiew — Semerówka ok. 69 km), gdzie czekał przygotowany we dworze wspólny obiad. Ale nie od razu. Przed tym należało jeszcze dobrze zmęczyć się nad zmianą koła, a potem dobrze wymyć (4 uległownie do dyspozycji), by nareszcie... odsapnąć.

Po krótkim odpoczynku poobiednim, nastąpił start do 3-go punktu meldunkowego, zakonspirowanego w Pałacu Fredrowskim w Bieńkowej Wiszni (3-ci etap Semerówka — Bieńkowa Wisznia ok. 72 km).

Piękny ten zakątek, z zachowanym w doskonałym stanie dworkiem, gdzie tworzył wielki komediopisarz polski Aleksander Fredro, przyprawił wszystkich o zachwyt. Orowadzani przez dyrektora Zakładów Ogrodniczych mieli uczestnicy zawodów możliwość zapoznania się z tą znaną w Polsce i świetnie administrowaną placówką.

Jakżeż się dziwić, że po tym wszystkim zabrakło mleka i świetnych truskawek ze śmietaną. Dwadzieś-



P. inż. Turzańska, inż. Polturak i inż. Bliumke na tie bramy wjazdowej Pałacu w Fredrowie.



Zwycięzca zawodów — p. Polański



P. Władysław Janowski zmienia koło



Jedynaczka zawodów p. Małgorzata Baczevska (na pierwszym planie), obok stoi dyrektor Zakładów Ogrodniczych w Fredrowie

cia pięć kilo znikło jak senne marzenie i na ten temat sama słyszałam westchnienie, iż „na szczęście nie było więcej, bo nie umiałbym się oprzeć łakomstwu”. Jeżeli zaś dodamy, że uczestnicy otrzymali ten świetny podwieczorek bezpłatnie, nic nadto nadmienić nie trzeba...

No i w końcu — „jazda w maskach gazowych na odcinku 5 km po twardej nawierzchni, pod kontrolą L.O.P.P.” wyczerpywała program zawodów.

Solidnie zdobyto warunki do P.O.M-u, dzieląc się lojalnie rekordami dnia. A więc rekord zmiany koła, zdobył młody, ale doskonale zapowiadający się kierowca p. Władysław Janowski, zonglując popisowo narzędziami w czasie 2 min. 19 sek.

Mistrzami w strzelaniu okazali się pp. inż. Czesław Turzański i Henryk Polański, zdobywając 93 punktów na 100 możliwych. Zaś rekord szybkości zdobył bezapelacyjnie inż. Leopold Polturak, uzyskując na terenowych, wybitnie złych drogach do 80 km/godz. przeciętną.

Mistrzem nieoficjalnym w hamowaniu został p.

inż. Ksawery Mikucki, który na 2-gi punkt meldunkowy wpadł w tempie... unosząc włosy na głowach kierownictwa.

Władza „Jazdy Meldunkowej” spoczywała w rękach komandora prof. inż. Władysława Rubczyńskiego oraz 2-ch vicekomandorów, mjr Kapalczyńskiego i kpt. Tadeusza Kannenberga. Sekretarzem zawodów był kpt. Bronisław Osinski, techniczną kontrolę prób prowadził inż. Konrad Lisowski. Wszyscy bez zarzutu. Dzięki uprzejmości dowódcy 6 baonu panc. pplk. dypl. Tadeusza Majewskiego otrzymała Komisja Sportowa poza wymienionymi oficerami, kilku podoficerów technicznych, sprawnie wywiązujących się z powierzonych zadań.

A teraz rachunek sumienia organizatorów.

Praktyka wykazała dwa zasadnicze błędy regulaminu:

1) podział samochodów na kategorie i związane z nimi różne szybkości przeciętne, które na drogach terenowych i złych winny być dla wszystkich samochodów jednakowe;

2) za wysoko punktowaną próbę strzelania, w stosunku np. do próby zmiany koła, będącej bardziej integralną częścią sportu samochodowego i wymagającej większej zręczności i wysiłku.

O błędach tych piszemy odważnie dla przestrogi naśladowców, rehabilitując jednocześnie tych wszystkich, którym zbyt wysokie wymagania regulaminu „Jazdy Meldunkowej” nie pozwoliły zająć lepszych miejsc w klasyfikacji.

ZOFIA KANNENBERG.

Nr st.	Zawodnik	Marka wozu	Klasa	Czas przejazdu		Minuty nadrobione		Punkty	Próba «B»	Próba «C»			Próba «D»	Próba «E»	Suma punktów	Miejsce		
				godz.	min.	godz.	min.			godz.	min.	czas					punkty	
																	min.	sek.
1.	Baczevska Małgorzata	Steyr «220»	III	1	4	5	3	105	10	3	48	2.40	33	10	376.40	X.		
				1	20	13		103										
				1	13			113										
3.	Inż. Turzański Czesław	Steyr «55»	II	1	35	18		118	10	2	24	5.20	93	10	481.20	III.		
				1	12	20		120										
				1	11	25		125										
4.	Inż. Blümke Fryderyk	Hansa	II	1	33	20		120	10	4	10	1.67	77	10	408.67	VIII.		
				1	39		14	86										
				1	32	4		104										
5.	Dyr. Marski Jerzy	Fiat 1500	II	1	42	11		111	10	6	24		2.80	85	10	396.20	IX.	
				1	41		18	82										
				1	35	1		101										
6.	Inż. Polturak Leopold	Lancia	II	1	24	29		129	10	2	32	4.93	81	10	507.93	II.		
				1	55	37		137										
				1	-	36		136										
7.	Dobiecki Stanisław	Opel Olimpia	II	1	30	23		123	10	3	05	3.83	91	10	434.83	VI.		
				1	21	11		111										
				1	43		14	86										
8.	Inż. Mikucki Ksawery	Steyr «55»	II	1	29	24		124	10	2	39	4.70	69	10	468.70	IV.		
				1	01	31		131										
				1	16	20		120										
9.	Janowski Władysław	Praga	I	1	28	32		132	-	2	19	6.38	79	10	231.38	XI.		
				1	38	5		105										
				Na III pkt. meldow. nie przybył				-100										
10.	Polański Henryk	D. K. W.	I	1	26	34		134	10	2	57	4.10	93	10	529.10	I.		
				1	06	37		37										
				1	07	41		141										
11.	Dr. Moszkowicz Stanisław	Adler	I	1	39	21		121	10	5	03	0.10	83	10	414.90	VII.		
				1	30	13		113										
				1	59		2?	78										
12.	Prof. Inż. Filipkowski	Skoda	I	1	32	28		128	10	3	54	2.20	79	10	463.20	V.		
				1	20	23		123										
				1	37	11		111										

UWAGA: Nr 9 — złamany resor na trzecim etapie. Nr 2 A. Zóroski (Mercedes) nie stawiał się na starcie.

Pierwszy etap Lwów — Dżibułki, ustalona odległość 40 km. Próba „E” w Dżibułkach (czyszczenie przewodów w masce gazowej). Próba „D” w Żółtewi (strzelanie na brązową O. S.). Drugi

etap Żółtewi — Semerówka: ustalona odległość 69 km. Próba „C” w Semerówce (zmiana koła). Trzeci etap Semerówka — Bienkowa Wisznia; ustalona odległość 2 km. Próba „B” (jazda 5 km w masce gazowej) na szosie Rudki — Lwów od słupa kilometrowego 46'3 41'3.

## KONKURS JAZDY SAMOCHODOWEJ AUT. ŚLĄSKIEGO

W dniu 29 czerwca rb. odbył się Konkurs Jazdy Samochodowej Automobilkłuba Śląskiego, który składał się z następujących prób: a) rozruchu silnika i ruszenia z miejsca; b) próby sprawności jazdy (jazda naprzód, w tył, hamowanie przy b. znacznej szybkości); c) próby szybkości płaskiej z rozbiegu (mierzonej chronometrem elektrycznym); d) jazdy okrężnej na regularność i e) z próby szybkości górskiej na Równicy.

Do Konkursu zgłosiło się 44 zawodników w tym kilkunastu zamiejscowych (Poznań, Łódź, Rzeszów, Zamość, Jasło, Lublin, Kraków itp.) — startowało 38 maszyn.

Konkurs Jazdy Samochodowej jest jedną z najtrudniejszych imprez A. K. Śl., gdyż liczne próby wymagają od zawodnika wprawy, doświadczenia, szybkiej decyzji i działania — od maszyn zaś wiele walorów natury technicznej i konstrukcyjnej.

Organizacja takiej imprezy nie należy również do łatwych — wymaga bowiem dokładnego ustalenia i wykonania programu poszczególnych prób przy znacznym nakładzie pracy i wydatków.

Pogoda w czasie imprezy była b. piękna.

### WYNIKI KONKURSU

#### Kategoria I i II samochodów:

- 1) Suchodolski Jan, D.K.W. — 881 pkt. i nagroda A. K. Śl. oraz F-my Auto-Union;
- 2) Paweł Franciszek, D.K.W. — 881 pkt. oraz nagroda F-my Auto-Union;
- 3) Kornobis Mieczysław, D.K.W. 879 pkt., oraz nagroda F-my Auto-Union;

#### Kategoria III:

- 1) Breslauer Leon, Fiat 1100, 906 pkt. i nagr. A.K.Śl.;
- 2) Wołkman I., Fiat 508, 877 pkt. i nagr. A.K.Śl.;
- 3) Łabuński Jerzy, Opel Olimp, 871,5 pkt.

#### Kategoria IV:

- 1) Ripper Jan, Lancia Apr., 905,5 pkt. i nagr. AKS.;
- 2) Klimczak Fryderyk, Opel Olimp., 893 pkt. i nagr. F. V. Oil Comp.;
- 3) Borzysławski Roman, Citroën, 880 pkt.

#### Kategoria V:

- 1) Tarnawa Wincenty, Aero 50, 914 pkt. i nagr. AKS.;
- 2) Riegl Gerhard, Aero 50, 890,5 pkt. i nagroda A. K. Śl.
- 3) Gordon Bronisław, Aero 50, 890,5 pkt.

#### Kategoria VI:

- 1) Batko Wincenty, Chevrolet, 905 pkt. i nagr. AKS.;
- 2) Kuncewiczowa Irena, Chevrolet. 898 pkt., i nagr. AKS.;

3) Feliks Stanisław, Chevrolet, 898 pkt.

Najlepszy czas próby szybkości górskiej uzyskał Jan Ripper 61,4 km/godz.

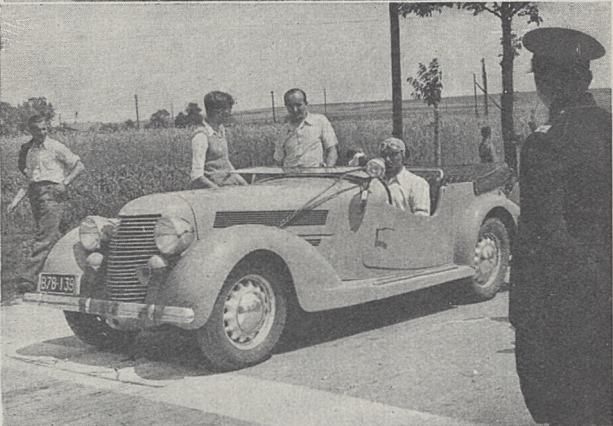
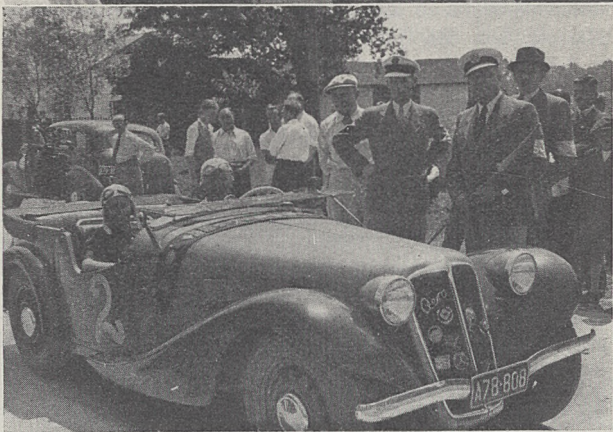
Najlepszy czas próby szybkości płaskiej uzyskał W. Tarnawa 129,8 km/godz.

Trasa prób zabezpieczona była policją i wojskiem.

W organizacji imprezy pracowała b. intensywnie cała Komisja Sportowa A. K. Śl. z Marszałkiem Wolnym, Inż. Ullmanem i Dyr. Żmudzińskim na czele.



Komandor Konkursu inż. Ullman w wesołej rozmowie z J. Ripperem po odprawie zawodników.



Fotografie od góry: 1. Zbiórka zawodników przed lokalem Automobilkłuba Śląskiego; 2. P. Kuncewiczowa w pogawędce na temat zadań konkursowych; 3. Start do jazdy okrężnej; 4. P. Tarnawa „przygotowany do skoku”.

## Na szlaku Łuck – Krzemieniec

Rozbudzanie słabego, jak dotąd, ruchu automobilowego na Wołyniu i zawiązanie wśród obecnej garski miłośników tego sportu szeroko pojętego współzycia, oto dewiza, w imię której Wołyński Klub Automobilowy podjął swe prace w bieżącym sezonie.

Czy jednak wywiązuje się ze swych zamierzeń? Odpowiedź na to pytanie znajdziemy w poprzednim numerze „Autu” przy opisie, dokonanym przez uczestnika „z innej parafii”, a więc bardziej obiektywnym, jednej z urządzonych przez W.K.A. imprez pt. „Pola Azaliowe”.

Ostatnio w podobnym duchu W.K.A. zorganizował wycieczkę do Krzemieńca, miejsca urodzenia J. Słowackiego. Podając jej krótki opis zaznaczą na wstępie, że ambicją wycieczek W.K.A. jest nie tylko „wybijanie” znacznej ilości kilometrów, lecz *zapoznanie uczestników podczas odbywania drogi ze wszystkimi osobliwościami terenu*. Stąd to częste zatrzymywanie się po drodze w zamiarze zwiedzania zabytków, oglądania krajobrazów, bo trzeba wiedzieć, że Wołyń jest jedną z dzielnic Polski, która „obficie zaopatrzona jest” w podobne osobliwości. Jednym słowem moment turystyczno-krajoznawczy odgrywa tu znaczną rolę.

\* \* \*

Uśmiech pogodnych dni czerwca zachęcił Wołyński Klub Automobilowy i Towarzystwo Krajoznawcze Oddział Łucki do urządzenia w dniu 24 i 25 czerwca r. b. dwudniowej wycieczki do Krzemieńca, Sokolej Góry i Poczajowa. Liczną „wiarą” wycieczkowiczów, spragniona niedzielnego wypoczynku i świeżych wrażeń zgłosiła się „na start” w dniu 25 przed lokalem Klubu w Łucku, skąd w godzinach popołudniowych ruszono w teren. Nie dysponujące samochodami „spieszono” Towarzystwo Krajoznawcze zebrało się „familijnie” w autobusie, który, jako pojazd „stateczny”, wysunął się na czoło wycieczki, wiodąc za sobą korowód samochodów, złożony z dziesięciu maszyn.

Pierwsze zatrzymanie się w drodze nastąpiło w Dubnie, na dziedzińcu zamkowym, celem zapoznania się z ruinami dubieńskiego zamku. Ożywiony wibrującymi promieniami zachodzącego słońca i gawędą, przywołującą na pamięć rys historyczny, roztoczył zamek dubieński, sięgający swymi początkami XV wieku, przed oczyma zwiedzających swą historyczną świetność, wskrzeszając czasy, kiedy to dumnie stawał czoło watahom tatarskim i oddziałom Chmielnickiego, jako jeden z najsilniejszych zamków fortecznych na rubieżach Rzplitej. Dzisiaj zamek ten o tak chlubnej przeszłości uległ na skutek zapuszczenia w ubiegłym stuleciu i wojny prawie kompletnej ruiny. Zapewne dużo wody upłynęło w obmywającej go lkwie, zanim powróci do dawnej świetności, choć prace renowacyjne są już podjęte. Objęły one restaurację zachodniej części ruin, zamek ks. Lubomirskich z czasów Stanisława Augusta, gdzie znajdują pomieszczenia urzędy państwowe jak sąd i staro-

stwo. Część zaś, obejmująca stary zamek ks. Ostrogskich ze swą piękną bramą wjazdową ozdobioną ich herbami, czeka jeszcze na kielnię restauratora.

Z Dubna ruszamy do Krzemieńca. Dobry stan szosy pozwala rozwinąć znaczną szybkość. Im bliżej celu zostawiamy za sobą równinny krajobraz wołyńskiego Polesia, wjeżdżając w zasięg *pełnego rozmachu, siły i bogactwa* czarnoziemnego wyżu podolskiego. Okolice bogato ukształtowana, sfalowana łagodnymi pagórkami, zwana jest od pięknego krajobrazu „Szwajcarią Krzemieniecką”.

W malowniczym wąwozie, u stóp wspaniałej góry Bony, kryje się przyciążone w najgłębszym rozdole, wśród ogrodów i sadów, miasto Krzemieniec. rezerwat urbanistyczny, jedno z najstarszych grodów na Wołyniu.

Pełni zachwytu, na szczycie góry Bony, w s a s i e d z twie szczybatych ruin wprowadzeni w tło historyczne Krzemieńca i okolice przez prezesa Klubu, oglądamy przy zachodzie słońca ten czarowny zakątek świata, którego piękno przepaja całą genialną twórczość wielkiego syna Krzemieńca — Juliusza Słowackiego.

Biały masyw licealnych gmachów, dominujący nad kompleksem domków stylowych, przywodzi na pamięć okres świetności Krzemieńca, kiedy to założone przez T. Czackiego i znakomicie prowadzone stało się liceum w początkach XIX wieku głównym ośrodkiem kultury polskiej dla kresów południowo-wschodnich byłego zaboru rosyjskiego, dzięki czemu miasto otrzymało zaszczytne miano Aten Wołyńskich. Po powstaniu w roku 1831 zamknięte przez Rosjan i pozbawione wszelkich zbiorów naukowych, opustoszało, by znów za dni naszych powrócić do dawnej świetności.

Ostatnio z okazji przypadającej na rok bieżący 130 rocznicy urodzenia a 90 rocznicy śmierci Słowackiego — Liceum urządziło piękną wystawę pamiątek po wielkim poecie. Obromowanie wystawy w charakter epoki Słowackiego i dobór pamiątek wywołuje u każdego podziw.

Poważny kompleks budynków licealnych wiąże niby drogocenną klamrą piękny barok kościoła polezuickiego z wirydażem u stóp, obramowanym ciosaną balustradą z barokowych urn i zniczy.

Gasnące słońce spowija lekką mgłą rozsnuty przed naszymi oczyma czarowny obraz Krzemieńca. Góra Bony jakby odsunięta w cień, drzenie spokojnie, śniąc o rusalkach, chochlikach, które w tę noc świętojańską rozpoczną psoty i swawole.



Krzemieniec: pomnik Słowackiego w kościele parafialnym



Dubno: zamek — brama wjazdowa



Następnym objektem przeznaczonym do zwiedzenia już w dniu następnym, jest położona wśród malowniczych gór krzemienieckich w odległości 9 km od Krzemieńca, Wołyńska Szkoła Szybowcowa L.O.P.P. na Sokolej Górze. Dogodny dla szybownictwa układ zboczy gór krzemienieckich jak i sprzyjające warunki termiczne, przyczyniły się do b. szybkiego rozwoju tego ośrodka. Życzliwe Kierownictwo, ciesząc się z odwiedzających na tym pustkowiu „piegrzymek ziemskich braci” zademonstrowało kilka lotów na szybowcach i samolocie, podziwianych przez wszystkich zwiedzających. Z żalem żegnamy bujające w przestworzach ptaki bez motoru — my, ludzie przykuci do ziemi, mając na pocieszenie to tylko, że możemy się dość szybko po niej poruszać.

Z kolei ruszamy do *Począjowa*, największego w Polsce prawosławnego miejsca odpustowego.

Już parę kilometrów za Krzemieńcem otwiera się przed nami przepiękny widok na Ławrę Począjowską. Na szczycie wzniesienia wystrzelają w górę potężne kompleksy zabudowań, kopuł cerkwi, kaplic, wysoka dzwonnica, błyszczą poślacane, różnokolorowe dachy. Wszystko zdawałoby się znajdować w jakimś nieładzie przy pomieszeniu najrozmaitszych stylów w typowo kontrastowych zestawieniach, lecz mimo to całość wygląda nadzwyczaj imponująco.

Historia tego miejsca jest ciekawa i bardzo bogata. Dzieje tutejszego klasztoru znane są od XIII wieku, odkąd wśród pieczar wiedli pustelnicy żywot mnisi kijowscy. Wkrótce sława świętego miejsca wzrasta, gdy pasterzom objawiła się Matka Boska, pozostawiając ślady swej stopy na kamieniu. Wtedy to powstaje tu pierwsza cerkiew *Wniebowzięcia*. W ciągu szeregu następnych wieków rozbudowuje się klasztor, stanowiąc dziś kompleks bardzo malowniczo ugrupowanych budynków. Wchodząc na dziedziniec klasztorny, widzimy na prawo bizantyjski sobór św. Trójcy z mozaikowymi obramieniami drzwi, obok wysoką dzwonnice, a na wprost najwspanialszą począjowską świątynię — So-



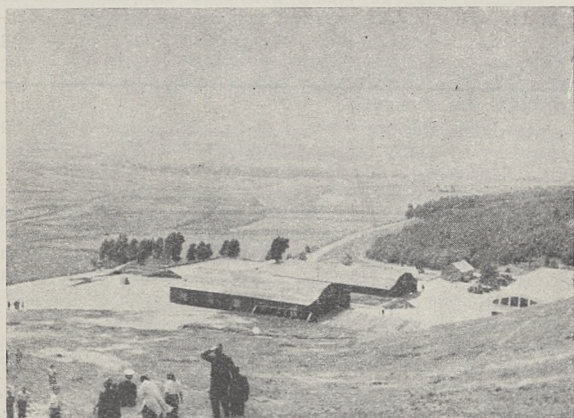
bór *Uśpieński*, który śmiało można zaliczyć do najpiękniejszych świątyń na Wołyniu, przypominający nieco katedrę św. Jura, gdyż, podobnie jak i tamta, wybudowany jest w stylu rokoka.

Czas przeznaczony nie wystarcza na dokładne zwiedzenie całości, wobec czego szybko przechodzimy, zatrzymując się tylko przy ważniejszych obiektach. Zawilými korytarzami przechodzimy parę kondygnacji, by dotrzeć do najgłębiej położonej grotty, którą zamieszkiwał pustelnik Jow. Dość wysoka i regularnych rozmiarów jaskinia, w kącie żelazna furtka chroni dostęp do cudownego źródła.

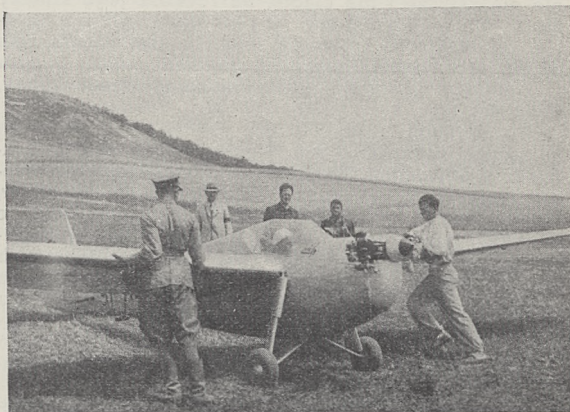
Powrotna droga z podziemi nie wydaje się krótsza. Doceniamy chłód murów klasztornych przy zetknięciu z parnym powietrzem na dziedzińcu. Czas nagli. Ogarniając ostatni raz wzrok na malowniczy kompleks zabudowań, dla utrwalenia w pamięci jego obrazu, ruszamy w powrotną drogę.

Późna jest noc, gdy dojeżdżamy do stolicy Wołynia — Łucka, mijając po drodze z szybkością 90 km te same miejscowości, z którymi tyle miłych przeżyć łączyło nas przez dwa dni.

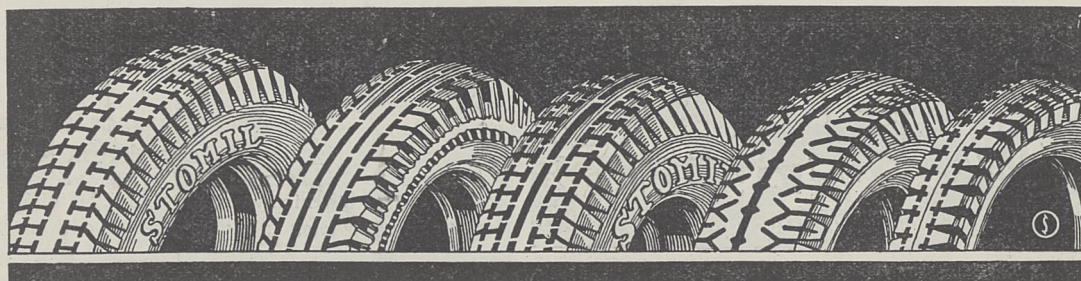
Mgr. Mieczysław Fitzke  
Łuck.



Sokola Góra: Ośrodek techniczno-hangarowy Szkoły Szybowcowej



Sokola Góra: wzlot samolotu



**WOLNA TRYBUNA****Szary człowiek i jezdnią**

Nadchodzi lato i okres nowych robót na naszych drogach, będą budowane nowe drogi oraz przebudowywane i reperowane stare, to też warto zastanowić, czy wszystko co jest robione w tym zakresie jest robione dobrze i we właściwy sposób.

Rozwój motoryzacji pociągnął za sobą potrzebę ulepszenia nawierzchni dróg, to też w tym zakresie dużo się zrobiło, robi i robić będzie. A więc na wielu szosach, zwłaszcza w województwach zachodnich, ułożonych dotychczas z kamienia tłuczonego daje się nawierzchnię z twardego kamienia, asfaltu, betonu, kostki lub klinkieru. Jezdnie się niweluje, na wirażach daje właściwe nachylenie, po obu stronach robi się rowy, gdzie trzeba ograda się słupkami (czasem nawet świecącymi w nocy), wreszcie sadzi się drzewka po obu stronach, aby upiększyć drogę i uzyskać względny cień.

Na drogach, przechodzących przez osiedla, ostatnio zaczęto przeważnie kłaść kostkę lub klinkier, względnie asfalt, żeby nawierzchnia drogi była trwałą oraz aby łatwo było utrzymać ją czystą i aby przejeżdżające pojazdy, zwłaszcza mechaniczne, nie wzbijały tumanów kurzu i nie obrzydzały życia mieszkańców osiedli

Buduje się teraz porządne mostki przez okalający jezdnię rów, przy wjazdach na podwórza oddzielnych gospodarstw i nawet często przy wjazdach na pola poszczególnych gospodarzy. Takie mostki zrobione czy to z rury betonowej (przepusty), czy też betonowe lub murowane, bardzo są celowe, gdyż zapobiegają niszczeniu burt, a wykonane według z góry opracowanego wzoru, nadają drodze w nie zaopatrzonej porządku wyląd i ułatwiają wjazd z drogi na podwórze lub pole

Nic dziwnego, że automobilista mknący po naszych drogach, z ulepszoną nawierzchnią rozkoszuje się, lykając niepostrzeżenie kilometry, rozkoszuje się, ale nie zawsze i nie ciągle, bo rozkosz jego kończy się chwilą, gdy wjeżdża w osiedle, a zwłaszcza wówczas, jeżeli to jest sobota, niedziela, lub dzień targowy.

Hamulce zgrzytają, gumy piszczą, syrena ryczy, kierowca też...

Co się stało?...

Zwykła historia — na jezdni pełno ludzi, o normalnej szybkości przy jeździe przez osiedle mowy być nie może, trzeba się wlec jak zółw, trąbić, ryczeć, wychylać się przez okno i prosić o usunięcie się z drogi, kłócić i narażać na wysłuchanie docinków i epitetów nie zawsze nadających się do druku, a pomimo to z trudem nieraz daje się uniknąć wypadku potrącenia któregoś z nierozważnych przechodniów, idących po jezdni, nie stosujących się do żadnych prawideł ruchu.

Dlaczego takie zjawisko tłumne na ulepszonej jezdni jest powszechne tam, gdzie są większe i liczniejsze osiedla, zwłaszcza osiedla przemysłowe?

Czy to jest brak kultury i zrozumienia, że jezdni

jest dla pojazdów, a ulepszona jezdnią dla pojazdów rozwijających dużą hyżość?

Czy jest to objaw wrogiego ustosunkowania się „szarego człowieka” do posiadacza pojazdu mechanicznego i chęć zrobienia mu na złość?

Uważam, że nie — zwyczajnie, budując drogę dla pojazdów, a zwłaszcza drogę z ulepszoną nawierzchnią dla pojazdów mechanicznych, zapomniało o „szarym człowieku”, nie zrobiono dla niego żadnej drogi, kazano mu brnąć w kurzu lub w błocie, gdy pojazdy mechaniczne mkną po gładkiej, czystej powierzchni drogi asfaltowej, betonowej, czy klinkierowej. Ten „szary człowiek” nie zawsze zaopatrzone jest w kalosze, często nawet nie ma butów, zwłaszcza na wsi, więc czyż można się dziwić, że woli iść po gładkiej, czystej, lub względnie czystej jezdni, niż przemukać się pod ścianami domostw, lub wzdłuż płotów w kurzu lub błocie. A w soboty i niedziele, zwłaszcza w lecie, w osiedlach przemysłowych, lub w pobliżu takich osiedli, czyż można się dziwić, że pracownicy i pracownice, ubrani w swe odświętne ubrania, jasne buciki i pantofelki, wychodząc na spacer, wolą spacerować po jezdni, niż iść obok po błocie, piasku, lub kurzu?!

Doprawdy trudno tu winić „szarego człowieka”, a całe nieszczęście polega na tym, że dbając o udogodnienia dla ruchu kołowego zapomniało, że tych pieszych na drogach są tysiące i że dla nich też trzeba zrobić dogodne chodniki wzdłuż ulepszonej jezdni dla ruchu kołowego. Wygoda szarego obywatela jest bardzo ważna, gdyż jest to element bezpieczeństwa i element kultury, o których zawsze pamiętać należy.

Weźmy jeszcze jeden przykład dla naświetlenia tej kwestii z życia osiedla, lub nawet ośrodka przemysłowego, przez które przebiega droga z ulepszoną nawierzchnią i, przy której położony jest jeden i drugi zakład przemysłowy, a która pozbawiona jest chodników dla pieszych.

Godzina między 13-tą i 16-tą. Na drodze bardzo intensywny ruch, mkną pojazdy mechaniczne osobowe, ciężarowe i autobusy napełnione publicznością, bo w tych godzinach dzieci wracają ze szkół, niektórzy urzędnicy z przerwy obiadowej do biur, no i ciężarówki śpieszą przed dniówką do miejsc przeznaczenia. W tych właśnie godzinach kończy się dniówka w zakładach przemysłowych, względnie kończy się ranna zmiana i zaczyna popołudniowa. Tłumy robotników śpieszą z pracy albo do pracy i naturalnie idą jezdnią, bo któżby chciał przemukać się w błocie lub kurzu pod murami ogrodzenia fabrycznego. Znowu zapomniano o „szarym człowieku” i „szary człowiek” wylega na jezdni, stwarza niebezpieczeństwo dla automobilisty i dla siebie.

Kwestia urządzenia chodników dla pieszych przy jezdni w osiedlach i między blisko siebie położonymi

Jako ostatnią  
NOWOŚĆ  
produkujemy

**NIEPRZEGRZEWAJĄCE SIĘ CEWKI**  
z ogranicznikiem prądu

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

Najpewniejsze  
**CEWKI SYGNALY**  
**SWEL · K. Zakolski**  
WARSAWA · Grochowska 278 · tel. 103175



osiedlami staje się, przy zwiększającym się z każdym rokiem ruchu pojazdów mechanicznych, sprawą bardzo aktualną. Przy budowie i przebudowie dróg powinna być ona szeroko uwzględniona, tym bardziej, że nasze drogi przeważnie mają wąskie jezdnie, dzięki czemu miejsca na nich nie ma, aby pomieścić i jadące pojazdy i pieszych.

Nie ulega wątpliwości, że urządzenie chodników tam, gdzie one są potrzebne, wymagać będzie pewnego czasu, nakładu pieniędzy i pracy, ale wobec tego, że przy obecnym stanie dróg dla urządzenia chodników przeważnie potrzebne są roboty ziemne, a materiały takie lub inny na urządzenie chodnika może dostarczyć prawie każda gmina w swoim zakresie, roboty te mogą być wykonane systemem szarwarkowym przez mieszkańców osiedla, w którym mają być urządzone.

Jednakowoż sprawy tej nie można pozostawiać gminom samym do załatwienia, gdyż przez użycie niewłaściwych materiałów, lub urządzenie w niewłaściwy sposób chodników, zamiast sprawę załatwić, została by ona tylko popsuta i praca mieszkańców osiedli poszłaby na marne. Dlatego też koniecznym jest, by odpowiednie czynniki powiatowych związków samorządowych opracowały lub otrzymały od wydziałów drogowych wskazówki i pouczenie, jak w różnych warunkach i z jakiego materiału należy robić chodniki dla pieszych.

Można się spodziewać, że z chwilą gdy piesi będą mieli chodniki dostatecznej szerokości (w zależności od natężenia ruchu pieszego od 1 do 2 mtr.) dla siebie, usuną się z jezdni na chodniki i nie będą zawadą i źródłem niebezpieczeństwa dla automobilistów.

Drugą plagą na drodze są roweryści, dla których należałoby przewidzieć specjalne jezdnie szczególnie w tych miejscowościach, gdzie natężenie ruchu jest duże. Niestety jezdnie takie nie wszędzie dadzą się urządzić z powodu braku miejsca, a tymczasem holendrujący po całej jezdni, a często jadący niewłaściwą stroną, rowerzysta, jest zawsze aktualnym niebezpieczeństwem i przeszkodą.

Dla takich panów (niestety i pań) należałoby stawić słupy z ostrzeżeniem „Jechać tylko prawą stroną”, jak to już jest robione na niektórych szosach i zaostrzyć nadzór policji drogowej, która powinna bezapelacyjnie ściągać kary od wszystkich przekraczających ten przepis.

Zresztą przypomnienie, żeby jechać prawą stroną, potrzebne jest nie tylko rowerzystom, ale i tym, co kierują pojazdami konnymi. Woźnice na drogach, szczególnie w niektórych (niestety zachodnich) województwach, nie tylko nie jeżdżą prawą stroną, ale występują agresywnie przeciwko tym automobilistom, którzy domagają się od nich, aby usunęli się z drogi przy mijaniu.

Takim wyrykiem powinien stanowczo być położony kres i każde zameldowanie policji o nieprzestrzeganiu kierunku jazdy powinno pociągać za sobą mandat karny niezależnie od tego, czy zameldowanie zrobione zostało policji drogowej czy zwykłej. Wszyscy funkcjonariusze policji powinni czuwać nad prawidłowością ruchu na drogach i powinni mieć prawo wymierzać mandaty karne.

Inż. K. K. Drozdowski  
Automobilklub Kielecki

## NASZE KŁOPOTY

### POLOWANIE NA AUTOMOBILISTÓW!

Od pewnego czasu władze Ruchu Kołowego w Warszawie ustawiły na kilku odcinkach ulicy Nowy Świat tablice zabraniające na tych miejscach postoju samochodów.

Przeznaczono co prawda kilka miejsc dla parkowania, lecz miejsca te nie tylko, że nie są wystarczające, ale częściowo nawet niedostępne. Na przykład na odcinku od ul. Pierackiego do pl. 3-ch Krzyży nie ma gdzie postawić samochodu.

Boczne ulice jak Pierackiego i Chmielna są tak przeciążone, że utrudniony jest tam nawet normalny ruch pojazdów. Aleja 3-go Maja, lub Jerolimiska ze swoim skrzyżowaniem z Nowym Światem jest z powodu dużego ruchu autobusów, tramwajów, ciężkich pojazdów konnych itd. stale tak „zakorkowana”, że mowy nie ma, aby można było gdzieś pozostawić samochód.

Miejsce parkowania na pl. 3-ch Krzyży jest także niefortunnie wybrane, ponieważ, po pierwsze wjazd i wyjazd na miejsce parkowania prowadzi na krótki przesmyk od ul. Książęcej do ul. Brackiej, który jest stale zatarasowany przez pojazdy ciężarowe, przeważnie konne, a po drugie na swym miejscu parkowania, silnie zadrzewionym, znajdują się wielkie roje ptactwa, które każdy znajdujący się tam samochód po krótkim czasie tak zabrudzą, że staje się nie do poznania.

Biorąc pod uwagę, że nasze najwyższe władze dokładają wszelkich sił, aby motoryzacja u nas rozwijała się jak najszybciej, gdyż w razie mobilizacji nasze wojsko będzie potrzebowało jak największej rezerwy pojazdów mechanicznych, niezrozumiałym jest, dlaczego władze Ruchu Kołowego tak utrudniają motoryzację swymi zakazami.

Chyba najważniejszym naszym zagadnieniem powinno być zaspokojenie potrzeb wojskowych. Należałoby zatem poświęcić trochę wygód naszych spacerowiczów i zwięzić wszędzie tam, gdzie możliwe chodniki, jak na przykład zrobiono to przy ulicy Nowy Świat przed ulicą Ordynacką, — byłoby to jedyne właściwe rozwiązanie tej palącej kwestii.

Należy zrozumieć, że dobrobyt Państwa nie może opierać się na spacerowiczach, lecz przede wszystkim na handlu i przemyśle.

Jedno należałoby jeszcze odróżnić: postój i zatrzymanie się na chwilę, tak jak to odróżnia się na całym świecie.

Tu niestety zachodzą pomiędzy organami policyjnymi, a automobilistami bardzo często nieprzyjemne nieporozumienia, gdyż niektórzy policjanci uważają każde zatrzymanie się samochodu za postój, i nawet nie pozwalają wysiąść z pojazdu, nie wykluczając nawet motocyklistów, którzy naprawdę nikomu nie przeszkadzają i dla których nigdzie na świecie nie ma specjalnych postojów. Zdarzały się wypadki, że policjant pełniący służbę w gorliwości swej, nawet rowerzystów zatrzymujących się na tym odcinku — zapisywał.

Paradoksalnym zjawiskiem jest to, że pojazdy konne cieszą się większą sympatią i nie są tak bezwzględnie prześladowane, jak pojazdy mechaniczne. Można to stale obserwować, gdy na przykład zatrzymuje się gdzieś samochód ciężarowy ze spirytusem monopolowym, piwem, lub węglem, musi natychmiast płacić 1 do 2 zł kary, a gdy z tym samym towarem podjeżdża platforma konna, z całym spokojem może się zatrzymać i załatwić swoją sprawę bez mandatu karnego.

Niezrozumiałym jest, dlaczego wyjątkowo na odcinku Nowy Świat pomiędzy pl. 3-ch Krzyży a Al. Jerolimskimi tak ostro występuje się przeciwko automobilistom, gdy natomiast na innych miejscach Warszawy, gdzie także ustawione są tablice zabraniające postoju, takiego rygoru nigdy jeszcze nie widziało się i nie widzi.

Czy tak ma wyglądać popieranie motoryzacji?

L. K.

NAJTAŃSZA SZKOŁA SAMOCHODOWA  
**PRYLINSKI**  
WARSZAWA JEROZOLIMSKA 27

## KRONIKA

## Działalność Gdyńskiego Automobilklubu

## SPRAWOZDANIE ZARZĄDU G. A.

W roku sprawozdawczym rozegrał się w uroczystej formie akt ostatni zjednoczenia wszystkich automobilklubów w Polsce na wspólnej platformie. Dnia 13 grudnia 1938 odbyło się w pięknych salonach Automobilklubu Polskiego w Warszawie pierwsze konstytucyjne zebranie Rady Klubów Automobilowych, na którym klub nasz zastąpiony był przez prezesa Dr Zwolskiego oraz viceprezesa Komisji Sportowej majora Owczarskiego. Na Radzie reprezentowane były wszystkie kluby teorytorialne z łączną ilością głosów 34 (wedle stanu członków). Nasz klub posiadał 3 głosy wyprzedzany tylko przez klub Śląski (6), Krakowski (5), Wielkopolski (4), a w równym szeregu z klubem Łódzkim i Małopolskim. Pozostałych 6 klubów posiadało po 2 względnie po 1 głosie. R. K. A. po ukonstytuowaniu się ustaliła kalendarz imprez sportowych na rok 1939 znany Panom z naszych komunikatów. Poza tym ustaliła wysokość opłat wszystkich klubów na rzecz R. K. A., od których dotychczas byliśmy zwolnieni.

Wydatek ten (3.— zł od członka) stworzył pierwszy wyłom w stosowanej dotąd przez nasz klub polityce finansowej, której celem było jak najszybsze utworzenie takich rezerw kasowych, aby działalność klubu rozwijać się mogła na podstawach pewnych i trwałych. Ten pierwszy wyłom w ochronnym murze naszego budżetu rozszerzyliśmy znacznie przez postanowienie dostarczenia członkom, którzy dopełniają pewnych warunków, bezpłatnie czasopisma „Auto“, przez rozszerzenie ram naszych własnych komunikatów klubowych, zainicjowanie biblioteki klubowej itd.

Zapoczątkowaliśmy również akcję zdobywania dla członków klubu pewnych udogodnień i korzyści w rozmaitych dziedzinach codziennego życia. Akcja ta znajduje się w zaczątkach i niewątpliwie w przyszłości da się znacznie rozszerzyć.

Zanim zakończę ten krótki przegląd wytycznych ogólnej polityki chcę albym położyć specjalny nacisk na dziedzinę, dotąd w naszych klubach przeważnie zaniedbaną, która jednak w miarę postępów motoryzacji co raz bardziej zacznie wysuwać się na pierwszy plan, a mianowicie na dziedzinę propagandy i informacji turystycznej. Każdy automobilista zrzeszony w naszym lub jakimkolwiek innym klubie musi mieć możliwość uzyskania w klubie wszelkich wskazówek, poparcia czy ochrony w zakresie samochodowej lokomocji. Przygotowanie się do tej sprawności wytycza kierunek dróg rozwoju klubowego i stwarza zadania, którym musi sprostać.

Przechodząc do omówienia konkretnych przejawów naszej działalności klubowej podkreślam przede wszystkim z radością i uznaniem czynnieszą rolę Komisji Sportowej, co w pierwszej linii zawiązujemy pracy przewodniczącego tej Komisji majora Owczarskiego. Nie będę wymieniał wszystkich organizowanych przez Komisję imprez znanych panstwu z naszych komunikatów. Przypomnę tylko, że w Rajdzie Pań pierwsze miejsce zajęła pani Hryniewiecka, a w zjeździe gwiazdystym nad morze pierwszym był mistrz Polski Mazurek. Członkowie nasi brali również udział w Jubileuszowej Jeździe Konkursowej na X-cio lecie Automobilklubu, w której p. Hryniewiecka oraz dr Zwolski zajęli miejsca punktowane.

Program tegorocznych prac Komisji Sportowej objęty został kalendarzem imprez, opracowanym przez R. K. A. Jest on obszerny i wymaga dla prowadzenia wielkiego wysiłku, któremu Komisja Sportowa — nie wątpię — podola.

Sekretariat redakcyjny pod doświadczo-ny i ofiarny kierownictwem kol. prezesa Chudzińskiego wydał szereg komunikatów klubowych i prace w tym kierunku rozszerza i pogłębia.

W roku sprawozdawczym przybył nam niespedziewanie nowy zakres zainteresowań w formie opieki nad szkołami. Naszemu klubowi przypadła szkoła w Jamnie. Ponożony trud osiadała droga do Jamna, która stanowi jeden z najpiękniejszych szlaków naszego pojezierza. Zadania z tą opieką związane wzięła w swoje rączki p. Siedlecka, która przy pomocy osób chętnych i ofiarnych opiekę tę bardzo skutecznie sprawuje. Winniśmy za ten trud p. Siedleckiej i całemu komitetowi prawdziwą wdzięczność.

Biuro turystyczno-tryptykowe pracowało w ostatnim roku z dużą intensywnością, jak świadczy wzrost ilości wydanych przez to biuro dokumentów, zaświadczeń i emblematów: w r. 1936 — 25, w r. 1937 — 127, w r. 1938 — 453 sztuk.

Prowadzone przez nasz klub Biuro Techniczne, które od połowy poprzedniego roku pracuje jako biuro samodzielne, rozwinęło bardzo wydatnie swoje agendy, obejmując swoją działalnością Gdynię, Gdańsk oraz powiaty: morski, tezewski, kartuski, kościerski oraz starogardzki. Jako egzaminatorzy przy egzaminach szoferskich fungują pp. Bitny-Szlachta, Denefeld i Michałowski.

Wszystkim pracownikom naszych biur, którzy zadania swoje wypełniali z wielkim oddaniem, składam z tego miejsca serdeczne podziękowanie.

Szczegóły dotyczące bilansu za r. 1938 i budżetu na r. 1939 podamy przy odpowiednich punktach porządku dziennego.

Obecnie komunikuję jeszcze ruch członków w okresie zesłorocznym:

	rzeczyw.	zwyecz.	Sa.
stan na 1.1.1938	77	17	94
ubyło	5	3	8
	72	14	86
przybyło	65	39	104
stan na 1.1.1939	137	53	190

i na tym sprawozdanie Zarządu na rok 1938 kończę.

*Mazurego tonk cicho w biurze?*



**COŻ TO NIKT NIE PRACUJE? — ALEŻ NIE! PANIE RADCO TYLKO OD DZIS' WSZYSCY PISZĄ NA MASZYNACH F.K.**

**PAŃSTWOWE WYTWÓRNIENIE UZBROJENIA  
w WARSZAWIE**

**SALON DEMONSTRACYJNY ul. KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11  
BIURO SPRZEDAŻY ul. MAZOWIECKA 9, tel. 572-30**

**WŁASNE SKŁADY KONSYGNACYJNE: KATOWICE, ul. MICKIEWICZA Nr 14  
ŁÓDŹ, ul. PIOTRKOWSKA Nr 107**

Bilans na dzień 31 grudnia 1938 r.

## AKTYWA

1) Kasa . . . . .	489,42
2) Banki . . . . .	5.586,15
3) Dłużnicy . . . . .	184,50
4) Biuro Techniczne . . . . .	82,35
5) Weksle gw. w portfelu . . . . .	1.700,00
6) Inwentarz . . . . .	536,61
7) Remonty . . . . .	2.238,90
	<hr/>
	10.817,93

## PASYWA

1) Wierzyciele . . . . .	1.165,41
2) Gwarancje . . . . .	2.300,00
3) Nadwyżka z lat ubiegł. . . . .	2.862,16
4) Nadwyżka za rok 1938 . . . . .	4.490,36
	<hr/>
	10.817,93

Szkoła w Jamnie. Subwencja udzielana na pomoc Publ. Szkole Pow-szczelnej w Jamnie wyniosła w r. 1938 kwotę 238,35 zł.

Budżet G. A. uchwalony przez Zgromadzenie Walne na rok 1939, zamyka się sumą zł 5.690 zł.

## OTWARCIE SEZONU G. A.

Dnia 7 maja dorocznym zwyczajem odbyło się uroczyste otwarcie sezonu Automobilklubu Gdynińskiego. O godz. 10 rano zgromadziło się mimo niepewnej pogody kilkanaście wozów przed lokalem klubu, po czym — prowadzone przez komandora p. Siedleckiego — łopocąc biało-czerwonymi porporczykami równą kolumną samochody przesunęły się przez miasto, dając na tradycyjną mszę do kościoła Swarzewskiego. Słońce sprzyjało widocznie tym żożnym poczynaniom G. A., gdyż za chwilę wychyliło się z chmur, podnosząc jeszcze bardziej urok malowniczej szosy nadmorskiej.

Po dołączeniu się jeszcze kilku aut w czasie drogi 17 samochodów stanęło w szeregu u stóp kościoła w Swarzewie w oczekiwaniu na uroczyste poświęcenie.

Uczestnicy otwarcia sezonu po wysłuchaniu mszy św. w obliczu Cudownego Obrazu Matki Boskiej, zgromadzili się przy swoich pojazdach i po akcie poświęcenia wozów, ruszono w równych odstępach na śniadanie do lokalu G. A., gdzie w wesołym nastroju spędzono mile parę godzin.

## TURYSTYKA

NOWA UMOWA TURYSTYCZNA  
POLSKO - FRANCUSKA

W Paryżu parafowana została nowa umowa turystyczna polsko - francuska. Szczegóły nie są jeszcze znane ogólna zaś kwota, przeznaczona dla użytku turystów polskich, wyjeżdżających do Francji została nieznacznie powiększona. W okresie ważności poprzedniej umowy, tzn. od 1 czerwca 1938 do 31 maja 1939 r. turyści polscy mieli do wykorzystania sumę 8 milionów franków, czyli ok. 1.200.000 zł. Suma ta nie wystarczała na pokrycie zapotrzebowania ze strony osób, wyjeżdżających w celach leczniczych, wypoczynkowych i turystycznych z Polski do Francji.

Zjazd Gwiazdzisty do Łucka  
Wołyńskiego K. A.

Pod protektorem pana wojewody wołyńskiego Aleksandra Hauke-Nowaka odbył się w dniach 28 i 29 czerwca br. zorganizowany przez Wołyński Klub Automobilowy Zjazd Gwiazdzisty do Łucka, połączony z próbą sprawnego kierowania.

Udział w zawodach zgłosiło 14 zawodników, w tym dwóch członków Wielkopolskiego Automobilklubu w Poznaniu, jeden z Małopolskiego Klubu Automobilowego ze Lwowa. Reszta zawodników to członkowie Wołyńskiego Klubu Automobilowego oraz osoby niezrzeszone.

Na mecie urządzoną na placu im. Gabr. Narutowicza w Łucku przybyło w dn. 29 czerwca 11 zawodników (plus 1 poza konkursowy z Gdyni) a mianowicie: 1) mec. Z. Postołko (Klub Motorowy Zw. Strzeleckiego, Łuck) sam. Mercedes Benz (II kl.) — po przebiegu 430 km; 2) L. Wieniński (niestow.) na sam. Opel-Kadet (I kl.) po przebiegu 662 km; 3) L. Lenartowicz (Wołyński Klub Automobilowy) Chevrolet (kl. III) po przebiegu 901 km; 4) Stanisława Dąbska (niestowarzystwa) jedyna uczestniczka zawodów, sam. Opel-Kadet (I kl.) po przebiegu 168 km; 5) L. Krajewski (Klub Motorowy Związku Strzeleckiego, Łuck) sam. Ford (I kl.) po przebiegu 269 km; 6) J. Glikiński (Wołyński Klub Automobilowy) Buick (IV kl.) po przebiegu 366 km; 7) kpt. Tad. Bronikowski (Wielkopolski Klub Automobilowy i Polski Touring Klub) B.M.W. (II kl.) po przebiegu 959 km; 8) A. Szypuła (Wielkopolski Klub Automobilowy) sam. Fiat 1100 (I kl.) po przebiegu 795 km. 9) P. Piotr Lisowski (Wołyński Klub Automobilowy) sam. Chevrolet (kl. IV) po przebiegu 1118 km; 10) J. Andrykiewicz (startował poza konkursem z Gdyni via Gdańsk) bez dowodów legitymujących uczestnictwo, z powodu zajęcia ich przez władze Wolnego Miasta Gdańska; 11) W. Łukianowski (Wołyński Klub Automobilowy) sam. Ford-Eifel (kl. I) po przebiegu 815 km; 12) inż. S. Orange (Małopolski Klub Automobilowy Lwów) sam. Mercedes (kl. III) po przebiegu 387 km (spóźniony 45 min.).

Z kolei odbyła się próba sprawności kierowania, jako druga część imprezy na odcinku drogi Łuck — Kiwerce w odległości 5 km od m. Łucka.

Po zakończeniu zawodów na zaproszenie Wołyńskiego Klubu Automobilowego zawodnicy i uczestnicy zasiadli do wspólnego, prawdziwie zasłużonego obiadu, po czym nastąpiło rozdanie nagród przygotowanych dla zawodników:

Największą ilość nagród, gdyż aż trzy, otrzymał p. Lisowski: 1) nagrodę m. Łucka — puchar brązowy — za przebyte najdłuższe trasy i uzyskanie największej ilości punktów dodatnich, 2) nagrodę przedstawicielstwa Polskiego Fiata (statuetka — żołnierz) za najlepsze miejsce w klasie IV, 3) nagrodę przedstawicielstwa Chevrolet — Buick (puchar kryszta-

lowy), jako dla zawodnika startującego na samochodzie tej marki.

Dwie nagrody zdobyła p. Stanisława Dąbska 1) nagrodę przedstawicielstwa Opel (kryształ - wazon) startując na samochodzie tej marki za przebyte wprawdzie krótkiej, ale dla swej kategorii najbardziej punktualnie odbytej jazdy, przy najwyższej dopuszczalnej przeciętnej, 2) nagrodę „Pocieszenia“ Wołyńskiego Klubu Automobilowego (statuetka — 3 słonie) jako dla zawodnika najkrótszej trasy.

Nagrodę Wołyńskiego Klubu Automobilowego (puchar z orłem) otrzymał p. A. Szypuła jako najlepszy zawodnik pierwszej, najliczniejszej (5 wozów) klasy.

Nagrodę Wołyńskiego Klubu Automobilowego (neseser) przyznano kpt. T. Bronikowskiemu za najlepsze wyniki w drugiej klasie.

Nagrodę Wołyńskiego Klubu Automobilowego (kryształ) przyznano L. Lenartowiczowi za najlepsze miejsce w klasie trzeciej.

Nagrodę ofiarowaną przez spółkę „Auto-Wołyń“ dla zawodnika „Pechowca“, który podczas Zjazdu Gwiazdzistego uzyska największą ilość punktów karnych, zdobył p. inż. Stanisław Orange.

## AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

## OTWARCIE SEZONU AUT. ŚLĄSKIEGO

Dnia 7 maja b. r. odbyło się uroczyste otwarcie sezonu sportowego Automobilklubu Śląskiego.

Punktualnie o godz. 8-ej stawilo się przed budynkiem Automobilklubu 67 samochodów i przeszło 200 osób.

O godzinie 8.15 korowód samochodów odjechał z Katowic przez Mikołajów i Żory do Warszowic, gdzie w starożytnym kościełku odbyło się nabożeństwo.

Po poświęceniu samochodów wyruszyli uczestnicy uroczystości przez Pawłowice, Skoczów, Wisłę, Kobalonic, Jablonkow, Trzyniec, do Orłowej, gdzie w Domu Górniczym odbył się wspólny obiad.

O godz. 16-iej nastąpił wspólny odjazd do Cierlicka — celem złożenia w Kaplicy poświęconej pamięci Żwirki i Wigury wieńca i porporczyka klubowego.

Przebieg tegorocznego otwarcia sezonu sportowego Automobilklubu Śląskiego — miał charakter b. podniosły i uroczysty. Jazda propagandowa na Zaolzie w zwartej smochodowej kolumnie, która na szosie wyniosła przeszło dwa km długości — wykazała wielką sprawność organizatorów i wysoką dyscyplinę sportową uczestników.

Na podkreślenie zasługuje udział w uroczystości Oddziału A.K.Śl. z Bielska, który dołączył 18 samochodów w Warszowicach do kolumny A.K.Śl.



Zjazd Gwiazdzisty do Łucka.  
Parkowanie samochodów po raidzie.



Zjazd Gwiazdzisty do Łucka.  
Zawodniczka przy montowaniu opony.

**AUTOMOBILKLUB POLSKI**

OGÓLNOPOLSKI KALENDARZ  
IMPREZ SAMOCHODOWYCH 1939 R.

**SIERPIEŃ:**

12. Jazda Turystyczna i Próba Sprawności (T.-S.) — Łódzki Aut.  
13. Raid Automobilklubu Kieleckiego przez C.O.P. (T.) — Aut. Kielecki.  
20/21. Jazda Płakietowa do Pińska p. n. „Poznajmy Polesie“ (T.) — Aut. Połski.  
26/27. Zjazd Gwiazdzisty do Gdyni (połączony z eliminacją sportową) (T.-S.) — Gdyni Aut.

**WRZESIEŃ:**

3. Jazda Konkursowa (S.) — Aut. Wielkopolski.  
3. Śląski Raid Górski (S.) — Aut. Śląski.  
10. Jednodniowa Jazda Konkursowa (S.) — Aut. Polski.  
10. Jednodniowa Jazda Konkursowa (S.) — Krakowski K.A.  
10. Nocna Jazda Meldunkowa (S.) — Gdyni Aut.  
17. Raid po Lubelszczyźnie (T.-S.) — Aut. Lubelski.  
17. Zawody Poznańskich Klubów Motorowych (S.) — Aut. Wielkopolski.  
17. Zjazd Gwiazdzisty Samochodowo-Motocyklowy na Targi Wołyńskie w Równem z okazji X-lecia Targów (T.) — Wołyński K.A.  
17. Pogoń za lisem (T.) — Włocławski Aut.  
24. Jazda Terenowa (S.) — Aut. Polski.  
24. Jazda Orientacyjna (T.-S.) — Pomorski Aut.  
24. Zawody Lotniczo-Samochodowo-Motocyklowe (S.) — Małopolski K.A.

**ZAPROSZENIA NA WYSTAWĘ SAMOCHODOWĄ W LONDYNIE**

Sekretariat Ambasady Brytyjskiej w Warszawie nadesłał do dyspozycji Członków A. P. pewną ilość zaproszeń na Międzynarodową Wystawę Samochodową, która odbędzie się w Londynie, w okresie 12 — 21 października (samochody osobowe) i 2 — 11 listopada (sekcja samochodów ciężarowych).

Do zaproszeń dołączone są karnety, obejmujące bezpłatny bilet wstępu na Wystawę oraz zniżki na przejazd drogą lądową, morską i powietrzną.

Zainteresowani P. P. Członkowie mogą otrzymać zaproszenia w Biurze A. P. w godzinach urzędowych.



Z Jazdy Meldunkowej Małopolskiego K. A. — czyszczenie filtrów w masce gazowej.



Czy pozwolisz  
Lampkę wina?  
— Wolę szklanę  
Szumilina!

**„SZUMILIN“**  
herbata-nektar

**MAŁOPOLSKI K. A.****ZJAZD GWIAZDZISTY MAŁOPOLSKIEGO K. A.**

Małopolski Klub Automobilowy organizuje w dniach 2 i 3.IX.1939 pod protektoratem JWP. D-ra Alfreda Biłyka, wojewody lwowskiego i JWP. D-ra Stanisława Ostrowskiego, prezydenta m. Lwowa.

Zjazd Gwiazdzisty i Zjazd Płakietowy do Lwowa, w związku z Międzynarodowymi Zawodami Balonowymi o nagrodę im. Gordon - Bennet'a i otwarciem XIX Międzynarodowych Targów Wsch. we Lwowie.

Dokładny regulamin powyższych Zjazdów oraz wykaz całego szeregu cennych nagród ufundowanych przez pana wojewodę, pana prezydenta, prezesa M.K.A. itp. zostanie przesłany wszystkim Automobilklubom w pierwszych dniach sierpnia br.

Komisja Sportowa M.K.A. czyni starania o zapewnienie uczestnikom dobrych kwaterek, na które zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 20.VIII br.

Uczestnicy Zjazdu Gwiazdzistego i Płakietowego otrzymają specjalnie zarezerwowane miejsca na start balonów.

Zakończenie Zjazdu i rozdanie nagród nastąpi w ramach rautu, który odbędzie się dn. 3.IX br. o godz. 20-ej. Obowiązkowy strój wleczorowy.



Konkurs Jazdy Samochodowej Aut. Śląskiego — przed startem do prób sprawności.

**RÓŻNE****KALENDARZ**

- WYSTAW SAMOCHODOWYCH 1939 R.**  
HOLANDIA (Utrecht): Targi — Sekcja Samochodowa (ciężarówki i autobusy) (5 — 14 wrzesień).  
POLSKA (Lwów): XIX Międzynarodowe Targi Wschodnie — Sekcja Samochodowa (2 — 12 wrzesień).  
FRANCJA (Paryż): XXXIII Salon Samochodowy i Motocyklowy (5 — 15 październik).  
ANGLIA (Londyn): XXXIII Międzynarodowa Wystawa Samochodowa (12 — 21 październik).  
CZECHOSŁOWACJA (Praga?): XXVIII Międzynarodowy Salon Samochodowy (?) (14 — 22 październik).  
WĘGRY (Budapeszt): XI Międzynarodowa Wystawa Samochodów, Motocykli i Motorówek (27 październik — 6 listopad).  
ITALIA (Mediolan): XI Międzynarodowy Salon Samochodowy (28 październik — 11 listopad).  
ANGLIA (Londyn): XIV Międzynarodowa Wystawa Samochodów Towarowych (2 — 11 listopad).  
ANGLIA (Glasgow): XXXVIII Szkocka Wystawa Samochodowa (10 — 18 listopad).

**NOWE DĘTKI SAMOCHODOWE**

W Polsce podjęto produkcję dętek samochodowych odpornych na wielokrotne przebiecie w takim sensie, że nie tylko nie następuje natychmiastowa, niebezpieczna w swej szybkości utrata powietrza, lecz strata powietrza jest tak minimalna, że można jechać dalej bez zatrzymywania.

Dętki tego typu są już stosowane zagranicą.



AUTO-MOTO-KURSY  
ING. S.A.  
**Z. SROCZYŃSKI**  
ul. W. W. ŚWIAT - 46 tel. 214.71  
Gruntowna i Inżynierska

**SPEEDOIL**

ZAPOBIEGA

WYCIERANIU  
WYŻERANIU  
KOROZJI

NAJTAŃSZE ŹRÓDŁO ZAKUPU DLA ODSPRZEDAWCÓW

GĄBEK MORSKICH I SKÓREK ZAMSZOWYCH  
**FELIX GOZLAN**

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

KRONIKA OGÓLNA

POSTĘPY MOTORYZACJI

1.580 NOWYCH POJ. MECH. SPRZEDANO W CZERWCU R. B. Mimo napiętej sytuacji politycznej w Europie i związanych z nią nastrojów gospodarczych sprzedaż poj. mech. w Polsce w czerwcu r. b. utrzymała się, jak na nasze stosunki, na dość wysokim poziomie — w miesiącu tym sprzedano 1.580 nowych poj. mech. Liczba ta jest zaledwie o 198 jednostek mniejsza od liczby nowych poj. mech. sprzedanych w czerwcu roku ubiegłego (1.778).

Jeśli idzie o poj. mechaniczne z n a jdujące się w ruchu w dniu 1-go lipca r. b. osiągnęliśmy liczbę 62.245 jednostek. Jest to najwyższa liczba pojazdów mechanicznych, jaką kiedykolwiek w Polsce notowano. Największy wzrost wykazują działy: samochodów osobowych (1.058 jedn.) i motocykli (981 jedn.). A ponieważ w czerwcu r. b. sprzedaż nowych samochodów osobowych (696) i nowych motocykli (618) była mniejsza od ilości uruchomionych w tym miesiącu samochodów osobowych i motocykli, wynika, że w okresie czerwca r. b. wydobyto w dalszym ciągu z „leży zimowych“ i zaopatrzone z powrotem w numery rejestracyjne 362 używane samochody osobowe oraz 363 używane motocykle.

Poszczególne pozycje statystyki na 1-go lipca 1939 r. przedstawiają się następująco:

Ilość zarejestrowanych poj. mech.

	stan na 1.VII.39		przybyło	ubyło
Ogółem poj. mech.	62.245	59.996	2.249	—
— sam. ogółem	—	—	—	—
(wraz ze specj.)	46.822	45.554	1.268	—
— sam. osobowych	28.154	27.096	1.058	—
— sam. ciężarowych	9.503	9.368	135	—
— taksówek	5.282	5.291	—	9
— autobusów	2.207	2.169	38	—
— poj. specjalnych	1.676	1.630	46	—
— motocykli	15.423	14.442	981	—

Jeśli idzie o przyrost nowych poj. mech. w okresie czerwca 1939 r. oraz porównanie tego przyrostu z przybytkiem w maju 1939 r. i z przybytkiem w czerwcu 1938 r., to kształtował on się następująco:

Nowych jednostek przybyło:

	w czerwcu 1939 r.		w maju 1939 r.		w czerwcu 1938 r.	
ogółem poj. mech.	1.580	1.599	1.778	—	1.294	—
— sam. ogół.	—	—	—	—	—	—
— sam. osobowych	696	741	962	—	1.132	—
— sam. ciężarowych	141	168	132	—	124	—
— taksówek	46	36	63	—	13	—
— autobusów	45	60	63	—	484	—
— poj. specjalnych	34	18	13	—	—	—
— motocykli	618	576	981	—	—	—

Najbardziej charakterystyczny jest w dalszym ciągu wzrost sprzedaży motocykli, co przypisać należy przede wszystkim wypuszczeniu na rynek tańszych motocykli małolitrażowych polskiej produkcji.

MOTORYZACJA KOLEI W POLSCE

Według danych G.U.S. motoryzacja polskich kolei przedstawia się następująco: W końcu r. 1930 posiadaliśmy 27 wagonów motorowych — kursowało wówczas 210 pociągów a liczba pociągo-km wynosiła 3.426 jednostek. Pociągi motorowe przebiegały 2.067 km linii. W następnych latach tabor rósł jak następuje: (w nawiasach długości linii, po których przebiegały wagony motorowe). r. 1931 (2.738) 28, 1932 (2.211) 31, r. 1933 (2.537), r. 1934 (2.798), r. 1935 (4.276) 49, r. 1936 (5.666) 69, r. 1937 (5.608) 68.

W r. 1938 mieliśmy już 5.697 km linii motorowych i 74 wagony. Liczba pociągów wzrosła do 377, a liczba pociągo-km do 18.236 jednostek.

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

40 MILIONÓW PASAŻERÓW ROCZNIE PRZEWOŹĄ AUTOBUSY W POLSCE

W/g danych oficjalnych w r. 1938 na terenie Polski istniały 972 linie autobusowe, eksploatowane przez 248 przedsiębiorstw, które rozporządzały 1.734 autobusami. Przeciętnie na dobę przypadało 224 tysiące autobusokilometrów (w r. 1937 — 179 tys. autobusokm).

Autobusy przewoziły w r. 1938 poważną ilość, bo 40.914.000 pasażerów (w latach poprzednich przewieziono: 1936 — 23.501.000 i w 1937 — 28.813.000 pasażerów). Ogółem uczyniło to w r. 1938 867 milionów pasażerokilometrów, a przeciętna opłata za 1 osobo-km obniżyła się z 7,1 grosza w r. 1937 do 7 groszy.

Jeżeli chodzi o ilość autobusów, jakimi rozporządzały towarzystwa, to w latach poprzednich było ich:

W r. 1928	— 2.121
1932	— 2.170
1934	— 1.383
1935	— 1.247
1936	— 1.238
1937	— 1.436
1938	— 1.734

Wynika stąd, że w r. 1938 przybyło 298 autobusów, co na nasze stosunki stanowi liczbę b. pokąźną. W r. 1938 wśród 1.734 autobusów 151 należało do PKP (w r. 1936 — 118), które obsługiwały 39 linii o łącznej długości 3 tysiące km. Przeciętnie na dobę autobus PKP robiły 17.000 autobusokilometrów. Ogółem przewiozły one 4.077.000 pasażerów (70 milionów pasażerokilometrów) przy przeciętnej opłacie za 1 osobo-kilometr 8 groszy.

HANDEL

CZY DOCHODY BRANŻY MOTOROWEJ SĄ DUŻE?

Izba Skarbowa w Warszawie w wykazie norm średniej dochodowości netto w procentach od obrotu przedsiębiorstw handlowych na rok podatkowy 1939 zaproponowała określenie dochodu przy sprzedaży samochodów bądź też motocykli i ich części na 20 proc. netto.

Zrzeszenie Kupców Samochodowych R. P., widząc o g r o m n ą r o z z b i e ż n o ś ć między proponowaną i rzeczywistą dochodowością tego typu przedsiębiorstw — przeprowadził wśród swoich członków ankietę, której wyniki bynajmniej nie potwierdziły założeń Izby Skarbowej Grodzkiej w Warszawie.

Otóż materiał zebrany od najpoważniejszych i najlepiej prosperujących przedsiębiorstw sprzedaży samochodów i motocykli na terenie Warszawy wykazał, iż średnia zyskowność netto, nie uwzględniając wynagrodzenia kierowniczego per-

sonelu, obejmującego w wymienionych firmach zarząd i dyrekcję oraz kosztów komornego, wynosił około 7,1 proc. od obrotów.

Z uwzględnieniem natomiast pozycji wynagrodzenia personelu kierowniczego średnia nie przekroczy 5,4 proc.

Zaznaczyć przy tym należy, że wyniki osiągnięte z przeprowadzonej ankiety, jako pochodzącej od najlepiej rozwiniętych przedsiębiorstw, uważać należy za bardzo dobre. — Gdyby wzięte zostały pod uwagę firmy o mniejszych obrotach — średnia zyskowność spadłaby niewątpliwie do ok. 6 proc.

Wyniki osiągnięte z ankiety Zrzeszenia Kupców Samochodowych R. P. przekazał wraz z odpowiednimi komentarzami do Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie z prośbą o odpowiednie obniżenie proponowanych norm średniej dochodowości.

STATYSTYKA

1.336.119 ROWERÓW KRAŻY PO POLSCE!

W dniu 1 stycznia 1939 roku na terenie Polski krążyło 1.336.119 rowerów (w r. 1938 — 1.001.549, czyli wzrost wyniósł 335 tysięcy jednostek). Na poszczególne województwa przypadają następujące ilości rowerów:

M. st. Warszawska . . . . .	36.179
Warszawska . . . . .	120.819
Łódzkie . . . . .	82.593
Kieleckie . . . . .	95.733
Luberskie . . . . .	68.792
Białostockie . . . . .	53.988
Wileńskie . . . . .	34.201
Nowogrodzkie . . . . .	30.532
Poleskie . . . . .	31.391
Woiłyńskie . . . . .	42.703
Poznańskie . . . . .	243.692
Pomorskie . . . . .	161.844
śląskie . . . . .	186.289
Krakowskie . . . . .	71.050
Lwowskie . . . . .	40.258
Stanisławowskie . . . . .	20.609
Tarnopolskie . . . . .	15.446

Ostatnie statystyki, obejmujące ilość rowerów w stolicy, wykazują dalszy bardzo znaczny wzrost — obecnie w Warszawie krąży ok. 44 tysiące rowerów.

PALIWO

PRODUKCJA BENZyny

W maju b. roku w 27 polskich rafineriach wyprodukowano m. in. 9182 tonny benzyny (wobec 9015 ton wyprodukowanych w kwietniu b. r.) W porównaniu do maja ub. roku produkcja spadła, gdyż poprzednio wynosiła 9422 ton. Wydajność produkcji benzyny w maju wyniosła 21,7 proc.

SPOŻYCIE KRAJOWE BENZyny NA LARDOZ WYSOKIM POZIOMIE! Na rynek wewnętrzny rafinerie wysłały w maju 11618 ton, wobec 11102 ton w kwietniu b. roku i 8870 (!) ton skomunowanych w maju r. 1938. Procentowy wzrost konsumpcji krajowej wyniósł w porównaniu do ub. roku 31 proc. Wynika to niewątpliwie z bardzo znacznego wzrostu konsumpcji t. zw. „przeciętnej“, przypadającej na 1 pojazd. Wzrost konsumpcji miesięczny wyniósł 4,6 proc.

EKSPORT BENZyny I GAZOLINY Ekspert gazołiny i benzyny mimo ogromnego wzrostu konsumpcji nie krajowej — nie został zahamowany, jakkolwiek kwoty eksportowe wynoszą obecnie b. niewiele. I tak w maju wywieziono ogółem 172 tony (22 proc. eksportu z r. 1938). W kwietniu eksport tych produktów nie przekraczał pół tysiąca ton.

ZAPASY

Stan zapasów benzyny i gazołiny w dn. 1.V b. roku wyniósł 32817 ton (w dn. 1.IV 32701 ton). Na lekkie zwiększenie zapasów wpłynęło zwiększenie wytwórczości.

**AUTO-KURSY**  
**T. LENARTOWICZA**  
Rok założenia 1922  
WARSZAWA, N. Świat 23-25  
Telefony: 6-75-07 11-11-69

**SKÓRY ZAMSZOWE**  
do mycia samochodów, czyszczenia części i szyb  
Skład skór  
**O. Browar**  
Warszawa, Franciszkańska 26, telefon 11-31-14  
hurt detal

## SYTUACJA NA RYNKU

W okresie 5-cio miesięcznym b. r. i w takim samym okresie lat poprzednich wysłały rafinerie na rynek krajowy następujące ilości benzyny z gazoliną:

1930 r.	—	36068
1936 r.	—	21801
1937 r.	—	27047
1938 r.	—	36150
1939 r.	—	45700

KRONIKA  
ZAGRANICZNAREKORDY OSZCZEDNOŚCI  
BIJA FIATY

Organizowany corocznie we Francji konkurs minimalnego spożycia paliwa przyniósł znow sukcesy Fiatów.

W konkursie tym wzięły udział 3 samochodów Simca „5” („500”) i 2 samochody Simca „8”. Były to wozy seryjne, niepoddane specjalnym przeróbkom, jedynie bardzo starannie wyregulowane.

Wozy jechały różnymi trasami — w każdym znajdował się przedstawiciel A.C.F. w każdym plombowano starannie zbiornik z paliwem, odmierzonym przed wjazdem wobec komisji i publiczności. O nadużyciu mowy być nie mogło, tym więcej, że impreza rozgrywała się pod egidą jednej z najpoważniejszych instytucji samochodowo-sportowych na świecie.

Wyniki jazdy i spożycia paliwa przedstawiały się następująco: (wozy startowały z Paryża):

Wóz	Dojechał z Paryża do:	Dystans w km	Przeciętna szybkość	Spożycie globalne paliwa w l.
Fiat 1100	Marsylia	792,0	59,6	51,32
Fiat 1100	Strasburga	449,0	60,0	27,07
Fiat 500	Bordeaux	570,5	57,0	21,94
Fiat 500	Nantes	402,0	60,0	15,09
Fiat 500	Lille	230,1	58,1	9,76

Jak wynika z powyższego zestawienia Fiat 500, który przejechał z Paryża do Nantes, zużywał przeciętnie 3 l i 754 gramy paliwa na 100 km.

Fiat „1100”, który przebył przestrzeń Paryż — Strasburg, miał przeciętne spożycie również bardzo niskie: 6 litrów 29 gramów na 100 km.

Przy okazji należy wspomnieć o rekordzie polskim, ustanowionym przez p. Stefana Pronaszkę w czasie zeszłorocznego konkursu, zorganizowanego przez A.P. P. Pronaszko przebył na 5 litrach benzyny 141 km i 150 m z przeciętną szybkością 44,5 km/godz. — oczywiście na Fiatcie „500”!

Technika konkursu rozgrywanego we Francji, była inna niż ta, którą ustalono na konkurs A.P. — we Francji jechano z pełnym zbiornikiem i odmierzono pozostałość paliwa (po osiągnięciu celu zmierzonego), podczas gdy w Polsce wlewano do zbiornika 5 litrów i wozy jechały aż do wyczerpania się paliwa. System, przyjęty przez A.P., był zdaje się lepszy, gdyż zmuszał kierowców do „sprytniej” jazdy w sposób bardziej bezwzględny (kto jechał zbyt szybko — kończył się wcześniej).

GRAND PRIX  
HOLANDII

W Amsterdamie rozegrano motocyklowy wyścig o Wielką Nagrodę Holandii. Barw fabryk angielskich bronił Mellors (Velocette) — innej przeciwwagi dla specjalnych maszyn niemieckich nie było.

Wyniki są następujące: 500 cm: 1) Meier (BMW) z przeciętną 142 km/godz., 2) 2. Mellors (Velocette) gorszy o kilkadziesiąt sekund, 250 cm: 1) Kluge (DKW) z przeciętną 127 km/godz., 2) Petruschke (DKW).

GRAND PRIX  
FRANCJI

W Reims odbyło się automobilowe i motocyklowe Grand Prix Francji. W automobilowym wyścigu kleskę poniosły wozy niemieckiego „Mercedesa”.

Zwyciężył Müller na Auto Union przebywając 21 okrążeń (398,8 km) w 2:21:11,8 średnio 169 km/godz. — najszybszą rundę miał przed wycofaniem się Brauchitsch — 184 km/godz; 2) Meyer (AU) o okrążenie; 3) Le Beque (Talbot) o 3 okrążenia; 4) Etancelin (Talbot); 5) Sommer (Alfa Romeo).

Wśród wozów sportowych zwyciężył Hug na Maserati, średnio 150 km/godz; 2) Wakefield (Maserati); 3) Dipper (Mas); 4) Gordini (Simca).

Kategorie 250 cm motocykli wygrał Kluge (DKW) 125 km/godz; kat. 350 cm Fleischman (DKW) 136 km/godz; kat. 500 cm White (Norton) 135 km/godz.

ILE WAŻA KAROSERIE  
WOZÓW WYŚCIGOWYCH

Ostatni wyścig w Le Mans był „rewią lekkich karoserii” ze stopów takich, jak duralinox, duralumin i innych. Oto wymowne cyfry:

Wóz angielski Lagonda, specjalnie przebudowany na ten wyścig, wyposażono w karoserię z lekkich stopów o wadze... 42 kilogramów!

Talbot — karoseria wagi 42 kilogramów — w wykonaniu jako torpeda (otwarte) i 60 kg jako limuzyna. Aby zorientować się w niestychanej niskości tej wagi możemy podać, że przeciętna waga średniolitrażowego motocykla wynosiła około 125 kg., a przeciętna waga samochodu przekracza 1100 kg!

Alfa Romeo, słynna wytwórnia samochodów wyścigowych i sportowych, potrafiła zaprojektować karoserię bardzo starannie opoflowaną, a więc stanowiącą minimalny opór powietrza o wadze netto... 70 kg!

BMW dało rewelacyjne nadwozie o wadze 40 kg.

Adler — nadwozie o bardzo śmiałym i oryginalnym rysunku. Dzięki użyciu stopów aluminiowych waga 80 kg zamiast 200 kg.

## „WARSAM”

Uczciwą i technicznie gwarantowaną pracą zdobywamy zaufanie każdego klienta!

ZAKŁADY MECHANICZNO-SAMOCHODOWE

## „WARSAM”

Warszawa, Okopowa 78. Telefon 12-05-63

Wykonują szybko, tanio, uczciwie i z całkowitą odpowiedzialnością techniczną wszelkie naprawy silników benzynowych i Diesela, samochodowych i motocyklowych, mechanizmów napędowych, podwozi i przyczep, ram i nadwozi.

Zakłady wykonują łodzie motorowe wg rysunków własnych i powierzonych oraz budują silniki do łodzi istniejących.

OBŚLUGA, KONSERWACJA, GARAŻOWANIE SAMOCHODÓW I MOTOCYKLI

Rekordowe nadwozie, jeśli chodzi o wagę, zbudował Fiat dla swojej Simki „8”, która zdobyła pierwszą nagrodę w swojej kategorii. Waga tego nadwozia nie przekroczyła 38 kilogramów.

Daia h a y e — nadwozie całkowite o wadze 50 kg.

B u g a t t i — zwycięzca w ogólnej klasyfikacji — 60 kg.

D e l a g e — 45 kg.

Oczywiście nowoczesne wyścigówki ewtl. maszyny „super-sport” poza lekkimi nadwoziami posiadają cały szereg części z lekkich stopów.

WZROST MOTORYZACJI  
RUCHU KOLEJOWEGO

Wedle „Oil Engine” wynosiła z końcem 1939 r. łączna ilość zmotoryzowanych pojazdów szynowych w całym świecie (w stanie ruchu i budowie) 5870 jednostek (4690 w r. ub.) w czym motorówek dieslowych 3690 (2980 w r. ub.) i lokomotyw dieslowych 218 (1710 w r. ub.). W Stanach Zjednoczonych zanotowano w r. ub. wzrost portu lokomotyw motorowych z 115 na 469 jednostek.

W szeregu innych krajów stan motorówek przedstawia się następująco:

Kraj	1938	1937
Niemcy	707	671
Francja	680	561
Italia	446	266
Argentyna	247	245
W. Brytania	46	27

★

W Paryżu z chwilą zlikwidowania tramwajów rozpoczął się spadek liczby nieszczęśliwych wypadków.

★

W St. Zjednoczonych przy sprzedaży używanych samochodów stosowane są następujące normy: auto po jednym roku używania traci 40% na wartości, po 2 latach — 55%, po 3-ch — 65%, po 4-ch — 70%.

## Pracownia Wyrobów Artystycznych w brązie, srebrze i złocie

## W. GONTARCZYK

wykonuje:

Nagrody Sportowe, PUCH... , PŁAKIETY, 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 Auta” oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi” — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

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



WYTWÓRNA SAMOCHODÓW i WYROBÓW METALOWYCH

# »FABLOK« S.A.

WARSZAWA,

UL. ZGODA 8

ZAWIADAMIA O ROZPOCZĘCIU

## MONTAŻU

SAMOCHODÓW FRANCUSKICH

NAJWIĘKSZEJ W EUROPIE FABRYKI

# RENAULT

## i SPRZEDAŻY

MONTOWANYCH W KRAJU SAMOCHODÓW RENAULT:

OSOBOWYCH TYP — JUVAQUATRE

PRIMAQUATRE

VIVAQUATRE

VIVASTELLA

SUPRASTELLA

PÓŁCIĘŻAROWYCH O NOŚNOŚCI UŻYTKOWEJ

500 KG., 1000 KG. i 1500 KG.

CIĘŻAROWYCH O NOŚNOŚCI UŻYTKOWEJ OD 6 DO 10 TON

Z SILNIKIEM DIESEL'A NA ROPE

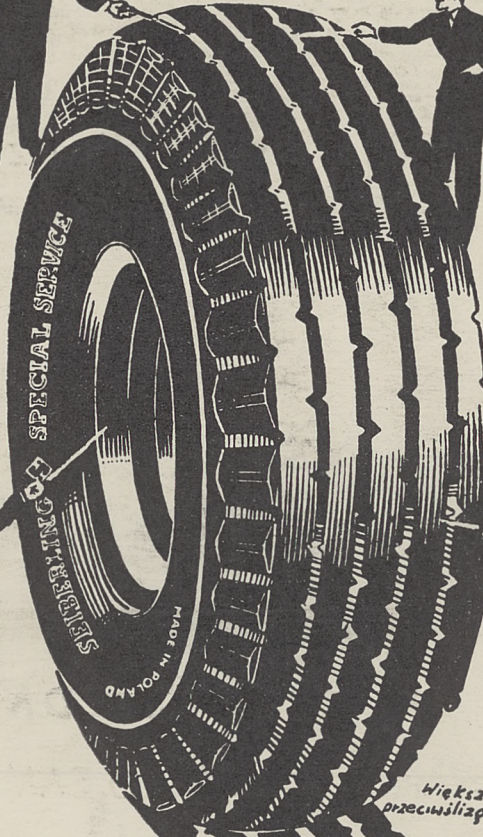
AUTOBUSÓW I PODWOZI AUTOBUSOWYCH O DUŻEJ NOŚNOŚCI



szerszy, grubszy  
protektor  
patentowana  
kompozycja  
AFFINITE



mocniejsze  
kordy



głębokie rowki  
przeciwdziałają  
zarzucaniom



większa  
przeciwnieślizgowość



Nowa

opona betonowa

**SEIBERLING**  
**SPECIAL SERVICE**

WYRÓB KRAJOWY