

# TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



Pani Krystyna Dydyńska na samochodzie D. K. W., zdobywczyni I miejsca w I kategorii na Raidzie Pań w dniu 18 — 19 września b. r.

1937

PAŹDZIERNIK

10

Cena 50 gr.



# POWSZECHNY ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

ZAŁOŻONY W 1803 R.

jako instytucja, która nie zabiega o zyski lecz służy wyłącznie dobru publicznemu

## Z A P E W N I A

najtańszą kalkulację składek, solidną likwidację szkód,  
szybką wypłatę odszkodowań

## PRZY UBEZPIECZENIU

od ognia, gradobicia, kradzieży i rabunku, odpowiedzialności cywilnej, następstw nieszczęśliwych wypadków i auto-casco.

## UBEZPIECZENIA SAMOCHODOWE

PZUW, jako Zakład prawno-publiczny, zdając sobie sprawę, że akcja motoryzacyjna jest jednym z najżywoźniejszych interesów państwowych, obniżył bardzo wydatnie stawki za ubezpieczenia samochodowe, przyczyniając się tym samym i na odcinku ubezpieczeniowym do obniżenia kosztów utrzymania samochodu.

- Ilość wypadków samochodowych, wzmagająca się z roku na rok, staje się problemem pierwszorzędного znaczenia dla osób, korzystających z samochodu i wymaga szukania ochrony przed skutkami materialnymi tych wypadków.



Ochronę taką daje ubezpieczenie w PZUW, zapewniając pokrycie szkód, na jakie narażony jest posiadacz samochodu skutkiem wypadków, których, mimo najostrożniejszej jazdy, trudno jest uniknąć.

Konieczność zawarcia ubezpieczenia, jako ochrony przed skutkami materialnymi wypadków samochodowych oraz taniość tego ubezpieczenia w PZUW są czynnikami, które niewątpliwie skłonią P. T. posiadaczy samochodów do korzystania z usług ubezpieczeniowych Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych.

Informacji udzielają i przyjmują wnioski ubezpieczeniowe:

**W Warszawie:** Oddział Główny Umownych Ubezpieczeń — Kopernika 36/40 — tel. 523-05.

**Na prowincji:** Inspektorzy PZUW **we wszystkich miastach** wojewódzkich i powiatowych oraz placówki ajencyjne.



## STAN DRÓG W WIEKACH ŚREDNICH, NOWYCH I CZASACH WSPÓŁCZESNYCH

Cesarz Karol Wielki, uważający się za potomka i odnowiciela Cesarstwa Rzymskiego, gdy zastał drogi w swym państwie w stanie zupełnego upadku, a nawet zaniku, postanowił wzorem starożytnego Rzymu przystąpić do budowy dróg. Okres jego panowania, przypadający na połowę VIII wieku, mimo bardzo energicznie przeprowadzonej akcji odbudowy dróg i ich utrzymania, był jednak zbyt krótkim, aby mógł wpłynąć na ich poprawę faktyczną. Brak ciągłości wysiłków uniemożliwił przywrócenie drogom na terenie państwa Karola Wielkiego ich pierwotnego znaczenia i wyglądu. W każdym razie osiągnięto jednak wówczas znaczną poprawę w rozwoju dróg co pozwoliło państwu Karola Wielkiego rozszerzyć swą władzę bardzo daleko.

Po śmierci Cesarza Karola Wielkiego nastąpił znowu okres upadku dróg, a dopiero pewną poprawę w sytuacji wprowadziły Wojny Krzyżowe w XI i XII wieku. Powodem przystąpienia do budowy i utrzymania dróg była wówczas konieczność dania przejścia zastępom wojsk rycerskich, oraz utrzymania stałego kontaktu między wojskiem. Mimo to, w ówczesnej Europie przeważały bezdroża.

W końcu XVII i pocz. XVIII wieku znów wyłoniła się konieczność rozszerzenia istniejących szlaków i rozbudowy sieci drogowej. Wąskie ścieżki niewystarczały już, życie domagało się uruchomienia na drogach pojazdów konnych, obszernych, mogących wygodnie przewozić licznych podróżnych i wielkie ilości towarów. Zaczęto dawne ścieżki coraz szybciej rozszerzać, a z czasem ulepszać nawet ich powierzchnie, celem zwiększenia szybkości pojazdów i transportów.

Drogi bite pojawiają się najpierw we Francji w drugiej połowie XVIII wieku. Były one na ówczesne czasy wielkim lu-

ksusem i zbudowano ich zaledwie dwie w okolicach Paryża.

Wynalazek budowy dróg o twardych nawierzchniach zaczął się szybko rozpowszechniać, stwarzając nową erę w rozbudowie sieci drogowej. W ciągu XIX wieku sprawa drogowa ogromnie się posunęła i powstała nawet specjalna gałąź wiedzy technicznej zwana drogownictwem.

W dużym stopniu do tak szybkiej rozbudowy i ulepszenia sieci drogowej przyczynił się wyjątkowo pomyślny stan gospodarczy i finansowy Europy w okresie XIX wieku. Stale wzrastająca zamożność poszczególnych państw, ożywienie się handlu i przemysłu między krajami oraz ich koloniami zamorskimi pozwoliły na rozbudowę maksymalnie gęstej sieci drogowej. Każda wioska, nie mówiąc już o miastach i osiedlach, otrzymała wówczas drogę bitą, stanowiącą idealny łącznik ze światem.

Wiek XIX przyniósł jednak ze sobą również i upadek znaczenia dróg. W roku 1825 słynny wynalazca angielski John Stephenson postawił na drogach maszynę parową i puścił ją po sta-



Via Appia.



lowych szynach w świat. Zyskujące w tym czasie coraz większą popularność hasło „Czas to pieniądz” i wynikająca stąd konieczność osiągnięcia coraz większej szybkości w przewożeniu pasażerów i transporcie towarów, kazały zwrócić baczniejszą uwagę na znaczenie kolei. Rozpoczął się zawrotnie szybki rozwój kolei, trwający przez cały wiek XIX. Obecnie obliczono, że długość wszystkich linii kolejowych na świecie wystarczyłaby na opasanie wiele razy dokoła globu ziemskiego.

Kolej pobiła swą szybkością drogi. Znacznie rozległej sieci traktów drogowych osłabło. Drogi stały się środkiem dojazdowym, gdyż przy dalszych odległościach posługiwano się już tylko koleją.

Schyłek XIX wieku przyniósł ludzkości nowy wynalazek samochód. I od tej chwili na oczach współczesnego pokolenia odbywa się nowy przewrót. Koleje z każdym dniem tracą swe znaczenie dominujące i bezkonkurencyjne, na rzecz o wiele bardziej elastycznego i szybkiego samochodu. Walka odbywa się na każdym odcinku komunikacji lądowej.

Samochód ciężarowy okazuje się przy transportach towarów niezastąpionym środkiem, dociera bowiem na miejsce i uwalnia od konieczności przeładunku towarów.

Autobus i auto zwycięsko wychodzą z walki, jako środek lokomocji przyspieszonego ruchu pasażerskiego.

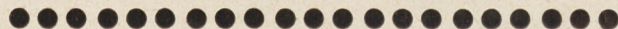
Ostatnim ciosem zadany kolejom stał się samolot, który pod względem szybkości bije rekord nad wszystkimi wynalezionymi dotąd środkami komunikacji.

Koleje ratują się jak mogą, a ostatnim wynalazkiem ulepszającym ich szybkość jest wprowadzenie motorowego wozu spalinowego.

Pomimo wszystkich tych prób rzeczywiste zwycięstwo utrzymało się przy drogach. Wracamy obecnie znowu do dróg, na których panuje od rana do nocy niesłychany ruch. Biegają po nich nieustannie setki, tysiące a nawet miliony samochodów wszelkiego typu i przeznaczenia. I dlatego od chwili zwycięstwa samochodu, wszystkie państwa na świecie powróciły znowu do intensywnej budowy dróg, oraz ulepszania ich nawierzchni. Twarde nawierzchnie już nie wystarczają, buduje się dzisiaj nawierzchnie ulepszone betonowe, smołowe, itd. W związku z tym powstają autostrady, czyli szosy o idealnie ulepszonej nawierzchni, przeznaczone wyłącznie do ruchu samochodowego. Posiadają one najczęściej 4 tory, po dwa w każdym kierunku, oddzielone od siebie pasem trawy, dla łatwego zorientowania kierowców w granicy, której muszą się trzymać. Niektóre autostrady są nawet oświetlone. Różnią się one tym od szos dawniejszych, że nie stykają się nigdzie z torami kolejowymi, dla uniknięcia zderzenia i wypadków, ale przechodzą albo wiaduktami nad torami, albo też tunelami pod torami kolejowymi. Nie przecinają się one też ze sobą nigdzie, również celem uniknięcia wypadków przy utrzymywanej stale w czasie jazdy po autostradach, maksymalnej szybkości samochodów.

W tej chwili na autostradach kończy się najwyższy osiągnięty dotychczas stopień ulepszeń w zakresie budowy dróg. Widzimy, że każda epoka coś drogom wniosła, budując je i utrzymując na takim poziomie jaki wymaganiom danej chwili najbardziej odpowiadał.

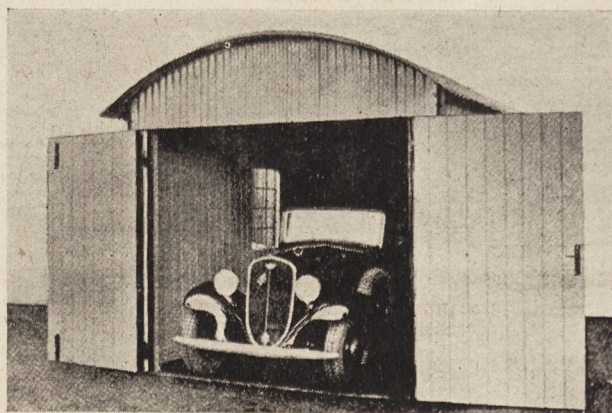
Maria Szachówna



## GARAŻE Z BLACHY FALISTEJ

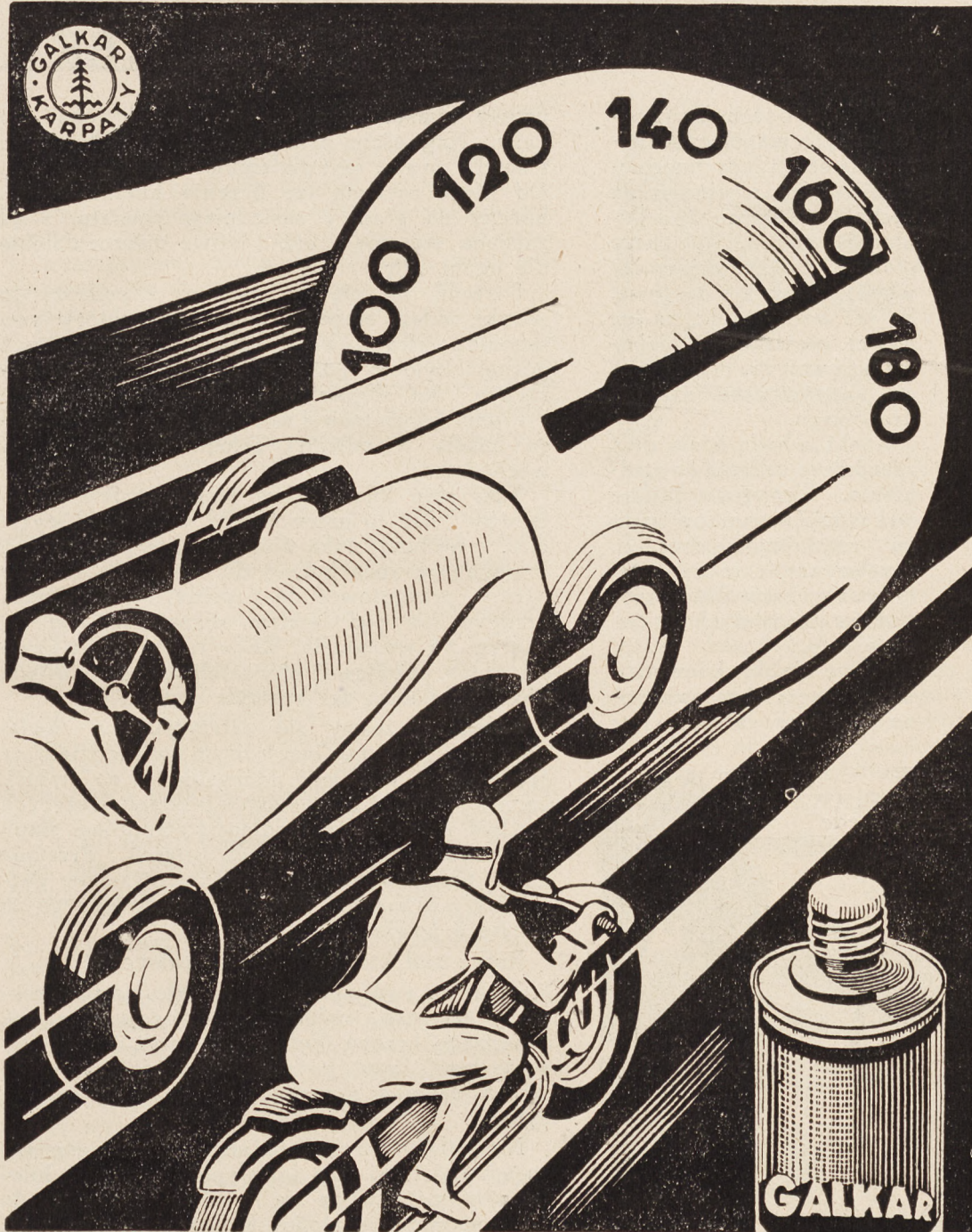
Trudność z pomieszczeniem samochodów osobowych w tych samych domach gdzie dany posiadacz samochodu zamieszkuje polega głównie na tym, że brak odpowiednich przybudówek. Budowa wielkich garaży zajmuje już umysły licznych przemysłowców i niebawem namnoży się ich tyle, ile będzie potrzeba. Nie mniej jednak dla wielu posiadaczy, czy to własnych will, czy mieszkań w spółdzielniach, przenośne garaże blaszane, będą najwygodniejszą i najtańszą formą ulokowania własnego samochodu. Ostatnio, Wspólnota Interesów w Katowicach rozpisła konkurs na nową konstrukcję tanich garaży z blachy falistej i niezależnie od dawnego typu będzie produkować nowy.

W okresie ostatnich ciepłych, czy suchych dni, należy pomyśleć o nabyciu przenośnego garażu, by na czas go jeszcze zmontować przed nastaniem ulewnych deszczy, czy spadkiem śniegu.



Garaż typu Wspólnoty Interesów.





## GALKAR RAPID-LUX

Nowy „wyczynowy” olej do motocykli:

- 1) idealnie smarny,
- 2) ekonomiczny w użyciu,
- 3) nie koksujący

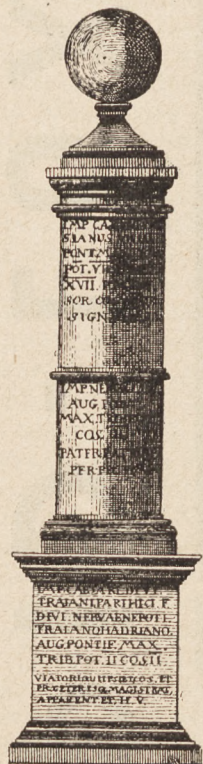


GALKAR RAPID-LUX można nabyć przy wszystkich błękitnych stacjach benzynowych firmy KARPATY

# GALKAR RAPID-LUX



## SZLAK MARSZAŁKA



W chwili obecnej, wszystkie instytucje społeczne, którym na sercu leży unormowanie dróg i wzmożenie ruchu turystycznego, dokładają starań, by nasze główne trakty otrzymały właściwe znaki drogowe. Są już wzory tablic, są już nawet pieniądze i niebawem zacznie się realna praca umieszczania znaków drogowych.

Znaki te będą miały dwa zasadnicze zadania do spełnienia. Pierwszym będzie wskazanie kierunków jazdy na rozstajnych drogach, drugim określenie przebytej drogi i podanie ilości kilometrów pozostałych do danego celu.

Nasze słupki kilometrowe, najczęściej są opatrzone wieloma cyframi, bez

nazwy miasta skąd się je liczy i dokąd się liczy. Najczęściej przeważa lokalny patryotyzm i każdy powiat jest dla siebie środkiem świata. Od niego zaczyna się liczenie kilometrów i... kończy na granicy sąsiedniego powiatu, skąd zaczyna się nowa era i nowe niezrozumienie dla ogółu cyfr.

Utrwalił mi się w pamięci z podróży do Afryki jeden słupek kilometrowy, który swą skromną cyfrą wywołał całą gamę rozmaitych uczuć. Było to gdzieś przy wyjeździe z Marakech. Na słupku widniała cyfra 2 tysiące z czemś kilometrów i nazwa jakiegoś granicznego miasta w odległej kolonii francuskiej na wschodzie.

Taki słup kilometrowy jest niezmiernie wymowny. Ileż to pracy trzeba włożyć by wytyczyć i wykonać taką dumną drogę prowadzącą z jednego krańca kolonii do drugiego. Jak się należy przygotować do podróży, by taką trasę przebyć tuż pod bokiem rozpościerającej się pustyni na wschodzie? Ile w takiej cyfrze kryje się dumy narodowej obywateli danego państwa, którzy posiadają tak rozległe „włości”?

Pamiętam żeśmy się zatrzymali na chwilę przy tym słupku kilometrowym i powiedzieliśmy sobie że i w Polsce możnaby też na granicy państwa stawiać na głównych traktach, łączących wschód z zachodem i północ z południem, słupy kilometrowe o imponujących cyfrach. Przecież nasze państwo jest rozległe i niepotrzebnie parcelujemy je małymi odległościami od jednego do drugiego powiatu.

Rzecz nad którą warto się zastanowić.

Zarówno swoi jak i obcy, wędrując po głównych szlakach, nabierając rozpędu do skoku z jednego krańca Polski na drugi, inaczej by sobie cenili taką podróż widząc potężną przestrzeń ujętą w skromną, lecz jakże wymowną cyfrę.

Nie należy przesądzać, ani nie mam zamiaru sugerować taki czy inny sposób liczenia kilometrów, może wyda się lepszym od granicy do granicy, może od stolicy Polski. Decyzja w tej sprawie będzie jak zwykle średnią wypadkową, ścierających się poglądów.

Jest jednak szlak i droga wiodąca przez Polskę wyjątkowo umiłowana, specjalnie ważna ze względów historycznych — to droga wiodą-



Dla własnego bezpieczeństwa żądajcie:

Do hamulców hydraulicznych „LOCKHEED” tylko  
**oryginalny płyn i części zamienne.**

Przodującą taśmę hamulcową lub nakładki

MINTEX-HALO



# PIŁSUDSKIEGO

ca z Krakowa do Wilna, słynny Szlak Marszałka Piłsudskiego.

Ten historyczny trakt długości 748 km. powinien być wyjątkowo dobrze utrzymany i właściwie znakowany. Gdy mowa o znakach drogowych, które będą znormalizowane zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi, mimowoli chciałoby się ostrzec, zaprotestować, by tej drogi nie zepsuto szablonowymi tablicami.

Na drodze tej rozegrały się wielkie zdarzenia w przeszłości i w latach walk o wolność. Niemal każdy kilometr jej znaczony był obficie ofiarami życia ludzkiego, gęsto usiany mogiłami, opromieniony radością trudnych zwycięstw, zdobywanych wytrwałością.

Szybko mknący samochód po takim szlaku historycznym, napędzając go będzie wrzawą, zacierając będzie w pamięci ludzkiej jego dostojność, jeśli tę dostojność w należyty sposób nie podkreślimy.

Inaczej na szlak patrzy żołnierz, inaczej automobilista. Trzeba wziąć na plecy całe brzemie ekwipunku, doznać chłodu zimy i żaru lata, usiać go kroplami własnego potu, by zrozumieć czym są te 748 kilometrów.

Dlatego na tym wyjątkowym szlaku, pragniemy widzieć inne znaki. Znaki powstałe ze wspomnień walk, pomników padłych żołnierzy, słupów na których widniałyby daty historyczne.

Tu nie może panować szablon i nie będzie nim, gdy każde miejsce pamiętne czym innym. Skromna cyfra u stóp obelisków, figur, posągów, czy tablic pamiątkowych pokrytych płaskorzeźbą, nada temu szlakowi godność wyrażoną wielkością.

Na starożytnych słupach milowych słynnych dróg rzymskich umieszczano napisy hołdownicze cesarom, którym powstanie drogi zawdzięczano. Polskie słupy milowe czy kilometrowe, powinny oddać hołd tym wszystkim, którzy tę drogę wywalczyli dla nas, którzy dali nam pożądaną przestrzeń setek kilometrów.

Praktyczne rozwiązanie tej myśli nie należy do mnie. Musieliby się na ten temat wypowiedzieć zarówno historycy ostatnich walk, wojskowi, jak i artyści plastycy. Wspaniały trakt pod względem długości, należałoby ozdobić i zamienić na jedną polską aleję zwycięstw jak słynna choć krótka Siegesallee w Berlinie. Tematu do znaków nie zabraknie. Sposobów rozstawienia ich może być też kilka. Zamiast z jednej strony na przemian po obu brzegach drogi, lub środkiem trawników, gdy już się bę-



dzie budowało prawdziwą autostradę. Pracę tę można rozłożyć na lata, lecz trzeba ją zawczasu obmyśleć, rozplanować, skalkulować i rozdać do wykonania. Napewno przydrożne gminy przyczynią się do subwencjonowania takiej myśli. Dla artystów plastyków byłaby to niepospolita okazja do wcielenia swych pomysłów i utrwalenia ich na długie lata w sposób który najlepiej oddałby epokę w jakiej żyli i pracowali.

Inż. E. Porębski



## Rezultat pracy silnika

po zastosowaniu preparatu  
górnego smar.

**REDEX**

OLŚNIEWA NAJKAPRYŚNIEJSZEGO KIEROWCĘ



# PARKINGI



*Czy wie Pan gdzie pański samochód? Takie pytanie stawiają sobie Amerykanie powracający z zawodów lotniczych na które zjeżdża się przeszło 100,000 samochodów.*

Samochód staje się wówczas w pełni wygodnym i niezastąpionym środkiem lokomocji, gdy możemy przebywać nim nie tylko dalekie przemieszczenie, lecz załatwiać mnóstwo drobnych spraw domowych, gdy możemy korzystać z niego przy wyjazdach do teatrów, na wizyty, do kawiarni i t. d.

Z tym jednak łączy się częstokroć sprawa, gdzie i jak pomieścić samochód by go kto nie uszkodził, lub nawet wprost całkiem nie sprzątał. Przy większych kawiarniach, teatrach i na placach publicznych powstają strzeżone parkingi, gdzie za niewielką opłatą można pozostawić wóz, pod sumienną i fachową obsługą. Właściciel wozu otrzymuje pokwitowanie, opłaca należność i bez obawy może udać się gdzie chce i na jak długo chce.

Konieczność umieszczania samochodów w określonych miejscach postojów, jest wywołana także tym, że wałęsający się złodzieje i złośliwe podrostki, wypatrują każdą nadarzącą się okazję, by z wozu nie zamkniętego wykraść co się da: leżącą teczkę, pakunek, porwać oponę zapasową, zdjąć znak klubowy, a jeśli nic takiego w rękę nie wpadnie, zniszczyć coś, pokaleczyć lakier, wypuścić powietrze z opony.

Ta złośliwość, wywołana nienawiścią do osób posiadających samochody, pochodzi z braku uświadomienia, skrajnej nędzy i nadmiaru wolnego czasu spauperyzowanych wyrostków, którzy cieszą się gdy mogą wyrządzić szkodę.

Czasami objawy takie są pewnego rodzaju terorem i wymuszeniem. Jeden z naszych automobilistów opowiadał jak to mu w Bydgoszczy przekłuto wszystkie cztery opony w czasie obiadu i jak natychmiast pojawił się usługowy mechanik, który zaproponował zaklejenie dętek i napompowanie ich za niewielką stosunkowo opłatą. W różnych miejscach Warszawy, gdzie wiadomo, że często zatrzymują się samochody, podbiegają wyrostki proponując, że będą wozu pilnowali. Oczywiście sami przed sobą... Jeśli

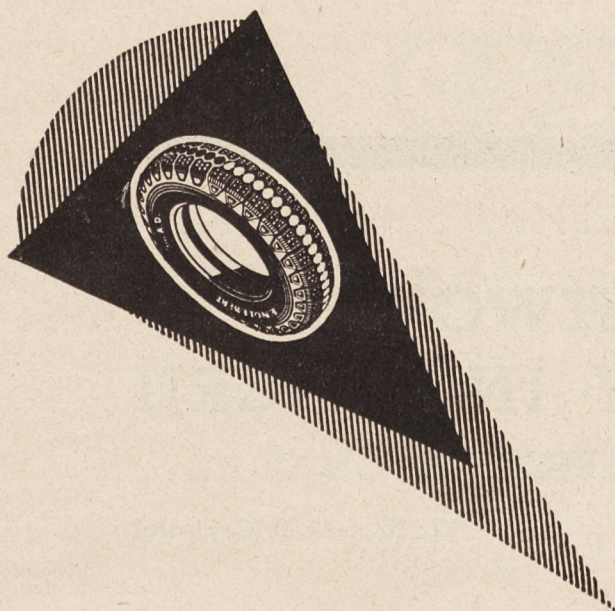
takiemu nie powierzyć opieki za kilkadziesiąt groszy, napewno on sam zadrapie w paru miejscach lakier... a to kosztuje drożej.

Z tym nowym gatunkiem szantażu nasza policja jeszcze nie rozpoczęła walki i nie wiadomo nawet jak ją zorganizować, gdyż nie podobna upilnować setek a może tysięcy bezczynnie włóczącej się młodzieży.

Jedyną na to radą są parkingi. Chwilowy postój przed sklepem skąd można widzieć kto się kręci koło wozu, nie jest niebezpieczny, lecz pozostawianie samochodu na szereg godzin w pobliżu miejsc ruchliwych, zawsze jest bardziej niebezpieczne. Zdarzają się także mimo wolne uszkodzenia spowodowane przez przejeżdżające samochody obce, które mogą zaczepić wóz, uderzyć lub conajmniej zadrapać pozostawiony bez dozoru samochód.

Parkingi warszawskie mimo swej niskiej ceny (50 groszy za pierwsze trzy godziny) nie są jeszcze tak licznie obsadzone samochodami jakby się tego należało spodziewać wobec szkód i strat materialnych, jakie ponoszą posiadacze wozów prywatnych. Niejednokrotnie zdarza się, że nawet właściciele taksówek zajeżdżają na postoje płatnego parkingu, by powierzyć swe nowe i cenniejsze samochody pod fachowy dozór, gdy mają do załatwienia jakieś sprawy wymagające dłuższej nieobecności właściciela. Tym dziwniejsza wydaje się lekkomyślność prywatnych posiadaczy pięknych wozów. Obecnie Touring Klub wprowadza nowość, a mianowicie abonamentowe książeczki zawierające dziesięć kuponów na dziesięć postojów płatnych po 20 groszy dla członków i po 30 gr. dla nieczłonków. Zdaje się, że przy tak obniżonej opłacie, nie stosowanej nigdzie w Europie, ilość wozów w parkingach powinna się znacznie powiększyć. Byłoby to tym więcej pożądane, że ilość czynnych parkingów w Warszawie jest jeszcze niedostateczna. Na wzór innych stolic europejskich powinny one powstać we





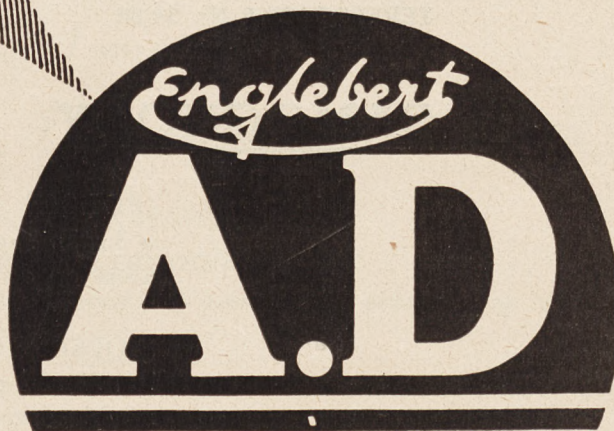
Na słońce  
i niepogodę jesienną  
jedyną — pewnie trzymającą się  
jezdni oponą jest

**OPONA**



**Ruchome warstwy  
gumy**

w protektorze nie po-  
zwalają na ślizganie  
się i zrzucanie wozu



wszystkich ruchliwszych okolicach, w pobliżu teatrów, wielkich kawiarni i restauracji. Niestety, niewykorzystanie nawet istniejących, przy obecnych opłatach nie pozwala na zmobilizowanie większej ilości personelu, który musi się rekrutować z ludzi sumiennych, dobrze opłacanych i rozumiejących się na rzeczy. Jedynie zrozumienie własnych korzyści, posiadaczy samochodów i wykalkulowanie sobie co się lepiej opłaca, czy drobny wydatek wzamian za spokój i pewność, że wozu nikt nie ukradnie, czy liczenie na los szczęścia sprawi, że dopiero wówczas będzie można zmobilizować liczniejszą służbę parkingową.

### Ujęcie złodziei samochodowych

Przy końcu sierpnia i na początku bieżącego miesiąca, zanotowano w Warszawie kilka wypadków kradzieży porzastawionych na ulicach samochodów. M. in. skradziono na Pl. Teatralnym samochód należący do Henryka Bruna (ul. Klonowa 5), który znaleziono następnie na forcie motowoskich rozbitą i ogolony z cenniejszych części. Z przed domu nr. 91 na ul. Marszałkowskiej został skradziony samochód adwokata Grzankowskiego. Policja odnalazła karoserie tego samochodu w garażu przy ul. Radzywińskiej 66. motor zaś i inne części zostały wymontowane. Przed tygodniem wreszcie z przed baru na ul. Marszałkowskiej 90 skradziono samochód należący do F. Lipszycy (Twarda 5). Wóz, całkowicie zdemontowany, znaleziono w lasach

Bielanskim.


Wczoraj policja dokonała aresztowania sprawców kradzieży samochodowych: Józefa Oryneka (nigdzie nie meldowany) i Józefa Sadio (zamieszkały w Sosnowcu).

Orynek wraz ze swym współnikiem zapoczątkowali kradzież aut w Katowicach, skradzione wozy sprzedawali oni w Krakowie. Złodzieje dostawali się do zamkniętych wozów przez odbicie młotkiem klamki. Następnie wyjeżdżali na krańce miasta, gdzie dokonywali rozbiórki samochodu, zabierali cenniejsze części i następnie sprzedawali je paserom.

Jak się okazało Orynek był przed kilku laty zatrudniony w Warszawie w jednej z firm samochodowych, jednakże za kradzież został zwolniony z pracy.

**Firma Scheerschmidt i Koch w Białymstoku**, ul. Sienkiewicza 27, tel. 3-32 udziela członkom P. T. K. rabatu na akcesoria samochodowe i oleje Gargoyle w wysokości 10 — 20%. Współwłaściciel firmy jest członkiem P. T. K.





# PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI WARSZAWA

TERESPOLSKA Nr. 34/36

TEL. Nr. 5-48-10 (Centrala)

## SAMOCODY


„POLSKI FIAT”, całkowicie budowane w kraju, specjalnie wzmocnione i dostosowane do dróg polskich.

„POLSKI SAURER” samochody ciężarowe i autobusy z silnikiem syst. „Diesel”, niezwykle oszczędnym w eksploatacji. Specjalnie wzmocnione.

## MOTOCYKLE

„SOKÓŁ” polskiej konstrukcji, wypróbowane w najcięższych warunkach terenowych, świetne dla turystyki i rekordu.

ZESPOŁY NAPĘDOWE DO WAGONÓW MOTOROWYCH. — ZESPOŁY  
OŚWIETLENIOWE I POMPOWE. — SILNIKI SPALINOWE PRZEMY-  
SŁOWE LOTNICZE I MORSKIE. — STATKI. — ODLEWY. — WYROBY  
KUTE Z METALI PÓLSZLACHETNYCH.







## NIEPRZERWANY ŁAŃCUCH ZWYCIĘSTW „AUTO – UNION”

uzupełniła p. Krystyna Dydyńska  
NA SAMOCHODZIE „D. K. W.”

zdobываяjąc 1 miejsce  
w 1 kategorii na Raidzie Pań w dniach 18-19 6. m.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO

**Warszawska Spółka Samochodowa**

Sprzedaz: Mazowiecka 11, tel. 519-34. Stacja Obsługi i Warsztaty: Twarda 64, tel. 519-33

## K R O N I K A

### Komunikaty oficjalne Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu

Sprawozdanie i wyniki Zjazdu Gwiazdzistego  
do Zakopanego, w dn. 11 i 12 września 1937 r.

W dniach 11 i 12 września b. r. odbył się  
Zjazd Gwiazdzisty do Zakopanego, organizowa-  
ny przez Sekcję Samochodową Polskiego Touring  
Klubu z okazji Motocyklowego Raidu Tatrzań-  
skiego.

Pierwsze sześć miejsc zajęli:

1. p. Jan Weigt z Łodzi
2. „ Maciej Perzyński z Warszawy
3. „ Franciszek Grętkiewicz z Łodzi
4. „ Jerzy Rozenblat
5. „ Henryk Mejer
6. „ Artur Kwiatek.

Zwycięzca 1 miejsca p. Jan Weigt zdobył  
nagrody:

1. Wydziału powiatowego w Nowym Targu  
za odwiedzenie Nowego Targu, Szczawnicy  
i Czorsztyna.

Zwycięzca 2 miejsca p. Maciej Perzyński  
zdobyl nagrody:

1. Uzdrowiska Otwocka za przejechanie przez  
Ottock.

2. Zdrojowiska Rabka za przejazd przez Rabkę.

3. Firmy „BE-TE-HA“, Biuro Techniczno-  
Handlowe i Skład Maszyn w Warszawie, za  
osiągnięcie najlepszego miejsca w klasyfikacji  
ogólnej na maszynie wyposażonej w świece  
marki Bosch.

Zwycięzca 3 miejsca zdobył nagrodę Pana  
Prezydenta m. Częstochowy za start z Często-  
chowy.

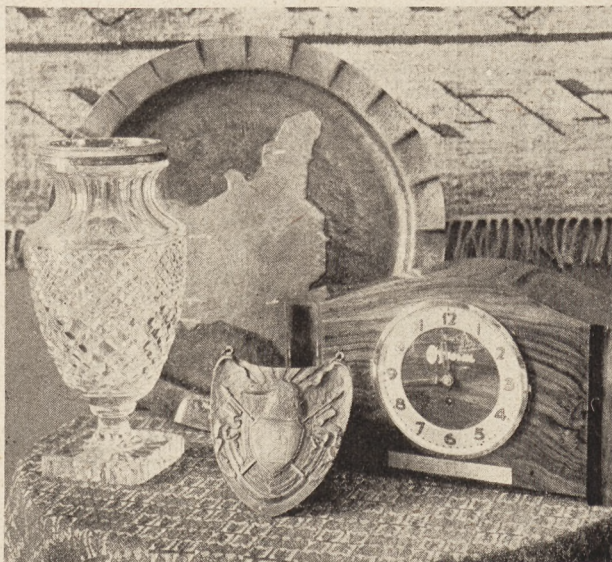
Zwycięzca 4 miejsca p. Henryk Mejer zdobył  
nagrodę firmy „Stomil“ za osiągnięcie najlepszego  
czasu na oponach „Stomil“.

Zwycięzca 5 miejsca p. Henryk Mejer zdobył  
nagrodę Wydziału Dróg Powiatowych w Cieszy-  
nie za start z Cieszyna.

**Wynik Zjazdu Gwiazdzistego  
do Zaleszczyk na Obchód Winobrania  
w dniach od 18 – 19 września 1937 r.**

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klu-  
bu przy współudziale Towarzystwa Ziemi Wschod-  
nych zorganizowała w dn. 18 i 19 września





Zjazd Gwiazdzisty do Zaleszczyk z okazji odbywających się tam uroczystości „Obchodu Winobrania”. Na Zjazd zapisali się zawodnicy ze wszystkich niemal dzielnic Polski. Łącznie nadeszło 15 zgłoszeń, przeważnie z województw: Lwowskiego, Warszawskiego, Białostockiego i Śląskiego. Na metę w Zaleszczykach przybyli wszyscy bez wyjątku.

Pierwsze miejsce oraz największą ilość kilometrów (1128 km.) przejechał p. kpt. Tadeusz Bronikowski na samochodzie „Tatra 75”. Biorąc pod uwagę niedługi stosunkowo czas jazdy, bez żadnej przerwy, oraz skandaliczne wprost drogi w południowo-wschodniej części Polski, wynik ten należy uznać za doskonały.

Drugie miejsce zajął p. Min. Krzysztof Siedlecki, przebywając na samochodzie „Mercedes-Benz 170” 913 klm. w 21 g. Wynik ten jest również doskonały, ponieważ cała trasa, którą przebył p. Min. Siedlecki prowadziła po krętych, górzystych i bardzo średnich szosach województw: Lwowskiego, Stanisławowskiego i Tarnopolskiego.

Na podkreślenie także zasługują wyniki pana Karola Bergfrieda, który na samochodzie „Opel-Olimpia” przejechał 913 klm., oraz p. Zdzisława Kamińskiego, który jeżdżąc po bezdrożach powiatu Radziechowskiego i wąwozach, bo tak jedynie można nazwać drogę ze Sniatynia do Horodenki, przejechał 711 klm.

W klasyfikacji ogólnej pierwsze dziewięć miejsc zajęli panowie:

1. p. kpt. Tadeusz Bronikowski	339.84	punktów
2. „ Min. Krzysztof Siedlecki	318.44	„
3. „ Karol Bergfried	290.04	„
4. „ Roman - Józef Schaff	257.56	„
5. „ Feliks Bierowski	244.56	„
6. „ Zdzisław Kamiński	239.12	„
7. „ Roman Krzysztofowicz	237.56	„
8. „ Dawid Grynberg	236.09	„
9. „ Jakub Ulman	197.42	„

Zwycięzca pierwszego miejsca p. kpt. Tadeusz Bronikowski zdobył następujące nagrody:

1. Pana Wojewody Tarnopolskiego za przebycie w Zjeździe największej ilości kilometrów.

2. Wydziału Powiatowego w Czortkowie za przejazd przez Czortków i Jagielnicę.

3. Wydziału Powiatowego w Kopyczyńcach za przejazd przez Kopyczyńce i Husiatyn.

4. Wydziału Powiatowego w Tarnopolu za przejazd przez Tarnopol.

5. Pana Prezydenta m. Równe za przejazd przez Równe.

6. Firmy „Stomil” za najlepszy wynik na oponach „Stomil”.

7. Firmy „Karpaty” za I miejsce w Zjeździe.

Zwycięzca II miejsca p. Krzysztof Siedlecki zdobył następujące nagrody:

1. Komitetu Obchodu Winobrania za zajęcie II miejsca w klasyfikacji ogólnej.

2. Wydziału Powiatowego Towarzystwa Rozwoju Ziemi Wschodnich i Oddziału Podolskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego w Kopyczyńcach za przejazd przez Kopyczyńce i Husiatyn.

3. Wydziału Powiatowego w Trembowli za przejazd największej ilości kilometrów pomiędzy Trembowlą a Zaleszczykami.

4. Firmy „Karpaty” za zajęcie drugiego miejsca w ogólnej klasyfikacji.

Zwycięzca III miejsca p. Karol Bergfried zdobył następujące nagrody:

1. Pana Starosty Zaleszczyk za zajęcie III miejsca w klasyfikacji ogólnej.

2. Wydziału Powiatowego w Próżanie za przejazd przez Próżanę, Berezę Kartuzką i Szereszów.

3. Firmy „Karpaty” za zajęcie III miejsca w klasyfikacji ogólnej.

Zwycięzca IV miejsca p. Zdzisław Kamiński zdobył następujące nagrody:

1. Pana Prezydenta m. Lublina, jako zawodnik zamieszkały i startujący z Lublina.

2. Wydziału Powiatowego w Sniatynie za przejechanie przez Sniatyn, Dżurów i Stanisławów.

3. Wydziału Powiatowego w Przemyślanach za przejechanie przez Przemyślan i Swirz.





4. Wydziału Powiatowego w Radziechowie za przejechanie przez Radziechów, Łopatyn i Witków.

Pierwsze miejsce wśród motocyklistów zdobył p. Jakub Ulman, na motocyklu B.S.A. oraz nagrodę:

Firmy „Eltas“ B-cia Wł. i F. Jarosiński, Warsztaty Elektrotechniki Samochodowej w Warszawie, dla motocyklisty startującego z Warszawy lub Radomia.

Liczne i cenne nagrody stanowiły miłą pamiątkę oraz skromną rekompensatę za trudy, które uczestnicy Zjazdu ponieśli aby po 22 godzinach walki z szosami, furmankami i rowerzystami spotkać się pod słonecznym niebem naszej Rywieri.

Na uwagę zasługuje fakt, że niektórzy z zawodników mimo nie zdobycia nagród, (co było często uwarunkowane przejazdem na trasie przez miejscowości fundujące nagrody), osiągnęli wysoką przeciętną szybkość, jak na przykład:

p. Roman Schaff — średnia 47,59 klm/g.

„ Feliks Bierowski — „ 42,76 „

Podczas gdy zdobywca I miejsca miał średnią 50,4 klm/g.

W Zjeździe przewidziane były maksymalnie 22 godziny jazdy.

W ciągu jednego tygodnia aż dwie imprezy o charakterze ogólnopolskim, imprezy udane pod każdym względem, to też rekord którym słusznie może się pochlubić Polski Touring Klub. W tak krótkim czasie zorganizowanie z wynikiem dodatnim dwóch tak poważnych Zjazdów pozwala słusznie przypuszczać, że Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu znalazła właściwą drogę w pracy nad rozwojem sportowej turystyki samochodowej.

#### Tanie urlopy Ligi Popierania Turystyki

„Złota polska jesień” nie zawiodła i w tym roku. Piękna, upalna pogoda panuje i w tym roku i sprzyja wyjazdom na wrześniowe urlopy. Zresztą, dzięki pozytywnej akcji Ligi Popierania Turystyki spędzenie kilku dni, czy kilku tygodni na wywczasach w najbardziej malowniczych zakątkach naszego kraju, stało się dostępne dla wszystkich.

66% zniżki kolejowe, udzielane na zasadzie kart uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki, dają prawo przejazdu: na Huculszczyznę — do 20 października, w Tatry — do 31 października, w Beskid Śląski — do 30 września i wreszcie do Zaleszczyk, najcieplejszej miejscowości naszego Podola, gdzie zniżka ważna jest do 31 października.

Karty uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki zawierają ryczałty na 3-dniowe pobyty w pierwszorzędnym pensjonatach na wybrzeżu, w górach, na Huculszczyźnie itd. W ten sposób, nabywając kartę uczestnictwa L.P.T. turysta ma od razu opłacony pobyt i utrzymanie na trzy dni, zapewnioną zniżkę kolejową, ulgę

w taksie klimatycznej, a w Zakopanem również i bezpłatny przejazd koleją linową na Kasprowy Wierch, względnie wycieczkę autokarem do Morskiego Oka, lub pieszą wycieczkę w góry z fachowym przewodnikiem.

Oczywiście, każdy może przedłużyć dowolnie swój pobyt na wywczasach poza trzydniowym ryczałtem, zachowując prawo do zniżki kolejowej w drodze powrotnej.

Przykładowe ceny przejazdu na „tanie urlopy”, łącznie z opłaconym trzydniowym pobytem, z Warszawy, są następujące: Worochta lub Jamna — zł. 35.90, Zaleszczyki — zł. 37.10, Wisła — zł. 30.80, Zakopane — zł. 39.10 (łącznie z przejazdem koleją linową na Kasprowy lub wycieczką autobusem do Morskiego Oka).

Karty otrzymać można w biurach podróży oraz kioskach „Ruchu”.

#### Dom Turystyczny L. P. T. powstanie w Augustowie

W dniu 22 bm. odbyła się w Augustowie pod przewodnictwem p. Wiceministra inż. A. Bobkowskiego konferencja, mająca na celu realizację budowy Domu Turystycznego Ligi Popierania Turystyki. W konferencji wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, Zarządu Głównego Ligi Popierania Turystyki i władz administracyjnych.

Na wniosek p. inż. Min. Bobkowskiego postanowiono wybudować dom turystyczny na t. zw. Białej Górze nad jeziorem Necko, w najpiękniejszym punkcie wybrzeża. Dom, który zostanie zbudowany sumptem Ligi Popierania Turystyki obliczony jest na 300 łózek. Będzie to murowany, nowoczesny, jednopiętrowy budynek z tarasami, wyposażony we wszelkie najnowocześniejsze urządzenia. Koło Domu Turystycznego przewidziane jest urządzenie portu żeglarskiego, plaży i kąpieliska, garaży oraz stacji obsługi dla samochodów, jak również hangarów dla pomieszczenia sprzętu żeglarskiego. Wydzielony też będzie teren dla parkowania samochodów, obliczony na 200 wozów.

W ten sposób powstanie w Augustowie piękny ośrodek turystyczny, który już w roku przyszłym stanie się niewątpliwie celem licznych wycieczek zarówno z Warszawy, jak i z wielu innych miejscowości.

Budowa Domu Turystycznego w Augustowie rozpocznie się jeszcze w bieżącym roku tak, że przed zimą budynek stanie pod dachem.

Na konferencji panowała zgodna opinia, że wybudowanie takiego ośrodka w „krajnie jezior” stanowić będzie zwrotny punkt w rozwoju turystyki polskiej, a jednocześnie przyczyni się do gospodarczego podniesienia okolic, zamieszkałych przez ludność ubogą.

Teren pod budowę Domu Turystycznego ofiarowało miasto Augustów.



## 6500 KLM. DOOKOŁA

Wreszcie rozśłonecznił się poranek lipcowy, w którym znalazłam się za rogatkami łódzkimi na rokujących nadzieję na szosę wybojach po ś. p. asfalcie, wiodącym do Pabianic. Wehikuł



...z miłym niepokojem zbliżałam się do wielkich masywów gór...

Hansa 1100, jasna, uśmiechnięta lśniącoymi latarniami i zderzakami, obsada, — mój synek i ja, obciążenie — dwie walizy, neser, koszyk campingowy, namiot i dwa pledy, zapas benzyny — ile bak pomieści, zapas gotówki znikomy, zapas sił i humoru — niewyczerpany.

Ruszamy z kopyta 28 koni przez Łask, Szczerców, Częstochowę, Katowice, Cieszyn. Opalamy się na słończku, montując trzy opony — zdrowa to rzecz, rozpoczynać wycieczkę od gimnastyki. Formalności graniczne ciągną się w nieskończoność (bez przesady — półtorej godziny) i już w blasku reflektorów wjeżdżamy do Frydku, gdzie pod czeskimi pierzynami śniemy o asfaltach, które nie umkną nam z pod kół przez wiele, wiele tygodni. Nazajutrz stwier-



...czeluseł tunelu, oświetlonego lampami...

dzamy, że we Frydku, nie ma co zwiedzać. Jedziemy do Ołomuńca, mającego już zakrój miasta i słynnego z nadmiaru wojska i pięknego zegara z dwunastego wieku, pokazującego godziny, minuty, sekundy, dni, miesiące, lata, pory roku — a o dwunastej rozdzwonionego i rozebranego, z ciekawymi figurynkami, cieszącymi się, że oto jeszcze jedno witają południe. Potym Brno, ruchliwe, ożywione — i oto już za górzystym Mikułowem z ruinami na wzniesieniu — granica austriacka. Przekroczenie trwa na zegarku 12 minut — a ten okres czasu pozostaje już niezmienny na wszystkich granicach, które w toku dalszej wędrówki mijamy. Wspomnienie wozu z Czechosłowacji dodatnie — nawierzchnia szos asfaltowa lub bita, nieustępująca niczym asfaltowi.

Pierwsze dziesiątki kilometrów austriackich poją mnie goryczą — droga zrujnowana, dziury i doły, reperują połówkami szosy, małe dokuczliwe objazdy, wyboje — przykre wobec łańcucha wzgórz. Ale nawierzchnia wygładza się, i piękna, szeroka, świetnie utrzymana szosa wjeżdżamy w obręb naddunajskiej stolicy. Wzdłuż szyn tramwajowych szerokimi, czystymi ulicami dążymy do śródmieścia. Ruch uliczny w Wiedniu ożywiony, ale tak nadzwyczajnie uregulowany, wśród kierowców i pieszych karność tak idealna, że nawet dla mnie, nieprzyzwyczajonej do lewo-stronnego ruchu i związanych z tym dziwacznych okrążeń placów i skwerów — jazda nie nastęcza żadnych trudności. Policjanci uważni, a na widok zagranicznego wozu specjalnie uprzejmi i skłonni do wybaczenia z uśmiechem drobnych uchybień.

Wieczorem, zamieniwszy walizy na żywy bagaż — wiedeńskich znajomych, jadę utartym szlakiem obcokrajowców — Grinzing, a dalej przez Himmelstrasse i Höhenstrasse na Kahlenberg i do Cobenzl-baru. Wielokrotnie oglądane z tarasów morze światła Wiednia, zawsze na nowo niezatarte wywołuje wrażenie. Migające ogniki wielkich lamp ulicznych, gdzieśgdzie jasne plamy oświetlanych reflektorami, gmachów, pajaki lśniącoych placów — wreszcie punkciki mostów, odbijające się w niewidocznej wstędze Dunaju — stwarzają całość o niezrównanym uroku. Parking przed Cobenzl nie przyniosłby wstydu niejednej wystawie samochodowej. Zwarłe rzędy Steyerów, Fiatów, Tatr, Mercedesów — a wśród nich pięknych smoków Buicka. Packard, Cadillac, Rolls-Royce, Cord — i jedna niezapomniana Alfa Romeo — 12 cylindrowy specjalnie karosowany czarny dwuosobowy kabriolet, o wytwornej i bez przesady aerodynamicznej linii, owalnych latarniach, krytych w obu-dowie wachlarzy kołach.

Następnego dnia przemierzam Wiedeń wszędy i wzdłuż, pokazując synowi cuda jego architektury — aż zmęczonych fotografowaniem Burgu, Katedry Sw. Stefana, Votivkirche, Parlamentu,



## EUROPY ŚRODKOWEJ

Opery, muzeów — przytulił nas pod wieczór rozśpiewany Prater, chlepczący piwo u stóp olbrzymiego wirującego koła, rozjarzonego oświetlonymi wagonikami. Po odbyciu kilku szalonych jazd samochodzikami, łodziami i górską kolejką — wracamy do hotelu Hansa, po-cziwą, bez fantazji, nie wyrzucającą pasażerów na wściekłych zakrętach.

Nazajutrz, kilkanaście kilometrów po opuszczeniu Wiednia zostaliśmy zatrzymani przez dającego znaki na skraju szosy młodego chłopca z wyładowanym plecakiem. Okazało się, że jest to Berlińczyk, uczeń gimnazjum, który powraca od przyjaciół z Budapesztu — a jako, że na 5-cio tygodniowe wakacje dostał od matuli 90 marek — ma zaledwie na bilet trzeciej klasy od Passau (granica austrijacko-niemiecka) do Berlina — wędruje więc piechotą, szukając litościwych szoferów. Zabraliśmy chłopca i dowieźli 180 kilometrów do Linz, skąd na rybackiej motorowej barce udał się Dunajem do granicy. Tego rodzaju sport „łowiecki“ jest zwłaszcza w Niemczech bardzo rozpowszechniony — nie było poprostu godziny, abyśmy tam nie spotkali wędrujących chłopców, starających się zatrzymać przejeżdżające samochody i proszących o podwiezienie. O ile sam ruch turystyczny wśród młodzieży jest godny naśladowania, zarówno jak „Jugendherberge“ — schroniska młodzieży, znajdujące się w każdym mieście i miasteczku, umożliwiające nocleg i umycie się za 30 fenigów (ok. 65 groszy), to ten zwyczaj wydaje mi się naganny. Młodzież powinna zaprawiać się do turystyki, do niewygód, do marszu — ale z ułatwionej lokomocji korzystać o tyle, o ile pozwalają fundusze, a nie wyproszona uprzejmość przypadkowych przejezdnych.

Po tej przydługiej dygresji obyczajowej, której kwintesencją jest jednak apel, abyśmy pomyśleli o przeobrażeniu szkół powszechnych w okresie wakacyjnym na „schroniska młodzieży“ i zachęcali do samodzielnej turystyki pieszej i rowerowej — powracam do Linzu — tchnącej spokojem czystej, pięknej miejsciny podgórskiej — skąd udałam się wspaniale szeroką szosą asfaltową do Salzburga. Sława tego miasta jest zasłużona — cały Salzburg, to zabytek architektoniczny, każda uliczka, brama, placik nastrocza pole do zachwyty — a katedra, pałac arcybiskupów, królewski pałac Mirabell, górujący nad miastem zamek Hohensalzburg, mosty, rzucone przez Salzach — niezapomniane pozostawiają wrażenie.

Po przenocowaniu w tej podalpejskiej stolicy udaliśmy się do Zell am See, aby kąpiela w modrych wodach jeziora, lśniącego w malowniczej kotlinie orzeźwić się na trudy Grossglockner-Hochalpenstrasse. Z miłym niepokojem zbliżałam się do wielkich masywów gór i uściw-  
wszy do rąk strojnej w narodowe szaty dzie-

woi myto — napiłam Hanse świeżą wodą, (niezapominając również o benzynie) i pomknęłam w szeregu innych zmotoryzowanych alpinistów. Nie chcę nużyć ewentualnego czytelnika spra-



...syn zawiera bliższą znajomość z sarenką...

wozdaniem z drogi, tylokrotnie już opisywanej — ograniczę się do stwierdzenia, że udostępnienie tej Orlej Perci, umożliwienie samochodowi dotarcia na wysokość przeszło 3500 mtr. — przeprowadzenie świetnej szosy przez tunele i wąskie przesmyki, nad urwiskami i połaciami nigdy nietopniejącego śniegu — dotarcie do samego podnóża najwyższych szczytów — to tryumf techniki drogowej — a dla zapalonego kierowcy — to piękne przeżycie.

Stopień pochylenia jest nieznaczny, nie przekracza 12°, tak że nawet słabe wozy przy umiejętnym prowadzeniu śmiało mogą zaznać tego upojenia wysokością. Częste „stacje wody“ zielonymi konewkami przypominają o bezpieczeństwie chłodnicy, a dla zapominalskich rozsiano poddostatkiem pomp benzynowych. W połowie drogi olśniewa widok, roztaczający się po przebyciu tunelu — i nie wiadomo,



...przełęcz Dolomitów passo di Falzàrego...



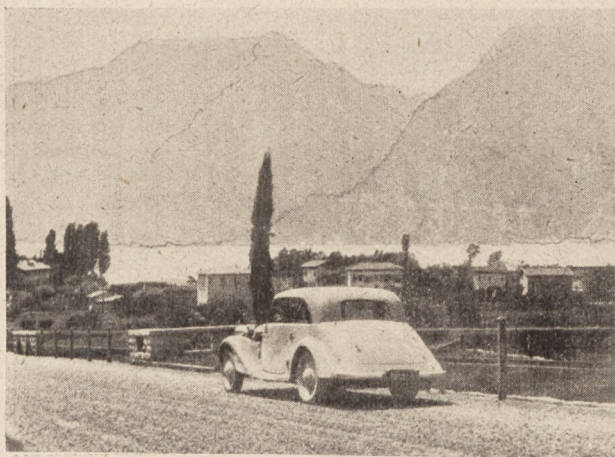


...napotykamy małe, malownicze miasteczko  
— oto Cardario.

w którą stronę pierwszej kierować obiektyw aparatu — na łańcuchy gór, skaliste i ośnieżone, soczyste zielonością doliny — czy na czeluse tunelu, oświetlonego lampami, kamiennym frontonem wyzierającego z pod śniegu.

Posilamy się w stylowym schronisku Grossglocknerhaus — syn zawiera bliższą znajomość z oswojoną sarenką, buszującą po placu parkingowym, składamy należną daninę pocztu austriackiej, przesyłając przyjaciółom — kierowcom fotografie najbardziej groźnych zakrętów — i z regionów podniebnych często-gęsto hamując drugim biegiem zajeżdżamy do włoskiej granicy przed Dobbiacco.

Italia powitała nas ulewą tak rześistą, że jechać trzeba było naoslep. Wnet nastąpiło ober-



...ośniewający widok na cudnie błękitne Lago di Garda...

wanie chmury i automatycznej wycieraczki. Zimno, wietrzno, mokro, potoki rwące ulicami Dobbiacco — o błogosławione wino włoskie! O, gorące spaghetti con pomodori — jakże wam byłam rada...

Ranek rozpędził chmury, niebo przypomniało sobie, że jest włoskie — odkręciłam smutne szczątki wycieraczki w przeczuciu, (słusznym) że mi do końca podróży nie będzie potrzebna, i przez Carbonin, Misurinę, Cortina d'Ampezzo dotarłam do pierwszej przełęczy tej trasy Dolomitów — passo di Falzarego (2165 m.). Nowe schronisko, utrzymane w stylu alpejskim, komfortowo i estetycznie urządzone, wyposażone w restaurację, nowoczesny bar i dwie piękne kelnerki — cieszy się zrozumiałym powodzeniem. Pokrzepiona — zdobywam niedalekie passo Pordoi (2250 m.), i wśród zboczy gór, zalesionych, zielonych wielotonową, cieniowaną zachwycająco bogatą zielenią mijam Canazei, Carezzę, (wymarzona maleńka stacja klimatyczna nad szmaragdowym jeziorem) Nowa Levante i rozpoczynam zjazd o silnym, trudnym pochyleniu. Droga wiję się szczelinami, pomiędzy dwiema niebotycznymi skalnymi ścianami. Na lewo tylko wcisnął się jeszcze rwący potok Ega, to pluszczący tuż poniżej szosy — to wodospadami obniżający się o kilkadziesiąt metrów i szumiący w urwistej rozpadlinie. Droga co chwila wydaje się przecięta złomem skalnym — w ostatniej chwili widać, że w lewo lub prawo dąży dalej, okalając przeszkodę. Krajobraz tak fantastyczny, groźny w swym pięknie — że usiłuję zwolnić tempo, ale jednocześnie pociąga ten pęd, podnieca rywalizacja potoku górskiego... Wreszcie pochylenie łagodnieje — napotykamy małe malownicze miasteczka, wrośnięte w zbocza — oto Cardario, a wnet i Bolzano — przedziwne połączenie nowoczesnych wspaniałe zabudowanych, szerokich ulic, wielkich gmachów i garaży, rojowiska aut, tramwaj — z wąskimi uliczkami, arkadami, rzeźbionymi frontonami trzykrotnych kamieniczek. Szosa, która wydaje mi się teraz idealnym poziomem, spieszę do Trydentu — rozpamiętując wrażenia dnia.

Bogactwo krajobrazu było niewątpliwie wspanialsze, niż na Hochalpenstrasse, różnaitość kolorytu, bujna roślinność, szmaragdowe oczy jezior, poszarpane skały — i kilometrami widoczny ośnieżony, potężny masyw Marmolaty, jednego z najwyższych szczytów — to wszystko pozostanie na długo w pamięci i skusi do powtórzenia tury Dolomitów. — Dla samochodów o słabych motorach Dolomity są bardziej męczące, niż Hochalpenstrasse — stopień nachylenia wyższy, budowa drogi — o wiele lat wcześniejsza — nie tak dogodna. Często po zakręcie 180° od razu szosa silnie się wznosi, tak że nie można nabrać rozpędu i trzeba salwować honor wozu I-ym biegiem. Również niema poszerzenia szosy na tych zakrętach — i przy spotkaniach z szerokimi autobusami prosto należy brać zakręty o centymetr od prawego



obmurowania drogi — albo zrezygnować z dziewiczości lakieru na błotnikach. Stacji z wodą niema, warto zaopatrzyć się w spory dzbanek i napełniać go w napotykanym siedzibach. Motor czasami kaprysił, nawet dwa razy zastrejkował i nie chciał zaskoczyć. Uzbroiłam się jednak w cierpliwość i wyrozumiałość — szoferzy uprzedzili mię, że motory nie znoszą rzadkiego powietrza na wysokościach 2 — 3000 mtr. i muszą się przyzwyczaić do tak „ozonej mieszanki“, a oczyszczenie karburatora jest niecelowe. Pobłażliwie więc znosiłam fochy Hansy, udawałam zainteresowanie florą przydrożną, zbierając jaskry, margarytki i szarotki, (te ostatnie z rąk dzieci za 10 soldów) a tymczasem motor przestygł, dolałam wody, zassałam karburator igłą — i wóz z wdziękiem piał się dalej pod górę. Natychmiast też po opuszczeniu wyżyn dasy i zakatarzenie minęło, a motorek zapracował cicho i równo.

Albergo della Rosa udzielił nam przytulku w Trydencie, starając się rzeźbą wewnętrznych krążganków wynagrodzić brak bieżącej wody... Rano — spacer po mieście, uwiecznienie katedry z XI wieku, wodotrysku Neptuna, kościoła Santa Maria Maggiore — i odjazd na południe.

Po drodze żartobliwe wzniesienia — przełęcz Giovanni, zdobyta od niechcenia przez synka — i koło Rivy — olśniewający widok na cudnie błękitne Lago di Garda, ciągnące się w bezkres, otoczone zboczami zalesionych pasm górskich. Lekko sfaldowana śródkiem powierzchnia wód — u wybrzeży spokojna — w lustrzanej tafli przeglądają się białe pałacyki z piaskowca o czerwonych dachach, czarno-zielone pinie, tuje i cyprysy. Białą wąż szosy wiję się tuż nad brzegiem, znika w bramach kilkunastu tuneli, na chwilę kryje się za okwieconymi ogrodami — by znów przypaść do jeziora. Pojawiają się wysłanniczki południa — palmy i agawy, słońce pali i zaczyna oszalać swym cza-rem — Italia.

Zwiedzamy ruiny Castello Scaligero w Malcesino — błądzimy uliczkami, w których wóz przemyka się dosłownie o włos od obydwojch ścian, gromadząc tłum ożywionych moimi mimowolnymi akrobatycznymi wyczynami widzów — i w Garda, czekając na przygotowanie obiadu — rzucamy się do wody.

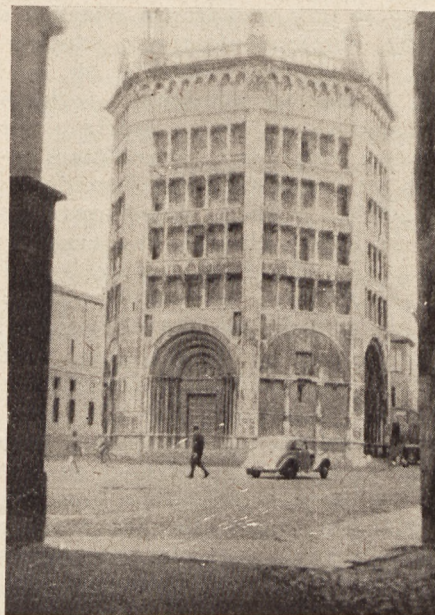
A w blaskach krwawo zachodzącego słońca tak nas zachwyciła Verona, wesół i ruchliwa, łącząca w specyficzny dla większości miast włoskich sposób, patynę starożytności z pomyślową architekturą jutra — że do późnego wieczoru zwiedzaliśmy ten gród, w erze przedchrystusowej powstały, obejmujący fortiecznymi wałami sztucznie zwężoną Adigę. Arena Dioklecjana, la Loggia, kościoły S. Bernardina, S. Eufemia, S. Anastasia, S. Giorgio in Braida, katedra ze zwalczającym romańską gotyką, plac dei Signori, delle Erbe — tłumy na Via Nuova, wyjazd przez Porta Nuova — powrót przez Porta Vescovo, znów wyjazd przez Porta



...stacje benzynowe estetyczne, efektownie malowane, tonące w kwieciu...

del Palio — potem Porta S. Giorgio — trudno opuścić to miasto, kołyskę Fra Giocondo, świadczącą kunsztownymi, pokrytymi malowidłami fasadami gmachów o talentach szkoły werońskiej. W nawale wrażeń artystycznych zapomniałam nazwiska twórcy olbrzymiego basenu Lido — którego tarasy zaludniają się wieczorem roztańczonymi przy dźwiękach świetnego jazz'u, parami — a małe motorówki suną po przejrzystej tafli. 60-tysięczna Verona zaimponowała mi...

Śród winnic i pól uprawnych jedziemy na jutro przez Castelnuovo do Bréscii — i już wielkie drogowaskazy wołają radośnie: autostrada. Oceniają „na oko“ ilość wierzchowców parowych mojej Hansy, uprzejmie jej nie doceniają — kupuję bilet i — poganiam nadliczbo-



...marmurowe Battistero z płasko-rzeźbami zwierząt...



# PEŁNE ZADOWOLENIE I RADOŚĆ

PRZYNOSI KUPNO SAMOCHODU

1 L.—22 KM. **SKODA-POPULAR**

1,4 L.—31 KM. **SKODA-RAPID**

DZIĘKI NASTĘPUJĄCYM ZALETOM:

niezależnemu zawieszeniu wszystkich kół, idealnemu resorowaniu, cichej skrzynce biegów, azotowanym tulejom w cylindrach, wytrzymałej i prostej konstrukcji, niskim kosztom eksploatacji, solidnemu wykończeniu, pięknej i nowoczesnej linii, PRZYSTĘPNEJ CENIE.

**POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY, Sp. z o. o.**

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA 68, TEL. 205-70

SPRZEDAŻ NA WARSZAWĘ I WOJEWÓDZTWO WARSZAWSKIE:

**AMPLION**

SP. Z OGR. ODP. WARSZAWA,  
PL. DĄBROWSKIEGO 8, TEL. 610-56

**REPREZENTACJE:** w Poznaniu, Krakowie, Katowicach, Lwowie, Łodzi,  
Toruniu, Gdyni i Ostrowiu Wlkp.

we wierzchowce. Uczciwą setką dopadam do Bergamo — zwiedzamy stare miasta na wzgórzu, nowy ośrodek przemysłowy i handlowy, rozbudowany w kotlinie — makaron, rybka, owoce, wino, benzyna — i wracamy na autostradę, aby w trzy kwadransy wjechać do Mediolanu (57 klm.). Autostrady włoskie o nawierzchni cementowej, dalekie są od ideału, szorstkie, porowate, miejscami „wytarte”, łączą punkty krańcowe zupełną „prostą”, obrzeżone zasłaniającym krajobraz żywopłotem — nużą monotonią, ale zapewniają bezpieczeństwo, szybkość i spokój. Wobec stosunkowo wysokich opłat (9—12 lirów) i lepszej nawierzchni (świetna gładź asfaltu) na drogach zwykłych — autostradami jeździ niewiele wozów, przyczem ciężarówek nie spotyka się prawie wcale. Boczne wjazdy rzadkie — co dwadzieścia, trzydzieści klm., dobrze strzeżone i kilkakrotnie zapowiadane wielkimi napisami. Co 3, 5 klm. stacje benzynowe estetyczne, efektownie malowane, tonące w kwieciu z małymi ogródkami — uprzejmi obsługujący proponują benzynę, oleje, smary, wszelkie podręczne akcesoria reperacyjne, służą w razie potrzeby narzędziami, ściereczkami, gąbki, zamsze — wszystko do użytku bezpłatnego przejezdnych. Konewka z wodą — i karafka z wodą, szklanka, foteliki. Jeśli motor zaigrany — można odpocząć w ogródku

lub w cieniu niewielkiego pokoiczku, s'udiując dla rozrywki mapy samochodowe. — Tak dbają Włochy o samochody i podróży, tak krzewią motoryzację.

Ruch uliczny w Mediolanie znacznie bardziej ożywiony, niż w Wiedniu. Nieprzerwany rząd aut — i szybkie tempo, przyczem sygnalizowanie wzbronione zupełnie. W Wiedniu obowiązuje cisza od 9-ej wieczorem — tutaj zawsze. W nocy auta sygnalizują swą obecność przed skrzyżowaniem ulic światłem szosowym krótkim, po rozjeździe znów gaszonym, a w dzień — poprostu uważa się i zwalnia na zakrętach, przepuszcza nadjeżdżających z prawej strony i... błogosławi publiczność, karną, pokorną, spokojną mimo żywości temperamentów włoskich, patrzącą na jezdnię, nim na nią wkroczą i korzystającą z oznaczonych, zastrzeżonych dla pieszych przejść. To też nic nie zakłóca przyjemności jazdy po wspaniałej, rozległej stolicy Lombardii, w której znakomicie ułatwia orientację zcentralizowanie miasta wielkim Piazza del Duomo do kąd prowadzi wszystkie drogi — a koronkowe cudo katedry z białego marmuru, widne z dala, przyciąga i każe się podziwiać coraz więcej. Z żalem tracę z oczu Duomo, aby zwiedzić Castello Sforzesio, Arenę, piękny klasztor cinquecenta S. Maria delle Grazie z wieczerzą Pańską Leonarda da Vinci, romańską kolumna-





dową bazylikę S. Ambrogio i otoczyć miasto szerokimi, pięknie zadrzewionymi ulicami S. Gerolamo, Vittoria, Francesco Sforza, Damiano — aż do wielkiego obszaru Ogrodów Publicznych. Wieczorem podczas dancingu na dachu restauracji Odeon jeszcze podziwiam misterne wieżyczki i wiązania dachu katedry, zdobnego w 2000 rzeźbionych postaci — a oświetlonego zielonymi reflektorami.

Trzydniowy pobyt w Mediolanie urozmaiciłam „spacerami popołudniowymi” do Turynu i nad jezioro Como. Dzięki autostradom, łączącym te punkty z Mediolanem, 126 klm. do Turynu staje się krótkotrwałą miłą przejażdżką, a 46 do Como zachęca mediolańczyków do zażywania kąpieli w ciepłym jeziorze po przepracowanym w rozgrzanych murach miasta dniu.

Przez Piacenz i Parmę z piękną lombardzko-romańską katedrą i marmurowym Battistero z płaskorzeźbami zwierząt, zbliżamy się do łańcucha Apeninów i pięknymi asfaltowanymi serpentynami wznosimy się w górę, uśmiechając się do napisów, głoszących chwałę na wysokościach przełęczy ponad 1200 mtr. Zaprawiona do zdobywania Alp Hansa drwi z tych przeszkód i w cuglach finiszuje, aby w krytym płótnami garażu w Hotelu Excelsior w Viareggio odpocząć dwa tygodnie — czasami tylko zrywając się do biegu szeroką ślniącą, szosą nad, złotym wybrzeżem, łączącą malowniczą zatokę La Spezzii z Massą, Forte dei Marmi — Pietrasanta — nieprzerwanym szeregiem malowniczych kąpielisk, to znów przez pola i winnice mkną do starej Pizy lub jeszcze dalej do portu Livorno. Czasami tylko sunie cicho Hansa, by zaznać

chłodu wonnej Pinety — słynnego lasu pinii, świerków i jodeł lub wieczorem na żwirze między palmami przysłuchuje się dźwiękom melodyjnych włoskich piosenek, tańczonych i śpiewanych pod rozgwieżdżonym niebem gorącej Italii.

Zaś wszędzie, w garażu, na parkingach przed hotelami, na ulicy przed setkami kawiarni — lśnią w słońcu auta, auta, auta... Najpopularniejsze Fiaty, zwłaszcza 1500-ki i małe 500-ki, zwane tu „Topolino” — myszka, potem Lancia — piękny nowy model Aprilia, rasowy w linii, potem Bianchi, czasem Alfa Romeo, czasem Bugatti — i dziesiątki wozów zagranicznych, marek zagranicznych — znaki Francji, Belgii, Austrii, Niemiec, Holandii, Szwajcarii, czasem Ameryki, Egiptu, Jugosławii — bardzo rzadko znajome literki PL. (W okresie przeszło 6-ciotygodniowego raidu spotkałam w Austrii 2 wozy polskie, we Włoszech 3 i w Niemczech 1). Wydaje się, że przynajmniej co trzeci z gości Viareggio posiada samochód — ciągle z niego korzysta, wszędzie, jak pieska ulubionego, zabiera wóz ze sobą. Szoferów widzi się rzadko, ale każdy średnio zamożny Włoch ma wóz. Trzeba tu podkreślić, że wozy, produkowane u nas w kraju całkowicie lub częściowo, są tańsze w stosunku do naszych cen ogólnych, niż odpowiadające im wozy we Włoszech; benzyna kosztuje tam około 1 zł. litr — a więc przyczyn motoryzacji doszukiwać się należy w świetnych, nieniszczących wozu drogach, ułatwionej konserwacji i — innym pojmowaniu życia. Samochód jest we Włoszech przedmiotem pierwszej potrzeby.

(d. n.)

Irena Brodzka.



## Z ŻYCIA KLUBU

Echa pobytu J. Kr. Mości Króla Karola Rumuńskiego w Warszawie

Z okazji pobytu Króla Rumunii w Warszawie, nasza redakcja wydała numer specjalny z opisem piękna Rumunii i pozdrowieniem oraz powitaniem dla dostojnego gościa, w języku rumuńskim. Prezes P.T.K. Pan Minister Światłowski wziął udział w powitaniu Króla Karola oraz w Komitecie organizującym ceremoniał przyjęcia. W związku z tym otrzymaliśmy pismo następującej treści:

KOMISARZ RZĄDU  
na m. st. Warszawę

Warszawa, dnia 16 sierpnia 1937 r.

Do

Pana Prezesa Polskiego Touring Klubu  
w/m ul. Kredytowa 5

W imieniu Pana Ministra Spraw Wewnętrznych mam zaszczyt przesłać wyrazy prawdziwego uznania i podziękowania Instytucji, reprezentowanej przez JWielmożnego Pana, która udziałem swoim przyczyniła się do uświetnienia uroczystości, zorganizowanych z okazji pobytu w Polsce Jego Królewskiej Mości Karola II Króla Rumunii.

Komisarz Rządu  
(—) *Wł. Jaroszewicz*

### Kontrola szos na drogach warszawskiego okręgu samochodowego

Akcja kontroli szos, zainicjowana przez Polski Touring Klub postępuje szybko naprzód. Codziennie członkowie Polskiego Związku Kolarskiego, Sportowego T-wa Skarbowców, Automobilklubu, P. Z. Motocyklowego, oraz P. T. Klubu odbywają tę kontrolę w asyście posterunkowych — na szosach warszawskich. Systematyczna ta praca prowadzona przez wytrawnych polskich sportowców z pewnością da pożądane rezultaty i przyczyni się wybitnie do usprawnienia i uporządkowania ruchu motoryzacyjnego na naszych drogach i szosach.

Sprawa udziału zrzeszeń sportowych w uporządkowaniu anarchii na drogach, przy współdziałaniu policji, jest sprawą bardzo drażliwą. Dzięki nadzwyczajnemu taktowi funkcjonariuszów policji, nie ma najmniejszych incydentów na tym tle. Oczywiście że nie jest rzeczą przyjemną dla członka klubu sportowego, asystowanie przy karceniu sportowca z tej czy innej grupy za zaniedbanie przepisów drogowych. Policja, której tak bardzo zależy na zgodnem współży-

ŚWIECA

**BOSCH**



**NIE ZAWODZI**

Generalne przedstawicielstwo na Polskę:

**BE-TE-HA, Warszawa 1,**  
Marszałkowska 17, telefon 554-60



ciu z obywatelami, umie jakoś łagodzić możliwe zadrażnienia i w większości wypadków, kończy się taka interwencja upomnieniem i wyjaśnieniem na jakie niebezpieczeństwa naraża się człowiek nie liczący się z przepisami drogowymi. Jedynie w wypadkach powtórnych przekroczeń przez te same osoby, policja stosuje mandaty karne, lub spisuje protokoły. Codzienne patrolowanie szos, zaczyna już dawać znaczną poprawę w ruchu na szosach podstawowych.

### Zbiorowa wycieczka do Paryża

#### PROGRAM I WARUNKI

obowiązujące uczestników wycieczki samochodowej do Paryża, organizowanej przez Sekcję Polskiego Touring Klubu w czasie od dnia 20/X do 4/XI 1937 r.

1. W wycieczce mogą wziąć udział Członkowie P. T. Klubu (właściciele samochodów), przynależność pasażerów do P. T. Klubu nie jest konieczną.
2. Zgłoszenia przyjmuje się w Sekretariacie P. T. Klubu, Kredytowa 5, do dnia 10/X włącznie — wymagane dokumenty należy złożyć najdalej do dnia 11/X g. 12 w południe.



3. Wpisowe wynosi 20 zł. od osoby oraz 40 zł. od każdego samochodu — płatne przy zapisie.

4. Opłata za paszport indywidualny 3 tygodniowy (wystawowy) wizen, opłaty stemplowe i legitymację wystawową wynosi zł. 68.— płatnych najdalej do dn. 10/X 1937 r.

5. Dla nieposiadających (właścicieli samochodów i kierowców) odpowiednich dokumentów, uprawniających do przebywania i prowadzenia samochodów po za granicami Polski — P. T. Klub wyda odpowiednie dokumenty po cenach zniżonych:

Tryptyk	zł. 50.—
Międzynarodowe świadectwo sam.	„ 3.—
„ prawo jazdy	„ 3.—
Tabliczka „PL”	„ 4.—

6. Każdy uczestnik, obywatel polski, o ile nie posiada indywidualnego paszportu zagranicznego, winien zgodnie z § 12 p. 2 Rozp. M. S. Wew. z dn. 12/VIII 1936 r. (Dz. U. Rp. Nr. 63/36) przedłożyć:

a) zaświadczenie właściwego Starostwa (p/g miejsca zam.) o braku przeszkód do otrzymania indywidualnego paszportu zagraniczn. (wystawowego). Osoby zamieszkałe w st. m. Warszawie, muszą przedstawić wyciąg z Biura Ewidencji ludności (Senatorska 14, Ratusz) na specjalnym druczku. (Poświadczenie zamieszkania).

b) Podanie o paszport zagraniczny, (na spec. druczku).

c) 2 fotografie, z których jedna poświadczona.

d) Dowód osobisty z poświadczonym obywatelstwem.

e) Oficerowie zawodowi i w st. sp. winni uzyskać zezwolenie na wyjazd zagranicę z biura Pers. M. S. Wojsk.; oficerowie rezerwy P.K.U., podoficerowie zawodowi z D.O.K.

7. P. T. Klub zapewni uczestnikom przydział dewiz z wysokości 2.400 fr. na osobę, plus 400 zł. na materiały pędne na każdy samochód. Kto jednak z uczestników chciałby sam starać się o dewizy — winien zawiadomić uprzednio o tem P. T. Klub. Opłaty manipulacyjne Państwowego Instytutu Rozrachunkowego wynoszą około 15 zł. Zadeklarowaną sumę w złotych uczestnik obowiązany jest wpłacić na każde żądanie do P. T. Klubu do dn. 11/X 1937 r.

8. Samochody uczestników muszą być technicznie i estetycznie przygotowane do wycieczki zagranicznej, oraz posiadać chorągiewki klubowe, a uczestnicy odznaki klubowe, które są do nabycia w Sekretariacie P. T. Klubu w cenie:

- a) odznaka srebrna zł. 3
- b) chorągiewka „ 3

9. Automobilści pragnący wziąć udział w wycieczce, a nie mający pełnej obsady pasażerów, proszeni są o zgłaszanie wolnych miejsc dla tych uczestników, którzy nie posiadają własnych sa-

mochodów. Zgłaszający wolne miejsca proszeni są również o podanie wysokości udziału w materiałach pędnych dla tych pasażerów, których ewentualnie zabraliby. Trasa w przybliżeniu wyniesie 4.000 km., przyczem we Francji zniżka na benzynę wyniesie 0,60 fr. na litrze.

10. Osoby nie posiadające samochodów będą przyjmowane w miarę wolnych miejsc i w kolejności zgłoszeń, przeto zapisy należy zgłaszać możliwie szybko, listownie lub osobiście.

11. Trasa wycieczki prowadzić będzie przez Niemcy i Belgię oraz Niemcy i Czechosłowację.

12. Gdyby P. T. Klub uważał za konieczne lub wskazane, celem ratowania życia lub mienia, z przyczyny raptownego pogorszenia się stanu pogody, (zaspły śnieżne), lub z innych względów rzeczowych, poczynić zmiany w rozkładzie — uczestnicy nie mogą rościć żadnych pretensji z tego tytułu.

13. P. T. Klub nie bierze na siebie odpowiedzialności za błędne informacje udzielane przez osoby obce, jedynie informacje udzielane przez Sekretariat P. T. Klub są obowiązujące.

14. Uczestnicy winni ściśle stosować się do obowiązujących w Polsce i zagranicą przepisów ruchu kołowego i odpowiadają osobiście za ich przekroczenia. Przez zapis uczestnicy stwierdzają zupełne pooporzędkowanie się przepisom niniejszych warunków, rozporządzeniom kierownictwa wycieczki oraz wszelkim instrukcjom dodatkowym. Uczestnicy biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za szkody i wypadki. P. T. Klub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania wycieczki.

15. P. T. Klub zwraca specjalną uwagę, że po za wypadkami siły wyższej, kategorycznie zabrania się samowolnego przerywania podróży i pozostawiania w krajach, do których wycieczka zawita. W wypadku przekroczenia tego zakazu, uczestnik ponosi całkowitą odpowiedzialność i wszelkie wydatki, powstałe z tego samowolnego czynu w stosunku do władz polskich i odnośnych władz obcych.

16. W wypadku wycofania się uczestnika z udziału w wycieczce, przed jej rozpoczęciem, P. T. Klub zwraca wpłacone pieniądze na zakup dewiz, po potrąceniu ewentualnych kosztów P. I. R. zaś wszystkie inne wpłaty zatrzymuje, jako koszt wydatków rzeczywistych i organizacji wycieczki.

17. P. T. Klub zastrzega sobie prawo odwołania wycieczki na 5 dni przed terminem o ile nie zgłosi się odpowiednia ilość uczestników, zwracając wpłacone pieniądze, lub nieznaczne go przesunięcia terminu wyjazdu.

18. P. T. Klub zapewni sobie gościnność i opiekę Touring Klubów w tych krajach, w któ-



rych wycieczka będzie przebywać, oraz projektuje urządzenie w Paryżu wspólnego bankietu z Francuskim Touring Klubem.

19. Wszyscy właściciele samochodów biorących udział w wycieczce i jadący wspólnie pod komendą kierownictwa, otrzymają plakiety pamiątkowe.

20. Po zapoznaniu się z niniejszymi warunkami — uczestnicy wypełnią załączoną deklarację, obowiązując się ściśle takowe przestrzegać a wszelkim zarządzeniom P. T. Klubu lub osób oficjalnie upoważnionych bezwzględnie się podporządkować.

POLSKI TOURING KLUB

Warszawa, dn. 1/X-1937 r.

Do Polskiego Touring Klubu w Warszawie  
Kredytowa 5.

### Deklaracja

Niniejszym zgłaszam udział w wycieczce samochodowej do Paryża na warunkach i w czasie oznaczonym w załączonej deklaracji, co stwierdzam własnoręcznym podpisem:

Imię i nazwisko i zawód .....

Samochód (marka, typ, ilość cyl.) .....

Czy zgłasza wolne miejsca i ile .....

Uwagi: .....

### Zjazd do Katowic

W dniach od 2 — 17 października Liga Popierania Turystyki organizuje zjazd do Katowic z okazji interesującej wystawy „Przed Zimą”, która odbędzie się w Katowicach. Posiadacze kart uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki korzystać będą z 75% zniżki kolejowej w drodze powrotnej, z bezpłatnego wstępu na wystawę oraz ze zniżek w hotelach i restauracjach Katowickich.

Karty uczestnictwa będą wydawane przez Biura podróży i kioski „Ruchu” w całym kraju.

### Errata

W Nr. 9-tym w artykule p. inż. K. PODHORSKIEGO OKOŁOWA p. t. „Cienie produkcji samochodowej Z.S.SR.” wkradły się następujące pomyłki drukarskie:

- 1) Na str. 4. w kolumnie pierwszej drugi wiersz od góry: zamiast „procedure” winno być „produkcję”
- 2) Na str. 5. pierwszy wiersz od góry: „mniejsze 80%” winno być „mniej więcej 80% wozów osob.” i Na str. 5. 2 wiersz od góry: „charakteryzuje i” winno być „charakteryzuje”

### Projekty budowy nowych kolejek górskich w Polsce

Jak się dowiaduje agencja prasowa „Kabel”, omawiane są obecnie projekty budowy dalszych kolejek górskich w Polsce. Kolejki te miałyby uprzystępniać szczyty górskie w dalszych kilku punktach Karpat. Między innymi mówi się obecnie o budowie kolejki w okolicach Wrochty, w środkowych Karpatach i pod Bielskiem na Śląsku. Mają to być zarówno kolejki właściwe górskie, jak np. istniejąca już drugi sezon kolejka na Kasprowy Wierch, jak również linowo-terenowe, a więc analogiczne do budowanej obecnie kolejki na szczyt Góry Parkowej w Krynicy.

Odpis.

### OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU

z dnia 4 września 1937 r.

L. D. V. 38073/4/37

w sprawie zwolnienia od podatku przemysłowego garaży i przedsiębiorstw obsługi technicznej pojazdów mechanicznych.

Do

wszystkich izb skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego (Wydział Skarbowy) oraz wszystkich urzędów skarbowych.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 46, poz. 339) zwalnia z urzędu (bez obowiązku składania podań) od podatku przemysłowego zarówno w formie świadectw przemysłowych jak i w postaci podatku od obrotu) na okres 10-letni następujące przedsiębiorstwa:

- 1) wynajmu pomieszczeń dla pojazdów mechanicznych (garaże),
- 2) postoju dla pojazdów mechanicznych,
- 3) obsługi technicznej pojazdów mechanicznych, wykonywane na stacjach obsługi.

Z ulg tych korzystać mogą jedynie przedsiębiorstwa już istniejące oraz te, które powstaną do dnia 31 grudnia 1938 r., przy czym 10-letni okres zwolnienia należy obliczać:

- 1) dla przedsiębiorstw istniejących w dniu 1 września 1937 roku — od tegoż dnia,
- 2) dla przedsiębiorstw powstałych po tym dniu — od dnia powstania.

(—) F. Świtalski

Podsekretarz Stanu



## MAPA POLSKIEGO TOURING KLUBU

Powodzenie mapy tegorocznej Polskiego Touring Klubu było całkowite. Uznanie ze strony sfer samochodowych dla jej należytego opracowania stanu dróg, głosy prasy bardzo przychylne, powierzające całe łamy, a nawet całe stronicę dla omówienia naszego wydawnictwa, utrwalały nas w przekonaniu że wkroczyliśmy na właściwą drogę.

Wśród głosów prasy były bardzo cenne uwagi, na temat przyszłych wydawnictw i P. T. Klub bierze je sobie do serca, by pod każdym względem zadowolić swych członków i przyjaciół naszej mapy.

Prace przygotowawcze już są w toku. Opracowuje się graficzną stronę aneksów, będą nowe rysunki wykonane dla przejazdów przez ważniejsze miasta polskie, będą zamieszczone oprócz głównej mapy specjalne i bardzo ważne dodatki.

Narazie sprzedaż obecnego wydania nie ustaje i dosłownie całe wydawnictwo bez reszty znajduje się w obiegu księgarskim, czyli innymi słowy mówiąc, jest na wyczerpaniu.

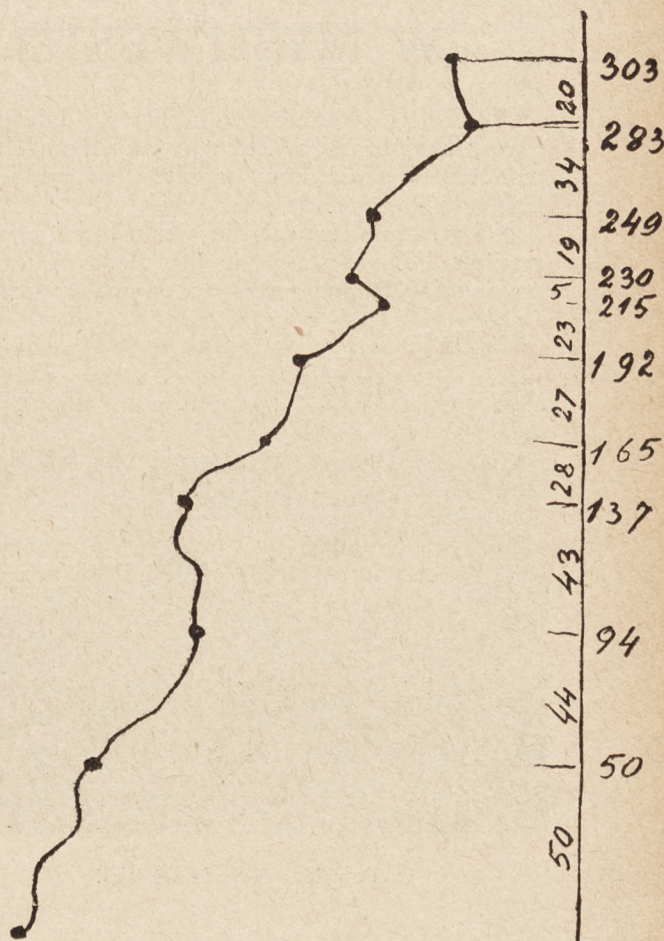
Zdarzają się czasami utyskiwania, że w tej czy innej miejscowości (oczywiście mniejszej) daje się odczuwać brak mapy w księgarniach. Tych automobilistów, którzy w swem miejscu zamieszkania nie mogą nabyć mapy, prosimy by zwracali się wprost do Samopomocy Inwalidów, którzy wysyłają mapę na własny koszt nie obciążając odbiorcy portem.

Dużą inicjatywę wykazała Samopomoc Inwalidów wprowadzając nowy typ mapników celuloidowych, przejrzystych na obie strony. Myśl przewodnia tych mapników polega na tym by mapę odpowiednio pociętą uczynić łatwiejszą do użytku, nawet w wypadku, gdy pada deszcz, gdy ręce są spocone, zawałane tłuszczem i t. d.

Ponadto mapniki przejrzyste są niezmiernie wygodne w czasie raidów. Dla przykładu przytaczamy dwie ilustracje, które najlepiej poinformują nas jak należy użyć takiego mapnika. Obieramy sobie trasę n. p. z Poznania do Gdyni, w sposób jaki jest najdogodniejszy z pośród licznych możliwych kombinacji dla danego raidzisty, czy jadącego w sprawach służbowych.

Na mapniku specjalnym ołówkiem dermatograficznym znaczymy w jednym lub w kilku kolorach obraną trasę, a obok możemy sobie wyznaczyć odległości w kilometrach, lub czasy przejazdu w minutach i godzinach.

Takie wyznaczenie drogi, jak to przedstawiono na rys. 2, ogromnie ułatwia zarówno kierowcy jak i pilotowi obok siedzącemu, orientowanie się w terenie i w czasie. Można też dla powrotnego przejazdu, po drugiej stronie mapnika wyznaczyć podobnie trasę i czasy przejazdu w kierunku odwrotnym. Albo też dalszy ciąg obra-





nej drogi jak to się dzieje w czasie wielkich raidów. Format mapnika pozwala na wyznaczenie z obu stron drogi długiej na przeszło 600 km, czyli maksimum możliwej do przebycia drogi w ciągu jednego dnia w naszych przeciętnych warunkach krajowych.

Tak wykorzystany mapnik i ukryta w nim mapa, dostarczana w pociętych, sztywnych kartonach, chroni mapę od zniszczenia, ułatwia wyszukanie sobie potrzebnej sekcji. Czynione na celuloidzie uwagi, znaki trasy, wykresy, można każdej chwili zetrzeć wilgotną szmatką i nakreślić nowe znaki.

Wprowadzenie mapników, przez Samopomoc Inwalidów, trzeba uważać za dalszy i to ważny postęp w dziedzinie kartografii samochodowej. Może dla kupca, jest rzeczą wygodniejszą, by się mapy niszczyły szybciej i by więcej ich sprzedawano, co jak wiadomo jest zjawiskiem stałym u tych klientów, którzy dużo jeżdżą.

Lecz zarówno Touring Klub, który zaproponował tę nowość, jak i Inwalidzi, którzy ją wprowadzili, mieli inny ważny wzgląd na oku.

Automobilista nieraz znajduje się w sytuacji bardzo przykrej, gdy mapa wytarta i zniszczona w jakimś nieraz małym rożku czy na krawędzi zgięcia staje się tak nieczytelna, że nie można zdecydować się co do wyboru zakrętu, czy rozwidlenia dróg. Gdy taka rzecz okaże się niespodziewanie w nocy, gdy na drodze są pustki i niema się u kogo poinformować, na-



prawdę sytuacja automobilisty jest niezmiernie ciężka. Mapa musi być czytelna, czyta i w dobrym stanie aż do końca dopóki sam jej właściciel nie uzna, że czas ją zastąpić nowszym wydaniem. Bez mapnika, taki stan mapy nie da się utrzymać. Często parominutowy deszcz zamienia ją na nieczytelny zwitek starego papieru, czasami oliwa ją splami, wiatr poszarpie i podrze. A tego wszystkiego da się uniknąć, przygotowawszy sobie zawczasu dwie karty kolejne po obu stronach okienek celuloidowych, przed wyruszeniem w dalszą podróż.

J. R.

## W MYŚLIWSKIEJ „KNIEI” POLESKICH BŁOT

Mówi ktoś — gdzie oryginalność, gdzie piękno i czar krajobrazu w którym, jak okiem sięgnąć, monotonia, szarżyzna, ospałość, bagna, jeziora, trzęsawiska, rozlane wody rzek?

Niezrozumiałem jest dla wielu ludzi, czemu to ostatnio Polesie stało się tak głośnym terenem, powiedzieć można nawet modnym, w naszej tu-

ryście krajowej. Sądzą niektórzy, że wystarczy zajeżdżać na kilka zaledwie godzin do Pińska, aby przekonać się o całym uroku Polesia z widoku takich samych domów, jak w każdym innym mieście prowincjonalnym, tak samo spotykanych tu i ówdzie wybojów w brukach ulic, braku estetyki i powagi miast zachodnio-europejskich.

Coprawda, nie jest to istotnie atrakcją dla tych, którzy w Pińsku szukaliby kiedykolwiek krajobrazu Polesia, czy to z okazji jakowychś zjazdów masowych, czy też, podróżując po większych ośrodkach Polski, zawitali i do tego prastarego grodu, szukając w nim wszystkiego, co się zwie naturą „poleskiej dzungli”.

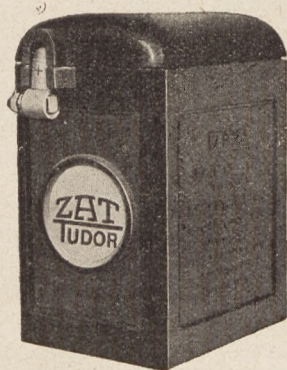
Ci właśnie, mogą mieć co najwyżej pojęcie o całym Polesiu, że to zupełnie nie ciekawa kraina, pozbawiona wszelkiego piękna i uroku, kraina bezduszna i zamarła.

Brak odczucia piękna poleskiej natury leży w tym, że nie każdy zdołał dotrzeć do niej, nie potrafił szukać jej tam, gdzie z nią można się zetknąć. Zapewne, nie ujrzy jej nikt z okna wagonu, lub nawet auta. Te środki obce są tamtejszej naturze, burzącej się jak gdyby na nie i buntującej jakby na wszelkie widome znaki współczesnej cywilizacji. To nie jest miejsce,



Polesie. Zagroda wiejska.





ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SYST. **TUDOR** S. A.

CENTRALA  
WARSZAWA, ŻŁOTA 35

ODDZIAŁY:

P O Z N A Ń  
B Y D G O S Z C Z  
K A T O W I C E  
L W Ó W

gdzie, zajęchawszy wygodną lux-torpedą, możemy podziwiać wspaniałe gmachy, pomniki, bulwary i różne cuda techniki. Jeśli spotkalibyśmy to wszystko na Polesiu, przestałoby ono być dla nas Polesiem.

Chcąc, by Polesie nadal czarowało turystę swym odrębnym urokiem, musi być takim, jakim jest. Musi mieć te błota i rozlane wody, musi być tak samo senne i melancholijne, musi nadal posiadać dzisiejszą florę i faunę.

Polesie wymaga od turysty zastosowania odmiennej taktyki przy zwiedzaniu, aniżeli każdy inny teren. Tu pomocniczymi środkami może być tylko koń lub łódź. I dlatego to, tak mało znany jest szerszemu ogółowi turystów ten, ze wszech miar ciekawy, zakątek Polski i nie tylko Polski, ale całej Europy, jako największa w Europie kraina bagien i swoisto usiecionych rzek, o dość dużych również obszarach leśnych.

Im bardziej na wschód, ku granicy państwa, im dalej od dróg kolejowych i szos, tym bardziej naturalny wyłania się krajobraz tej, jak możnaby nazwać, kniei poleskiej.

Polesie, poza wspaniałymi pejzażami, o różnych porach dnia i roku, poza możliwościami urządzania długich wycieczek wodnych, zetknięcia się z człowiekiem napół jaskiniowym, ale wy-



Krowy na Bugu.

bitnie dobrodusznym, poza doskonałymi warunkami wypoczynku w poczuciu nieograniczonej swobody, jest prawdziwą atrakcją dla łowiectwa.

Zachodnie obszary Polesia posiadają dość dużo ptactwa wodnego i drobnej zwierzyny, ale kaczka czy „kot“ nie są podniętą dla myśliwego do przyjazdu z dalszych stron. Ważny natomiast obiekt stanowią dobra dawidgródzkiej ordynacji Radziwiłłów, między rzekami Lwą i Stwigą, na wschód od Stolina. Na tych terenach, o powierzchni 75.000 ha lasów, odbywają się wspaniałe polowania na grubszą zwierzynę, np. kozły, dziki, rysie, — nad rzeką Stwigą, wilki i bobry, których żeremia poza tym obszarem spotyka się najliczniej na rzece Żegulance i w pow. kossowskim. Z istniejących jeszcze dziś 300 sztuk łosi na całym Polesiu, będących obecnie pod ochroną Państwa, najwięcej z nich znajduje się w dobrach Radziwiłłowskich.

Zamiłowanie do myślistwa obecnego ordynata ks. Radziwiłła, przyczyniło się do utrzymania tak dobrego zwierzostanu w ordynacji dawid-



Rybak poleski.



gródzkiej. Jak opowiadają w okolicy, ks. Radziwiłł nie wie, ile zebrano zboża czy ziemniaków, ale natomiast wie dobrze, ile jest młodych dzioków, ile i gdzie wylęga jaj kaczka, czapla lub łabędź.

Na zapytanie jednego z poleszuców, kto obecnie rządzi w Polsce usłyszałem odpowiedź, że „nasz najjaśniejszy pan Radziwiłł, dobry, sprawiedliwy i mądry”. Świadczy to najwyraźniej o dobroduszości ks. Radziwiłła, względem tamtejszej ludności polskiej, a i gościnnością obdarowany zostaje każdy turysta w tych stronach bawiący.

Lud poleski naprawdę ciemny, nie orientujący się w dzisiejszych czasach, na zadawane pytania odpowiada często niespodziewanie naiwnie. Tak np. idąc kiedyś drogą, zapytałem przechodzącego poleszuka ile kilometrów jest do pobliskiej wioski. Ten, zrazu zaskoczony pytaniem i widokiem obcego mu człowieka, przystanął, wlepił wzrok we mnie i milczał. Dopiero za drugim razem, gdy zadałem mu to samo pytanie, wyjaśnia:

— Będzie 10 wiorst. Kilometrów nie ma, bo z chojakami pościnali.

Charakterystyczne jest, że poleszucy nie zajmują się kłusownictwem, za pewnymi zresztą wypadkami. Natomiast poza zajęciami na roli, około gospodarstwa, które zresztą jest niechlujnie utrzymane, i obróbką drzewa w lasach, poleszuc poświęca się rybołówstwu. Często udaje się w dość odległe okolice, obfitujące w ryby, nieraz na kilka tygodni. Zamieszkuje w zrobionym ze słomy, siana lub szuwar — szałasie, zwanym „kureniem”, w nim śpi, gotuje, najczęściej jedząc prócz kartofli, kaszy i chleba — zupę z ryb, zwaną „ucha”. Ryby łowi „nastawką”, rodzaj kosza z pałkami na kiju,

a stojąc na końcu łodzi, zwanej „czajką”, tupie w dno łodzi, wypłaszając ryby do „nastawki”. Ryby w ten sposób złowione, nieraz kilka kilogramów okazy, sprzedaje za bezcen nabywcom, kupcom żydowskim, po 50 do 70 gr. za kilo. Transporty ryb z Polesia, głównie kierowane są do Warszawy.

Mimo tak znacznej ilości ryb na Polesiu, gospodarstwa rybne nie są zorganizowane, poza częściowo urządzonymi specjalnymi gospodarstwami rybnymi w Małorycie i Mokranach.

Pośród różnych gatunków ryb, na uwagę zasługują czarnomorskie śledzie, napływające od Dniepru, sumy, jesiotry, sterlety i wjuny, rodzaj piskorza, tylko szerszego i upletwionego. Jest to ryba pospolicie używana do potraw, szczególnie gotowanych, a więc, jak wspomniałem wyżej, zupy zwanej „ucha”, która przyrządzana jest z ryby, rozgotowanej w wodzie z kartoflami, kaszą i słoniną.

Z ptaków wodnych, których jest około 60 gatunków, wymienić należy chociażby kaczki o 16 odmianach, pelikany, łabędzie, bociany, w dużej ilości białe i czarne, a w lasach cietrzewie, głuszce i orły poleskie. Polowanie na kaczki nie należy do żadnej przyjemności, gdyż całe ich stada gnieźdzą się po sitowiacach i szuwarach. Często można zauważyć całe chmury kaczek, osiadłych na wodach.

Spłoszone przez psa, uganiającego za zdobyczą, którą prawie zawsze uda mu się pośiaść, wywołują niesamowitą wrzawę i szum trzepotem skrzydeł.

Choć napozór cichy i monotony wydaje się krajobraz poleski, nie mniej jednak w kniei poleskiej gwarno, jeśli będziemy tylko umieli podpatrzeć życie tutejszych mieszkańców.

Mgr. M. Gajak

#### TREŚĆ ZESZYTU:

	Str.		Str.
Stan dróg w wiekach średnich, nowych i czasach współczesnych — Maria Szachówna . . . . .	1	6500 klm. dookoła Europy środkowej — Irena Brodzka	12
Szlak Marszałka Piłsudskiego — Inż. E. Porębski . . . . .	4	Z życia Klubu . . . . .	18
Parkingi . . . . .	6	Zbiorowa wycieczka do Paryża . . . . .	18
Kronika . . . . .	9	Mapa Polskiego Touring Klubu — J. R. . . . .	21
		W myśliwskiej „kniei” poleskich błot — Mgr. M. Gajak	22

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.

Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedynczego egzemplarza miesięcznika „Touring” 50 gr.

Prenumerata: roczna zł. 6.—, półrocznie zł. 3.—

Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring” bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. Redaktor: Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Drukarnia Oświatowa, Sp. z ogr. odp., Warszawa, Żelazna 93, tel. 11-86-88.

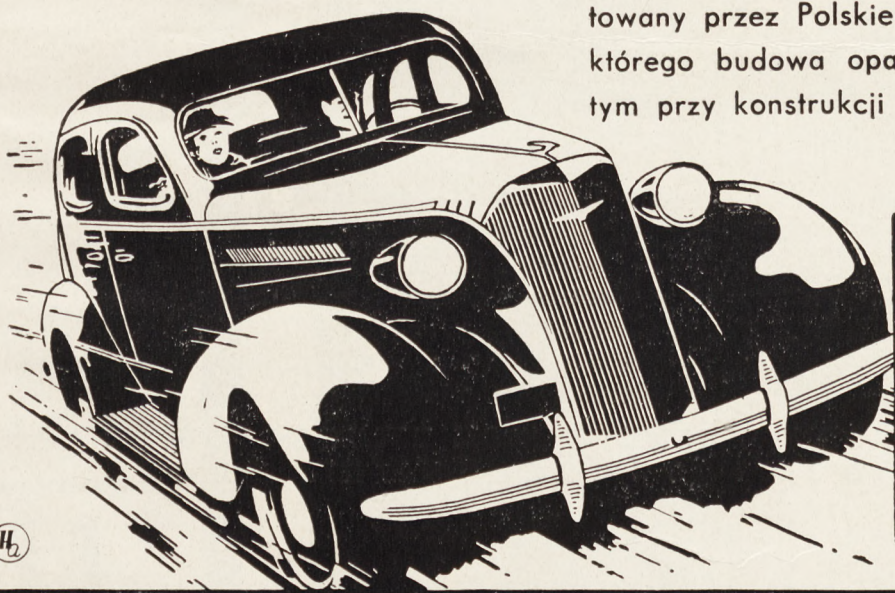




# BĄDŹ JEDNYM z 13.000.000

We wrześniu b. r. wypuszczony został przez General Motors samochód Chevrolet oznaczony numerem 13.000.000. Tylu też zadowolonych właścicieli Chevroleta przemierzało niemi drogi całego świata.

Bądź jednym z nich. Kup doskonały i tani wóz, montowany przez Polskie Zakłady Lilpop Rau i Loewenstein, którego budowa oparta jest na doświadczeniu zdobytym przy konstrukcji milionów samochodów.



**CENA ZŁ. 7.600**

**ILOŚĆ CYLINDRÓW: 6.**

**MOC SILNIKA: 80 KM.**

**ROZSTAW OSI: 2857 cm.**

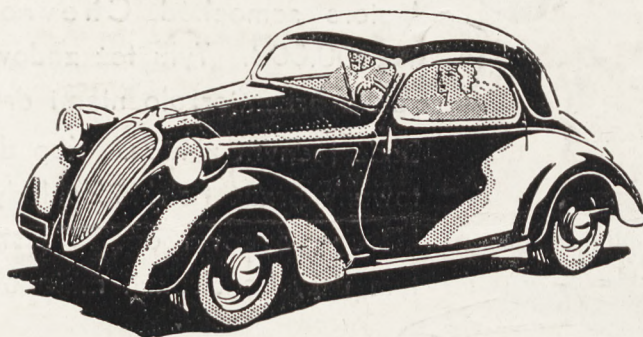
**HAMULCE: HYDRAULICZNE**

# CHEVROLET

## MASTER-SEDAN



Prowadzi  
do niezależności  
i swobody



85<sup>km.</sup>  
godz.

Silnik 4-cylindrowy - 4 biegi wprzód i tylny - Dyferencjał -  
Hamulce hydrauliczne na 4 koła i hamulec ręczny -  
Niezależne zawieszenie przednich kół - Amortyzatory  
hydrauliczne - Stalowe jednolite nadwozie -  
Szyby nie rozpryskujące się - Kompletne wyposażenie.

poniżej  
6<sup>litrów</sup>  
na 100 km.

ZŁ. 3.800.-  
LOCO WARSZAWA.

FIAT 500 JEST WYGODNYM SAMOCHODEM DWUOSOBOWYM  
Z OBSZERNYM POMIESZCZENIEM NA BAGAŻ.

POLSKI FIAT S. A., Warszawa