

AUTO

Nº 4

zł. 2 ⁵⁰/₁₀₀



SŁOWO
PACKARD
JEST SYNONIMEM
ELEGANCJI



MODEL SPEEDSTER

170 KLM. NA GODZINĘ



TEL. III-71

AMERICAN AUTO-WARSZAWA BODUENA 4 TEL. 54-43

„VESTA“

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków-samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy—ul. Dworcowa 30, Grudziądzu—Plac 23 Stycznia 10, Katowicach—ul. 3 Maja 36, Krakowie—Straszewskiego 28, Lublinie—Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie—ul. Długosza 1, Łodzi—ul. Piotrkowska 81, Poznaniu—ul. Rzeczypospolitej 9, Warszawie—ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku—ul. Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.



Szybka praca — to oszczędność czasu. Nie trać czasu na pisanie listów i sporządzanie odpisów piórem. Idź za postępem — pisz w domu, w biurze i w podróży na maszynie do pisania

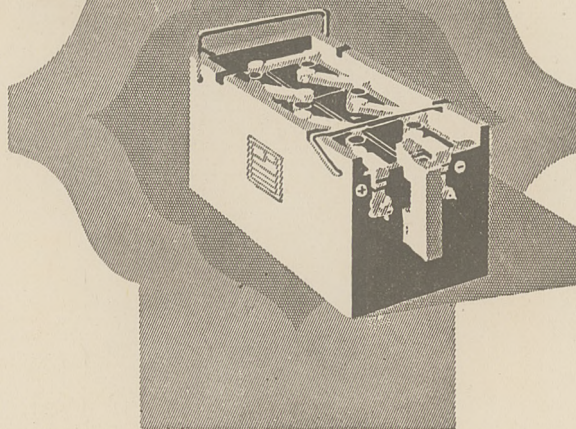
MAŁY REMINGTON

Tow. BLOCK-BRUN Sp. Akc.

Warszawa — Hotel Bristol

Oddziały: Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Poznań, Wilno, Gdańsk.

TUDOR VARTA



„TUDOR“

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODR.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92

(Gmach Hotelu „Polonja“)

GARAŻE I WARSZTATY

MERA

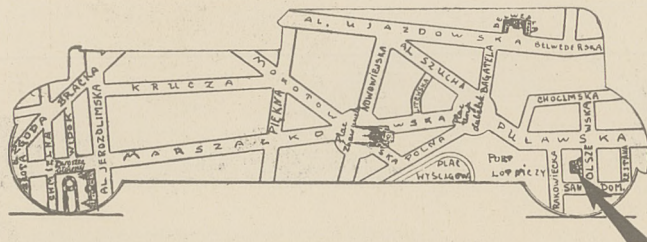
WŁAŚCICIEL: FELIX MIESZKOWSKI

Remonty. Doraźna pomoc techniczna
Stacja obsługi „Chevrolet“
Benzyna i wszelkie oleje na miejscu

Konserwacja i gwarantowana administracja samochodów

Garażowanie wraz z konserwacją

Ewent. odprowadzanie samochodów

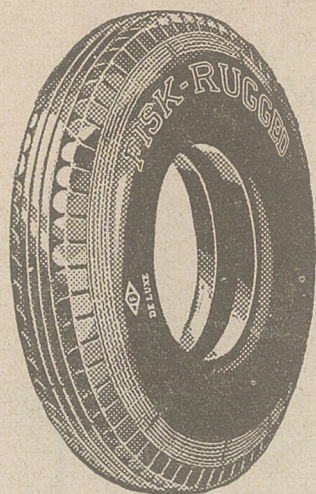


Warszawa, Olszewska 20 (Mokotów) tel. 285-27

Dla p. p. członków Automobilklubu Polski specjalne rabaty

OPONY
i
DĘTKI

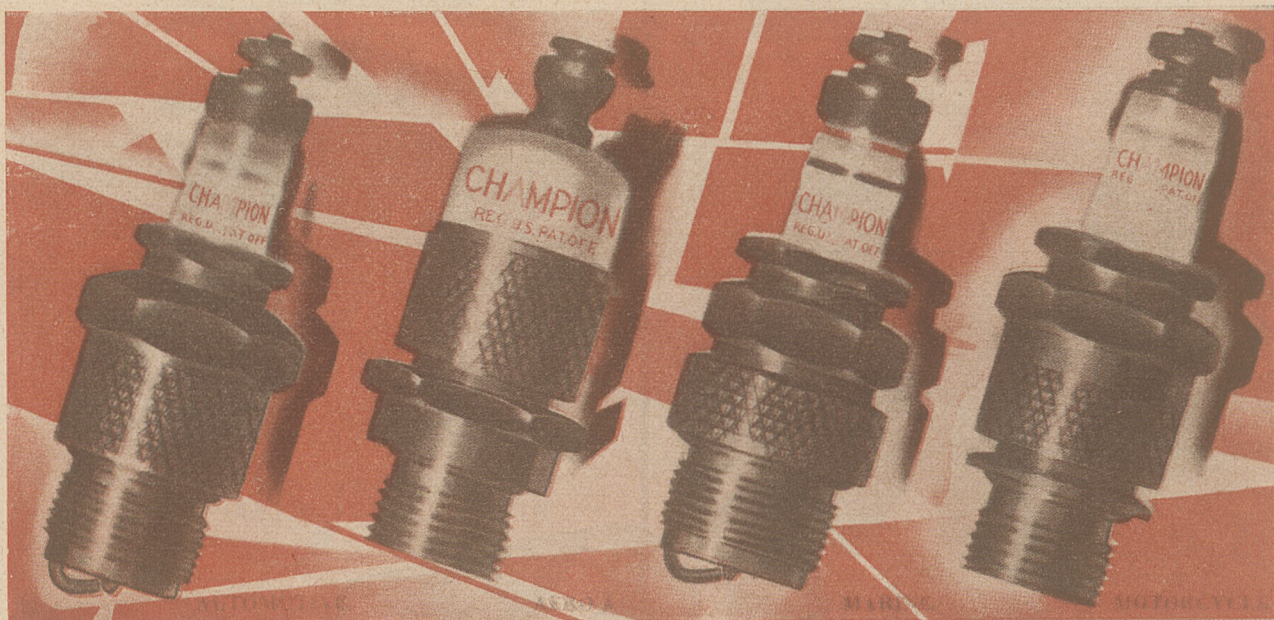
FISK



FISK RUGGED ALL-
CORD—

Należyte funkcjonowanie każdego motoru gwarantuje
specjalnie dostosowany typ świec

CHAMPION



Izolacja z SILLIMANITU jest jeszcze
jedną z zalet świec CHAMPION, to
też 4/5 automobilistów używa tylko naj-
lepszych świec CHAMPION, które
dają maximum mocy i ekonomji

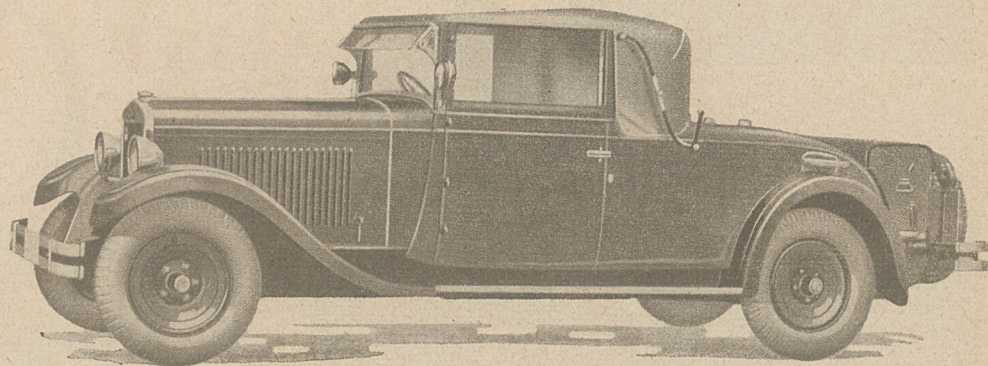
WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO

MOTOR-STOCK

Warszawa, Plac Napoleona 3, tel. 259-14 i 284-97



SAMOCHODY



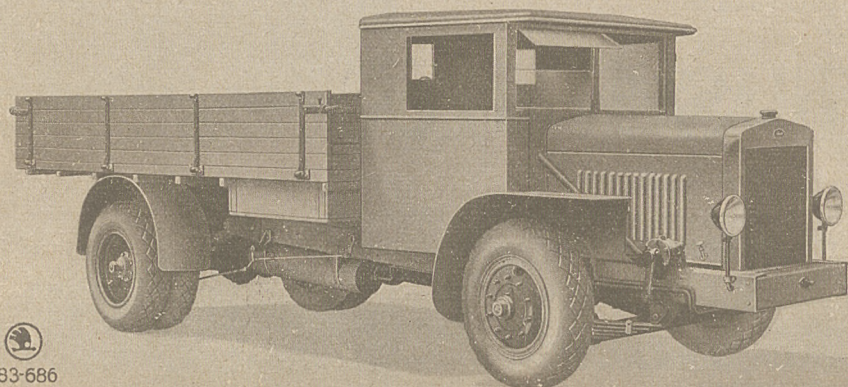
osobowe

ciężarowe

autobusy

traktory

ŠKODA



83-686

WARSZAWA, MAZOWIECKA 11

ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA 88

POZNAŃ, AL. MARCINKOWSKIEGO 23

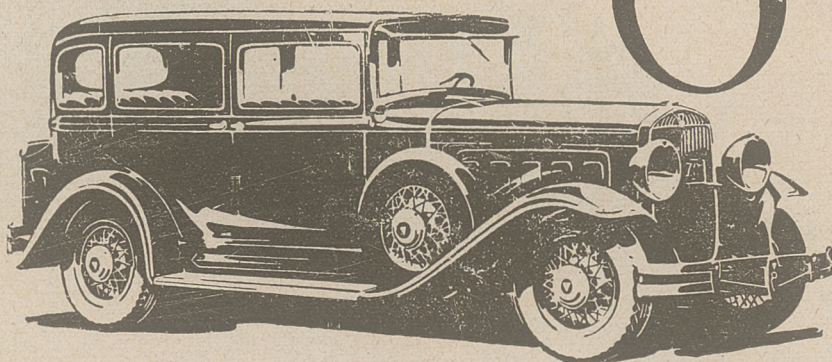
KRAKÓW, SZPITALNA 40

LWÓW, SYKSTUSKA 22

KATOWICE, POPRZECZNA 3/11

Rewelacja w dziedzinie automobilizmu!

HUDSON SUPER 8



**Luksusowy samochód najwyższej klasy
dostępny dla wszystkich!**

Wiele możnaby mówić o nowym wielkim Hudsonie, wykonanym z niezrównaną precyzją, o jego przeszło 80-konnym motorze o niezwyklej akceleracji, o artystycznych linjach i barwach oraz o każdym innym szczególe. Słowa jednak nie wypowiedzą wszystkiego! Trzeba usiąść samemu przy kierownicy lub we wnętrzu niesłychanie wygodnej i komfortowej karoserji, by się przekonać o wysokich wartościach tego, jednego z najbardziej luksusowych wozów, który dzięki uruchomieniu montażu w kraju, jest sprzedawany dziś w Polsce po niezrównanie niskich cenach.

W 1929 r. 6-cyl. Hudson z fabryczną karoserją kosztował dol. 3.875
W 1930 r. 8-cyl. Hudson z fabryczną karoserją kosztuje „ 2.490

Limuzyna 5 osobowa dol. 2.490
Luksusowa limuzyna „Brougham“ „ 2.775
Luksusowa limuzyna 7 osobowa „ 2.850

**Warszawa,
Nowy-Świat 9**

„Auto-Service“

**Telefony:
141-57, 141-07, 141-19**

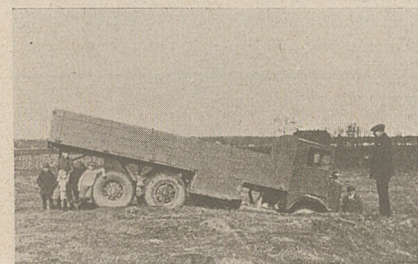
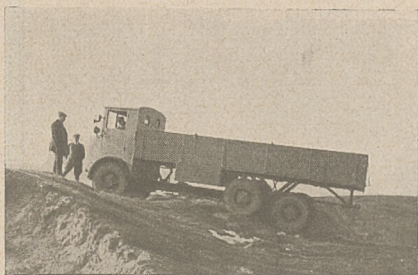
GDĄŃSK, O. Albert
LWÓW, Inż. St. Szybalski
KRAKÓW, Autocentra
ŁÓDŹ, H. Strobach
POZNAŃ, Szafarkiewicz i Menzel
BYDGOSZCZ, R. Jachmann
CHOJNICE, R. Gehrke

TORUŃ, W. Katafias
KATOWICE, Inż. S. Hochermann
WILNO, Esbrock-Motor
GRODNO, Aras-Auto
BIAŁYSTOK, Brosexauto
KIELCE, Sair
RADOM, Inż. Ettinger i Czerwiński
CZĘSTOCHOWA, „Irsa“
WŁOCŁAWEK, Komisessex

TARNÓW, S. Safier
RZESZÓW, S. Zweig
BORYSLAW, Poczobutti Spitzman
KOŁOMYJA, S. Kriss
ŁOMŹA, Auto-Erg.
GNIEZNO, Sz. Basiński
OSTRÓW, A. Bojarski

6-cio tonnowa ciężarówka w terenie:

Patrz na pracę półośników i kół.



SAMOCCHODY

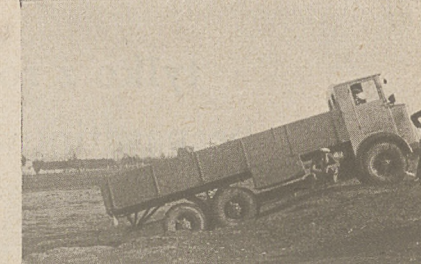


mają
ruchome osie
i przez to
resorowanie
najlepsze w świecie

TATRA=AUTO
WARSZAWA

SALON WYSTAWOWY
Al. Jerozolimska 14, telefon 409-22

ZARZĄD i WARSZTATY
Czerniakowska 205/207, tel. 175-32,
292-42 i 213-69.



LAKIERY : EMALJE

dla luksusowych karoseryj

fabryki wszechświatowej sławy

MANDER BROTHERS, WOLVERHAMPTON

poleca:

Zastępstwo na Rzeczpospolitą Polską

DOM HANDLOWY

Ed. KOCH i W. BORMANN

BODUENA 1

TELEFON 75-61

WARSZAWA

OLEJE I SMARY SAMOCHODOWE GALKAR

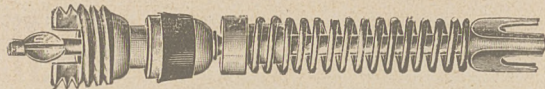
tylko z rop
bezparafinowych



„KARPATY”

SPRZEDAŻ
PRODUKTÓW NAFT.

SPÓŁKA Z OGR. POR.



EDCO

WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY — NIEDOŚCIGNIONE
WENTYLE i CZĘŚCI TYCHŻE
do samochodów, motocykli i rowerów,

ATMOSFEROMIERZE DO OPOP

AKC. TOW. ED. DUBIED, NEUCHÂTEL

Przedstawic. JULJUSZ POZNAŃSKI Inż
BIURO TECHNICZNO-SAMOCHODOWE
Warszawa, ul. Hortensja Nr. 7. Tel. 117-18



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”
Warszawa, Elektoralna 10
Tel. 193-59, 110-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9

ODDZIAŁY:

w Poznaniu	w Krakowie
Bydgoszczy	Łodzi
Katowicach	Kielcach
Lwowie	Lublinie

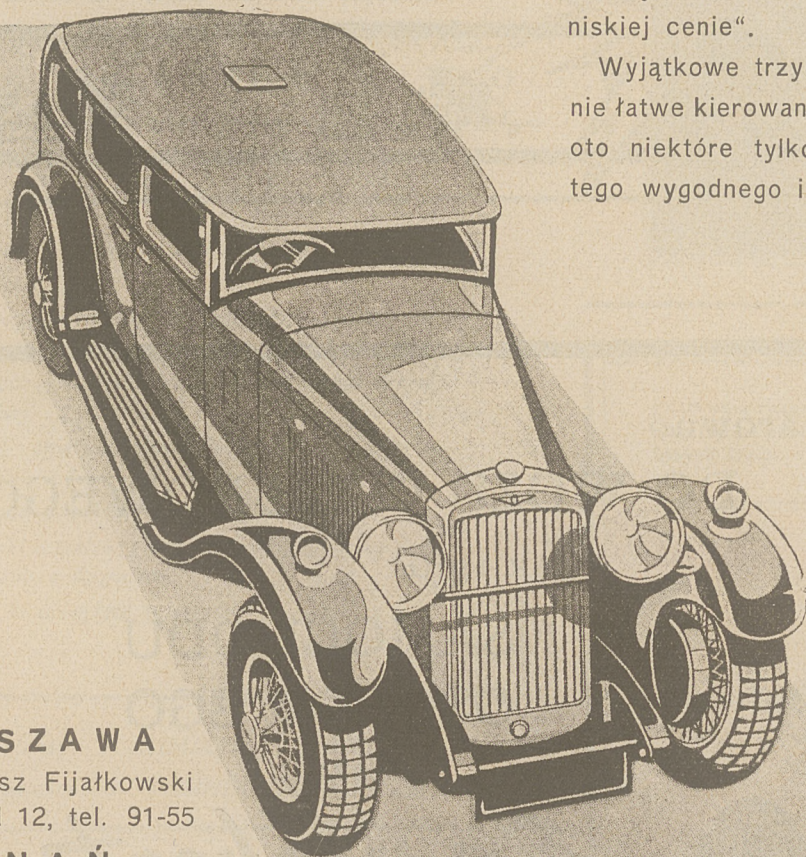


„Samochód przyszłości” jest już stworzony!

Wielkie sukcesy samochodu HILLMAN udowodniły, że to czego Hillman dokonał w tym roku — inni dokonają dopiero w przyszłym

Ten wytworny wóz, najtańszy z pośród wszystkich ośmiocylindrowych samochodów brytyjskich, dzięki swej bardzo przystępnej cenie umożliwił wszystkim automobilistom korzystanie z ośmiocylindrowych samochodów. Wielkie sukcesy, jakie samochód Hillman odniósł w zawodach, utrwaliły jego pierwszorzędne stanowisko na polu „dużej wydajności przy niskiej cenie”.

Wyjątkowe trzymanie drogi, elastyczność, niezmiernie łatwe kierowanie i nadzwyczaj gibkie zawieszenie — oto niektóre tylko z wielu wyróżniających się cech tego wygodnego i oszczędnego samochodu.



JENERALNA REPREZENTACJA
NA POLSKĘ

ERNEST GILBERT
ŁÓDŹ

Ewangelicka Nr. 1.

WARSZAWA

Tadeusz Fijałkowski
Foksal 12, tel. 91-55

POZNAŃ

„Komna” Sp. z o. o.
Dąbrowskiego 83/85

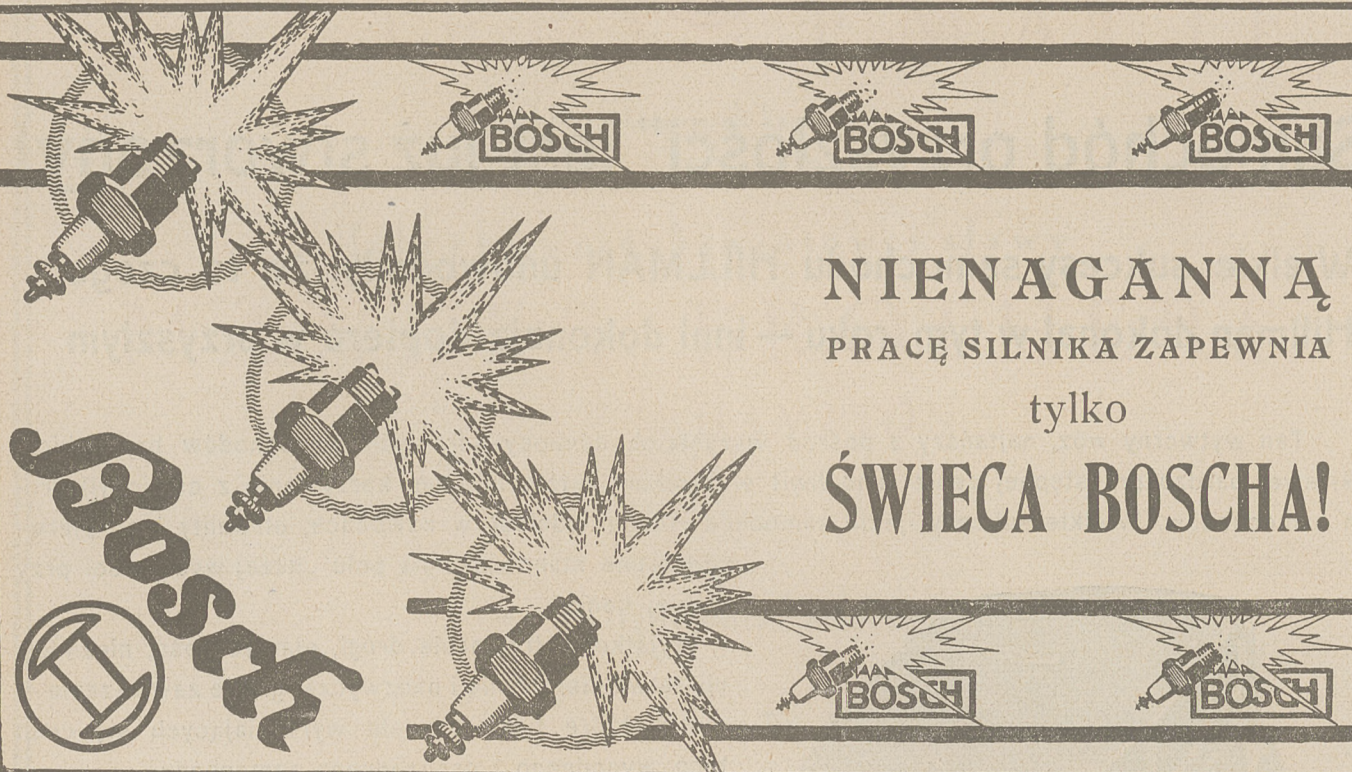
ŁÓDŹ

Alfred Keillch i S-ka
Wolczańska 188

KATOWICE

M. Smuda
Jordana 10

HILLMAN



Zarówno

DO WOZU CIĘŻAROWEGO

jak i do

SAMOCODU
OSOBOWEGO

POSIADA

Englebert

ODPOWIEDNI I WŁAŚCIWY TYP
PNEUMATYKÓW!

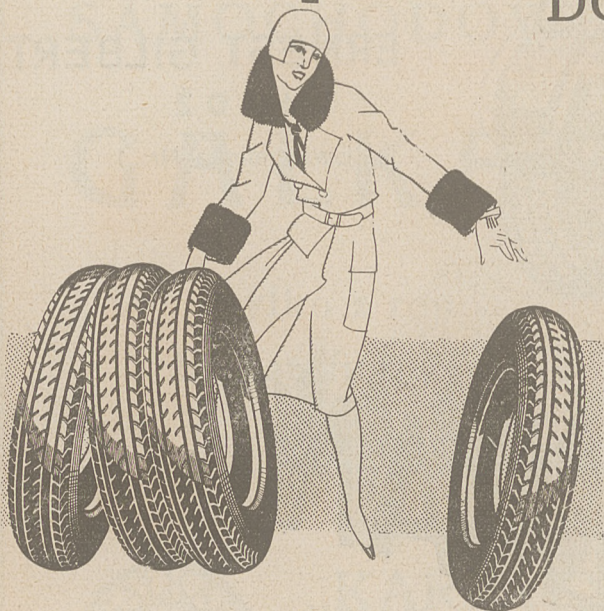
ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE!

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ I GDAŃSK:

„ENGLEBERT“

Polska Spółka Akcyjna
Wyrobów Gumowych

WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 5. TELEFON 194-28, 442-98.





AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 4 Kwiecień 1930

SPIS RZECZY

	str.
Ilość samochodów wzrasta bez przerwy (wykres)	11
Co mówią cyfry?	12
Na drogach miejsca nie zabraknie, — Marjan Krynicki	13
Przeszło 35 milionów samochodów na kuli ziemskiej	16
Wśród amerykańskich konstrukcyj na rok 1930, — K. W.	17
Skrzynki przekładniowe cichobieżne	21
Obrazki z podróży samochodowej po Europie — Janusz Reguński	24
Sport w ubiegłym miesiącu	36
Różne	40

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN

Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 540-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto
Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na
blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto”.



Na skutek rozporządzenia Władz, ogłoszonego w Dzienniku Ustaw z dnia 31 lipca 1929 roku każdy autobus prócz innych środków ochronnych, winien posiadać gaśnicę samochodową.

**CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY
OD POŻARU**

**NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC**

„KNOCK OUT“ TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT“ TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13 TEL. 322-85

Szukacie, rzecz prosta, takiej opony, wartość której byłaby jaknajwyższa w stosunku do sumy wydanej. Jest to łatwo znaleźć, o ile pamiętacie o jednej rzeczy.

W ciągu wielu lat ludzie na całym świecie utorowali szeroką drogę dla najwartościowszej opony.

Obok tej drogi, znaczonej wzorem protektora A.W.T., istnieje jako drogowy skaz monumentalny fakt:

WIĘCEJ LUDZI NA CAŁYM ŚWIECIE JEŹDZI NA OPONACH „GOOD-YEAR” ANIŻELI NA OPONACH JAKIEJKOLWIEK INNEJ MARKI.

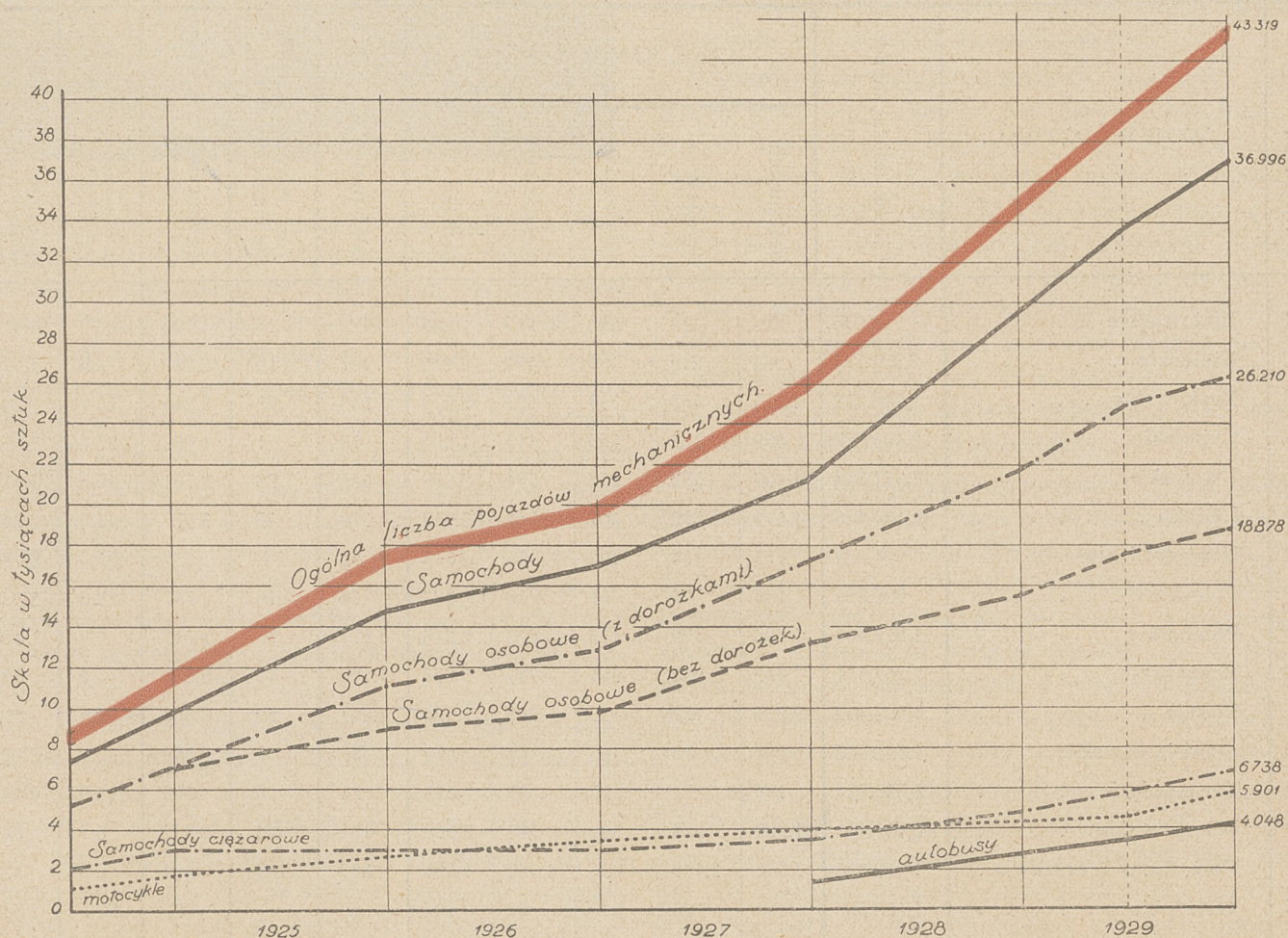
Fakt ten wydaje nam się niezbitą odpowiedzią na każde zapytanie co do gatunku, sprawności, wartości, wytrzymałości i ceny.



auto

kwiecień 1930

ilość samochodów
wzrasta bez przerwy



ZESTAWIONO NA PODSTAWIE STATYSTYKI M. R. P.

Co mówią cyfry?

Nie bez pewnej obawy oczekiwaliśmy ogłoszenia przez M. R. P. wykazu statystycznego za drugie półrocze 1929. Lękaliśmy się, że ciężkie czasy, o których się tyle mówi i które przecież na sobie odczuwamy, ukążą swoje ciemne odbicie w takim zwierciadle dobrobytu, jakim jest statystyka przyrostu samochodów.

Na szczęście nie jest tak źle. Przyrost liczby pojazdów mechanicznych w pierwszym półroczu 1929 wynosił 5065, a w drugim półroczu tegoż roku 3956. Jest więc pewien spadek, ale spadek w półroczu jesieniem nie powinien nas dziwić. Jeżeli natomiast porównamy cyfry całoroczne to znajdziemy przyrost za rok 1928—8642 sztuk i za rok 1929 — 9021 sztuk, mamy więc nawet pewne powiększenie przyrostu. Miarodajnym wskaźnikiem tego, czy rozwój automobilizmu przecho-

dzi istotny kryzys i jaki, będzie dopiero wynik bieżącego półrocza, który można będzie ustalić nie wcześniej jak w końcu sierpnia.

Jeżeli chodzi o motoryzację poszczególnych województw, to najintensywniej rozrasta się ruch samochodowy w województwie Lubelskim, które dotychczas było coprawda dość zapóźnione, ale zato w ostatnim półroczu wykazuje przyrost 27,7%. — Jeżeli chodzi o poszczególne rodzaje pojazdów mechanicznych, to najmniejszy przyrost wykazują dorożki, znaczne powiększenie przyrostu wykazują natomiast samochody ciężarowe, autobusy i motocykle.

Szczegółowe cyfry, oparte na statystyce Ministerstwa Robót Publicznych podajemy poniżej, a wykresline przedstawienie przyrostu znajdą czytelnicy na stronie poprzedniej.

WYKAZ IŁOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH W POLSCE NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 1930 R.

Nr. porządkowy	WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkańców	IŁOŚĆ SAMOCHODÓW					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost ogólnej ilości pojazdów mechanicznych (w stosunku do ilości z dn. 1.VII.1929 r.) w %	Liczba mieszkańców przypadających na jeden pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna					
1	Białostockie	1,500.036	296	158	292	219	965	129	13	1.107	26.2	1.355
2	Kieleckie	2,921.754	984	216	485	435	2 120	157	10	2.287	9.0	1.278
3	Krakowskie	2,296.259	1.274	453	333	553	2.613	563	68	3.244	14.7	708
4	Lubelskie	2,405 727	429	103	360	113	1.005	58	1	1.064	27.7	2.261
5	Lwowskie	3,131.742	1.193	572	252	281	2.298	435	28	2.761	16.4	1.134
6	Łódzkie	2,595.668	1.411	552	427	568	2.958	379	42	3 379	11.6	768
7	Nowogródzkie	922.724	115	56	102	44	317	20	—	337	25.3	2.736
8	Poleskie	992.824	146	28	67	32	273	38	16	327	12.8	3.038
9	Pomorskie	1,078.065	1.696	392	135	693	2.916	571	30	3.517	6.2	307
10	Poznańskie	2,267.351	3.637	942	344	754	5.677	1.109	60	6.846	4.9	331
11	Śląskie	1,296.199	2.275	151	132	968	3.526	1.253	29	4.808	12.6	270
12	Stanisławowskie	1,542.988	244	82	86	67	479	83	4	566	0.9	2.725
13	Tarnopolskie	1,645.921	180	34	57	43	314	24	2	340	18.9	4.841
14	Warszawskie	2,443.465	1.272	224	539	523	2.558	189	16	2.763	0.3	881
15	Kom. Rz. w Warszawie	1,079.296	3.348	3.139	96	1.322	7.905	813	103	8.821	8.6	122
16	Więńskie	1,158.669	157	168	210	63	598	39	—	637	22.5	1 819
17	Wołyńskie	1,656.490	221	62	131	60	474	41	—	515	26.2	3.216
	Ogółem w Państwie	30,926.168	18.878	7 332	4.048	6.738	36.996	5.901	422	43.319	10.1	714



Na pierwszych stronach miniejszego numeru „Auta“ zgrupowane zostały tablice i wykresy, ilustrujące przyrost ilości samochodów w Polsce i na całym świecie w ciągu ostatniego roku. Ze statystyki tej wynika, że liczba samochodów kursujących na całej kuli ziemskiej, powiększyła się w ciągu ubiegłych dwunastu miesięcy o przeszło trzy miliony, dosięgając olbrzymiej cyfry 35 milionów wozów. Cyfra ta przywodzi nam na pamięć ulice miast zakorkowane falangami pojazdów oraz szosy, na których nie można się swobodnie poruszać skutkiem nadmiernego ruchu, i mimowoli wywołuje refleksję, czy też ten szalony rozrost komunikacji samochodowej nie zbliża się ku końcowi, czy nie stanie się wkrótce zaciasno w miastach i na drogach.

Ten niezmiernie interesujący problem stał się również tematem specjalnej statystyki, która bardzo racjonalnie ujęła ilość samochodów, mogących kursować w danym kraju, jako funkcję długości dróg szosowych przez kraj ten posiadanych, wyliczając liczbę wozów, przypadających w każdym państwie na jeden kilometr szosy. Otóż ze statystyki powyższej, zestawionej niedawno przez firmę Dunlop, wynikają rzeczy wprost rewelacyjne, obalające raz na zawsze twierdzenia zawodowych pesymistów o rzekomym nadmia-

Na drogach miejsca nie zabraknie!

Napisał

Marjan Krynicki

rze samochodów na świecie i mogących stąd wyniknąć kryzysach w przemyśle automobilowym.

Najbardziej sensacyjnym punktem statystyki, ogłoszonej przez firmę Dunlop, jest niewątpliwie fakt, że krajem posiadającym największe natężenie ruchu samochodowego, nie są bynajmniej, jakby się zdawało, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Oddawna już przywykliśmy do bezapelacyjnej przewagi Stanów Zjednoczonych pod względem rozrostu automobilizmu, to też z trudem przyjdzie nam uwierzyć, że jeden z krajów europejskich może zajmować czołowe miejsce w jakiegokolwiek statystyce samochodowej. A jednak jest faktem, że Belgia posiada największą ilość samochodów w stosunku do długości dróg.

Ktokolwiek przejeżdżał samochodem przez Belgię przyznać musi, że niema tam wcale nadmiernej gęstości ruchu automobilowego. Na szosach jest pusto, bez mała tak samo jak w Polsce, a w miastach cyrkulacja samochodów nie napotyka na żadne poważniejsze trudności. Łatwo stąd wysnuć wniosek, że w Belgii niema nadmiaru samochodów, a więc tembardziej go być nie może w innych krajach, gdzie jeszcze mniej się znajduje samochodów w stosunku do długości dróg.

Przejdźmy jednak do cyfr. Belgia posiada obecnie około 140.000 samochodów, cyrkulujących na sieci drogowej o ogólnej długości około 10.000 klm. Daje to, jak nietrudno obliczyć, czternaście samochodów na kilometr, czyli 71 metrów odstępu pomiędzy poszczególnymi wozami, a więc dostatecznie dużo, aby wszystkie mogły się swobodnie poruszać. Jest to zresztą wyliczenie czysto teoretyczne, gdyż w praktyce nigdy się

nie zdarza, aby wszystkie istniejące w jakimś kraju samochody jednocześnie znajdowały się na drogach, to też ruch samochodów na szosach belgijskich tembardziej nie może napotkać na żadne poważniejsze utrudnienia.

Mając już proporcję pomiędzy długością dróg i ilością samochodów dla kraju najbardziej pod tym względem uprzywilejowanego, zobaczymy teraz co się dzieje w innych krajach, a przedewszystkiem w osławionych Stanach Zjednoczonych. Szczęśliwa Ameryka według ostatniej statystyki rozporządza przytłaczającą liczbą 26.564.659 samochodów, podczas gdy długość dróg w Stanach wynosi 4.821.736 klm. Oznacza to tylko 5,5 samochodów na kilometr, z czego łatwo obliczyć, że dla osiągnięcia takiej gęstości ruchu, jaka istnieje w Belgji, to znaczy 14 samochodów na kilometr, musiałyby Stany powiększyć swój tabor samochodowy jeszcze o blisko 41 milionów wozów. Niemalże to pole do popisu dla Forda, General Motors, Chryslera i innych ruchliwych fabryk amerykańskich.

Wielka Brytania posiada 1.370.711 samochodów przy długości dróg 287.788 klm., tak iż dla zrównoważenia z Belgją potrzeba jej jeszcze 2.676.428 wozów. Jeszcze więcej samochodów przyjąć mogą drogi francuskie, gdyż Francja ma obecnie 1.265.841 samochodów na 628.000 klm. dróg, a więc na kilometr wypadają tam akurat dwa wozy. Dla osiągnięcia takiej samej gęstości ruchu jak w Belgji, Francja powiększyć musi swój tabor o 7.536.000 samochodów.

Według tej samej statystyki, inne kraje, w których liczba samochodów jest daleko mniejsza aniżeli w państwach pod tym względem przodujących, dla zrównania z Belgją musiałyby powiększyć swój tabor samochodowy o następujące ilości wozów:

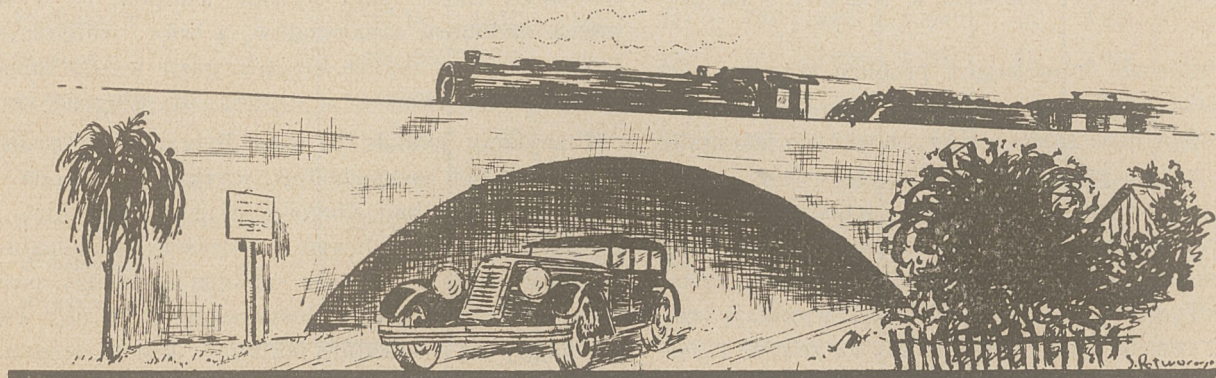
Australja	około	7.500.000
Kanada	„	8.500.000
Niemcy	„	4.000.000
Indje	„	4.500.000
Italja	„	2.500.000

Japonja	około	1.500.000
Polska	„	1.500.000
Portugalia	„	2.500.000
Rumunja	„	1.200.000
Afryka Poł.	„	1.400.000
Hiszpanja	„	1.000.000
Szwecja	„	850.000
Rosja Sow.	„	9.500.000

Z tej niezwykle interesującej statystyki wynika przedewszystkiem, że liczba samochodów, kursujących obecnie na świecie, jest stosunkowo bardzo niewielka i może być jeszcze wielokrotnie powiększona bez wywołania żadnych specjalnych utrudnień czy komplikacji w ruchu automobilowym na drogach. Utrudnienia dla ruchu kołowego, wywołane nadmiernem skupieniem samochodów, o których ostatnio tak często się słyszy, są jedynie bolączką wielkich miast, z czem zresztą nowoczesna urbanistyka napewno zdoła sobie poradzić. Natomiast ruch samochodowy na szosach jest na całym świecie jeszcze bardzo nieznaczny i nie stoi na przeszkodzie znacznemu jego powiększeniu.

Trzeba przytem zwrócić uwagę, że omawiana przez nas statystyka nie bierze wcale w rachubę szerokości dróg, które wszak w olbrzymiej większości wypadków nadają się do swobodnego ruchu dwukierunkowego, a więc praktycznie są w stanie pomieścić dwukrotnie większą liczbę samochodów, niż przewiduje statystyka. Dalej w miarę wzrostu ilości samochodów oraz rozwoju turystyki automobilowej, we wszystkich krajach świata powstają coraz to nowe drogi, przeważnie specjalnie przystosowane do wymagań ruchu samochodowego, co jeszcze bardziej oddala od nas chwilę, w której nie będzie już na szosach miejsca dla nowych samochodów.

A zatem fabryki automobilowe mogą się dalej świetnie rozwijać i spokojnie wypuszczać na rynki świata milionowe falangi coraz to lepszych i coraz to bardziej przystępnych samochodów. Na drogach miejsca nie zabraknie!



!CHRYSLER twierdzi!

AUTOMOBILISTA MA PRAWO WIĘCEJ WYMAGAĆ

Żądać wozów szybkich, łatwiejszych do prowadzenia, tańszych w użyciu, dających większe bezpieczeństwo jadącym.

Wozów posiadających elastyczne silniki o wielkiej mocy, które pozwalają szybko i bez trudu przeciskać się wśród zatorów ulicznych.

Żądać ulepszeń, które zwiększają sprawność silnika: jak ekonomicznego gaźnika o niskim ciśnieniu, zaopatrzonego w samoczynną pompkę paliwową, oraz takich jak cicho pracująca, łatwo przełączalna skrzynka zmianowa, która umożliwia branie stromych wzniesień bez zmniejszania szybkości.

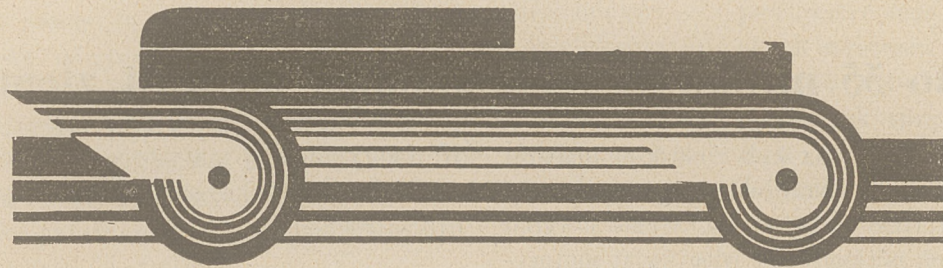
Żądać pięknych wozów, posiadających resory umocowane w gumie, hydrauliczne hamulce niezawodnie działające bez względu na pogodę, o wewnętrznych szczękach, szczelnie osłoniętych od błota.

Takimi samochodami są nowe modele CHRYSLER'ÓW:

CHRYSLER „77“ CHRYSLER „70“

oraz lżejszy i tańszy

CHRYSLER „66“



GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I W. M. GDAŃSK

Sp. z o. o. **AUTO - KONCERN** Sp. z o. o.

W A R S Z A W A

Biura: Belwederska 16, gmach własny
tel. 123-12, 123-24, 123-27, 123-29

GARAŻE: NABIELAKA 5, gmach własny

Salon wystawy Wierzbowa 8, tel 126-36.

ILOŚĆ ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW

na 1 Stycznia 1930 r.

(Samochody osobowe, ciężarowe i autobusy razem)

Stany Zjedn. A. P.	26.564.659	Venezuela	17.500	Litwa	1.929
Wielka Brytania	1.370.711	Grecja	17.000	Martynika	1.650
Francja	1.265.841	Columbia	16.000	Monaco	1.567
Kanada	1.169.445	Afryka Zachodnia (ang.)	15.048	Barbados	1.540
Niemcy	609.030	Afryka Wschodnia "	14.700	Afryka Wsch. (portug.)	1.500
Australja	570.000	Peru	13.600	Marokko Hiszp.	1.500
Argentyna	358.625	Porto-Rico	12.491	Somali Eritrea	1.462
Włochy	230.509	Jugosławja	10.675	Gwadelupe	1.347
Brazylja	188.349	Rodezja	10.550	Cypr	1.304
Hiszpanja	178.176	Tunis	9.695	Bahamas	1.250
Nowa Zelandja	173.815	Syrja	9.048	Fiji	1.088
Indje	164.275	Turcja	9.000	Islandja	1.063
Szwecja	144.519	Panama	8.316	Nicaragua	1.052
Południowa Afryka	141.674	Luxemburg	8.181	Honduras	1.050
Belgja	140.328	Persja	7.728	Reunion Island	1.030
Danja	103.249	Jamajca	7.600	Nyasaland	1.000
Holandja	98.428	Sjam	7.550	Madera	790
Japonja	90.465	Afryka Zach. (franc.)	6.408	Arabja	742
Meksyk	80.653	Congo Belgijskie	4.850	Trypolitania	732
Indje Holenderskie	70.883	Republica Dominicana	4.261	Gibraltar	700
Szwajcarja	70.650	Afryka Pol. Zach.	3.400	Indje Zachodnie	650
Czechosłowacja	65.600	Bułgarja	3.300	Virgin Islands	580
Kuba	48.544	Mauritius	3.300	Etjopja	568
Alger	44.910	Guatemala	3.097	Wyspy Azorskie	534
Urugway	43.825	Lotwa	3.014	Tangier	525
Hawaii	42.500	Guiana (angielska)	2.912	Oceanja (francuska)	466
Norwegja	40.650	Irak	2.911	Oceanja (reszta)	450
Polska	38.319	Haiti	2.808	Albanja	400
Malaja (angielskie)	37.482	Boliwja	2.705	Grenada	397
Irlandja	37.404	Estonja	2.705	Samoa	340
Finlandja	37.065	Palestyna	2.523	Liberja	300
Chile	35.000	Alaska	2.500	Honduras	225
Austrja	34.500	Newfoundland	2.410	Afganistan	200
Filipiny	32.000	Gdańsk	2.384	Gujana Holend.	195
Rumunja	31.922	Hong Kong	2.356	St. Lucia	163
Chiny	30.233	Costa-Rica	2.281	Wyspy Cooka	114
Portugalia	29.149	Madagaskar	2.200	Gujana francuska	100
Egipt	26.385	Sudan	2.176	Borneo Północne Ang.	80
Północna Irlandja	25.013	Salvador	2.175	St. Pierre i Miquelon	75
U. S. S. R. (Rosja)	24.000	Equador	2.150	Turkiestan i Kaukaz	74
Marokko	22.648	Angola	2.000	Wyspy Faroe	52
Indo-Chiny (francuskie)	20.757	Indje Zachodnie	2.000	Dominica	36
Ceylon	19.645	Paragwaj	2.000	Wyspy Bermuda	20
Węgry	19.236	Malta	1.990	Wyspy Seychelles	14

Przeszło 35 milionów samochodów na kuli ziemskiej!

Przez rok 1929 przybyło na kuli ziemskiej przeszło trzy miliony (3.027.533) samochodów, podczas gdy w roku poprzednim 1928-ym przyrost wynosił tylko nieco powyżej dwóch milionów. A więc świat motoryzuje się w dalszym ciągu. Największy procentowy przyrost wykazują kraje, które dotychczas miały ruch samochodowy słabo rozwinięty. — Polska na ogólnej liście państw, ułożonej według ilości posiadanego taboru samochodowego, zajmuje 28-e miejsce, a więc w ciągu ostatniego roku posunęliśmy się o 6 miejsc naprzód, wyprzedzając Irlandję, Finlandję, Chile i Austrję.

Dla fabryk samochodowych rok ubiegły był rokiem nowego rekordu. Fabryki Stanów Zjednoczonych i Kanady wyprodukowały 5.621.656 samochodów. Fabryki europejskie wypuściły razem 585.985 samochodów.

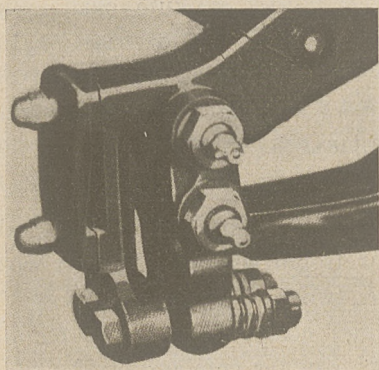
W amerykańskiej statystyce produkcji po raz pierwszy figuruje Polska, zresztą z niezbyt dokładną cyfrą 670 samochodów.

Eksport ze Stanów Zjednoczonych osiągnął niebywają dotychczas sumę 722 milionów dolarów. Głównymi odbiorcami amerykańskich samochodów pozostają nadal Argentyna, Australja i Południowa Afryka, które własnego przemysłu samochodowego nie mają, lecz pod względem ilości samochodów zajmują pierwsze miejsce obok takich państw jak Francja, Niemcy i Włochy. — Eksport europejski do tych krajów jest stosunkowo nieznaczny i miastety wszędzie tam, gdzie go nie bronią specjalne cła ochronne, słabo wytrzymuje konkurencję amerykańską.

WŚRÓD KONSTRUKCYJ AMERYKAŃSKICH na rok 1930

Cztery przekładnie — zwiększona ilość obrotów — odwrócone karburatory.

Jak skrupulatne prace statystyczne pozwalają zestawić ilościowy obraz rozwoju automobilizmu, tak liczne wystawy i salony, jakie się zwykle na przełomie starego i nowego roku odbywają, dają możność wyrobienia sobie poglądu na tendencje konstruktorów samochodowych.



Umocowanie przedniego resora, które ma na celu zmniejszenie chwiania się kół przednich.

Jedną z najciekawszych rzeczy, jaką można teraz zaobserwować jest stopniowe zacieranie się różnic między europejską i amerykańską konstrukcją. — Rzecz prosta, że prawie każdy wóz ma swe odrębne własności i nosi na sobie piętno indywidualności konstruktora, jednak w dwóch zasadniczych kwestiach: ilości obrotów silnika i ilości przekładni nastąpiło niejako pojednanie.

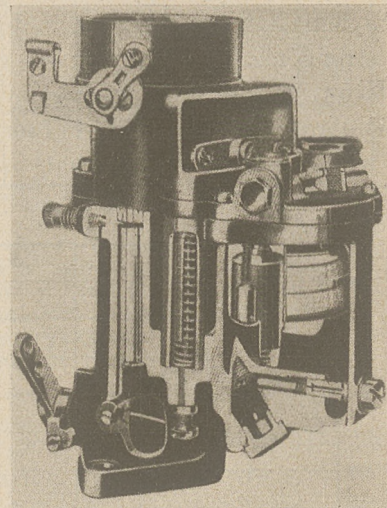
Fabryki amerykańskie zdecydowały się na podniesienie szybkości obrotowej i doszły przeciętnie do trzech tysięcy obrotów na minutę. Jedynie nieliczne modele odbiegają od tej normy, a w szczególności większą różnicę wykazują: Ford (2200 obr./min.), Studebaker Commander (3600), Chrysler Imperial i dwa modele Auburna, obydwa zaopatrzone w silniki Lycoming. — Z drugiej strony fabryki europejskie

zaniechały budowy silników nadmiernie szybkobieżnych, które w praktycznym użytku okazały się zupełnie niecelowe.

Drugi punkt, na którym istniała zasadnicza rozbieżność, to ilość przekładni. Pod tym względem zwycięstwo odniósł europejski punkt widzenia. Nie ulega wątpliwości, że skrzynka trójprzekładniowa stawia zbyt ciężkie wymagania w stosunku do silnika. Tylko nie liczący się ze zużyciem benzyny Amerykanie mogli obstawiać przy trzech przekładniach, motywując to tem, że inna przekładnia niż bezpośrednia jest zawsze hałaśliwa i niewygodna przy włączaniu. Z chwilą skonstruowania skrzynek o użęzieniu skośnem lub daszkowem, argument ten stracił wiele ze swej wagi, i należy oczekiwać, że coraz więcej fabryk amerykańskich będzie przechodziło na skrzynki czteroprzekładniowe eichobieżne. Budowa skrzynek nowego typu jest dość ciekawa, to też poświęcamy temu zagadnieniu specjalną notatkę na innem miejscu.

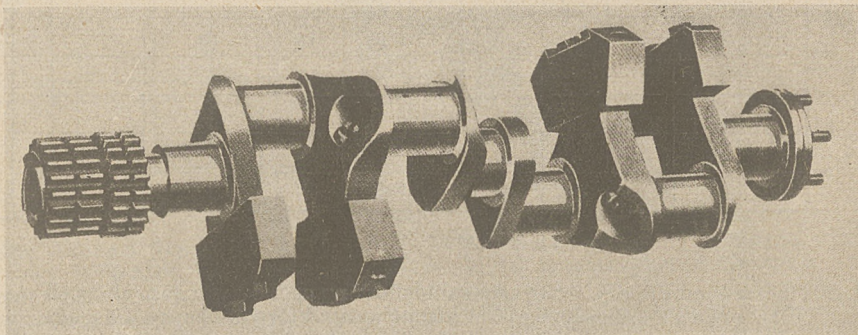
Poza tym, może najciekawszym zwrótem, warto zaznaczyć i inne, które podajemy za obserwatorem tej miary co P. M. Heldt, znany teoretyk i krytyk samochodowy.

Bardzo wyraźnie zaznacza się



„Odwrócony“ karburator, który daje lepsze napełnianie cylindrów.

u fabrykantów amerykańskich dążenie do zwiększenia mocy silników. Nie jest to dążenie nowe, bo moc silników samochodowych wzrasta stale od chwili zbudowania pierwszego samochodu i jedynie sposoby, stosowane w tym celu zmieniały się z biegiem czasu. Mamy trzy czynniki, na które możemy oddziaływać, aby powiększyć moc silnika, są to: stosunek sprężania, ilość obrotów i pojemność cylindrów. Jeżeli chodzi o stosunek sprężania, to zdaje się, że w tym względzie doszliśmy już do praktycznej granicy, której bez zmiany materiału pędnego nie mo-



Przeciwwagi na wale korbowym zapewniają spokojny bieg przy znacznej szybkości obrotów. (Wał korbowy Cadillaca).

żemy przekroczyć. Co dotyczy szybkości obrotów, to zaznaczyliśmy już, że nastąpiło obecnie prawie zupełne wyrównanie szybkości obrotowych stosowanych przez europejskich i amerykańskich konstruktorów. Fakt ten najlepiej świadczy, że doszliśmy do praktycznej normy i że odchylenia tak w jedną jak w drugą stronę nie dają pożądaných rezultatów. Powiększają jeszcze szybkość obrotów silnika tylko te fabryki, które dotychczas trzymały się

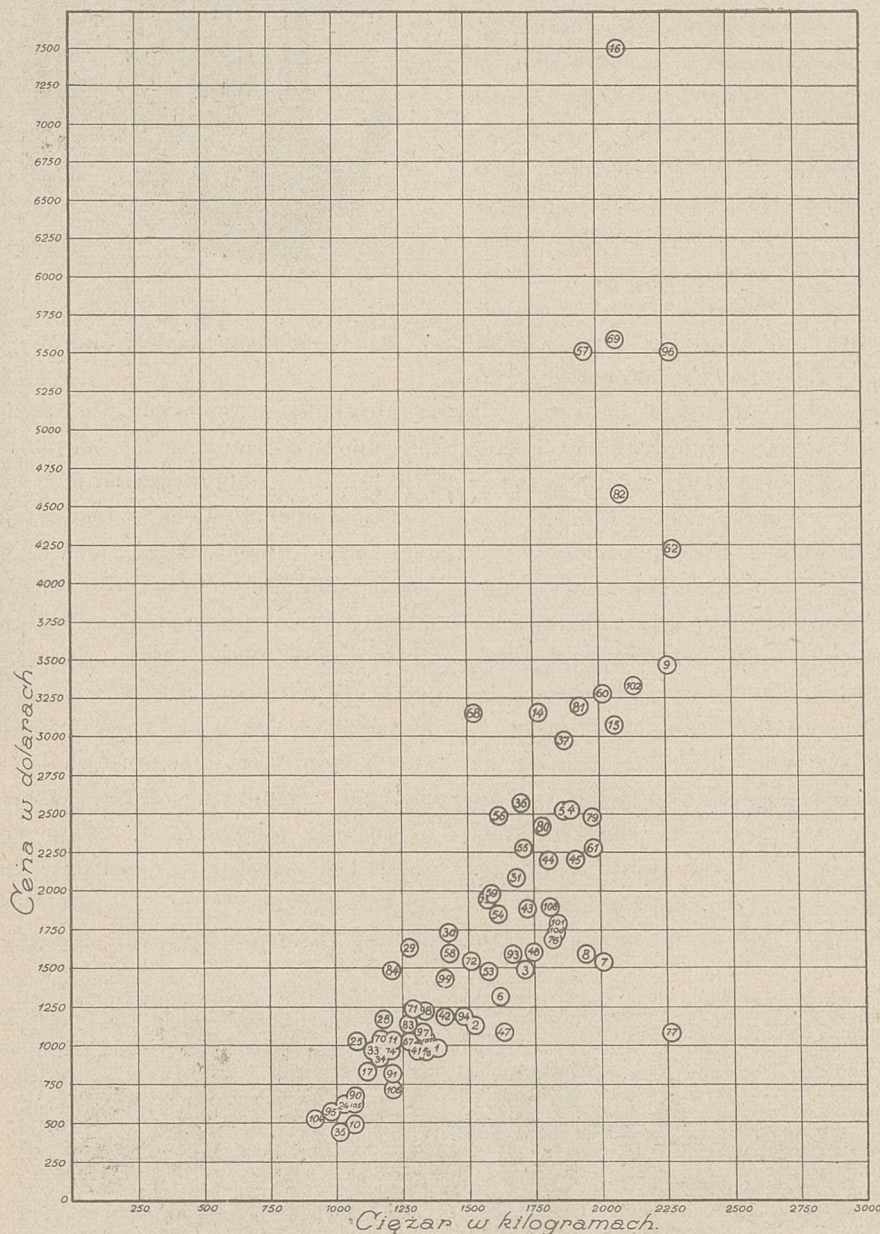
silników wolnobieżnych i zostały pod tym względem niejako w tyle. Sposobem powiększania mocy, jaki najczęściej stosowano w roku ubiegłym było powiększanie pojemności cylindrów, a szczególnie powiększanie średnicy. Do firm, które w ubiegłym roku powiększyły średnicę cylindrów należą: Nash, Buick, Elcar, Graham Paige (wszystkie o $\frac{1}{8}$ cala t. j. o 3,2 mm.) oraz Cadillac i La Salle (o $\frac{1}{16}$ cala t. j. o 1,6 mm.).

Jeżeli chodzi o ilość cylindrów,

to powodzenie ośmiocylindrowców trwa ciągle. Z początkiem roku Oldsmobile zapowiedział typ ośmiocylindrowy dwurzędowy pod kątem, obecnie Studebaker dostarcza swe wozy typu Director z silnikiem bądź 6-cio bądź 8-io cylindrowym, podczas gdy dawniej Director miał zasadniczo 6-cio cylindrowy silnik. Dwa wozy z napędem na przednie koła, które ukazały się na rynku w roku ubiegłym: Cord i Ruxton, zaopatrzane są obydwie w silniki ośmiocylindrowe. Nash przeszedł na osiem cylindrów w ostatnim swym modelu, to samo uczynił Marmon, a wiele innych fabryk szykuje ośmiocylindrowce. Pierwszy szesnasto-cylindrowiec (dwie grupy po osiem cylindrów) wypuszczony został przez Cadillaca.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że większe firmy, które budowały wozy drogie wysokiej klasy i wozy tanie, tworzą obecnie modele w pośredniej cenie, łącząc poszczególne części, czy też całe zespoły z dwóch dotychczasowych typów. Metoda ta, dająca się łatwo stosować w dużych fabrykach, jest niewątpliwie racjonalna i ma przed sobą przyszłość, pozwala bowiem na budowanie dużej gamy modeli nie naruszając zasady masowej fabrykacji poszczególnych części.

W związku ze zwiększoną szybkością obrotów znajdują coraz częstsze zastosowanie aluminiowe tłoki i korbowody, przeciwwagi na wałach korbowych, oraz oparcie wału korbowego na łożyskach między wszystkimi korbami. Nash powiększył nieliczną dotychczas grupę fabryk, stosujących aluminiowe korbowody. Reo wprowadził tłoki ze specjalnego stopu, opracowanego przez Aluminum Comp. of America. W nowym modelu Hupmobila, w celu zmniejszenia ciężaru części ruchomych, głowica korbowodu otrzymała wyłanie z białego stopu tylko w górnej połowie, a dolna część pracuje bez białego metalu.



Ciekawe zestawienie ceny i ciężaru samochodów osobowych fabryk amerykańskich. Kółka oznaczają poszczególne samochody, które możemy odszukać w/g numeru na tablicy na str. 20-ej. Na wykresie widać dość wyraźnie odznaczającą się grupę samochodów użytkowych (na dole wykresu) i grupę samochodów luksusowych, których cena wzrasta nieproporcjonalnie do ciężaru.

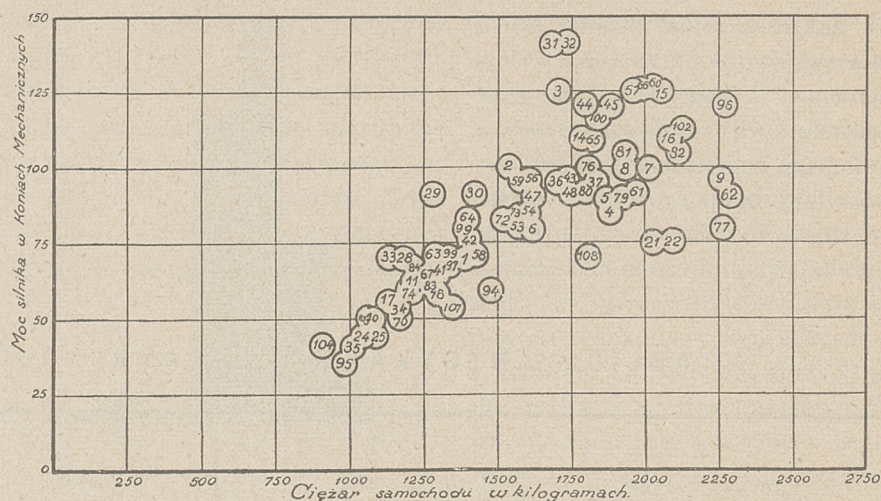
Idąc za wzorem europejskim, fabryki amerykańskie przestały zaopatrywać swe wozy w karburatory własnej konstrukcji tak kłopotliwe w regulacji i zazwyczaj nieekonomiczne. Ostatnio Packard poszedł również po tej drodze, stosując karburatory wyrobu Detroit Lubricator Co. i w ten sposób zdaje się już ostatnia firma samochodowa przerwała wyrób własnych karburatorów.

Na zwrócenie uwagi zasługuje karburator, zastosowany ostatnio przez Chryslera. Moglibyśmy nazwać go karburatorem „odwróconym”, bowiem wlot powietrza jest w tym karburatorze u góry i strumień mieszanki biegnie do cylindra w kierunku z góry na dół, a nie jak dotychczas z dołu do góry. Zaletą takiego karburatora jest to, że benzyna samym swoim ciężarem spada w kierunku cylindra, dzięki czemu nie potrzebna jest tak znaczna siła ssania, jak w dotychczasowych karburatorach, dysza może być zatem stosunkowo większa i w rezultacie osiąga się lepsze napełnianie cylindrów i większą nieco moc silnika.

Stosowanie świec o metrycznym wymiarze gwintu spotyka się na amerykańskich samochodach coraz częściej. Na sześciocylindrowych wozach Chryslera zastosowano przyrząd zapłonowy o podwójnym przerywaczu (dwa kółka, każde o trzech garbach), dzięki czemu każdy młoteczek pracuje dwa razy rzadziej. Ma to duże znaczenie dla wielocylindrowych silników szybkoobrotowych.

W zakresie chłodzenia dawne termostaty, których działanie polegało na zamykaniu przepływu wody przez chłodnicę, całkowicie ustąpiły miejsca termostatom związanym z żaluzjami, które zamykają przepływ powietrza przez chłodnicę. O racjonalności tego systemu pisaliśmy w styczniowym numerze Auto.

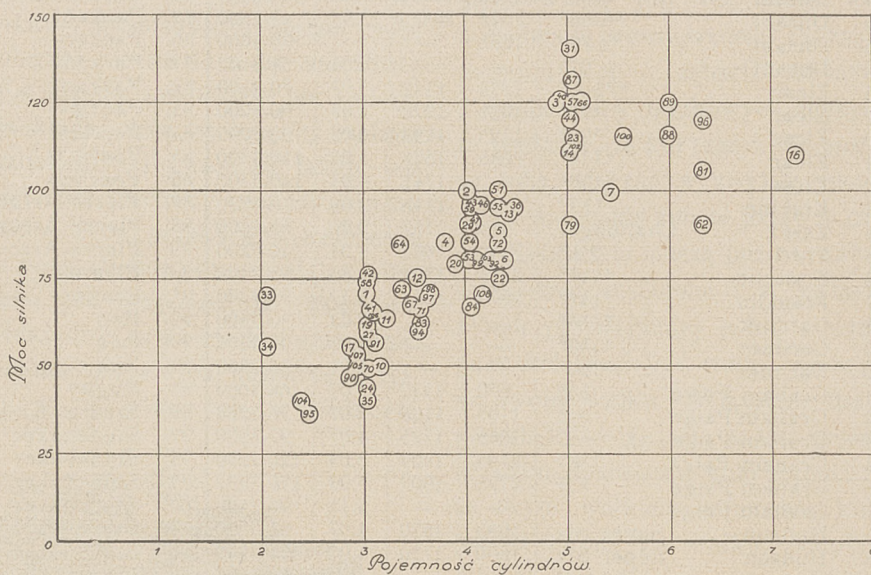
W zakresie smarowania najchętniej jest stosowany system oliwienia pod ciśnieniem, przytem o ile dawniej zadawano się doprowa-



Stosunek mocy silnika do ciężaru samochodu to jedna z najciekawszych cech charakterystycznych maszyny. — Duża moc w stosunku do ciężaru świadczy o zdolności do gwałtownego ruszania z miejsca. Wykres przekonywuje nas o tem, że prawie wszyscy konstruktorzy amerykańscy zachowują między mocą i ciężarem jednakowy stosunek.

dzeniem oliwy pod ciśnieniem do głównych łożysk wału korbowego i najwyżej do głowic korbowodów, o tyle teraz oliwa tłoczona jest aż do sworzni tłokowych. System ten spotykamy na nowych modelach Nash i Hupmobile. Skłonność smaru do wyciekania ze skrzynki przekładniowej była stwierdzona już do syć dawno. Zastosowanie w skrzyn-

ce podobnego przewietrznika, jak w karterze silnika prawie zupełnie zaradziło złemu. Obecnie inżynierowie u Cadillaca doszli do wniosku, że sprzęgło w ruchu działa podobnie jak pompa odśrodkowa i wysysa oliwę przez łożyska. Doprowadzenie dopływu powietrza do przedziału sprzęgłowego okazało się tu bardzo skuteczne.



Moc silnika i pojemność cylindrów. — Wiele ciekawych danych można odczytać z tego wykresu. Widzimy przedewszystkiem, że amerykańskie nie znają prawie samochodów o mniejszej pojemności skokowej niż trzy litry. — Do nielicznych wyjątków należą: Erskine, Essex, Rugby i Whippet. Pozatem widać, że moc stoi w luźnym związku z pojemnością skokową. — Na linii 3 litrów mamy Forda 40 MK. i Graham-Paige 76 MK. — Dla marek europejskich różnice byłyby jeszcze znacznie większe, bo większe są różnice w ilości obrotów.

W zakresie uresorowania warto zaznaczyć, że Buick zarzucił resory odwrócone (kantilewer), które tak długo stanowiły charakterystyczną cechę jego konstrukcji i przez ciekawą zbieg okoliczności w tym samym czasie to samo uczyniła w Europie fabryka Rolls-Royce, znana

również ze stałego stosowania kantilewerów. Szereg fabryk wprowadziło obecnie zmianę w zawieszeniu od przodu. Mianowicie resory przednie zawieszane są na dwóch ruchomych strzemionkach. Jedno z tych strzemionek, przednie lub tylne, ujęte jest między dwie sprężyny spiral-

ne, które ograniczają jego ruchy. Dwa nowe modele Packarda i Nasha posiadają resory ujęte w metalowe osłony, wypełnione wewnątrz smarem. Dzięki temu smarowanie piór resorowych, zdaje się ma być zbędne przez cały żywot samochodu. Udoskonalenia w systemie hamul-

TABLICA AMERYKAŃSKICH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

L. p.	Fabryka i model		Cena Dolary	Ciężar Kilogr.	Pojemność cyl. litr.	Moc na ha- mulcu przy obrotach na minutę	L. p.	Fabryka i model		Cena Dolary	Ciężar Kilogr.	Pojemność cyl. litr.	Moc na ha- mulcu przy obrotach na minutę
1	Auburn	"6-85"	995	1392	3.03	70-3400	55	Jordan	"90-8"	2295	1705	4.31	95-3200
2	Auburn	"8-95"	1195	1533	4.03	100-3700	56	Jordan	"31-90-8"	2495	1620	4.31	95-3200
3	Auburn	"125"	1495	1716	4.91	125-3600	57	Jordan	"125-8"	5500	1957	5.03	125-3200
4	Blackhawk	L-6	2535	1889	3.90	85-3200	58	Kissel	"6-73"	1595	1428	3.03	73-3500
5	Blackhawk	L-8	2535	1875	4.31	88-3100	59	Kissel	"8-95"	1995	1599	4.03	95-3400
6	Buick	"40"	1310	1623	4.38	80-2800	60	Kissel	"8-126"	3275	2018	4.91	126-3600
7	Buick	"50"	1540	2015	5.42	99-2800	61	La Salle	"340"	2295	1986	—	91-3000
8	Buick	"60"	1595	1946	5.42	99-2800	62	Lincoln		4200	2281	6.31	90-2800
9	Cadillac	"353"	3450	2256	—	95-3000	63	Marmon	Roosevelt	—	1285	3.39	72-3400
10	Chevrolet	"AD"	495	1070	3.18	50-2600	64	Marmon	69	—	1398	3.33	84-3200
11	Chrysler	66	1025	1221	3.21	63-3200	65	Marmon	79	—	1827	—	110-3400
12	Chrysler	70	1295	—	3.51	75-3200	66	Marmon	"Big 8"	—	1980	5.10	125-3400
13	Chrysler	77	1795	—	4.41	93-3200	67	Marquette	"30"	1020	1276	3.47	67-3000
14	Chrysler Imp.	"80"	3195	1780	5.01	112-3400	68	McFarlan	St. 8	3180	1542	—	—
15	Cord	L 29	3095	2054	4.89	125-3500	69	McFarlan	TV	5600	2086	—	—
16	Cunningham	V-9	7500	2086	7.24	110-25 00	70	Moon Windsor	6-69	1045	1165	3.03	49-2800
17	De Soto	845	1113	2.87	55-3200	71	Moon Windsor	6-75	1245	1296	3.52	66-3150	
18	De Soto	"St. 8"	1035	—	3.03	—	72	Moon Windsor	8-85	1545	1516	4.31	85-3100
19	Dodge Bros.	DD	875	—	3.04	61-3000	73	Moon Windsor	8-92	1945	1575	4.31	85-3100
20	Dodge	DC	1145	—	3.90	78-3000	74	Nash	458	975	1202	—	60-2800
21	Duesenberg	"St. 8"	—	2018	—	75-3000	75	Nash	488	1425	—	—	74 1/2 2800
22	Duesenberg	"St. 8"	—	2096	4.31	75-3000	76	Nash	490	1695	1814	—	100-3200
23	Du Pont	"G"	—	—	5.03	114-3200	77	Oakland	"101"	1075	2257	—	82-3000
24	Durant	"6-60"	635	1043.0	3.03	43-2800	78	Oldsmobile	"F-30"	965	1297	—	61-3000
25	Durant	"6-66"	1025	1081.0	3.03	43-2800	79	Packard	"8-726"	2485	1934	5.02	90-3200
26	Durant	"6-70"	1285	—	—	70-3000	80	Packard	"8-733"	2425	1785	5.02	90-3200
27	Durant	614	—	—	3.04	58-3100	81	Packard	"8-740"	3190	1927	6.31	106-3200
28	Elcar	"75-A"	1175	1179	3.03	70-2400	82	Packard	"8-745"	4585	2106	6.31	106-3200
29	Elcar	"95"	1625	1270	4.03	90-3000	83	Peerless	6-61A	1145	1270	3.52	62-3000
30	Elcar	"96"	1725	1428	4.03	90-3000	84	Peerless	"Standard 8"	1495	1210	4.08	66-2900
31	Elcar	"130"	2085	1678	5.03	140-3300	85	Peerless	"Master 8"	1995	—	5.03	114-3300
32	Elcar	"140"	—	1745	5.03	140-3300	86	Peerless	"Custom 8"	2795	—	5.03	114-3300
33	Erskine	"53"	965	1146	2.06	70-3200	87	Pierce-Arrow	"126"	3975	—	5.07	132-3000
34	Essex	Challenger	925	1157	2.06	55-3600	88	Pierce-Arrow	"132"	2750	—	6.00	115-3000
35	Ford	"A"	440	1007	3.03	40-2200	89	Pierce-Arrow	125 & 139	3150	—	6.00	125-3000
36	Franklin	"145"	2585	1701	4.49	95-3100	90	Plymouth		695	1068	2.87	45-2800
37	Franklin	"147"	2970	1868	4.49	95-3100	91	Pontiac	"6-30"	825	1201	3.03	58-3000
38	Gardner	"136"	—	—	3.03	70-3500	92	Reo	"25"	1795	—	4.31	80-3200
39	Gardner	"140"	—	—	4.03	90-3300	93	Reo	"20"	1595	1653	4.31	80-3200
40	Gardner	"150"	—	—	4.91	126-3300	94	Reo	"15"	1195	1487	3.52	60-2800
41	Graham Paige	612	970	1317	3.07	66-3000	95	Rugby	4-40	580	979	2.49	36-2400
42	Graham Paige	615	1195	1408	3.07	76-3200	96	Stearns-Knight	"8-90"	5500	2274	6.31	120-2800
43	Graham Paige	621	1865	1725	4.07	97-3200	97	Studebaker	Director "6"	1095	1336	3.62	68-3200
44	Graham Paige	827	2195	1803	5.03	120-3200	98	Studebaker	Director "8"	1235	1347	3.62	70-3200
45	Graham Paige	837	2195	1907	5.03	120-3200	99	Studebaker	Com. "8"	1445	1402	4.09	80-3600
46	Graham Paige	—	—	—	4.15	96-3400	100	Studebaker	Presid. "8"	1735	1830	5.54	115-3200
47	Hudson	Super Six	1095	1630	4.07	91-3200	101	Studebaker	Presid. "8"	1785	1840	5.54	115-3200
48	Hudson	Super Six	1600	1750	4.07	91-3200	102	Stutz	M	3345	2124	5.03	113-3300
49	Hudson	Great 8	—	—	—	80-3600	103	Viking		1595	—	4.25	80-3200
50	Hupmobile	"S"	1135	—	3.04	70-3200	104	Whippet-4	"96-A"	520	908	2.39	40-3200
51	Hupmobile	"C"	1835	—	4.31	100-3200	105	Whippet-6	"98-A"	635	1061	2.92	50-3000
52	Hupmobile	"H-8"	2190	—	—	133-3400	106	Willys-6	"98B"	735	1213	3.10	65-3400
53	Jordan	"70-8"	1495	1571	4.03	80-3200	107	Willys-Knight	"70B"	1045	1349	2.92	53-3000
54	Jordan	"80-8"	1795	1615	4.03	85-3200	108	Willys-Knight	"66B"	1895	1803	4.18	70-3200

Uwaga: cena rozumie się loco fabryka w Ameryce za wóz otwarty lub najtańszy o ile fabryka otwartych nie wyrabia

cowym wprowadzane są w dalszym ciągu. W mechanizmach kierowniczych stosowane są coraz więcej łożyska kulkowe, które dają mały opór przy manewrowaniu kierownicą. Wiele nowych samochodów jak Chrysler, Graham Paige, Hupp i Nash posiada trzyszprychowe koło kierownicze. Jest to drobne udoskonalenie daje jednak łatwiejszy wgląd do zegarów i przyrządów pomiarowych, umieszczanych zazwyczaj na przedniej desce przed kierownicą.

Centralne smarowanie podwozia nie zrobiło większych postępów w ciągu ubiegłego roku i z obserwacji poczynionych na Paryskim



Szybkość obrotowa silników jest w Ameryce prawie znormalizowana w granicach od 2750 do 3500 obrotów na minutę.

Skrzynki przekładniowe cichobieżne

W okresie czasu, który trwał, licząc okrągło, od 1924 do końca 1927 roku, konstruktorzy samochodowi wkładali bardzo wiele energii w udoskonalenie bezpośredniej przekładni, by umożliwić prowadzenie samochodu prawie bez zmiany biegów i zadowolić w ten sposób kierowców, którzy nie lubią przełączania.

W tym celu zwiększano moc silników, zwiększano ilość cylindrów i zmieniano stosunek przeniesienia w tylnym moście. Osiągnięto rezultat, że samochód można było prowadzić na najwyższej przekładni z szybkością zwykłego kroku i w razie potrzeby gwałtownie przyspieszać biegu. Wzamin za to jednak, gdy trzeba było rozwinąć na szosie szybkość ponad 60—70 km. na godzinę, silnik cierpiał od nadmiernej ilości obrotów, zużywał dużo benzyny i bynaj-

mniej nie dawał takiej szybkości, jaką mógłby dać, gdyby posiadał odpowiednie przeniesienie.

Trudno, silnik spalinowy ma tę właściwość, że pracuje wydajnie tylko wtedy, gdy posiada swą normalną szybkość obrotów. Chcąc należycie wykorzystać silnik, trzeba zmieniać przekładnię odpowiednio do warunków jazdy. Racjonalnie zrozumiane zadanie konstruktora będzie więc polegało nie na tem, by umożliwić prowadzenie samochodu bez zmiany przekładni, lecz na tem, by zmiana przekładni odbywała się łatwo, bez trudu dla kierowcy i co jest równie ważne, żeby przekładnia najbliższa do bezpośredniej pracowała równie cicho jak bezpośrednia. Pozostałe przekładnie mogą nie być specjalnie cichobieżne, bowiem używane są tylko w wyjątkowych wypadkach,

i Londyńskim salonach można wnośić, że udoskonalenie to jest częściej stosowane w Europie.

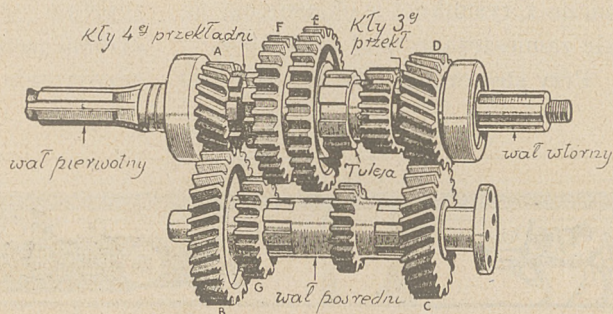
Dumą amerykańskich konstruktorów są wspomniane już samochody Cord i Ruxton z napędem na przednie koła. Wprawdzie w Europie wiele fabryk rozwiązało to zagadnienie konstrukcyjne, ale żadna nie wypuściła na rynek seryjnego samochodu z napędem na przednie koła. Pomimo osiągniętych doskonałych rezultatów, nie wszystkie zalety przedniego napędu zostały już wyzyskane i niewątpliwie wielu konstruktorów poświęci w bieżącym roku znaczne wysiłki dalszemu udoskonaleniu tej konstrukcji.

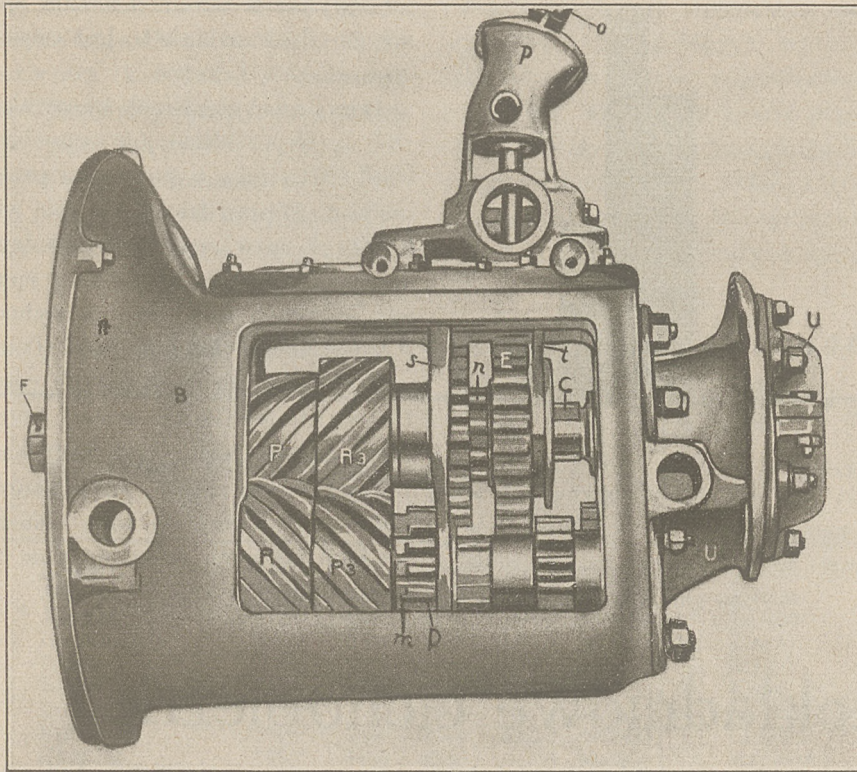
a przy normalnej jeździe dwie najwyższe przekładnie zupełnie wystarczają

Nowe rozwiązanie skrzynki przekładniowej, która ma odpowiedzieć powyższym wymaganiom, jest bardzo proste i polega na zastąpieniu zwykłych prostych kół zębatych przez koła o zębach skośnych lub daszkowych, lub też przez koła o uzębieniu wewnętrznym. Po zastosowaniu kół o zębach skośnych, a tembardziej daszkowych zachodzi ta trudność, że kół takich nie można ze sobą włączać w zwykły sposób przez wsuwanie zębów jedno w drugie. Koła takie muszą pozostawać ze sobą stale zazębione i w związku z tem przynajmniej jedno z danej pary kół musi być wolno osadzone na swoim wałku. Włączenie danej przekładni osiąga się w ten sposób, że wolne dotychczas koło zczepia się ze swym wałkiem zapomocą kłów przesuwanych na wałku, podobnie jak to ma miejsce w zwykłych skrzynkach przy włączeniu przekładni bezpośredniej.

Dla przykładu podajemy rysunki dwóch skrzynek: samochodu Riley i samochodu Panhard 12 M. K.

Skrzynka samochodu Riley. Koła zębate (A, B, C i D) zapewniają cichą pracę na trzeciej przekładni.





SKRZYNKA PRZEKŁADNIOWA PANHARD. — B, karter skrzynki. — C, wał wtórny. — D, przesuwany zespół 2-ej i 3-ej przekładni. — E, zespół przesuwany 1-ej przekładni i bezpośredniej. — F, wał od sprzęgła. — P, tryb na wale pierwotnym (sprzęgłowym). — R, tryb na wale pośrednim i może z nim być sprzęgnięty zapomocą kłów *m* zespołu D. — P_3 , tryb trzeciej przekładni, obraca się wolno na wale pośrednim i może z nim być sprzęgnięty zapomocą kłów *m* zespołu D. — P_3 , tryb stale zazębiony z trybem P_3 i zamocowany na wale wtórnym. — *m*, kły 3-ej przekładni. — *n*, kły bezpośredniego połączenia. — *s*, widelki do przesuwania zespołu 1-ej i 4-ej przekładni. — *t*, widelki do przesuwania zespołu E 2-ej i 3-ej przekładni.

Skrzynka Riley jest jedną z najprostszych. Mamy tam jak w normalnej skrzynce trzy wałki: pierwotny, połączony ze sprzęgłem, wtórny, połączony z wałem kardanowym i pośredni. Koła stalego zazębienia między wałkiem pierwotnym i wałkiem pośrednim widzimy po lewej stronie rysunku; posiadają one zęby skośne. Na drugim końcu wałka pośredniego mamy koło zębate, również o zębach skośnych, stale zazębione z odpowiednim kołem „D” na wałku wtórnym. Są to koła trzeciej przekładni. Koło „D” obraca się luźno na swym wałku. Na tym samym wałku (wtórnym) mamy również tu-

leję zaopatrzoną w kły z jednego i z drugiego końca. Przesuwając tę tuleję w prawo, włączamy zapomocą kłów koło „D” i otrzymujemy w ten sposób 3-cią przekładnię. Ta sama tuleja przesunięta w lewo daje 4-tą przekładnię bezpośrednią. Na tulei osadzone są koła „E” i „F”. Są to koła 1-ej i 2-ej przekładni, które mogą się w zwykły sposób przesuwąć i zazębiać się z odpowiednimi kołami na wałku pośrednim. Budowa skrzynki Panhard jest podobna. Działanie jej może być łatwo zrozumiane z rysunku i z objaśnienia jakie zamieszczamy pod rysunkiem.

Przy stosowaniu kół o uzębieniu

wewnętrznym, budowa skrzynek komplikuje się nieco, jednak ogólna zasada pozostaje ta sama. Warto przytem zaznaczyć, że koła o uzębieniu wewnętrznym pracują w lepszych warunkach od kół zwykłych, bo smar, który na zwykłych kołach jest odrzucany na boki przez siłę odśrodkową, w tym wypadku włączany jest między zęby.

Nie mamy dostatecznych danych, by wyliczyć wszystkie fabryki, które stosują obecnie skrzynki cichobieżne. W każdym razie liczba ich jest pokaźna i stale wzrasta. Nowy typ skrzynek wzbudził duże zainteresowanie wśród fabryk amerykańskich, przytem jest bardzo znamienne, że stosując skrzynki cichobieżne, fabryki amerykańskie przechodzą najczęściej ze skrzynek 3-y przekładniowych na 4-ro przekładniowe. Jak wielką wagę przywiązują konstruktorzy do cichej pracy skrzynek, dowodzi fakt, że fabryka Reo nie zadowolniła się zastosowaniem w swej skrzynce kół zębatach daszkowych, lecz w kołach tych wprowadziła dwójaki wymiar zębów, dając po jednej stronie koła zęby drobniejsze, a po drugiej grubsze i osiągając w ten sposób rezultaty naprawdę godne zanotowania.

Na wzmiankowanie zasługuje również cichobieżna skrzynka niemieckiej fabryki Maybach. Jest to skrzynka czteroprzekładniowa z trzecią przekładnią bezpośrednią i z czwartą cichobieżną. Jeżeli samochód ma być eksploatowany zasadniczo w mieście, a dłuższe wyjazdy na szosę mają być raczej rzadsze, to trzeba przyznać, że jest to bardzo uzasadniona konstrukcja. Wobec tego, że obecny ruch wielkomiejski stwarza zupełnie odrębne warunki jazdy, skłonni jesteśmy przepowiadać temu rozwiązaniu dużą przyszłość.



Komunikat o nowych Nadwoziach Ford



Nowy Ford od chwili zjawienia się na rynku uznany został przez wszystkich za samochód niezrównanej jakości. Jednakowoż prace nad jego udoskonaleniem nie ustawały ani na chwilę. Każde nowe ulepszenie zostało wprowadzone natychmiast po dokonaniu gruntownych doświadczeń i uznaniu celowości.

Obecnie nadeszła stosowna chwila do zakomunikowania następującej wiadomości: *upoważnieni przedstawiciele Forda w Polsce zaprezentują wkrótce serję nowych nadwozi Model A.*

Jest to zdarzenie szczególnej wagi dla każdego automobilisty. Pełne wdzięku linie karoserji nowego Forda, jej przestronność, — każdy najdrobniejszy szczegół łączący się harmonijnie z całością, świadczą o stworzeniu nowego miernika wartości w kategorii wozów tanich.

Obecnie każdy będzie w stanie nabyć samochód, odpowiadający najbardziej nowoczesnemu pojęciu piękna.

Obok dużego wyboru pięknych barw, niespotykanego w klasie samochodów w cenie niskiej, wyróżniają się nowe nadwozia Ford tem, że wszystkie zewnętrzne części błyszczące, jak przednie latarnie, oprawa chłodnicy, kapsle piasty, tylna lampka, listwy nadwozia i ręczki drzwiczek są wykonane z *nierdzewiącej stali*.

Każdy typ samochodu zapewnia największą wygodę i odznacza się bezpieczeństwem, mocą, szybkością, akceleracją, łatwością kierowania, oszczędnością i trwałością — zaletami, które wstawiły nowego Forda wśród milionów automobilistów całego świata.

Każdy powinien koniecznie obejrzeć nowe nadwozia. Wybitną jakość podwozia połączono z nadzwyczajną pięknoscią nadwozi, i zarówno wyglądem, jak i konstrukcją, nowy Ford odniósł nowe zwycięstwo.

LINCOLN



FORDSON

FORD MOTOR COMPANY.

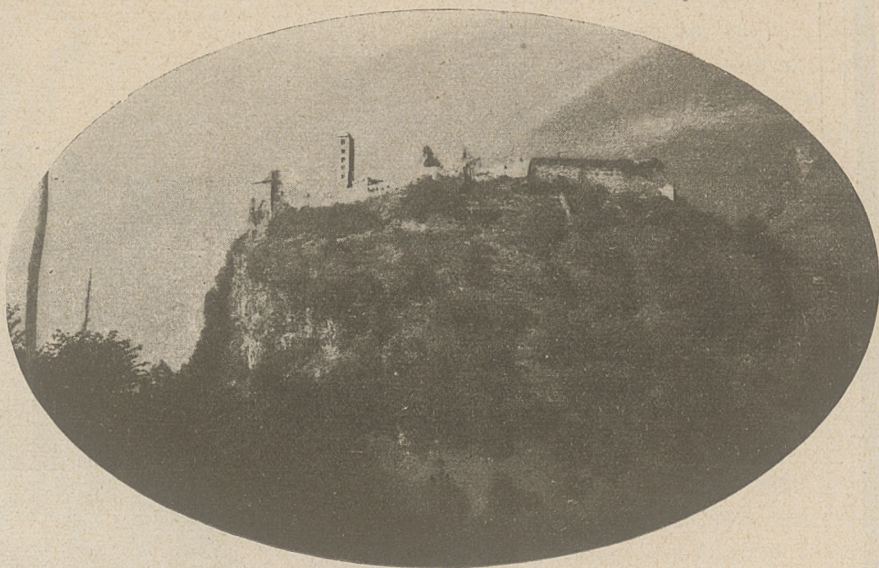
OBRAZKI

Z PODRÓŻY

SAMOCHODOWEJ

po
Europie*Szkiecował i fotografował
Janusz Regulski*

IV.

*Wspaniałe ruiny zamku pod Mesocco*

Z okropnym trudem spędzam sen z oczu. Po całodziennym wędrowaniu wśród wysokich gór, po tylu wrażeniach, spało się na szczycie Furki wprost cudownie. Wspaniałe słońce, przedzierające się poprzez białe firaneczki, znakomicie ułatwia powrót świadomości. Tembardziej, że jest ona tak miła.

Już jesteśmy na nogach. Pierwsze spojrzenie przez okno, sprowadza od razu uśmiech pełen radości.

Tuż przed nami, o kilkadziesiąt metrów, leży się strzępiasty grzbiet lodowca, porany głębokimi bruzdami, cały błyszczący, roziskrzony w słońcu porannym. Spieszymy się, niema ani chwili czasu do stracenia.

Schodząc na śniadanie, widzę ostatnie gazety.

— Katastrofa polskich lotników.

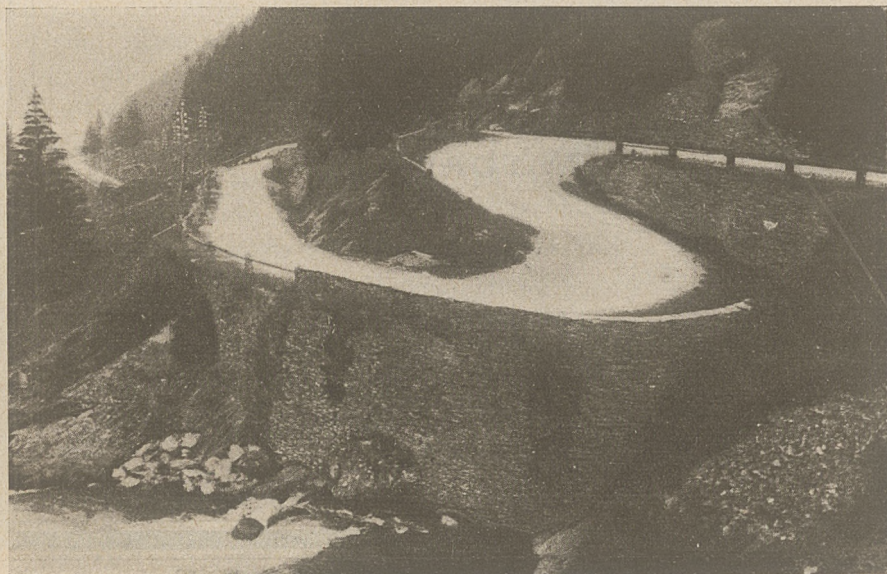
Wiadomości niejasne, ogólnikowe. Spadli na Azorach, jeden zabity. A więc i tym razem heroiczny

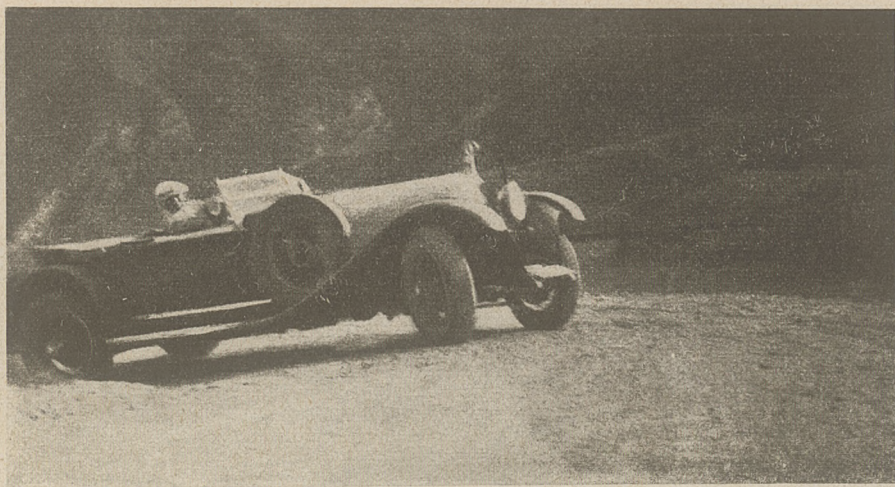
wysiłek naszych dzielnych lotników skończył się niczym, pociągając za sobą śmierć jednego z nich.

Zawód, żal i gorycz wywołują różne przykre refleksje na temat celowości tego rodzaju ofiar.

Dla dobra ludzkości, dla wskazania jej nowych dróg, warto złożyć pieniądze, trud i życie w ofierze. Czy należy jednak rozrzucać szafować temi walorami tam, gdzie dziś już raczej o wyczyn osobisty chodzi? Wyczyn olbrzymich rozmiarów, ale jednak nie przekraczający możliwości fizycznych mocnego człowieka, uzależniony jedynie od kaprysu jakiejś chmury burzliwej, czy zawodu silnika. A w takim wypadku ucieczki od śmierci już niema. Czy nie w tym tylko leży heroizm, w odróżnieniu od parodniowych lotów nad ziemią? Czyli skok karkołomny nad siatką ochronną, lub bez niej. Rezultat — sensacja, sława w następstwie materializująca się, jak wszystko dziś, co przekracza normy przeciętne, czym masa ludzka zdoła napiąć swe nerwy.

Tłumaczy się tu ryzyko zawodo- we dla jego lukratywności, brak w tem jednak cech wyczynu sport-

*Na szczycie St. Bernardino wiedzie niesłychanie ciężka droga*



Ciężka praca.

Na prawo: pod Thuis korytarz skalny Renu; na Berninie ochrona drogi przed spadającymi kamieniami; piękna dolina rzeki Julji.

towego, a zbyt dużo dramatycznej akrobatyki, brak momentów eksplo- ratywnych, bo cel, droga i warunki jej przebycia są znane.

*

*

*

Opuszczamy sympatyczny Hotel Belveder. Do szczytu przełęczy Furka mamy jeszcze parę serpentyn wąskich i stromych, a potem zaczyna się nietrudny zjazd w kierunku Hospenthal, małego górskiego miasteczka, leżącego jakby w wielkim hamaku zawieszonym pomiędzy Furką a St. Gothardem.

Na nieznacznym rozszerzeniu drogi stoi z boku samochód. Zwalniam, ażeby ewentualnie zaofiarować swą pomoc, tymczasem widzę dwie młode osóbkę, jedyne pasażerki, zajęte, nie reperacją, ani też montowaniem gum, lecz omiataniem kurzu z samochodu piórkiem na wiotkiej trzcinie. Na tle dzikich gór, na wysokiej przełęczy alpejskiej, takie piórko w drobnej damskiej ręce jest przepyszne.

Wjazd na St. Gothard od tej strony nie przedstawia żadnych trudności; otoczenie ponure i dzikie. Plamy śnieżne coraz większe i coraz gęściej wokoło rozrzucone. Wreszcie tablica oznajmia 2112 m. n. p. m.

Przed nami długa kotlina, przecięta białą linią drogi, wijącej się pomiędzy paroma małymi jeziorkami. Na zboczu szczytu górskiego fortyfikacje broniące przejścia.

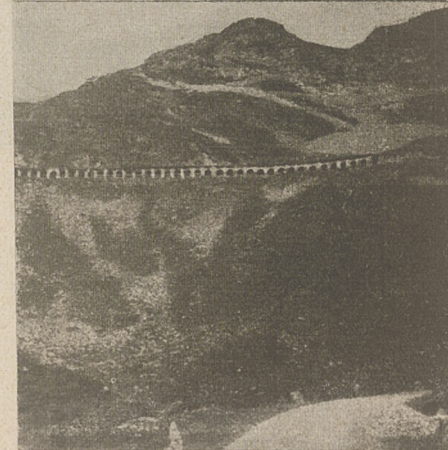
Starożytny, bo aż z XIV w. datujący się, hotel nie pociąga nas ku sobie. Zjeżdżamy z St. Gothardu z uczuciem zawodu. Naraz stajemy oczarowani widokiem. Przed nami, pośród olbrzymich stromych zboczy, droga gwałtownie ucieka w dół, wijąc się w niezliczonej ilości skrętów, nieczem jakiś potwornej wielkości wąż.

Widok ten jest tak niespodziewany i niezwykajny, że trudno się odeń oderwać.

Opinia o St. Gothardzie zaczyna się w naszych oczach poprawiać.

Szybko zjeżdżamy na dół, swobodnie biorąc znakomicie rozbudowane zakręty.

Po dłuższym kręceniu, kiedyśmy już zaczęli przypuszczać, że za chwilę wjedziemy w dolinę, wylania się gdzieś głęboko pod nami, nowa porcja popłatanej, zawilej, białej wstęgi drogi. Nowe okrzyki zachwyty! Wreszcie z pośród stromych zboczy skalnego wąwozu, otwiera się szeroki widok na dolinę rzeki Ticino. Wjeżdżamy do miasteczka Airolo, już zachwyceni St. Gothardem.





Wspaniałe lodowce Berniny

Zjazd ciągnie się zaledwie kilka-kilometrów, a różnica poziomów wynosi przeszło 1000 metrów.

*

*

*

„Tenere la destra, ristorante“ wreszcie szybko mknące, pomimo zakazu, samochody, wszystko to przypomina nam, że jesteśmy już we włoskiej Szwajcarii.

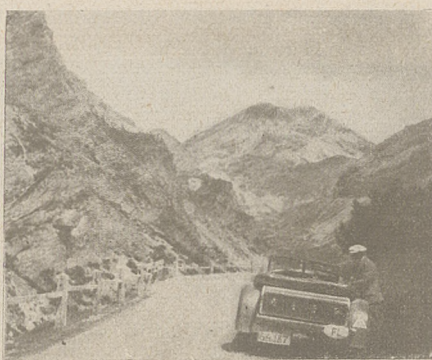
My też dajemy sobie folę i mknemy 90 klm. na godz., wąską, równą, ale dość marną drogą.

Naraz podrzuciło nas okropnie w górę, a potem ze zgrzytem i jękiem resorów opadliśmy. Czapka moja fruwała w powietrzu. Wpadliśmy w wybrukowane dno strumienia przecinającego drogę. Napis ostrzegawczy! „cassis“ był umieszczony, ale z drugiej strony tej pułapki. Na szczęście resory wytrzymały tę ogniową próbę.

Obrażeni „na takie porządki“ dalej jedziemy już wolniej. Spotykamy jeszcze kilkakrotnie „cassis“.

Nie dojeżdżając do Bellinzony skręcamy w bok na boczną i mało uczęszczaną drogę, wiodącą przez przełęcz St. Bernardino.

W Alpach każda dolina ma swój zupełnie odrębny charakter.



W drodze na Stelvio

Po olbrzymich, dzikich i nagich złomach granitowych, które ostatnio prawie bez przerwy nas otaczały, z przyjemnością jechaliśmy tą cichą i spokojną doliną, otoczoną zalesionymi, łagodnymi górami.

Mijamy typowo włoskie miastecz-

ko Greno. Potem pod Soazza, droga gwałtownie zwinęła się w parę serpentyn, stromo pnących się na wzgórze, oblepione domkami, ze starym, o strzelistej wieży, białym kościołem pośrodku. Stąd otwiera się śliczny widok na dolinę, pośrodku przeciętą zalesioną górą, na grzbiecie której szeroko rozłożyły się ruiny średniowiecznego zameczyska.

Dalej za Mesocco droga coraz częściej i gwałtowniej zaczyna zrywać się serpentynami w górę. Potem znów równy i spokojny kawałek i naraz najniespodziewaniej nawirowują ciasne i strome zakręty. Często są one tak pełne niespodzianek, takie poplątane i o gwałtownych wzniesieniach, że trudno mi się na nich zmieścić.

Wreszcie wjeżdżamy do miasteczka San Bernardino. Jest to miłe i czyste miejsce uzdrowiskowe.

Sądziliśmy, że jesteśmy już na najwyższym punkcie. Tymczasem zaraz za domami zaczyna się nowe wzniesienie, a jeszcze dalej widzi-

my szczyt góry, na zboczu której rysuje się, ledwie dostrzegalną linią, zygzak drogi wiodącej przez przełęcz.

Wiraże ostre i o rozoranej nawierzchni, świadczą, jak ciężko pracują na nich samochody.

Jesteśmy na szczycie. Mroźne podmuchy, ciągnące od wiecznych lodowców, owiały nas. Wkoło pusto i szaro. Poszarpane skały, mchy i śniegi. Słońce już schowało się za górami. Jakaś zamarła kraina, raczej z księżycą, niż z tej ziemi.

Zjeżdżając widzimy początki Dolnego Renu, wypływającego z pod sąsiedniego lodowca. Taki malutki i cichutki kilkoma krętymi strugami, torujący sobie drogę.

Nim jednak zjechaliśmy do połowy góry, Ren już nabrał siły, już toczy się wartkim i szumnym potokiem, coraz mocniej i bardziej szarpnięcie strome zbocza doliny.

Kotlina, którą jedziemy, coraz bardziej się zwęża. W pewnym miejscu zamienia się w urwisty skalny korytarz, na dnie którego już potężnie huczy wezbrany Ren. Droga przechodzi obok przez tunel w skałach.

Widoki coraz piękniejsze.

*

*

*

W powietrzu zadrgał dźwięczny i melodyjny ton trąbki.

— Masz tobie, znów „żółciel!”

Zwalniam, zapominam o pięknie natury, szukając jakiegoś rozszerzenia drogi, na którym możnaby bezpieczniej skrzyżować się z tym... epitetów, jakimi wtedy w duszy go częstowałem, nie powtórzę.



Stelvio. Na prostopadłej ścianie ostrokręta linia drogi

Znów gra, tylko jakby dalej i niżej. Pewno jest przed nami. A więc gazu, obejrzymy go sobie z góry.

Rzeczywiście wkrótce mignął nam pomiędzy drzewami, o parę zakrętów poniżej.

Szeroki, rozłożysty, z gęstą poukaszkaniami w środku figurkami tary-

stów, z góry przypominający ogromnego, płaskiego robaka.

Już tylko jeden zakręt nas dzieli. Obserwujemy, jak, pomimo swej wielkości, zręcznie go wziął, dzięki krótkiemu podwoziu. Za to pudło, wystające całą swą połową po za tylnie koła, w chwili zakręcania wyszło poza drogę, nad przepaścią. Pasażerowie, którzy na tyle siedzą, muszą mieć w takich momentach uczucie, że siedzą w aeroplanie.

Machają do nas chusteczkami. Odpowiadamy im uprzejmie, ale uczuć zbyt przyjaznych dla nich nie mamy. O minięciu autobusu niema mowy, mamy więc jechać tak za nim aż do samego dołu, lykając kurz i tracąc czas. Ładna perspektywa.

Tymczasem widzimy, że żółciel zwalnia i lokuje się z boku drogi, równocześnie wszyscy pasażerowie stojąc, wesóło machają do nas, dając sygnały, abyśmy jechali naprzód. Rozradowani, ostrożnie mijamy, odpowiadając pozdrowieniami, na robione nam owacje.

I „żółciel” potrafi być uprzejmy.

*

*

*

Szybko się zciemnia.

W chwili kiedy decydujemy się jechać do późnego wieczoru, ażeby zyskać na czasie i odświeżyć sobie wrażenia nocnej jazdy w górach, czuję, że tylnie koło traci powietrze.



wjazd



zjazd

widziane ze szczytu przełęczy Stelvio



... Stelvio jest cudowne ...

Zmieniamy koło i jazda dalej.

Nie zdążyliśmy ujechać paru kilometrów, kiedy naraz na skręcie, maszynę lekko szarpnęło i zaraz potem usłyszeliśmy bicie obręczy o kamienie.

Dramat, oba koła zapasowe bez powietrza!

Tu na drodze, w nocy, nie będę montować za nic na świetle to wielkie kolisko.

Koło, które kilkanaście minut temu zmieniłem, jeszcze powietrze trzyma. Dopompuję je i jakoś do najbliższej wioski dojadę.

Pracujemy z żoną na zmianę. Trzymając wóz na lewarku, jeszcze parę pchnięć pompy, a potem szybko narzędzia do środka i jazda na dół.

Utrzyma, czy nie utrzyma. Duszę mam na ramieniu. Coraz to zdaje mi się, że już puściła, ale to nie, szkoda czasu, nie zatrzymam się, dopóki nie zacznie dudnić obręcz po szosie.

Ujechaliśmy już przeszło 10 km. i ciągle jeszcze nie dudni. Jadę szybko, ale delikatnie, jaknajmniej hamując.

Nie do siebie nie mówimy.

— Janek, trzyma?—słyszę szept żony.

— Zdaje się, że tak, ale nie mów—odpowiadam, naświadczej przekonany, że guma może się przestraszyć.

Przed nami światła. Jeszcze ze dwa kilometry. Aby dojechać. Wpadamy pomiędzy domy.

Hotel, staję. Uf!!

Niewiele, ale trochę jeszcze powietrza w gumie było.

*
* *

Jakże apetyt służy po takiej przygodzie, jak się wszystko na wesoło przedstawia.

Miasteczko Andeer, było naszą deską ocalenia. Jest tu „kurhaus”, piją jakieś wody mineralne i kąpią się w błocie. Myśmy tych przyjemności nie próbowali.

Skoro świt, koło 10 rano, już wyjeżdżamy. Odźwierny hotelowy uprzedza nas, że trzeba jechać ostrożnie, bo droga do Thusis jest bardzo wąska i kręta, lecz za to jest to najpiękniejsza dolina Szwajcarii.

Rzeczywiście zaraz za Andeer droga wpada w ciasny, skalny korytarz, o ścianach kilkuset metrowej wysokości.

Głęboko w dole szumi i huczy Ren.

Na przestrzeni kilkunastu kilometrów wąziutka droga stara się jak najlepiej ułożyć w tym ciasnym korytarzu, czepiając się to jednego, to drugiego jego boku, przebijając się chwilami tunelami przez skały, to znów wijąc się tak ostre zakrętami, że ze strachem myśli się o spotkaniu z innym samochodem.

Ale to nam się nie zdarzyło. Droga ta jest bardzo mało uczęszczana. Dla autobusów jest zbyt już wąska, a kolej przechodzi dopiero przez Thusis. Dlatego pomimo faktycznie niezwyklej piękności, szlak ten stosunkowo mało jest znany.

Korytarz w paru miejscach przecinają wysoko zawieszone, kamienne mosty. Widok na huczący i spieniony Ren, ściśnięty głęboko blokami granitowymi, jest wspaniały.

Koło jednego z tych mostów jakaś góralka sprzedaje górskie kryształki, oraz popisuje się rzucaniem płaskich kamieni, które wprawiane w szybki ruch wirowy, nie zawadzając o ściany wąziutkiego korytarza, spadają zawsze na środek wody, kłębiącej się kilkadziesiąt metrów pod nami.

Za Thusis skręcamy w stronę Tiefenkastel w dolinę rzeki Albuli.

Tu już natura jest nieco łagodniejsza, choć również bardzo piękna.



Stelvio... Hamulce z trudem przeciwstawiają się naporowi maszyny...

Dalej od Tiefenkaſtel jedziemy wzdłuż rzeki Julji, która zaprowadzi nas na przełęcz tej samej nazwy.

W dolinach tych, prowadzenie samochodu stanowi ogromną przyjemność. Droga tak kręci i kołuje, tyle kryje w sobie niespodzianek w postaci przeróżnych skrętów, tuneli i mostów, że trzeba ciągle mieć się na baczności.

Gorąco polecam każdemu przejazd samochodem przez mile doliny Julji i Albuli, nie ustępujące w niczem dolinie Engadinu.

Zaś korytarz Dolnego Renu pod Thusis, to korona wszystkiego.

* * *

Wjeżdżamy na Julierpass 2287 m. n. p. m. Słońce praży po afrykańsku. Kryjemy się na chwilę w cieniu przydrożnej szopy pasterskiej. Musimy dać ochłoniąć maszynie, bo już nietylko do metalu, ale nawet do skóry dotknąć się nie można.

Niedaleko chata górſka. Może znajdziemy coś do picia. W środku biedota i prymityw kompletny. Chata kurna, kobieta i dzieci czarne, obdarte. Niczem na Huculszczyźnie.

Prosimy o wodę, ruchem głowy odmawia nam i przynosi... mleko.

Kiedy chcę zapłacić, prawie że się obraża i kategorycznie odrzuca da-

tek, proponując jeszcze szklanę mleka.

Wychodząc wetknąłem w rękę parę groszy małemu brudaskowi, nie wierząc, że to wszystko razem ma miejsce w Szwajcarii.

* * *

Na przełęcz Julji warto wyjechać choćby tylko po to, ażeby nasycić wzrok widokiem precudownej panoramy śnieżnej wielkich Alp, ze szczytem Bemina 4052 m. n. p. m.

Z prawej strony widnieją szczyty, otaczające przełęcz Maloja, znającą naszą z poprzedniej podróży.

U stóp naszych w głębi zielonej doliny rozłożyły się małowicznie jeziora Silvaplana.

* * *

St. Moritz tym razem było naszym pechowym miejscem.

Przedewszystkiem zostałem porażony... kuflem zimnego piwa.

Upał straszny, pić się chce nie do wytrzymania. I po wehłonięciu dwóch szklanic, ukuło mnie coś w uchu, a po chwili trudno mi było wprost jeść obiad.

Do wszystkiego można się przyzwyczaić, nawet do chorowania.



... Za Bolzano wjeżdżamy w ciasny korytarz...

Ponieważ ja jednak w tym kierunku nie mam żadnej praktyki, ogarnął mnie nastrój wściekło-dramatyczny. Niczem niedźwiedź, którego mucha uparcie w nos kasa.

Delikatne propozycje żony pozostania w St. Moritz, w celu kuracji ucha i gardła, nie odniosły żadnego skutku.

— Będę tu siedział dla ucha. Musi samo przejść! Jedziemy.

W drodze kompromisu zgodziłem się włożyć na głowę hełm płócienny, to jest okrycie, którego organicznie nie znoszę. Świadomość, że z pod tego białego hełmu sterczą kawałki waty, którą solidnie wyłożoną miałem twarz, wprowadzało mnie w furję.

— Wyglądam jak warjat ze szpitala.

— Nie przesadzaj, tak źle znów nie jest.

Nic już nie mówię. Takie powiedzonka, ukrywane uśmieszki, wprowadzają białą pasję.

Słońce pali coraz mocniej, w uchu strzyka, wata grzeje. Wyobrażam sobie tę czerwoną twarz w obramieniu przekłętą białego hełmu.



... w dali pierwoza grupa bloków dolomitowych...

Z rozkoszą zniszczyłbym, czy pogruchołał cokolwiek.

A tymczasem wjeżdżamy coraz wyżej na przełęcz Bernina. Z boku widnieje wspaniały lodowiec Berniny. Mnie to nie zachwyca, z pogardą odnoszę się do wszystkiego bez wyjątku.



...Burza do nas idzie...

Naraz czuję, że maszyna nie ciągnie.

Strzeliło parę razy w karburatorach i motor stanął. Tego tylko brakowało. Jak się nie wiedzie, to już na całej linii.

Karburatory puste, mamka elektryczna nie ciągnie. Z pasją wyrzucam znienawidzony helm i watę i zaczynam szukać przyczyny nieszczęścia. W trakcie czyszczenia, sprężyny i zakrętki, przytrzymujące kłosz pulsatora, spadają i giną gdzieś w załamach podwozia. To już dramat kompletny. Na nie się nie przydało usunięcie paprochów, które zapchały przewody benzynowe. Nie mam możliwości wydostania nieszczęsnych śrubek, a tem samem i złożenia pulsatora.

Furja moja nie miała granic. Wystarczyłaby mała iskierka, aby spowodować wybuch beczki prochu.

Ale wybuchu nie było, samochodu niszczyć nie warto, kamienie za twarde, nikogo wkoło niema, ktoby

mógł posłużyć jako odgromnik, a żona moja, niezem prawdziwy bohater, z rozbrajającą łagodnością i skupieniem, podaje i zbiera narzędzia, wyłączając wszelką możliwość ściągnięcia w swoją stronę choćby najmniejszej błyskawicy.

Odsapnąłem, nie nie poradzę, trze-

wrotem i jazda z góry bez motoru.

Była to tak interesująca jazda, wymagająca tak odrębnej techniki, że wkrótce zapomniałem o uchu i irytacji.

Chwilami, na spadkach, dochodziliśmy do szybkości 50 klm. na godzinę. Przed skrętami zasłoniętymi, nie można było zwalniać, gdyż niewiadomo jaka tam dalej droga, płasko, z góry, czy też pod górę. Na płaskich odcinkach, kiedy samochód już mocno zaczął zwalniać, na chwilę włączam motor, trzeci, czwarty bieg szybko z precyzją i już gaszę motor.

Wjechaliśmy do Pontresiny cicho i bezszumnie. Dopytując się o garaż, zatrzymałem się tylko na spadkach, ażeby móc znów ruszyć bez motoru.

Taką podróż zrobiłem pierwszy raz w życiu. 12 kilometrów, raz tylko w drodze dolewając benzyny do karburatorów, z przeciętną szybkością ponad 30 klm. na godz.



...nad strzępiastą linią szczytów zaciemniło się...

ba wracać. Od Pontresiny ujechaliśmy około 12 kilometrów. Droga stale szła w górę, a więc spróbujemy jechać z powrotem bez benzyny.

Wyciągnąłem z baku rurką gumową trochę benzyny do jakiegoś blaszanego pudełka, napełniłem karburatory, wykręciłem maszynę z po-

Wobec braku możliwości zmontowania pulsatora, kazałem założyć zwykłą mamkę.

Cały dzień spędziłem przy samochodzie, popędzając monterów, za wyjątkiem paru wypadków do hotelu na jedzenie lub płukanie gardła wodą sodową pół na pół z sokiem

CITROËN DAJE PO CZUCIE PEWNOŚCI I SIŁY



POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW CITROËN w WARSZAWIE.

SKŁADY FABRYCZNE:

Warszawa, Trębacka 11.
Poznań, Dąbrowskiego 7.
Kraków, Wiślna 12.

Katowice, Piłsudskiego 10.
Częstochowa, Kościuszki 13.
Lwów, Pasaż Mikołascha.

Lublin, Kościuszki 2.
Kutno, Narutowicza 127.
Wrocław, Hotel Victoria.

Inowrocław, Rynek 16.
Bydgoszcz, Gdańska 152.
Łódź, Piotrkowska 175.

Bielsko, Kazimierza Wielkiego 8.

Gdańsk, Vorstädtischer Graben 49.

Białystok, Hotel Ritz.



Cały Wiedeń na plaży nad Dunajem

cytrynowym (znakomity środek, proszę sobie zapamiętać).

Zona twierdziła, że ozdrowieję natychmiast, jak tylko samochód będzie gotów.

Wyjechaliśmy w powrotną drogę na Berninę następnego dnia już koło 5 rano.

Pogoda prześliczna, wszystko wokół słońcem zalane, śniegi cudownie się mienia, samochód prze pod górę jak młody bóg.

— Wiesz co, z tem gardłem już jest mi zupełnie dobrze.

— E, boś ty był właściwie chory z powodu.. mamki...

Masz tobie, niewiasta zawsze ma coś do powiedzenia.

*

*

*

Wjazd na Berninę nie przedstawia żadnych trudności. St. Moritz leży 1830 mtr. n. p. m., szczyt przełęczy 2330 mtr., a więc różnica poziomów wynosi 500 mtr. Jedyną atrakcją tego wjazdu jest wspaniała grupa gór Berniny, pokrytych wiecznym śniegiem.

Zato zjazd przedstawia się już poważniej. Zawila droga sprawdza nas bardzo prędko o 1300 mtr. niżej.

Pod Tirano przejeżdżamy włoską granicę.

Wszystko się odrazu zmienia. Mniej tu porządku i czystości, ale jakoś więcej życia i werwy. Tempo samochodów mocne. Nawet trochę niebezpieczne na wąskich i krętych

drogach, szczególnie przy krzywieniu się. Wkrótce po przejechaniu na włoską stronę na jakimś zakręcie, jedynie dzięki przytomności umysłu, zdążyłem uskoczyć z drogi pędzącemu autobusowi.

Tu trzeba bardzo trzymać się na wodzy, gdyż włosi ogromnie nierozważnie jeżdżą.

*

*

*

Stelvio — królowa przełęczy alpejskich, marzenie automobilisty. Jest to najwyższej położona droga w Europie. W punkcie kulminacyjnym sięga 2759 mtr. n. p. m.

Mijamy Bormio. Przed nami, niby olbrzymia kurtyna, potężne ściany granitowe zamykają horyzont. Kilka stromych serpentyn, wynosi nas odrazu w krainę dzikich, pocranionych i poszczerbionych skał, głębokich i stromych przepaści.

Coraz częściej droga ginie w tunelach, ze sklepień których sączy się woda, chwilami nawet dość obficie.

Nigdzie nie daje się odczuć tak jaskrawo, tak namacalnie surowa potęga natury, jak tu na Stelvio. Droga wykuta w stromej ścianie, mozolnie pnie się w górę w tysiącznych załamach, gwałtownych zrywach, od których maszynie aż dech zapiera, to znów ginie w ciemnościach tuneli. Z boku przepaść, chwilami tak głęboka, że aż przykro patrzeć w nią.

Wdali przed nami, olbrzymi korytarz, boki którego droga nasza się przemyka, przecina ogromna zda się prostopadła, ściana. W miarę zbliżania się coraz wyraźniej widzimy rysujące się na niej połączone ostre kąty, długie linie drogi. Gdyby nie sunące po nich, małe punkciki samochodów, można by pomyśleć, że to linie ołówkiem olbrzyma wyrysowane.

Patrząc z dołu na ten potężny, sięgający nieba zygzak, z pewnym lękiem, a w każdym razie z poczuciem powagi chwili, uświadamiamy sobie, że za parę minut, przyklepieni do tej prostopadłej ściany, piąć się będziemy w górę.

Na szczęście rzeczywistość nie okazała się straszna. Droga bardzo wąska, wzniesienie ogromne i skrety tak ostre, że wyzyskać trzeba każdy centymetr, żeby bez cofania się, wyjechać na prostą. Jednakże przy dobrych hamulcach, względnie silnym motorze, no i pewnej umiejętności brania skrętów górskich, o jakimś niebezpieczeństwie nie ma mowy.

Nagrodą za ten trud jest przepiękny widok z góry w głąb korytarza skalnego, wzdłuż jednej ściany którego wiję się droga przed chwilą przez nas przebyta.

Potem dłuższy kawałek drogi po grzbiecie przełęczy, aż wreszcie dobijamy do jej szczytu.

Wkoło obszernego schroniska, w

restauracji dość zresztą prymitywnej, pełno turystów, o twarzach ogorzałych, rozradowanych i szczęśliwych. Od wszystkich bije nietylko zachwyt nad temi cudami, ale i swego rodzaju duma z tego, że się tu znajdują.

Widok na drugą stronę w kierunku Meranu jeszcze ciekawszy i bardziej imponujący.

Droga, białą powikłaną nicią, gwałtownie spada w zawrotnie głęboką przepaść.

Jest to coś tak wielkiego i potężnego, że żadne inne widoki górskie nie dają się z tem porównać.

Kiedy wsiadaliśmy do samochodu, przed rozpoczęciem tego zjazdu, miałem uczucie że stoję na wysokiej trampolinie, z której mam za chwilę wykonać skok w przestrzeń.

Nie będę opisywać tego zjazdu. Jest on może trudniejszy, niż wjazd. Hamulce nie są w stanie ciągle przeciwstawiać się naporowi maszyny, coraz to trzeba im pomagać motorem.

Stelvio jest cudowne!

*

* *

W dolinie Meranu upał dochodzący w cieniu do 45°. Wprost oddychać trudno. Jakież brzydkie kontrast z tem przeczystem, rzeźkiem powietrzem, którem zaledwie pół godziny temu oddychaliśmy tam, o 1700 mtr. wyżej, na Stelvio.

Nie zatrzymując się prawie, dojeżdżamy do Bolzano. Tu nocujemy. Jutro czeka nas przejazd przez przełęcz dolomitowe.

*

* *

Tuż za Bolzano wjeżdżamy w ciasny korytarz, o olbrzymich prostopadłych ścianach skalnych.

Wkrótce zaczyna się wjazd na pierwszą przełęcz Passo di Castalunga 1753 mtr. n. p. m.

Gęsty las chroni nas od prażących wprost promieni słonecznych.

Wdali widzimy pierwszą grupę

poszarpanych bloków dolomitowych.

Na Castalunga, zwanej również Carezza, hotel. Trzeba dać maszynie ochłonać, zresztą czas na śniadanie.

Z werandy zachwycamy się widokiem majestatycznych grup skalnych, wyrastających ze szczytów zalesionych gór.

Daleko nad strzępiastą linią szczytów zaciemniło się. Nim zdążyliśmy skończyć śniadanie, horyzont na wschodzie pokrył się czarnymi chmurami.

— Burza do nas idzie — mówi nam gospodarz — za godzinę będzie już tutaj.

Wśród turystów małe zamieszanie. Jedni czempredziej ruszają w stronę Bolzano, inni wprowadzają maszyny pod szopę.

Nie wiemy co z sobą począć. Po takim skwarze oczekiwać należy porządnej burzy. A tu w Alpach, to nie żarty. Pozatem szkoda czasu, gdyż burza czepiając się szczytów górskich, potrafi i parę godzin hać w jednym miejscu.

— Jaki jest kierunek na Passo di Falzarego — pytam gospodarza.

Pokazuje mi ręką, nieco w lewo od idącego na nas czarnego zwału chmur.

— Jeśliby państwo zaraz pojechali, to może jeszcze uciekniecie przed nawalnicą.

Decydujemy się bez chwili wahania. Palta nieprzemakalne na siebie i jazda, naprzód, przy wtórce jeszcze dalekich, pierwszych grzmotów.

Naprzeciw nas pędzi samochód, już dobrze zmoczony.

Może się lepiej wrócić, — wszystko jedno, próbujemy.

Pierwsze grube krople zabębniły po masce samochodu.

Na szczęście droga zakręca w lewo, i znów sucho. Nie długo jednak ta przyjemność trwała. Zakręt na prawo, po chwili już kapie, a tu droga ciągle prosta, ani rusz nie chce zakręcić. Jedziemy wprost w

chmury. Lunęło jak z cebra. Woda zalewa oczy, trzeba zwolnić.

Naraz zakręt. Ojej, aby tylko w lewo. Faktycznie, jedziemy w lewo. Ale pomimo to leje, jednak wierzymy, że wydostaniemy się z nawalnicy. Przejasnia się, jeszcze parę chwil i przestaje padać.

Chmury po za nami. Droga prowadzi nas ciągle w kierunku północno-wschodnim. Od burzy oddalamy się. Już chciałem powiedzieć, że niebezpieczeństwo minęło, kiedy po paru łukach, widzę że znów nawracamy. Niebo czarne na tak ogromnej przestrzeni, że o przeczekaniu nie ma mowy. Cóż robić, jedziemy, może szosa znów zechce łaskawie wyprowadzić nas z tej matni. Za pierwszym razem skończyło się na małym przysznicu. Ale tylko na krótko. Za następnym skrętem dostaliśmy znów mocniej.

Teraz droga zaczęła sobie z nas robić zabawki. Wije się zygzakiem w lewo, to znów w prawo, wprowadzając nas za każdym razem na parę minut w ulewę. Wkońcu zaczęliśmy się wprost z tego śmiać.

Naraz daleko przed nami na szczycie olbrzymiego bloku kamiennego, błysnęło jakieś niesamowite światło. Zapaliła się na chwilę przeraźliwie jasna kula świetlna, a po chwili zahuczał, przewalając się wśród gór, przeciągły grzmot.

Jakiś wściekły piorun uderzył w szczyt góry dolomitowej.

Wrażenie potężne, aż dreszcz przeszedł. Dobrze, że to nie koło nas.

Teraz już definitywnie burzę mamy po za sobą. Jesteśmy na przełęczy di Pordoi 2242 mtr. n. p. m.

Rozkoszujemy się widokiem coraz to wyłaniających się z pośród leśnistych gór, olbrzymich, nagich zwałów dolomitowych, przybierających coraz to inne fantastyczne kształty.

Zaledwie kilkanaście kilometrów dalej, trzecia z kolei przełęcz Passo di Falzarego 2117 mtr. n. p. m.,

piękniejsza od poprzednich. Widać tu olbrzymią pracę nad rozbudową wirażu.

Zjeżdżamy. Przed nami w głębi oblanej słońcem doliny — Cortina d'Ampezzo.

Po wysokogórskich, do tego buzieliwych, wrażeniach, z rozkoszą zasiedliśmy na cienistej werandzie na podwieczorek.

Cóż, kiedy okazało się, że mam wszystkiego dwa liry, a zmieniać pieniędzy nie warto, gdyż do granicy austriackiej już niedaleko. Poza tem banki już zamknięte.

Zbieramy z różnych kieszeni wszystkie drobniaki, francuskie, szwajcarskie, belgijskie.

Robimy układ ze służącym, że da nam za te wszystkie pieniądze jeść. Ze śmiechem przynosi nam kawę i ciastka. Dobrze i to.

Ruszamy dalej prześliczną drogą do Dobbiacco. Znamy już ją z po-

przedniej podróży. Wije się ona ładnie wśród wspaniałych bloków.

Przeglądamy się, jak starym znajomym, wspaniałej Monte Piana, Monte Cristallo. W zeszłym roku widzieliśmy je w szacie śnieżnej, dziś mienią się kolorami czerwono-brunatnym.

Przed pożegnaniem się z ziemią włoską, na pamiątkę, sprawiła ona nam jeszcze jedną emocję.

W chwili kiedy wjechaliśmy na tor kolejowy, barjery przejazdu opuściły się, zamykając nas po środku. Czempredziej skręciłem w bok, lokując samochód bokiem pomiędzy szynami i barjerą. Jednakże miejsca za mało. Pociąg musi nas zaczepić. Dają rozpaczliwe sygnały. Już chcemy wyskakiwać, kiedy naraz niewidzialna ręka uniosła w górę fatalne barjery.

Z głębokim oddechem ulgi wydostaliśmy się na drogę.

* * *

Drogi przez Lienz, Villach, Klaggenfurt i Wiedeń nie będą już opisywać.

W Austrii czujemy się już jakby na pół w domu.

Z jazdy przez Katschberg, niezbyt wysoką, ale zato najbardziej stromą przełęcz w Europie, musiałem zrezygnować. Gumy naszej maszyny, po tylu tarapatkach górskich, były w tak opłakanym stanie, że do tak ciężkiej pracy już nie nadawały się.

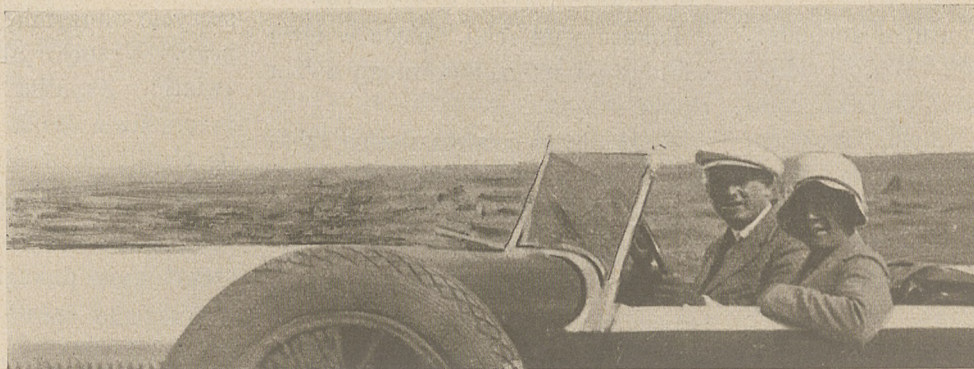
Po 12 przełęczach alpejskich zjazd z Semmeringu wydaje się zabawką aleją parkową.

* * *

Po 32 dniach krążenia po świecie, znaleźliśmy się znów w domu. Spaleni na bronz, pełni wrażeń i wspomnień z tej cudownej wędrówki po obcych krajach.

Te tygodnie włóczęgi automobilowej, to najpiękniejsze dni życia.

KONIEC.



... spaleni na bronz, pełni wrażeń ... wracamy



Gargoyle Mobiloil odpowiada całkowicie wszystkim tym wymaganiom, które stawia nowoczesny samochód. Dowodem tego są rezultaty naszych 14-miesięcznych prób, jakim pod wszelkimi względami poddano Gargoyle Mobiloil. Większa ilość osobowych samochodów różnych marek pokryła pod najsurowszą kontrolą przeszło 3.000 km. przeważnie złych dróg z szybkością 40 – 100 km/g. Dzięki stosowaniu Gargoyle Mobiloil osiągnięto tu znaczne zwiększenie sprawności i zmniejszenie zużycia oleju.



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A. – CZECHOWICE-WARSZAWA

Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9

KRONIKA SPORTOWA

ECHA ZJAZDU DO KIELC

Z upoważnienia Automobilklubu Polski zorganizował Łódzki Automobil-Klub na dz. 16 lutego 1930 roku Zimowy Zjazd Zespołów Klubowych do Kielc.

Zawdzięczając władzom Kieleckim z p. Wojewodą Korsakiem, p. Gen. Łuczyńskim i Kom. Pol. Pań. p. Ludwиковskiem na czele, przy wybitnej pomocy Dyr. Banku Związku Sp. Zarobkowych p. Płóciennika, — V-Komandor p. Aleksy Schicht i Gospodarz p. Emil Gółkontt mieli bardzo ułatwioną organizację Zjazdu w Kielcach.

Impreza ta urządzona po raz pierwszy w Polsce, wzbudziła bardzo duże zainteresowanie w poszczególnych Klubach, gdyż z czterech zgłoszonych Klubów —

w tym siedem zespołów, pięć ukończyło Zjazd w przepisowym terminie, pozostałe w niepełnych zespołach.

Po zamknięciu parku na prośbę p. Gen. Łuczyńskiego, wszyscy uczestnicy Zjazdu zwiedzili nowobudujący się stadion i skocznię położoną trzy km. za Kielcami.

Po Zjeździe odbył się bankiet, zaszczycony obecnością pp.: Wojewody Korsaka, Gen. Łuczyńskiego, Dyr. Płóciennika i Prezesa Syndykatu Rolniczego Korwin-Szymanowskiego.

Przywitał zebranych V-Prezes Ł. A. K. p. Dr. Eug. Schicht, następnie Komandor Zjazdu p. Inż. Karol Kauczyński zakomunikował zebranym wyniki Zjazdu.

W imieniu Automobilklubu Polski przemawiał p. mec. Franciszek Sznarbachowski, składając podziękowanie Władzom miejscowym za okazaną pomoc na ręce p. Wojewody Korsaka, na co p. Wojewoda w gorących słowach odpowiedział, zapewniając wszystkie Kluby automobilowe o życzliwości Władz dla sportowych imprez automobilowych.

Bankiet w bardzo serdecznym nastroju przeciągnął się prawie do północy, następnie większa część uczestników rozjechała się do domów.

ZJAZD NAD MORZE

Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy, w połączeniu z Pomorskim Związkiem Propagandy Turystyki w Toruniu, organizuje pod protektorem p. Prezydenta Rzeczypospolitej samochodowy „Zjazd Nad Morze“, który odbędzie się w dniach 28 i 29 czerwca r. b. Impreza ta urządzana jest dla uczczenia 10-cio lecia odzyskania dostępu do morza.

Zjazd jest dostępny dla wszystkich posiadaczy samochodów, nawet niestowarzyszonych. Jako miejsce Zjazdu wybrana została Gdynia, skąd odbędzie się potem wspólna jazda etapowa dla zapoznania uczestników imprezy z ważniejszymi ośrodkami przemysłowymi na Pomorzu.

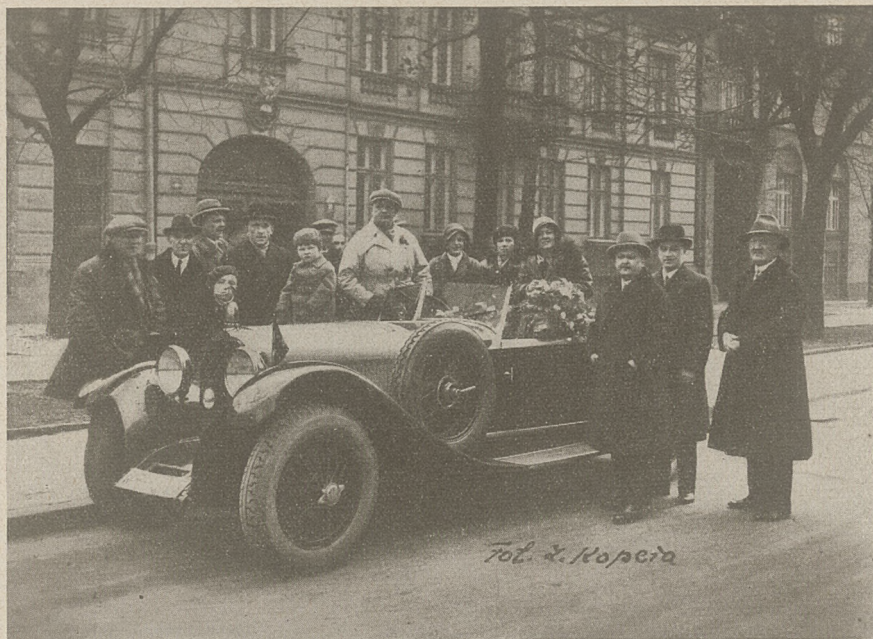
Zgłoszenia zawodników przyjmują do dnia 15 czerwca wszystkie Kluby samochodowe afiliowane. Wpisowe wynosi 30 zł. od samochodu.

ZAWODY ZAGRANICZNE

Inauguracją wiosennego sezonu zawodów turystycznych był, jak co roku, raid samochodowy z Paryża do Nicei, który odbył się między 17 i 23 marca w wyjątkowo licznej i doborowej konkurencji. Trasa raidu prowadziła w czterech etapach z Paryża przez Vichy, Lyon i Grenoble do Nicei, na przestrzeni 933 klm. Po przybyciu do celu konkurencji wykonać musieli jeszcze szereg prób, które miały za zadanie sprawdzić zalety współzawodniczących samochodów pod względem elastyczności, ekscelacji, zwrotności, łatwości rozruszania silnika i t. p. Poza tym odbyły się dwie próby szybkości, jedna na płaszczyźnie pod Gremblą a druga na sławnym wzniesieniu La Turbie.



Obrazki z Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Kielc. 1. Zwycięski zespół Ł. A. K. (pp. Eisert, Plihal, Kobsch, Karsch, Tesche). 2. Postój samochodów po zamknięciu parku. 3. Kierownicy zawodów: komandor p. inż. Karol Kauczyński, vice-komandor p. Alex Schicht i gosp. p. Emil Gółkontt.



Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Janusz Regulski wyruszył wraz z małżonką w podróż samochodową do Afryki Północnej. Wyjazd nastąpił w dn. 28 marca z przed siedziby Automobilklubu Polski. Zdjęcie nasze przedstawia moment pożegnania pp. Regulskich przez Sekretarza Generalnego A. P. p. mec. Franciszka Sznarbachowskiego.

Udział w Raidzie wzięło 47 samochodów, z których pięć wycofało się podczas drogi. W płaskiej próbie szybkości pod Grenoble, urządzonej na dystansie 3 kilometrów ze startem z rozbiegu, najlepszy czas dnia, 1 m. 21,7 s., uzyskał René na sam. Alfa Romeo, rozwijając szybkość 132 km./g. Tenże sam kierowca triumfował i w biegu górskim, gdzie na przestrzeni 6300 metrów osiągnął czas 4 m. 51 s., z szybkością 77 km./g.

Po zliczeniu punktów, uzyskanych przez współzawodników we wszystkich próbach okazało się, że pierwsze miejsce w klasyfikacji konkursu zdobył Chauvierre na samochodzie Chenard Waleker, zaopatrzonym w znaną profilowaną karoserję typu „tank”. Zwycięzca prób szybkości, René na samochodzie Alfa Romeo, zajął drugie miejsce w klasyfikacji, podczas gdy trzecim był Stoffel na samochodzie Chrysler, a czwartym Gaudermen na samochodzie Bugatti.

Wyścig na wzniesieniu La Turbie, który odbył się w dniu 23 marca, był dostępny nie tylko dla uczestników raidu Paryż-Nicea, ale również i dla postronnych kierowców oraz dla motocyklistów. Zaznaczyć przytem wypada, że bieg ten jest najstarszym wyścigiem górskim w Europie gdyż odbył się w tym roku po raz 33 z kolei. Najlepszy czas dnia, 3 m. 53,6 s., uzyskał Dreyfus na samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc rekord wzniesienia z szybkością 97 km./g. Zeszłoroczny rekordzista, Stuck na samochodzie

Austro Daimler, nie skończył biegu skutkiem defektu gumowego. W klasie samochodów sportowych zwyciężył Decaroli na sam. Bugatti, osiągając czas 4 m. 13,4 s., a w klasie motocykli — Debaisieux na maszynie Monet Goyon 500 ccm. w czasie 4 m. 14,8 s.

Pierwsze w tym sezonie wielkie wyścigi na obwodzie szosowym rozegrane zostały w dniu 23 marca w Trypolisie. Odbyły się one pod znakiem żałoby, gdyż w przeddzień zawodów, podczas treningu, zabił się jeden z najwybitniejszych włoskich kierowców, hr. Gaston Brilli Peri, triumfator pierwszego Mistrzostwa Świata i wielu innych wielkich konkursów automobilowych.

Zwycięscą wyścigu o Grand Prix Trypolisu został Borzacchini na szesnastocylindrowym samochodzie Maserati, pokrywając dystans 105 km. w czasie 42 m. 54,6 s., z szybkością średnią 146,5 km./g. Drugie miejsce zajął Arcangeli na sam. Maserati, a trzecie Biondetti na sam. Talbot.

W Niemczech odbyły się, w Eilenriede koło Hannoveru, pierwsze wyścigi motocyklowe, liczące się do tegorocznego mistrzostwa. Dystans wynosił 200 km. Zwyciężył Stegmann na mot. B. M. W. 750 ccm. w czasie 2 g. 07 m. 36,8 s., rozwijając szybkość 94 km./g. W pozostałych kategoriach pierwsze miejsca zajęły maszyny marki D. K. W.

Kiedy już mowa o motocyklach, należy wspomnieć o nowych rekordach

światowych, jakie ustanowione zostały w Szwecji podczas wyścigów na lodzie w Oestersund, zorganizowanych między 8 a 12 marca. Znany rekordzista niemiecki Henne przebył tam, na motocyklu B. M. W. 750 ccm., przestrzeń jednego kilometra ze startem z rozbiegu w czasie 18,01 sek., bijąc rekord światowy dla tej kategorii z szybkością średnią 199,5 km./g. Dwa rekordy światowe dla kategorii litrowych motocykli z wózkami, pobił pozatem szwedzki jeździec Magnier na maszynie Royal Enfield z silnikiem Jap, przebywając kilometr z rozbiegu w czasie 19,05 s. (189 km./g.) i milę angielską z rozbiegu w czasie 30,57 s. (189,5 km./g.).

Zupełnem niepowodzeniem zakończyły się zato próby pobicia światowego rekordu szybkości na samochodzie, przedsięwzięte przez angielskiego kierowcę Kaye Dona na plaży Daytona we Florydzie. Po wielu bezowocnych próbach, dokonanych w oficjalnie wyznaczonym terminie, to znaczy między 15 marca i 1 kwietnia, okazało się, że bolid „Srebrna Kula”, zbudowany specjalnie przez fabrykę Sunbeam, nie może przekroczyć nawet szybkości 300 km./g. A rekord majora Segrave wynosi 372 km./g.

— Na zakończenie kroniki wspomnieć trzeba o gigantycznym raidzie samochodowym na przestrzeni 10.000 km., projektowanym przez Automobilklub Niemiec, którego trasa ma przechodzić i przez nasze terytorjum. Raid ten ma się odbyć między 3 a 20 lipca r. b., według następującego szlaku: Berlin-Düsseldorf-Monachjum — Ragusa — Belgrad — Budapeszt — Bukareszt — Wiedeń — Praga, Czeska — Warszawa — Ryga — Berlin. Od zawodników wymaganem będzie utrzymywanie na wszystkich odcinkach tej trasy jednakowej szybkości przeciętnej, wynoszącej dla wozów do 1550 ccm. — 28 km./g., a dla wszystkich maszyn większych 33 km./g. Pozatem samochody po ukończeniu raidu poddane zostaną badaniu technicznemu. Olbrzymiej tej imprezie rokuja duże powodzenie.

— — — — —
W ostatniej chwili przed złamaniem numeru, dowiadujemy się, że w wyścigu o Grand Prix Monaco, rozegranym w dniu 6 kwietnia na dystansie 318 km., zwyciężył Dreyfus na samochodzie Bugatti w czasie 3 g. 41 m. 02,6 s., z szybkością średnią 86 km./g. Dalsze miejsca zajęli kolejno: Chiron, Bouriart, Zehender, Doré i Stuber, wszyscy na samochodach Bugatti. Szczegółowe omówienie tych wspaniałych zawodów zamieścimy w następnym numerze.

Samochody terenowe

Samochody gąsienicowe Citroën Kégresse zdały już dawno próbę sprawności, przebywając Saharę. Od-tąd ulegały one stałemu ulepszaniu, zaś niezrównane właściwości, jak zdolność poruszania się w każdym terenie i wspi-nania się pod wielkie pochyłości bez dróg, wielka siła pociągowa, duża ładowność i znaczna szybkość, którą są w stanie rozwijać, otwierają im nieograniczone możliwości zastosowania. Zaopatrzanie zwykłych samochodów gąsienicowych w specjalne płozy pozwala im również na poruszanie się w najgłębszym śniegu.

Sfery wojskowe pierwsze zrozumiały olbrzymie znaczenie tego samochodu i dziś armja francuska i inne są w nie bogato zaopatrzone. Wojska samochodowe używają ich, jako pancerek, artylerja i wojska techniczne, jako traktorów.

Z kolei i instytucje cywilne zainteresowały się tym rodzajem samochodów i dziś już tysiące pracują w przemyśle, handlu i rolnictwie.

U nas, gdzie sieć dróg jest zupełnie niewystarczająca — samochody Citroën Kégresse mogą znaleźć olbrzymie zastosowanie. Specjalnie rolnictwo może wiele skorzystać, gdyż samochody Citroën Kégresse po zaopatrzeniu ich w specjalną skrzynkę biegów, mogą nie tylko służyć, jako samochody ciężarowe

i traktory, lecz również poruszać maszyny rolnicze wszelkiego rodzaju.

Zrozumiałem jest, że powinny one żywo zainteresować nasze społeczeństwo.

W Ministerstwach poczt we Francji, Szwajcarji i Austrii, samochody gąsienicowe śniegowe oddają nieocenione usługi, zapewniając w górach regularną całoroczną obsługę tych miejscowości, które dotąd przez wiele miesięcy były odcięte od świata. O sprawności tej obsługi świadczyć może, że w Szwajcarji zapewniają one komunikację przez takie przełęcze, jak St. Bernard, która należy do jednej z najważniejszych arterij komunikacyjnych.



W lutym b. r. odbyły się u nas liczne demonstracje samochodów Citroën Kégresse, między innymi odbywano b. ciekawe próbne jazdy w Zakopanem, gdzie osiągnięto szczyt Gubałówki, wznoszący się na 1100 metrów. Fotografia nasza przedstawia samochód Citroën Kégresse na szczycie.

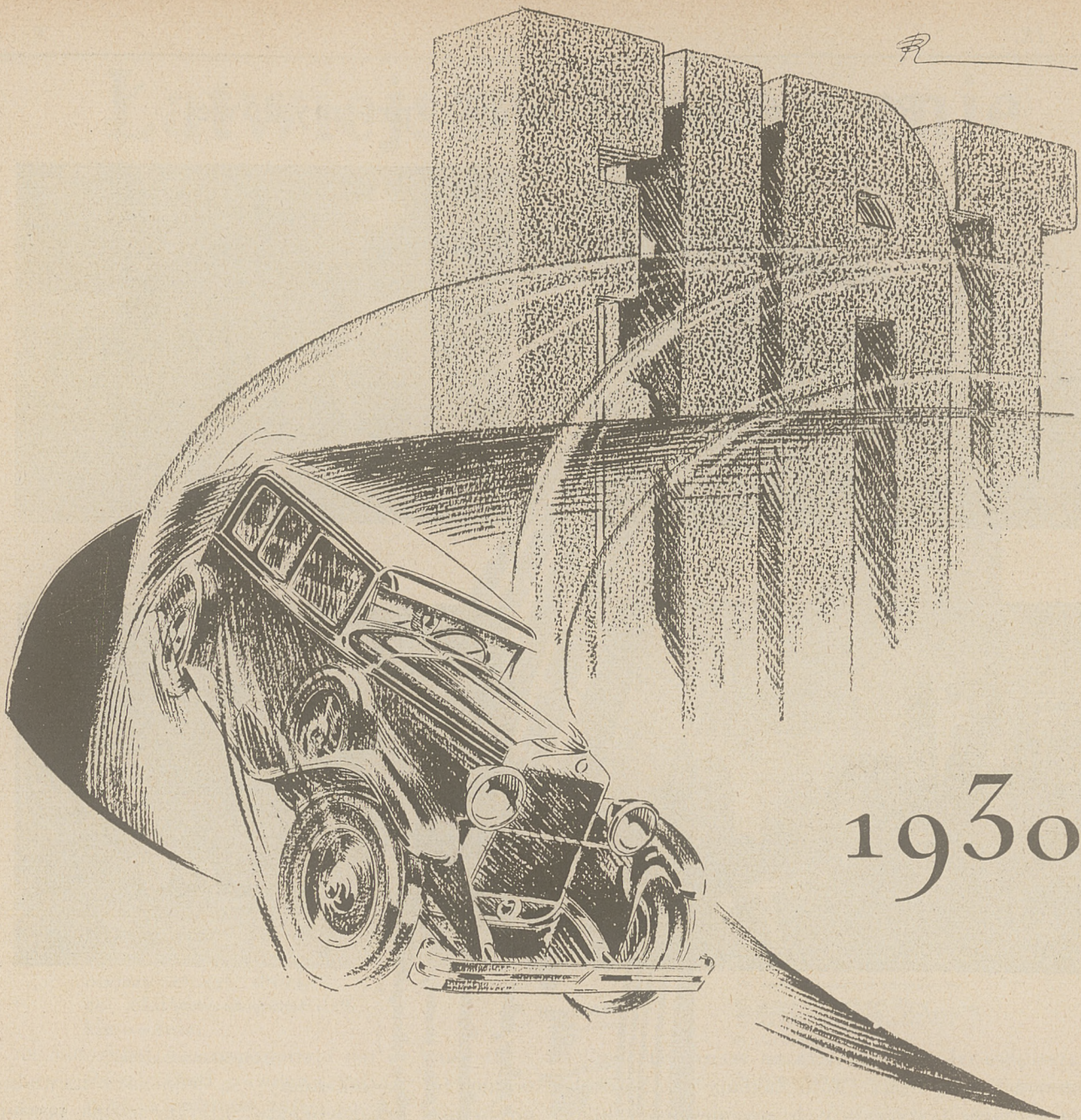
W okręgu Borysławskim odbyto również kilka demonstracji, które żywo zainteresowały szerokie sfery przemysłowe.

Nie wątpimy, że samochody gąsienicowe Citroën Kégresse wkrótce znajdą szerokie zastosowanie u nas w kraju.

E. L.



Zimowy okres, niesprzyjający dalszym wyprawom turystycznym, urozmaicali sobie motocykliści zapomocą ćwiczeń, które śmiało można nazwać akrobacją na motocyklu. Na zdjęciu widzimy świetnych motocyklistów warszawskich Szreibera i Frankowskiego w sytuacjach, które oprócz wielkiego zżycia się z maszyną, wymagają niemięjszej odwagi i zręczności.



3 MODELE! — 3 PRZEBOJE!

4 cyl. 1,5 ltr.

514

6 cyl. 2,5 ltr.

521

6 cyl. 3,75 ltr.

525

Ogromny wybór nowych fabrycznych karoserji: Torpedo, Conduite Interieure, Landau, Coupé Royal, Cabriolet Royal, Spyder, Coupé-Spyder, Cabriolet-Spyder, 5-cio i 7-mio osobowe, o pięknych dyskretnych linjach.

Komfort, wygoda, solidność.

POLSKI FIAT S. A.

BIURO SPRZED. I SALON WYSTAWOWY
Warszawa, Krakowskie Przedmieście 13,
Hotel Europejski, telefon Nr. 58-16 i 43-42.

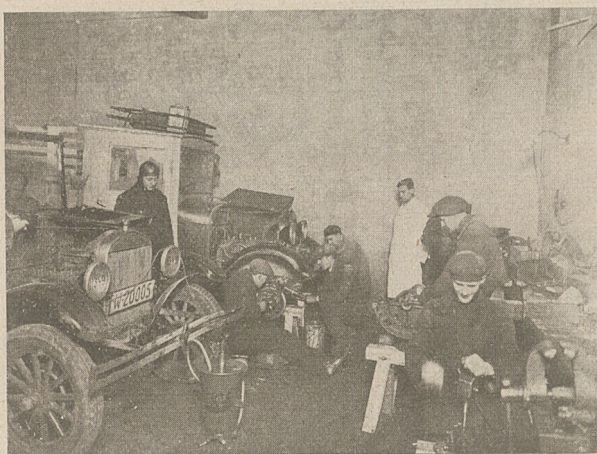
Rozwój pożytecznej placówki przemysłowej



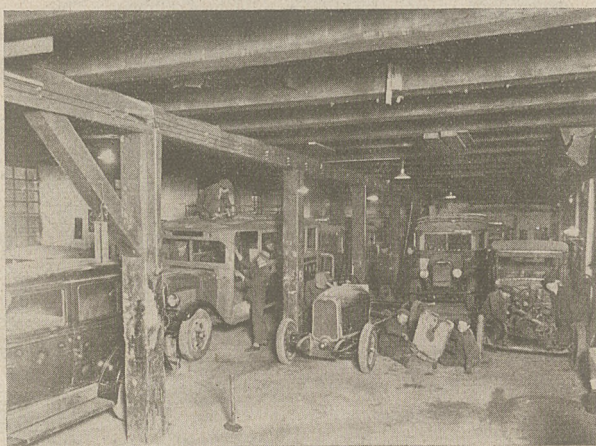
Hala główna od ulicy, Solec



Hala montażowa karoseryj



Warsztaty reperacyjne silników



Hala budowy karoseryj

Egzystująca od roku 1897, znana szerokiemu ogółowi automobilistów, firma „Auto Zakłady“ F. Berchole została z dniem 1 stycznia r. b. przeniesiona z ulicy Wspólnej na ul. Czerniakowską 166, do nowego obszernego lokalu.

Na zaproszenie właścicieli zwiedziliśmy tą interesującą placówkę, aby odniesionymi wrażeniami podzielić się z Czytelnikami naszego czasopisma. Oprorowadzani przez uprzejmych właścicieli, zwiedziliśmy kolejno wszystkie działy produkcji karoseryj oraz dział mechaniczny, zajmujący się remontem silników.

W dziale budowy karoseryj Zakłady posiadają obszerną lakiernię, zaopatrzoną w najnowsze urządzenia natryskowe, także pomieszczenia na tapicernię z wszelkimi udogodnieniami przy pracy, oraz kuźnię z szeregiem udoskonalonych maszyn i narzędzi.

Następnie przeszliśmy do działu mechanicznego, gdzie mieliśmy możliwość przyjrzeć się pracy monterów oraz obejrzeć wiele najnowszych maszyn do szlifowania cylindrów, do toczenia wałów i t. p. Ponadto obejrzeliśmy magazyn zaopatrzony w wielki zapas materiałów, akcesoriów, części zamiennych i lakierów.

Mieliśmy w ten sposób możliwość przekonać się naocznie, że „Auto-Zakłady“ są jednymi z niewielu tego rodzaju przedsiębiorstw, którym można powierzyć nie tylko wykonanie lub naprawę karoseryj, lecz również remonty silników oraz naprawę różnych uszkodzeń.

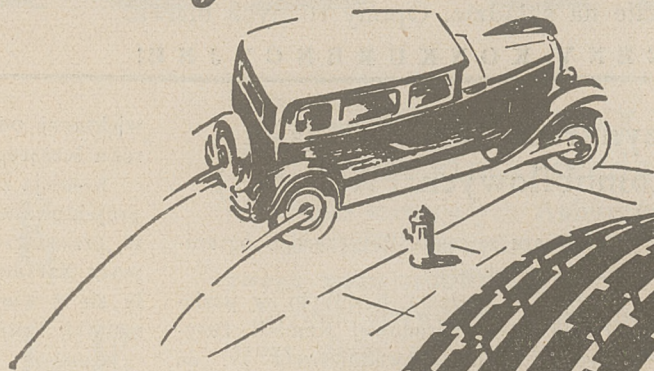
Zakłady od roku 1897 do 1926 wyrabiały bryczki, powozy i t. p. W roku 1926 skasowano wyrób pojazdów konnych i rozpoczęto jedynie produkcję karoseryj samochodowych, a z chwilą przeniesienia do nowej siedziby rozszerzono Zakłady, przez wprowadzenie działu mechanicznego.

Fabryka wykonywuje w dziale karoseryj również autobusy i karoserje reklamowe. Między innymi wykonano dotychczas karoserje reklamowe dla firm: „Philips“, „Dobrolin“, „D. H. Fulda“, „Mary“, „Aspirin“, „Sidel“, „Piekarski“ i w. in.

Zakłady zatrudniają około 60 robotników, a zakres produkcji wynosi do 150 karoseryj rocznie, nie licząc remontów.

Pożytecznej placówce życzymy dalszego pomyślnego rozwoju.

Łatwiejsze kierowanie

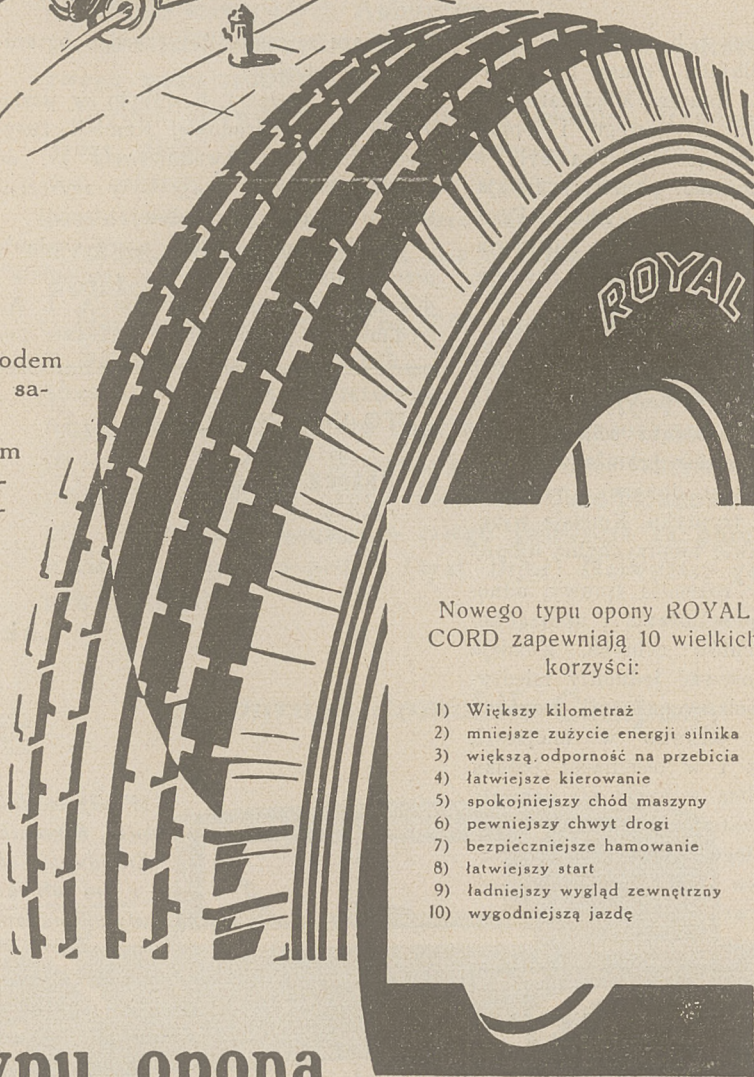


Nowoczesnym samochodem łatwiej jest kierować, niż samochodem z przed 5 lat.

Kierowanie samochodem jest jeszcze bardziej ułatwione jeżeli się jeździ na oponach Royal nowego typu, które są przystosowane z naukową dokładnością do potrzeb nowoczesnego samochodu,

Dzięki zastosowaniu nowego typu protektora nowe opony Royal posiadają mocniejszy chwyt drogi, co ułatwia znacznie kierowanie.

Jedźcie na oponach Royal Cord nowego typu, a poznacie różnicę.



Nowego typu opony ROYAL CORD zapewniają 10 wielkich korzyści:

- 1) Większy kilometraż
- 2) mniejsze zużycie energii silnika
- 3) większą odporność na przebicia
- 4) łatwiejsze kierowanie
- 5) spokojniejszy chód maszyny
- 6) pewniejszy chwyt drogi
- 7) bezpieczniejsze hamowanie
- 8) łatwiejszy start
- 9) ładniejszy wygląd zewnętrzny
- 10) wygodniejszą jazdę

Nowego typu opona

ROYAL

NOWOCZESNA OPONA DO NOWOCZESNEGO SAMOCHODU

AUTO-BLOCK SP. z O. O. WARSZAWA, SIENNA 5, TELEFON 422-46.

Części zamienne i akcesoria do samochodów **RENAULT i CITRÖEN**, tłoki, pierścienie, bolce tłokowe, przeguby do kardanu, paski do wentylatorów, łożyska kulkowe do różnych samochodów stale na składzie. Opony różnych marek.

CENY KONKURENCYJNE!

Prace komisji Międzynarodowego Związku uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A.)

Dnia 25 marca r. b. zebrała się w lokalu Automobilklubu Francji pod przewodnictwem M. Hausera Międzynarodowa Komisja Ruchu Drogowego i Spraw Celnych. Następujące państwa były w niej reprezentowane: Austria, Belgja, Brazylja, Czechosłowacja, Danja, Francja, Grecja, Holandia, Niemcy, Norwegja, Rumunja, Stany Zjednoczone, Szwecja, Szwajcarja.

Komisja rozpatrywała wniosek Generalnej Dyrekcji Francuskich Urzędów Celnych, dotyczący przyjęcia jednego tylko wzoru dokumentu celnego, typu książeczki przepustek granicznych (carnet de passages en douane) i proponujący zniesienie tryptyku. Komisja wyraziła w tej sprawie nieprzychylną opinię.

Załatwiwszy rozmaite sprawy, odnoszące się do przedłużania i uporządkowania dokumentów celnych, Komisja uchwaliła zastosować jednolity międzynarodowy sposób sygnalizacji drogowej ostrzegawczej, zarówno w miejscach otwartych, jak i w osiedlach; jednak z wprowadzeniem w życie tej uchwały postanowiono zatrzymać się do wiosennej Sesji Stałego Komitetu Ligi Narodów do Spraw Ruchu Drogowego, celem ustalenia we wspólnym porozumie-

niu wzoru sygnału, dotyczącego ograniczenia szybkości.

Dnia 26 marca r. b. odbyło się posiedzenie Międzynarodowej Komisji Turystycznej pod przewodnictwem hr. de l'Aigle. Też same kraje były reprezentowane co i w poprzedniej komisji.

Komisja rozpatrywała nowe wydanie przewodnika „l'Europe en automobile”, dokonane pod protektorem A. I. A.; wydanie to, poprawione i znacznie po-

większone pojawi się w końcu kwietnia roku bieżącego.

Komisja zatwierdziła wzór tarczy, zaprojektowanej przez A. I. A. Tarcze te przeznaczone dla hoteli, polecanych przez Narodowe Automobilkluby, spotkały się z wielkim uznaniem hoteli rozmaitych krajów.

Komisja nie uznała za konieczne ustalić klasyfikacji garaży i zakładów naprawy, stosownie do zakresu prac jaki mogą wykonywać, ale zwróciła się do każdego Automobilklubu Narodowego z prośbą o opublikowanie listy odnośnych garaży dla użytku automobilistów.

AUTO-KOMUNIKACJA

miasta

HRADCE KRALOVE

Telefony: Dyrekcja 240
Buchalterja 35.

Hradec Kralove, dn. 22 listopada 1929 r.

Zakłady „Tatra”

Budowy Samochodów i Wagonów

w Koprzywnicach

W odpowiedzi na list W. Panów z dnia 12 b. m., dotyczący autobusu, komunikujemy co następuje:

Znajdujące się w naszym posiadaniu od dnia 1 grudnia 1928 r. 4-o kołowe autobusy, typ 23 i 6-cio kołowe autobusy, typ 24 okazały się nadzwyczaj dobre w użyciu i pokonywują z łatwością wszelkie nierówności terenu, specjalnie wyboiste drogi, przy czem zużycie benzyny obraca się stale w granicach 36—40 litrów na 100 km przy uwzględnieniu postoju na przystankach tramwajów, co 500 metrów.

Do dnia dzisiejszego silniki nie wykazały żadnych defektów, a wszelkie potrzebne inwestycje wynikały z normalnego zużycia samochodów.

Tyle możemy W. Panom donieść po 11 miesiącach używania wozów, a po dalszym okresie do tej sprawy powrócimy.

Z poważaniem

Auto-Drahy

mesta

HRADCE KRALOVE

TRUSKAWIEC

Pierwszy sezon od 1 kwietnia
1930 roku

Ceny niższe! Znaczne ulgi!

Zgłoszenia i informacje:

ZARZĄD ZDROJOWY.

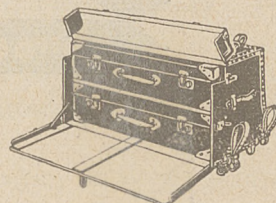
BACZNOŚĆ!!! NAJLEPSZE, ZNAJE ZE SWEJ TRWAŁOŚCI

KUFRY SAMOCHODOWE

NESESERY, WALIZY, KUFRY, SZAFY

Fabryki BRACI NEUMAN

Warszawa, ul. Bielańska Nr. 8, tel. Nr. 145-35 (obok Banku Polskiego). CENY NAJTAŃSZE.



AUBURN

NOWE MODELE

6 i 8 cylindrowe

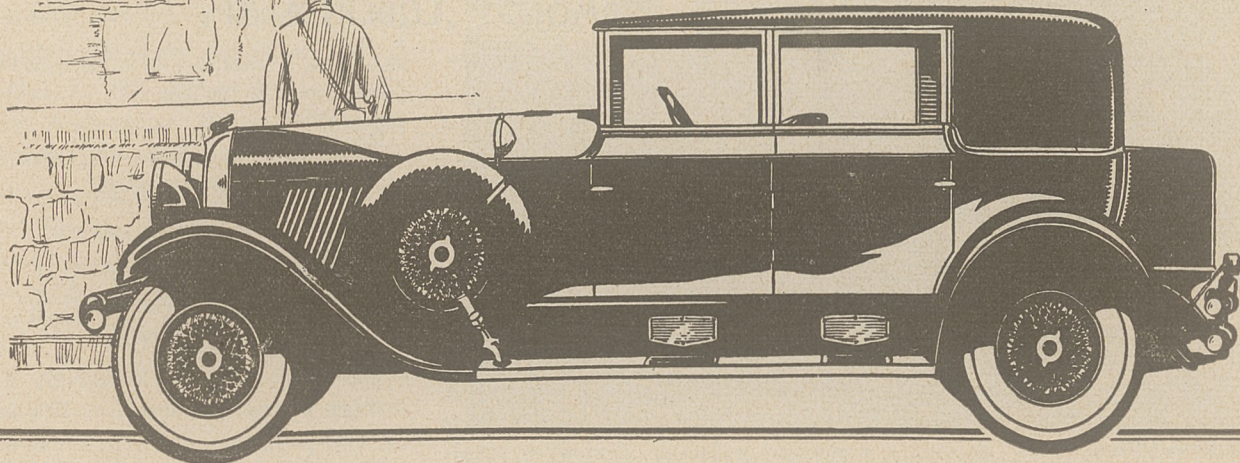
Dlaczego nie słyszy się o używanym
Auburnie do sprzedania? — pomimo wiel-
kiej ilości kursujących Auburnów.

... Bo każdy posiadacz AUBURNA jest najzupełniej ze
swego wozu zadowolony.

Szybki, nerwowy, ekonomiczny, świetnie trzymający
drogę, długi, nadzwyczajnie resorowany, obszerny, raso-
wy, mocny i cierpliwy, a przytem naprawdę tani — co
można więcej wymagać od samochodu, który wszystkie
wymienione zalety posiada nie w reklamie a w rzeczy-
wistości?

Najdłuższe podwozia (od 3,05 mtr. pomiędzy osiami)
o bardzo długich resorach, hydrauliczne amortyzatory,
absolutnie spokojna kierownica, hydrauliczne samoregu-
lujące hamulce Lockheed zupełnie nie zarzucające, sław-
ny silnik Lycoming, stosowany przez wiele fabryk euro-
pejskich, elastyczny napęd Hotchkiss, duże balonowe gu-
my, centralne smarowanie całego podwozia za pomocą
naciśnięcia jednego pedału (syst. Bijur). Najwyższy gatu-
nek materiałów.

Auburn Automobile Company



Model 6/80 - 6 cyl. 70 KM.

Model 8/90 - 8 cyl. 100 KM.

Model 120 - 8 cyl. 125 KM.

Ceny: AUBURN
Podwozie . . . od zł. 13.350
Torpedo . . . „ „ 20.000
Kareta . . . „ „ 22.000

Wszystkie zapasowe
części zawsze na składzie
w Warszawie.

Ceny: CORD - AUBURN
Podwozie . . . zł. 35.600
Kareta krajowa . . „ 46.280
Kareta oryginalna „ 55.180

Generalne Przedstawicielstwo na Polskę i w m. Gdańsk NIKTAN, Sp. z o. o.,
Warszawa, Nowy Świat 7, tel. 437-01.

Poszukiwani zastępcy na Poznańskie i Pomorze.

Odczyt o materiałach zastępujących benzynę.

„Staraniem Sekeji Samochodowej Polskiego Touring Klubu przy ul. Bagatela 3 odbył się odczyt p. kpt. inż. Michała Pawlucja p. t. „Materiały zastępujące benzynę dla napędu samochodów”.

Dyskusja, w której po odczytaniu brali udział dyr. Modzelewski, inż. Mirski, inż. Radliński i inż. Zakrzewski, dała podstawę do uchwalenia przez Zarząd Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu następującej rezolucji:

Zważywszy:

1) że ilość benzyny, produkowanej w kraju, jest stosunkowo niewielka,

2) że przy dalszym rozwoju automobilizmu w Polsce w dotychczasowym tempie produkowana w kraju ilość benzyny okaże się niewystarczająca dla pokrycia zapotrzebowania,

3) że benzyna jest towarem eksportowym,

4) że zastąpienie benzyny dla napędu silników typu samochodowego praktycznie nie zostało rozwiązane przez:

a) zastosowanie do obecnych silników mieszanek spirytusowo-benzynowych,

b) zastosowanie do obecnych silników gazogeneratorów,

c) zastosowanie tanich, ciężkich paliw do silników samochodowych typu Diesla.

5) że szerokie zastosowanie mieszanek spirytusowo-benzynowych może poważnie wzmocnić produkcję spirytusu dla celów technicznych, a przez to przyczynić się do uzdrowienia i rozwoju jednej z najważniejszych gałęzi naszego przemysłu rolnego, co może mieć dodatnie znaczenie ogólnogospodarcze,

6) że zastosowanie wyżej wspomnianych paliw zastępczych powinno spowodować obniżenie kosztów eksploatacji samochodów, motocykli i innych środków lokomocji, stosujących silnik spalinowy, a przez to przyczynić się do rozwoju automobilizmu,

7) że ze względów obrony Państwa wprowadzenie paliw zastępczych ma pierwszorzędne znaczenie.

Zarząd Sekcji Samochodowej P. T. Klubu uchwalił:

1) najenergiczniej poprzeć wprowadzenie i rozpowszechnienie paliw zastępczych w pierwszym rzędzie zaś mieszanek spirytusowo-benzynowych, niewymagających żadnych przeróbek w normalnych silnikach samochodowych,

2) dla zaznajomienia szerokich sfer zainteresowanych urządzić w sierpniu b.

r. konkurs-pokaz samochodów, dostosowanych do paliw zastępczych,

3) polecić Komisji Rzeczoznawców Technicznych Sekcji specjalne zajęcie się sprawą paliw zastępczych i nawiązanie kontaktu i współpracy z instytucjami i organizacjami pracującymi w tej dziedzinie.

Jednocześnie Zarząd Sekcji Samochodowej stwierdza:

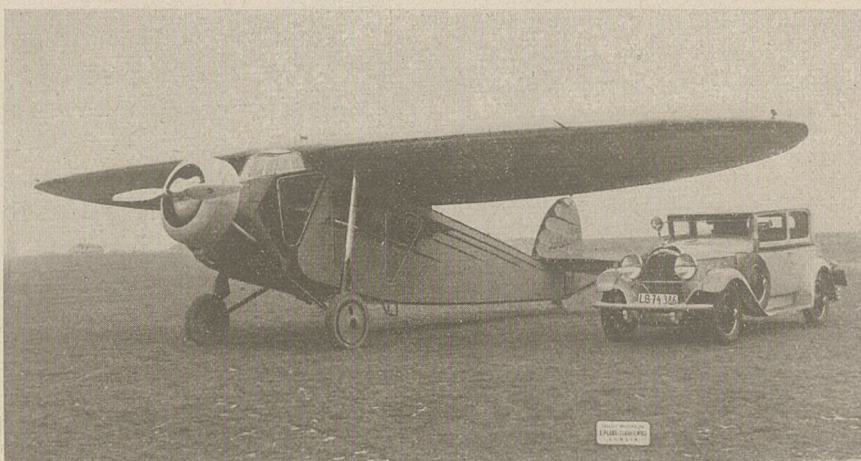
1) że warunkiem kardynalnym szerokiego rozpowszechnienia mieszanek spirytusowo-benzynowych jest takie u-

normowanie ceny tego paliwa, by w eksploatacji mieszanka kalkulowała się tańszą niż benzyna.

2) że niezbędne jest skoordynowanie przez jedną instytucję lub organizację dotychczas rozproszonych prac w dziedzinie paliw zastępczych,

3) że propaganda w sprawie stosowania paliw zastępczych jest dotychczas niewystarczająca i że dla osiągnięcia w tym kierunku rezultatów praktycznych propaganda ta powinna być bardzo wzmożona,

4) że rezultaty doświadczeń przeprowadzonych w Polsce z paliwami zastępczymi powinny być jaknajszerzej podawane do wiadomości publicznej”.



SAMOLOT „LUBLIN R. XI”.

Przy opracowywaniu projektu lekkiego komunikacyjnego samolotu „Lublin R. XI.” przestudjowanego specjalnie dla potrzeb i warunków lotnictwa cywilnego kierowano się nie tylko wymaganiami, jakie stawiane są nowoczesnym samolotom komunikacyjnym, lecz wzięto również pod uwagę krajowe środki techniczne i materiałowe.

W ten sposób stworzono samolot bardzo tani w budowie seryjnej, co jest wynikiem idealnie prostej konstrukcji.

Jako materiałów podstawowych użyto surowców wyłącznie krajowych, znajdujących się na rynku w dowolnej ilości, a mianowicie: drzewo sosnowe i świerkowe, dychta brzoza oraz stal spawalna. Duraluminium wchodzi w minimalnych ilościach i może być zastąpione stalą.

Specjalną uwagę zwrócono na bezpieczeństwo lotu i komfort, to też samolot „Lublin R. XI.” swym wnętrzem urządzeniem jest bardzo zbliżony do nowoczesnego luksusowego samochodu.

Ciężar unoszony przez ten samolot, przeznaczony do szybkiej komunikacji,

składa się z wagi: 1 pilota, 5 pasażerów, paliwa na 3½ godzin lotu — ogółem 743 kg.

Ciężar pasażerów może być zamieniony odpowiednią ilością poczty.

Ogólna charakterystyka.

Rozpiętość całkowita	15 mtr.
Długość całkowita	9,800 mtr.
Wysokość całkowita	2,400 mtr.
Powierzchnia nośna	30 m²
Moc silnika:	WRIGHT 220 MK.
Waga pustego samolotu	1200 kg.
Ciężar unoszony	743 kg.
Waga w locie	1943 kg.
Waga opłacana	400 kg.
Waga na m²	65 kg/m²
Waga na KM	8,800 kg/KM.
Moc na m²	7,3 KM/m²

Własności aerodynamiczne.

Szybkość maximum	210 klm/godz.
Szybkość podróżna	188 klm/godz.
Szybkość lądowania	85—90 klm/godz.
Wznoszenie się na 4000 mtr.	22'
Pałap	6000 mtr.
Czas lotu	3½—6 godzin
Promień działania	730—900 klm.

Zakłady mechaniczne i fabryka karoserji

„EMWEL“

Warszawa, ul. Syreny 4 (Wola), tel. 423-22

K A R O S E R J E

osobowe luksusowe, autobusy, ciężarowe i specjalne w/g własnych i dostarczonych rysunków

L A K I E R O W A N I E

systemem „Duco“

Przy fabryce dział dla całkowitych remontów samochodowych

PIERWSZE PRÓBY

Pierwsze próby ze zbieraczką elektromagnetyczną. Zbieraczka do zbierania odpadków żelaziwa na drogach, o której pisaliśmy obszerny artykuł w N-rze 5 Auta z r. 1929, została już zakupiona przez Ministerstwo Robót Publicznych i montowana w garażu zapasowym ministerstwa na półciężarowym podwoziu Ford. Pierwsze próby dokonane tą zbieraczką, na krótkiej przestrzeni, na której rozsypano odpadki żelaziwa rozmaitej wielkości wykazały, że zbiera ona 98% odpadków leżących na wierzchu drogi. Z nastaniem lepszych warunków atmosferycznych zaczną się próby na drogach tak, że w najbliższym czasie będą ściśle dane co do skuteczności zbieraczki w normalnej służbie drogowej.



Pierwsza zbieraczka elektromagnetyczna w Polsce, zakupiona przez Min. Rob. Publ. dla oczyszczania dróg. X P. Stanisław Szydelski, pod którego kierownictwem zbieraczka została zmontowana. XX Personel, który dokonał montażu zbieraczki.

„R E S P O L“

I-sza w Kraju Mechaniczna Wytwórnia Resorów

WARSZAWA, L. T. WIŚNIEWSKIEGO GRZYBOWSKA 51

tel. 170-06

Poleca gotowe resory do wszelkich typów samochodów, oraz wyrabia według modeli.

GRAHAM

Działanie silnika

SPRAWNE - SPOKOJNE - ŁAGODNE

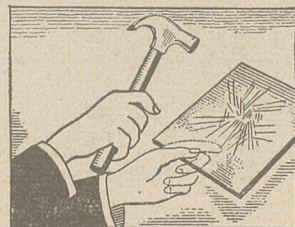
Uczucie spokoju i bezpieczeństwa — oto skutek błyskawicznego działania i niewiarygodnej elastyczności motoru Grahama.

Nim nadejdzie dzień — jeśli kiedykolwiek nadejdzie — praktycznego zastosowania zupełnie nowych zasad przeniesienia siły — spokój, sprawność, łagodność nowych szóstek i óselek Grahama — pozostaną niezrównane.

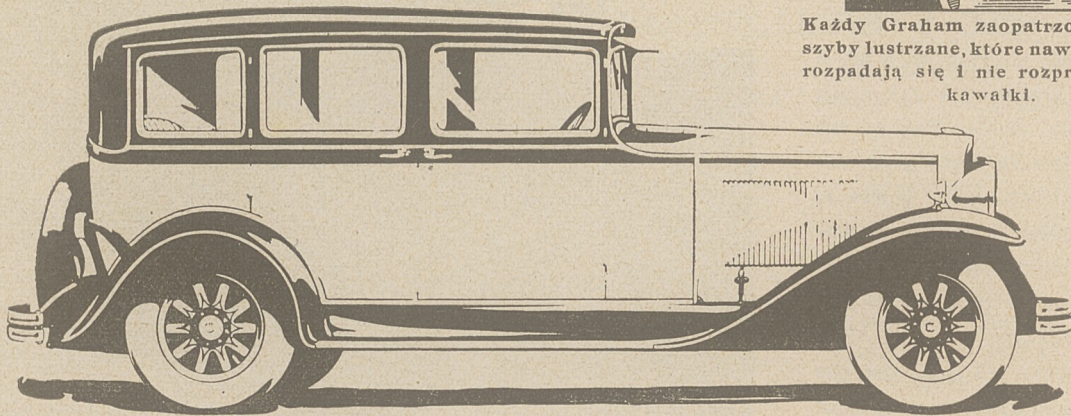
Wytrawnemu Automobiliście — demonstracja i próbna jazda wystarczy, by mógł poznać mistrzowską kombinację zalet, dzięki którym Graham jest prawdziwie dobrym samochodem.



*Prawdziwie dobre samochody
za umiarkowaną cenę.*



Każdy Graham zaopatrzony jest w szyby lustrzane, które nawet zbitenie rozpadają się i nie rozpryskują na kawałki.



Składnica hurtowa dla przedstawicieli w w. m. Gdańsku i Polsce:

Finance and Autosales Company G. m. b. H.

GDĄŃSK-WRZESZCZ, Eschenweg 6 — Tel. 411-70. Adres telegraficzny: Financesales Danzig

PRZEDSTAWICIELSTWA W POLSCE:

ŁÓDŹ,
Kons. anty Fischer
ul. Piotrkowska 177.
Tel. 204-61.

KRAKÓW,
„Autosales“
ul. Batorego 17.
Tel. 40-88.

KATOWICE,
„Auto-Lloyd“
ul. Marjacka 5.
Tel. 180 garaże 500.

TARNÓW
„Autocar“
Tel. 112.

SAMOCODY NASZE DOSTARCZAMY Z OPONAMI GOODYEAR.

DELCO-REMY i AC

Jeneralne Przedst. i Auto-
ryzow. Obsl.

ELIS

Warszawa

Kazimierowska 74 telefon 301-48.

AUTOMOBILIZM W ITALJI

Nakładem księgarni B-cia Bocca w Turynie została wydana w roku bieżącym bardzo interesująca praca E. Faldelli pod tytułem „Samochód w Italji” (L'Automobile in Italia).

Treścią tej książki jest ocena stanowiska Italji w przemyśle samochodowym w porównaniu z innymi krajami europejskimi, oraz rozważanie problemów technicznych, handlowych i społecznych, które trzeba rozwiązać, by dać automobilizmowi włoskiemu niezbędne podstawy dla zapewnienia mu przyszłości.

Według przytoczonych przez autora dat i liczb zebranych skrupulatnie, Italja zajmuje czwarte miejsce w produkcji europejskiej z ilością 55.000 wozów. Pierwsze miejsce zajmuje Francja z ilością 250.000 wozów. Italja przewyższa jednak Francję wysokością eksportu zagranicznego, który wynosi 55% całej produkcji, podczas gdy Francja eksportuje zaledwie ¼ część swej wytwórczości samochodowej, Anglja zaś zaledwie 1/12.

Odnosnie eksportu i importu samochodowego w Italji w czasie od 1922 r. — 1928 r. G. Faldella podaje następujące cyfry:

L a t a	Samochody eksport	Samochody import
1922	11.374	1120
1923	12.749	1510
1924	18.988	1648
1925	29.061	4946
1926	34.191	5802
1927	33.312	3832
1928	28.280	5741

Cyfry dwóch ostatnich lat wykazują zmniejszenie się eksportu, wprowadzie przybliżone obliczenia za 1929 rok zapowiadają odzyskanie poprzedniej pozycji, lecz to nie daje jeszcze motywów do optymizmu i uwierzenia, że walka dla obrony włoskiej produkcji samochodowej, związanej tak ściśle z aktywnością naszego bilansu handlowego, pisze autor — może podlegać zawieszeniu broni.

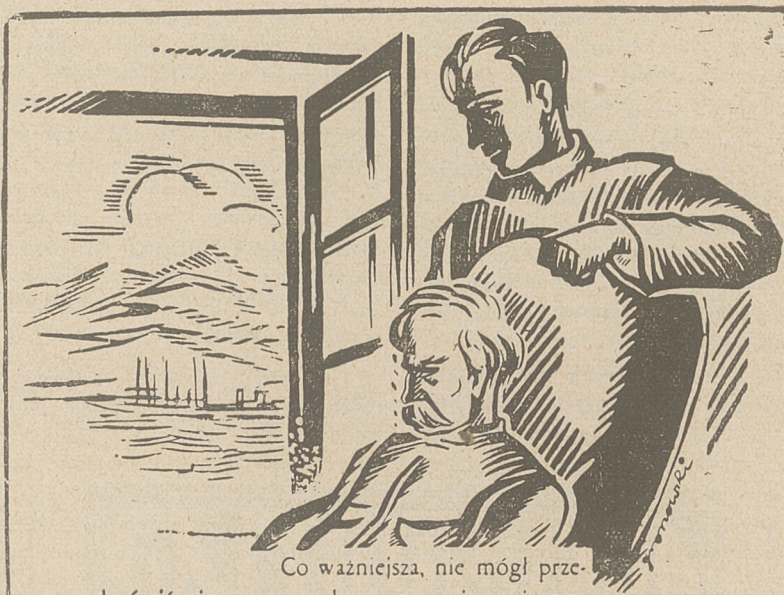
Walka ta, podjęta przez największe wytwórnie samochodowe, toczy się na dwojakim terenie: technicznym i handlowym, w zakresie konstrukcji, która dąży ciągle do udoskonalenia się, w zakresie

cen, które usiłują osiągnąć kwoty najniższe i organizacji sprzedaży, odnośnie której dokonywują się ulepszenia, dające się coraz więcej odczuwać.

Jednakże rozwój automobilizmu w Italji jest poważnie hamowany według G. Faldelli, przez bardzo ważki czynnik: brak zrozumienia i należytej oceny właściwej roli samochodu w życiu nowoczesnym. Władze amerykańskie uważają samochód jako narzędzie pracy, a nie jako przedmiot zbytku i mody i nie obciążały swego przemysłu samochodowego wygórowanymi podatkami. Fantastyczna pro-

dukcja samochodów w Stanach Zjednoczonych jest wynikiem, nie tyle zastosowania metody Taylora o naukowej organizacji pracy, ile pomocy i poparcia władz amerykańskich.

Autor pociesza się, że i w Italji są czynione usilne starania u rządu ze strony Włoskiej Grupy Fabryk Samochodowych, Król. Automobilklubu Italji, oraz Faszystowskiej Narodowej Federacji dla Handlu samochodami, motocyklami, rowerami i akcesorjami — i ma nadzieję, że starania te zostaną uwieńczone pożytecznym skutkiem.



Co ważniejsza, nie mógł przecie odmówić ojcu prawa tęsknoty za aspiryną i antypiryną, które mu tak często były potrzebne.

Ileż to razy stary pan wdychał:

Ach, gdybym to miał tafelkę aspiryny Bayera zarazbym wyzdrowiał...

Bez tej tafelki gorączkował, chorzał, drżał z dreszczów i cierpiał z powodu bólu głowy.

Stefan Żeromski
Przedwiośnie

ASPIRIN

w tabletkach.

Do nabycia we wszystkich aptekach.





RÓŻNE WIADOMOŚCI

KONSOLIDACJA PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO.

Jako bezpośredni skutek fuzji dwóch instytucyj finansowych, Boden Credit i Credit Anstalt w Wiedniu, złączyły się również wspólnotą interesów dwie potężne fabryki austriackie „Austro-Daimler” i „Steyr”.

Kiedys — dwaj zacięci konkurenci, walczący o lepsze jakości swych, mających wszędzie ustaloną już opinię, wyrobów, dziś połączyli się, tworząc obecnie jednostkę przemysłową, dominującą już nie tylko w Austrii, lecz wśród wszystkich fabryk europejskich.

Samochody Austro-Daimler słusznie zdobyły sobie zaszczytne miejsce, gdyż twórcy ich postavili sobie za zadanie przez całkowite uniezależnienie się od szablonu i umiejętne wyzyskanie najnowszych zdobyczy technicznych stworzenie wozu, wyróżniającego się pod względem mocy, szybkości, bezpieczeństwa, wytworności i wygody.

Fabryka „Steyr”, która również używała w ciągu długich lat chwalebne rezultaty w budowie samochodów osobowych, ciężarowych i specjalnych, opiera swą produkcję na materiałach z najlepszych źródeł, za podstawę mając swą wszechświatowej sławy fabrykę broni,

której głównym wyrobem jest karabin „Manlicher-Schoenauer”.

Wyłącznie sprzedaż na Polskę i Gdańsk posiada jak wiadomo Tow. Bud. i Sprzedaży Samochodów S. A. w Warszawie. Ruchliwa dyrekcja tej firmy, dobrze znana wśród szerokich sfer sportsmenów, z którymi utrzymuje przyjacielskie stosunki, oparte na zupełnym zaufaniu polskiej klienteli do samochodów Austro-Daimler i Steyr, bierze zawsze żywy udział w wszelkiego rodzaju przejawach ruchu automobilowego i sportowego. Jak się dowiadujemy i w nadchodzącym sezonie te piękne maszyny, dobrze znane najszerszym warstwom publiczności, wezmą znów udział w szeregu zawodów i imprez, aby walczyć o tradycyjne zresztą już zwycięstwo.

M. F.

FORD ZDOBYŁ PUHAR CHEVROLETA.

Zwycięstwo Fordów w szwedzkim
Rajdzie Zimowym.

Niedawno odbył się w Szwecji coroczny rajd zimowy na trasie Göteborg-Uddevalla - Talun - Karlsbad - Stockholm, długości około 990 km. Rajd powyższy, urządzany corocznie przez Królewski Szwedzki Automobilklub, należy do najtrudniejszych prób mocy i wytrzy-

małości samochodu, gdyż niezależnie od surowej pory roku prowadzi przez teren górzysty, pokryty śniegiem i lodem.

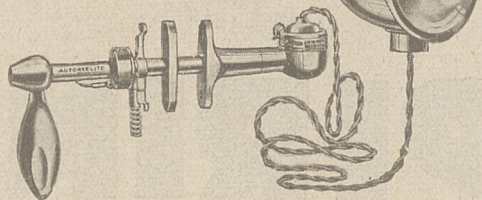
Uczestników rajdu podzielono na trzy grupy: A, B i C. Średnią szybkość maksymalną dla grupy A ustalono na 50—60 km. na godzinę, t. zn. że czasami samochody „robiły” do 90 km. na godzinę, aby w przepisany czas dotrzeć do punktów kontroli. W kategorii A brało udział 6 Fordów, a w grupie C jeden samochód tejże marki. Pomimo, że każdy samochód współzawodniczył indywidualnie, kierowcy Fordów podzielili się na 2 zespoły do walki bezpośredniej z zespołem Chevroletów o puchar, ofiarowany przez General Motors w Szwecji.

Poza Fordem i Chevroletem, w rajdzie brały udział następujące marki: Citroën, Dodge, Essex, Volvo (wyrób szwedzki) i Voisin.

Pierwsza i druga nagroda w kategorii A przypadła Fordom, trzecią otrzymał Citroën, czwartą również Ford, przyczem tylko trzy pierwsze samochody ukończyły w czasie „Standard Record”, przepisany przez Król. Szwedzki Automobilklub. Poza Puharem Zimowym, stanowiącym pierwszą nagrodę grupa samochodów Ford wygrała Puchar Wędrowny General Motors, bijąc sześciocylin-drowe Chevrolety, a w kategorii C —

Światowej sławy
protektory samochodowe

„Auto-Reelite”



Wyłączna Repr. na Rzecz. Polską

„Opona” Sp. z o. o. Warszawa, Mazowiecka 11

A
U
T
O

R
E
E
L
I
T
E

Dla ochrony przed gripą

Panflavin
w PASTYLKACH

Skład: Ciepły składowy: 0.003
Gramina, metylglucosamin, gliceryna, 0.003
e Sacchar, Succ. Liquid, Cacao, Menth, Vanill

Cena det. 21.320

Do odkażania jamy ustnej i gardła
i. d. FARBEN-INDUSTRIE ARTIGES-GESELLSCHAFT
WYDZ. SPRZED. PRODUKTÓW FARMACEUT. „Bayer-Werke, Ludwig”
LEVERUSEN n. R.

Do nabycia we wszystkich aptekach.

CZĘŚCI ZAMIENNE DO SAMOCHODÓW FRANCUSKICH

UWAGA: P. T. Członkowie A. P. otrzymują specjalny rabat.

Dostarcza najtaniej i najprędzej
firma „V A R P A R I S”
WARSZAWA KOSZYKOWA 53. TELEFON 293-07.

Ford również wygrał bieg z jedynym w klasie tej konkurentem — Chryslerelem, otrzymując w nagrodę Puchar Miasta Göteborg.

Zaznaczyć należy, że w rajdzie brały udział nowe seryjne Fordy, to znaczy samochody standartowe, jakie codziennie widzimy na ulicach.

NAJWIĘKSZA FABRYKA SAMOCHODÓW W EUROPIE.

Największą fabryką samochodów w Europie będzie niewątpliwie fabryka Forda, którą obecnie budują w Dagenham w Anglii. Około 20.000 robotników znajdzie w niej zatrudnienie, a produkcja jest obliczona na 200.000 samochodów rocznie. O rozmiarach fabryki świadczą następujące dane: na konstrukcję głównego budynku, kuźni, montowni i warsztatów mechanicznych przeznaczono 11.000 ton stali, zaś powierzchnia podłogi żelbetonowej wynosić będzie aż 1.000.000 stóp kwadratowych.

OŚMIO-CYLINDROWY SAMOCHÓD „HILLMAN”.

Pojawienie się samochodu marki „HILLMAN” wywołało prawdziwą sensację i podziw w świecie automobilistów.

Wytworność linii i luksusowe wykończenie — oto są atuty, dzięki którym wóz ten zdobył palmę pierwszeństwa za elegancję na tegorocznym Raidzie w Monte-Carlo.

Sukces ten nie zadziwił nikogo, albowiem ogólnie wiadomo, że karoserja jest kreacją firmy Thrupp et Maberly, konstruktorów karoserji „ZŁOTEJ STRZAŁY” — na której Sir Henry Segrave zdobył dla W. Brytanii Lądowy Rekord Szybkości — jadąc w tempie 373 km. na godzinę.

Model „Złotej Strzały” stworzył Kapitan Irving, dyrektor techniczny „HILLMAN MOTOR COMPANY”, przy usilnej współpracy Sir Henry Segrave’a.

Dla uczczenia działalności Sir Henry Segrave’a jeden z modeli „Straight Eight” (ośmiocylindrowych) otrzymał nazwę „SEGRAVE”.

Ci dwaj wielcy rzeczoznawcy mają do dyspozycji doskonałe wyszkoleny

i chętny personel, jako-też nowoczesne urządzenie fabryki Hillman’a zawierające wszelkie ostatnie zdobycze techniki na polu samochodowym, a dewizą ich jest, przy opracowywaniu każdego modelu, — zmniejszanie kosztów i wykluczenie strat. Rezultat wspólnego ich wysiłku stanowi przepiękny wóz po wyjątkowo niskiej cenie.

Utrzymanie samochodu Hillman nie naraża na zbytne wydatki, nie zużywa on bowiem więcej paliwa, aniżeli 17 — 18 litrów na 100 km. Ośmiocylindrowy silnik pozwala osiągnąć szybkość 120 km. na godzinę, zaś od chwili puszczenia silnika w ruch aż do osiągnięcia tempa 80 km. na godz. nie upływa więcej niż 26 sekund. Przyspieszenie biegu samochodu odbywa się niezwykle równomiernie, bez wstrząsów. Jazda tym samochodem na szosach należy do nadzwyczajnych przyjemności, albowiem kierowca może rozwijać dowolną szybkość, a nigdy nie będzie miał wrażenia, iż nadużywa wozu i zmniejsza jego sprawność.

Komfortowa limuzyna, zaopatrzona w niekaleczące szyby „TRIPLEX”, posiada przestronne i wygodne pomieszczenia dla 5-ciu osób.

Należy zaznaczyć, iż wytwórcy otworzyli w Państwie Polskim składy czę-

ści zapasowych, mając na celu szybka obsługę, jako-też zaoszczędzenie swym klientom zbyt znacznych kosztów transportu.

199 KM./GODZ. NA MOTOCYKLU.

Znany motocyklista (jeździ na maszynach BMW) Henne walczył w Oestersund (Szwecja) jako jedyny Niemiec na niemieckiej maszynie z najpoważniejszą angielską konkurencją. Po raz pierwszy przyjmowały tam udział angielskie maszyny, zaopatrzone w kompresory. Nie odniosły one jednak poważniejszych sukcesów. Jedynie Szweda Magnera na angielskiej Royal Enfield 1090 cm.³ (klasa maszyn z wózkami przyczepnemi) można uważać jako poważnego przeciwnika Hennego. BMW - 750 cm.³ okazała się najszybszą ze wszystkich maszyn przyjmujących udział w wyścigu i nie bacząc na trudności w postaci powłoki lodowej, wykazała większe szybkości, niż uzyskał je Anglik Le Vack w swoich dotychczasowych rekordach. Henne, bardzo mile przez Szwedów przyjmowany, polepszył szwedzkie rekordy krajowe, a jego rekord światowy 199,12 klm. na godzinę przyniósł niemieckiemu sportowi motocyklowemu nowe laury zwycięstwa.



Samochodowe zegary elektryczne Scintilla

Samochód w dzisiejszych czasach, jako rzecz użytkowa musi być zaopatrzony w takie aparaty pomocnicze, które dokładnie informowałyby kierowcę, co się dzieje z jego samochodem, jak również w aparaty, które byłyby mu pomocne w jego codziennych czynnościach.

Do aparatów tej drugiej kategorii zaliczyć można zegary samochodowe, niezbędne na każdym prawie samochodzie.

Do dnia dzisiejszego używane były powszechnie zegary zwyczajne, t. zn. sprężynowe, które posiadają tę najważniejszą wadę, że należy ciągle pamiętać o ich nakręcaniu, o ile mają one służyć za aparat informujący nas dokładnie o czasie.

Idąc za postępem czasu znana fabryka szwajcarska Scintilla wypuściła na rynek samochodowy nowe zegary elektryczne, które przez swoją zupełnie nową zasadę działania zyskały bardzo licznych zwolenników prawie w całym automobilizmie.

Chcąc zapoznać bliżej Czytelników z tą całkowicie nową konstrukcją podajemy dokładny opis zegara samochodowego Scintilla.

Zegar samochodowy Scintilla składa się z 11 głównych części, a mianowicie:

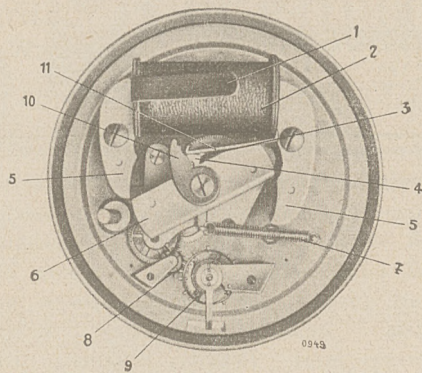
1. Doprowadnik prądu.
2. Uzwojenie.
3. Styk.
4. Styk na izolowanej dźwigni.
5. Bieguny magnesu.
6. Kotwica.
7. Koło regulujące.
8. Wahacz.
9. Izolowana dźwigienka wraz ze stykiem.
10. Nieizolowana dźwigienka wraz ze stykiem.

11. Nieizolowana dźwigienka wraz ze stykiem.

Mechanizm zegara elektrycznego osadzony jest na 6-ciu rubinach i posiada uzwojenie z metalu Auto-Elinvar I, przez zastosowanie którego otrzymuje się minimalnie różnice w dokładności, a mianowicie 0-0.5 sekundy na stopień różnicy temperatury.

Sposób działania zegara Scintilla jest następujący:

Przez doprowadnik prądu (1), który jest połączony z izolowanym włącznikiem prądu, zostaje doprowadzony prąd do uzwojenia (2), w chwili dotknięcia się styków (3 i 4). Uzwojenie (2) wzbudza w stałych swych biegunach (5) pole magnetyczne, które stara się zamknąć kotwica (6). Kotwica przyciągana przez



dwa różnoimienne bieguny, obraca się o ściśle określony kąt, napinając sprężynę (7). Ta ostatnia wprawia w ruch koło regulujące (8) i wahacz (9), a tem samem zegar zostaje uruchomiony. Przez obrót kotwicy (6) zostaje przesunięty styk (11) na izolowaną dźwigienkę (10), a tem samem zostaje przerwane doprowadzenie prądu do uzwojenia. Po przerwaniu dopływu prądu napięta sprężyna (7) przewyciężając opór magnetyczny biegunów sprowadza kotwicę (6) do pierwotnego położenia, a tem samem obraca dźwigienkę (10), a przesuwając dźwigienkę (11) powoduje dotyk kontaktów (3 i 4) i doprowadza prąd do uzwojenia. Cały przebieg, t. zn. od chwili wzbudzenia magnetycznego biegunów, aż do chwili pełnego odciągnięcia kotwicy do położenia pierwotnego trwa około 3—12 m. zależnie od typu zegara.

Przy tak szczęśliwie obranej konstrukcji wykluczona jest oksydacja kontaktów (3 i 4), a więc i możliwość przerwy w doprowadzaniu prądu.

Montaż elektrycznego zegara uskutecznia się w bardzo prosty sposób, a mianowicie przez umocowanie jego przy po-

moocy uchwyty (z którymi jest już do stareczony) do deski rozdzielczej.

Otwór na zegar zależnie od rozwiązania wykonuje się w bardzo prosty sposób przy pomocy wiertła.

Połączenie zegara z siecią odbywa się w ten sposób, że na korpusie zegara znajduje się kontakt izolowany, który łączy się z kontaktem prądu stacyjki (przy stacyjce Scintilla dołącza się Nr. 3). Sam korpus zegara tworzy drugi biegun i o ile deska rozdzielcza jest wykonana z drewna należy jedną ze śrub, łączącą zegar z deską rozdzielczą, połączyć z masą silnika.

Regulowanie zegara odbywa się w bardzo prosty i łatwy sposób, a mianowicie: po odkręceniu pokrywki szklanej między liczbami 7 i 8 znajduje się mała dźwigienka, która zależnie od potrzeby posuwa się w lewo, albo w prawo.

Fabryka Scintilla, chcąc udostępnić montaż swego zegara na każdym typie samochodu wprowadziła na rynek kilka naciągów rodzajów, a mianowicie:

Średnica 80 mm. dla 6 lub 12 Volt.

„ 60 „ „ 6 „ 12 „
„ 52 „ „ 6 „ 12 „

Przytem ten ostatni typ może być do stareczony w wykonaniu zwykłym i luksusowym. Fabryka Scintilla dostarcza również zegary dla samochodów Ford i motocykli. Cała gama wykonaw, a mianowicie o czarnej i białej tarczy zegarowej z odpowiednim dobraniem cyfr, o oświetleniu bocznym lub z cyframi samoświecącymi pozwala na zastosowanie ich do każdego typu samochodu.

Wykonanie zegarów jest bardzo solidne, pozwala więc przypuszczać, że znajdzie szerokie zastosowanie w automobilizmie.

trwałe • efektowne • tanie • krajowe







Marka Fabrycz.
„ŁUCZNIK”

ROWERY

PANSTWOWYCH WYTWORNI UZBROJENIA W WARSZAWIE
Fabryka Broni w Radomiu

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I SPRZEDAŻ:
„KAROL REISSIG”, WARSZAWA, ŚWIEТОKRZYSKA 25.

Wybierasz się w podróż samochodem?

N A J S Z Y B C I E J,
N A J T A N I E J
I N A J D O K Ł A D N I E J

dostarczy Ci wszystkich niezbędnych
informacji, map i przewodników

BIURO TURYSTYCZNE

AUTOMOBILKLUBU POLSKI

W WARSZAWIE, PRZY AL. SZUCHA 10

Posiadamy stale na składzie:

WYDAWNICTWA TURYSTYCZNE MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU
KLUBÓW AUTOMOBILOWYCH UZNANYCH (A.I.A.)—jak to przewodniki
i mapy automobilowe całej Europy oraz Marokka, Algieru, Oranu, Tunisu i Egiptu.

Na żądanie dostarczamy również mapy i przewodniki innych wydawnictw.

PRZEWODNIK AUTOMOBILOWY PO POLSCE wyd. Automobilklubu Polski.
Szczegółowy opis najpiękniejszych samochodowych szlaków turystycznych naszego
kraju zaopatrzone w odpowiednie mapy i ilustracje.

KOMPLETY SZCZEGÓŁOWYCH MAP SAMOCHODOWYCH POLSKI.
CZEKI BENZYNOWE I OLEJOWE PIERWSZORZĘDNYCH FIRM upoważ-
niające do otrzymania benzyny i olei na terenie całej Polski.

Prócz tego na żądanie sporządzamy SZCZEGÓŁOWE MARSZRUTY AUTO-
MOBILOWE DLA WYCIEZEK PO CAŁEJ EUROPIE z podaniem dokład-
nych kilometrów, szczegółów techniczno-drogowych, adresów polecanych hoteli,
restauracji, garaży i t. d.

Prosimy o zwrócenie uwagi na Komunikaty Biura Turystycznego w części oficjalnej.

SAMOCHODY

OSOBOWE

CIĘŻAROWE

AUTOBUSY

OŚWIĘCIM-PRAGA

Znaczna zniżka cen wobec
częściowego wyrobu w kraju

Centralne zakłady naprawy
i składy części zapasowych
w Oświęcimiu

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO“

WARSZAWA: Kredytowa 4, tel. 291-34, telegr. „Centropług“

LWÓW: Jagiellońska 7 tel. 3-05

POZNAŃ: Pl. Wolności 11, tel. 55-33, Telegr. „Autopraga“

KRAKÓW: Kremerowska 6, tel. 23-67

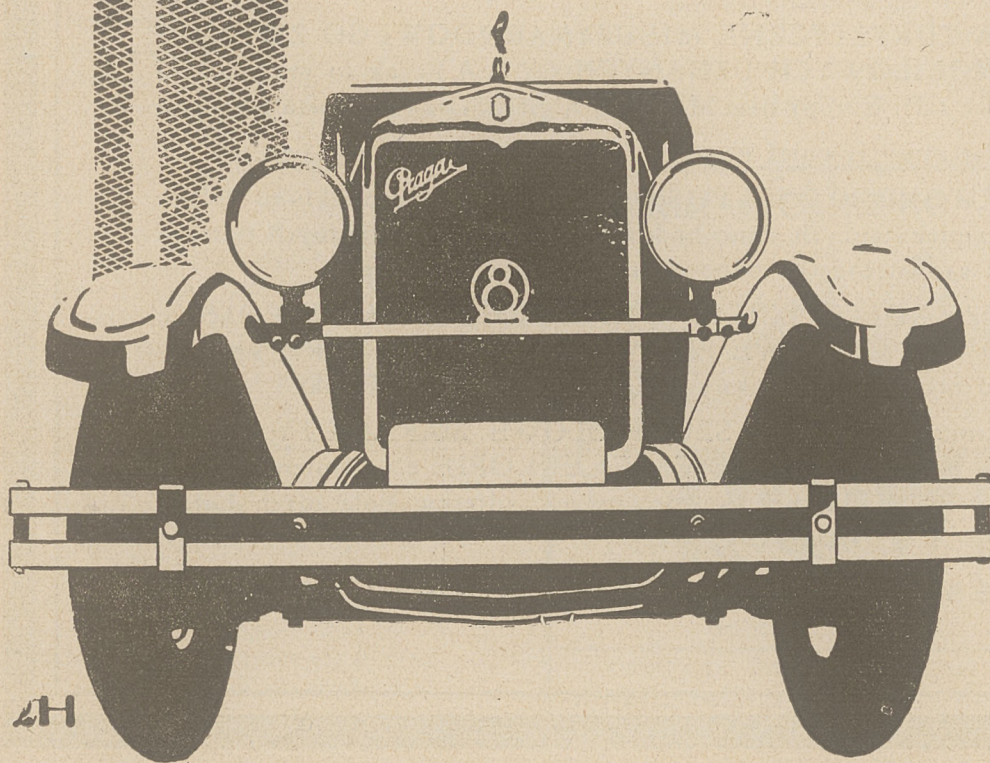
OŚWIĘCIM

Zjednoczone Fabryki
Maszyn i Samochodów S. A.

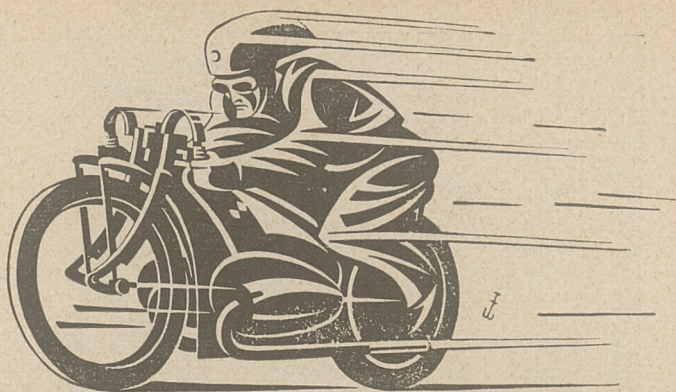
Tel. 47

Oświęcim II

Telegr. „Famis“



216.75 Km. na godzinę



BMW

najszybszy motocykl na świecie

Henne pobił na BMW w Östersund (Szwecja) w dn. 9 marca 1930 r. nie tylko rekord światowy na kilometr ze startu lotnego kategorii 750 cm³ — 199,12 km. na godz., lecz także 6 szwedzkich rekordów krajowych kategorii 500, 750 i 1000 cm³.



BAYERISCHE MOTOREN WERKE A. G., MÜNCHEN 13

Przedstawicielstwo na Polskę:

Polmotor, Henryk Linke i S-ka

Poznań, ulica Zwierzyniecka Nr. 8



**RESORY
ZDERZAKI**

Z wysokiego gatunku stali chromo-manganokrzemowej, wyrabia
Warszawska Wytwórnia Nadwozi i Resorów
A. Augustynowicz i S. Szulc Sp. z o. o.
Warszawa, Chłodna 19 Tel. 275 3

KRAKOWSKIE TOWARZYSTWO WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ

W KRAKOWIE

(założone w roku 1860)

Najstarszy w Polsce Zakład Ubezpieczeń
oparty na wzajemności, ubezpiecza na
najdogodniejszych warunkach

**OD SZKÓD W SAMOCHODACH (AUTO-CASCO),
OD ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ,
OD NASTĘPSTW WYPADKÓW.**

Ponadto przyjmuje ubezpieczenia od ognia,
kradzieży i rabunku, gradu oraz ubezpieczenia
na życie i renty w najróżnorodniejszych kombi-
nacjach.

CENTRALA: KRAKÓW, Basztowa 8.

ODDZIAŁY:

Warszawa, Pl. Trzech Krzyży 8. Lwów, ul. 3-go

Maja 16. Poznań, ul. 3-go Maja 6.

Katowice, ul. Ligonia 36.

Reprezentacje i Agencje na całym obszarze Rzeczy-
pospolitej Polskiej.



akumulatory

Z.A.T.

SYST. TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94

ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ

KATOWICE, ULICA ŚW. PAWŁA Nr. 6 TELEFON 26-50

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET”—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31.

Elektrotechnika Automobilowa

„MAGNET” SP. Z O. O.

ZYGMUNT POPŁAWSKI

UL. HOŻA № 33 WARSZAWA TEL. 419-31 — 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty:

S. E. V.

MAGNETA, DYNAMOMASZYNY i t. d.

Joseph Lucas LTD.

INSTALACJE MOTOCYKLOWE

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych

synt. **„TUDOR”**

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPARACYJNE

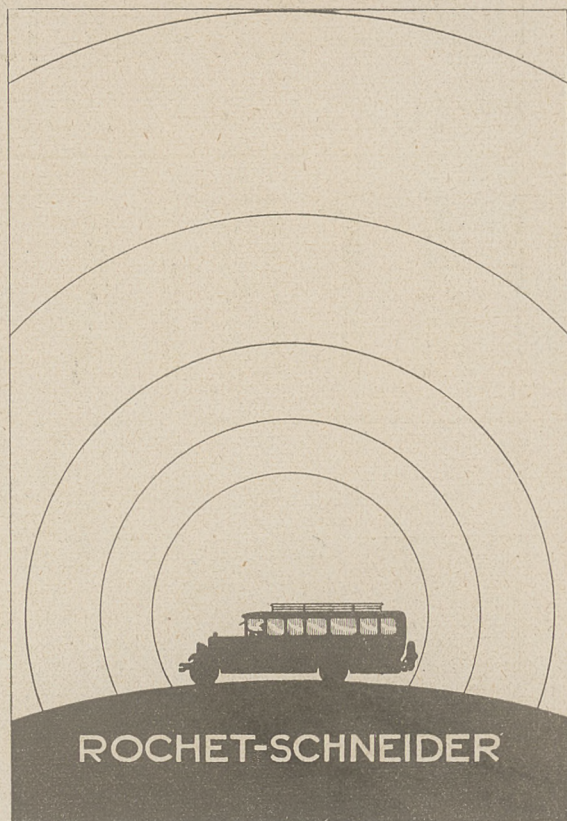
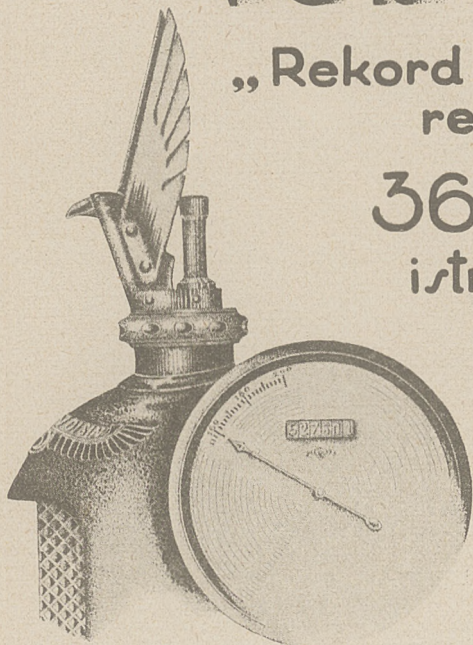
Wozy osobowe i turystyczne

Autobusy i wozy ciężarowe

Voisin

„Rekord
rekordów”

36 na 58
istniejących.



AVIONS-VOISIN i ROCHET SCHNEIDER

Jeneralna Reprezentacja na Polskę i W. M. Gdańsk

SAINT-DIDIER

Warszawa, ul. Mazowiecka Nr. 9, telefon 335-84

ŁÓDŹ

Leopold Gerhard, ul. Przejazd 2

UPOWAŻNIONE

SOSNOWIEC

Rudowski i Maleszewski, 3-go Maja 15

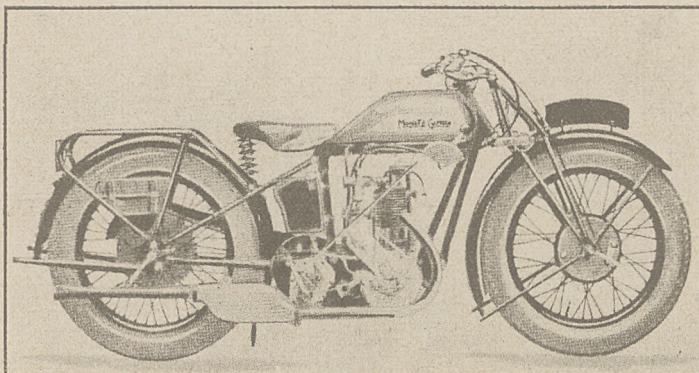
ZASTĘPSTWA

POZNAŃ

„Dakla”, Ś-ty Marcin 54

RÓWNE

Auto - Motor ul. Handlowa Nr. 3



MONNET & GOYON

MACON

CHAMPIONAT FRANCFI

Przedstawicielstwo:

ROTAX, Warszawa, Niecała 1

Na składzie motocykle oraz trzykołowce
motocyklowe, dla księży, lekarzy i t. p.

1930 *Ford* 1930

JUŻ NADSZEDŁ

„AUTO-TRAKTOR”

WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 1

tel. 516-51, 262-51, 70-19

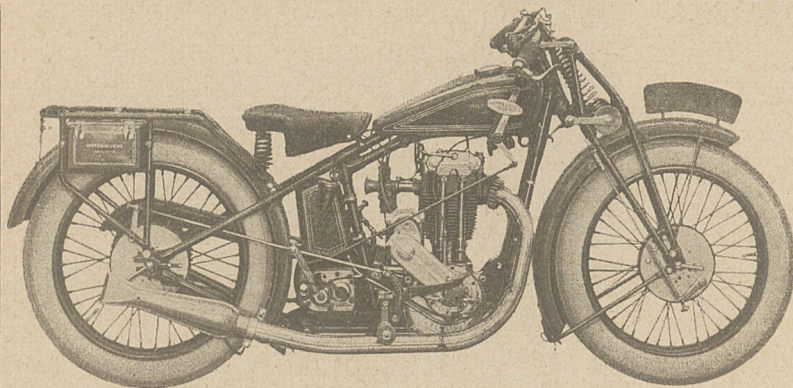
PATRIA

POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE I REASEKURACYJNE

SPÓŁKA AKCYJNA — WARSZAWA, JASNA 4.

Centrala telefoniczna: 335-94, 335-95, 335-96, 335-97, 335-98, 335-99.

UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia, kradzieży, — właścicieli samochodów od odpowiedzialności cywilnej, pasażerów i szoferów od następstw nieszczęśliwych wypadków.



Światowej sławy szwajcarskie motocykle

„MOTOSACOCHE”

udoskonalone modele 1930 r. są do nabycia:

Łódź: Ed. Tesche, Piotrkowska 175

Wilno: W. Grynberg, Wielka 29

Gdańsk: M. Böttcher, Böttcherz. 14

Kraków: „Technotarg”, Studencka 19

Katowice: „Auto-Salon”, Piłsudskiego 40

Poznań: T. Koszczyński, Pasaż Apollo

GEN. REPREZ. J. WŁODAWSKI WARSZAWA,

Leszno 4. Tel. Nr. 217-67 i 215-60.

Poszukiwani przedstawiciele na województwa: Kieleckie, Lubelskie, Lwowskie, Pomorskie, Stanisławowskie, Tarnopolskie i Wołyńskie.



Przeczytaj i zapamiętaj pierwsze
Litery, które są skrótem
Linij lotniczych, przewożących
Listy,
Osoby,
Towary.

Korzystaj wszechstronnie z jej usług



POLSKIE LINIE LOTNICZE

„LOT”

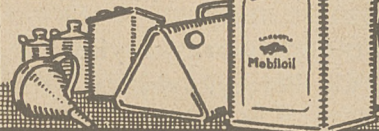
Warszawa — Bydgoszcz — Katowice — Kraków
Lwów — Poznań — Gdańsk — Wiedeń.

„AUTO-SZAWA” KRAKÓW, PLAC SZCZEPAŃSKI 8
TELEFON Nr. 4275

NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORJI SAMOCHODOWYCH

Części do Chevroleta, pierścienie tłokowe i łożyska kulkowe wszelkich wymiarów stale na składzie.
Opony: Dunlop, Michelin, Englebert, Kelly i gumy pełne (masywy).

BENZyna
OLEJE SMARY



Kazimierz Trukan

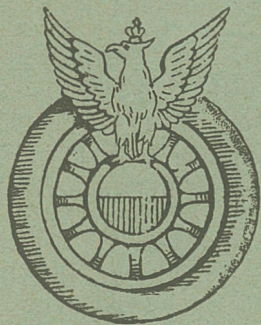
MARSZAŁKOWSKA 19. tel. 422-25.

Filja PIĘKNA 11. róg Mokotowskiej

tel. 255-41.

CZĘŚCI ZAMIENNE
FORD i CHEVROLET
AKCESORJA





Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

Protokół z posiedzenia Komisji Automobilowej

w Warszawie w dn. 15 marca 1930 r.

Obecni pp.:

AUTOMOBILKLUB POLSKI:

Karol hr. Raczyński, Prezes,
Janusz Regulski, V.-Prezes i Prezes Komisji Sp.,
Franciszek Sznarbachowski, Sekretarz General.,
Mieczysław Rappe, Prezes Komisji Turystycznej,
Aleksander Seńkowski,
Zygmunt Wachowski,
Henryk Koźmian,
Bohdan Werner,
Adolf Załęski.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI:

Inż. W. Maćkowiak, Prezes Komisji Sportowej,
Henryk Linke.

MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY:

Franciszek Hulimka, Sekretarz Generalny,
Karol Dębicki, Prezes Komisji Turystycznej.

ŚLĄSKI KLUB AUTOMOBILOWY:

Marszałek Konstanty Wolny,
Róścisław Poltkowski, Sekretarz.

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY:

Piotr hr. Rostworowski, Prezes
Wilhelm Ripper, Prezes Komisji Sportowej,
Adam hr. Potocki, V.-Prezes Komisji Sportowej,
Adam Dygat, Sekretarz Generalny,
Tadeusz Bukowiecki, Prezes Komisji Turyst.,

ŁÓDZKI AUTOMOBIL - KLUB:

Karol Kauczyński, V.-Prezes i Prezes Kom. Spor.
Kazimierz Poznański, Prezes Komisji Turyst.

WILEŃSKI KLUB AUTOMOBILOWY:

Włodzimierz Kurec,
Leonidas Pimonow.

POMORSKI AUTOMOBILKLUB:

Mjr. Antoni Koszko, Sekretarz.

WOŁYŃSKI KLUB AUTOMOBILOWY:

Mikołaj Grygorjew, Sekretarz Generalny.

Porządek dzienny obrad:

Godz. 10.30:

1) Posiedzenie M. K. AUT:

- a) Wybór kandydatów do ELITY POLSKICH JEŹDZCÓW AUTOMOBILOWYCH.
- b) Omówienie projektu S. O. M. K. A. — Krakowskiego Klubu Aut.
- c) Omówienie regulaminu dorocznego „POLSKIEGO ZJAZDU GWIAZDZISTEGO”.
- d) Omówienie imprez 1930 r.
- e) Wolne wnioski.

Godz. 14-ta:

Śniadanie.

Godz. 16-ta:

2) Posiedzenie M. K. AUT.:

- a) Sprawy turystyczne.
- b) Sprawy administracyjne.

Posiedzenie zagał Prezes A. P., p. Karol hr. Raczynski, witając zebranych i dziękując im za przybycie, potem oddał przewodnictwo w ręce Prezesa Komisji Sportowej A. P., p. Janusza Regulskiego, który odczytał porządek dzienny obrad.

Przed przystąpieniem do obrad zabierali głos pp: Bukowiecki w sprawie protokołu z posiedzenia Komisji Turystycznych na Zjeździe w grudniu 1929, który to protokół napisany był zbyt ogólnikowo i prosił o uzupełnienie go, następnie p. Dr. Maćkowiak wyjaśnił powód zataru AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI z POMORSKIM AUTOMOBILKLUBEM, prosząc o rozstrzygnięcie tej sprawy przed posiedzeniem M. K. AUT.

Na propozycję p. Prezesa Regulskiego sprawę zataru wymienionych klubów odłożono na koniec posiedzenia M. K. AUT. i przystąpiono do wyborów członków „ELITY P. J. A.”.

Stosownie do § 4. regulaminu ELITY, pierwszym jej członkiem został wybrany Prezes A. P., p. Karol hr. Raczynski, który jeszcze przed 1905 r. brał udział w szeregu imprez zagranicznych i posiada odpowiedni cenzus.

Następnych kandydatów do ELITY pp: Liefeldta, Prezesa Regulskiego, ś. p. Pawła Bitschana (członka A. P.), oraz pp: Jana Rippera i Adama hr. Potockiego (członków K. K. A.), przyjęto również przez aklamację.

W wykonaniu uchwały powyższej Sekretarjat M. K. AUT. przygotowuje dla członków ELITY dyplomy, podpisane przez wszystkie kluby. Znak ELITY na samochodach członkowie będą mogli nabyć w Sekretarjacie M. K. AUT.

Następnie omówiono projekt „SPORTOWEJ ODZNAKI M. K. AUT”, której nazwę zmieniono na „MIĘDZYKLUBOWA ODZNAKA SPORTOWA” i po dyskusji nad poszczególnymi §§ regulaminu, projekt ten z pewnymi zmianami zatwierdzono.

Regulamin M. O. S. zredagowany będzie w A. P. z punktu widzenia czysto formalnego i rozesłany wszystkim klubom do ew. korektur.

Regulamin „IV. POLSKIEGO ZJAZDU GWIAZDZISTEGO”, który w roku bieżącym, zorganizowany przez KRAKOWSKI K. A., odbędzie się do Krakowa, referował p. Adam hr. Potocki.

Powyższy regulamin, po dokonaniu pewnych poprawek i zmian, został przez zebranych zaakceptowany.

W sprawie „Imprez 1930 r.” — wyjaśniono, że dla klasyfikacji nagrody team'owej (team fabryczny) na Międzynarodowym Raidzie A.P. sumowane będą punkty dodatnie uzyskane przez poszczególne maszyny, niezależnie od grupy, do których maszyny były zaliczone.

P. Kauczyński, po stwierdzeniu, że regulamin nagrody, zaofiarowanej przez Ł. A. K. w r. ub. na Międzynarodowy Raid A. P. nie został w r. bież. wydrukowany w regulaminie Raidu, zreferował ZJAZD GWIAZDZISTY DO ŁODZI. W regulaminie tym wprowadzone będzie po raz pierwszy mierzenie odległości według linii powietrznej.

W sprawie „Wolnych wniosków” zabral głos p. Dygat, który, powracając do pkt. a) porządku dziennego zakomunikował zebranym, że p. Szwarcztajn posiada również cenzus dla przyjęcia go na członka ELITY. P. Szwarcztajn został przyjęty na członka ELITY przez aklamację.

Po zakomunikowaniu przez p. Politkowskiego o organizowaniu przez Śląski Klub Automobilowy wycieczki zagranicznej do Czechosłowacji, na skutek wyczerpania porządku dziennego obrad, posiedzenie zamknięto.

Prezes Komisji Sportowej A. P.

(—) J. Regulski.

Wyciąg z protokołu popołudniowego posiedzenia

Międzyklubowej Komisji Automobilowej w dniu 15.III 1930 r. godz. 4-ta popoł.

Posiedzenie zagał Prezes A. P. p. Karol hr. Raczynski, oświadczając, iż na porządku dziennym znajdują się sprawy turystyczne, administracyjne oraz wolne wnioski.

Na wniosek Delegata Śląskiego Klubu Automobilowego p. R. Politkowskiego postanowiono część spraw administracyjnych poruszyć przed sprawami turystycznymi.

P. Politkowski referuje sprawę dążenia pewnej grupy członków Śląskiego Klubu Automobilowego, zamieszkałych w Bielsku do odseparowania się i utworzenia w tym mieście osobnego Klubu, afiliowanego bezpo-

średnio z A. P. Po udzieleniu w tej sprawie wyjaśnień przez pp. K. hr. Raczynskiego, W. Korfantego oraz F. Sznarbachowskiego, postanowiono sprawę tą, jako należącą całkowicie do kompetencji A.P. przekazać temu Klubowi.

W dalszym ciągu na interpelację p. Politkowskiego, p. Sznarbachowski udziela wyjaśnień w sprawie nowych umów afiliacyjnych, zaznacza on przytem, że projekt tekstu tych umów został Klubom Afiliowanym rozesłany i A. P. oczekuje od nich uwag i projektów w tej sprawie.

W związku z tem p. W. Korfanty prosi o obniżenie,

specjalnie dla Śląskiego Klubu Automobilowego opłat za tryptyki; wniosek swój motywuje on tem, że Klub ten załatwiając 30—40% wszystkich tryptyków, ponosi znacznie większe koszty biurowe niż inne Kluby Afiljowane. Po przeprowadzeniu odpowiedniej dyskusji, p. F. Sznarbachowski stawia wniosek, by sprawę tę przekazać do bezpośredniego załatwienia między Śląskim Klubem Automobilowym a A. P. Wniosek ten został przyjęty.

Z kolei Komisja przechodzi do spraw turystyki, wobec czego p. hr. Raczyński składa przewodnictwo w ręce Prezesa Komisji Turystycznej A. P. p. inż. M. Rappe, który referuje działalność Komisji Turystycznej i Biura Turystycznego A. P. od czasu ostatniego posiedzenia Międzyklubowej Komisji Automobilowej. Przy każdym punkcie sprawozdania została przeprowadzona dyskusja. W szczególności były poruszone następujące sprawy:

I. *Sprawa ujednostajnienia typu drogowyskazów.* Akeja w tym kierunku została wstrzymana do czasu ustalenia przez A. I. A. międzynarodowego typu drogowyskazów.

II. *Sprawa wprowadzenia międzynarodowego typu miejskich znaków ostrzegawczych.* Na wniosek sek Komisji Turystycznej A. P. Ministerstwo Robót Publicznych zarządziło wprowadzenie tych znaków na terenie wszystkich miast w Polsce. W miarę ich wprowadzenia stare znaki będą wycofane.

III. *Sprawa Wydawnictw Turystycznych.* Pan Rappe komunikuje, że tom II Przewodnika Automobilowego po Polsce jest w opracowaniu. Zostaje odczytany wykaz mianszrut, które mają być zawarte w tym tomie, poczem postanowiono prosić A. P. by polecił swemu Biuru Turystycznemu sporządzić i rozesłać wszystkim Klubom Afiljowanym do zaopiniowania mapkił z wykazaniem szlaków tomu I oraz zamierzonych mianszrut tomu II. Kluby Afiljowane podjęły się zorganizowania na terenach podlegających ich kompetencji intensyfikacji sprzedaży wydawnictw turystycznych A. P.

IV. *Sprawa Apteczek Samochodowych.* Komisja Turystyczna A. P. wspólnie z Zarządem Głównym Polskiego Czerwonego Krzyża opracowała dwa typy apteczek: jedną mniejszą do użytku samochodów osobowych, drugą zaś większą dla autobusów. Apteczki te będą wyrabiane przez Składnicę Główną Polskiego Czerwonego Krzyża, sprzedawane zaś przez Biuro Turystyczne A. P. oraz, za jego pośrednictwem, przez Kluby Afiljowane. Cena sprzedażna apteczki mniejszej będzie wynosiła zł. 55, większej zaś około zł. 80. Czynnione są starania, by w apteczki typu większego były zaopatrzone również zabudowania służby drogowej, posterunki Policji Państwowej oraz wszelkie inne budynki znajdujące się w pobliżu szosy. Budynki te byłyby od strony drogi odznaczone specjalnym znakiem wyróżniającym.

V. *Sprawa nauki i egzaminów z ratownictwa dla kierowców.* Na skutek inicjatywy Komisji Turystycznej A. P. sprawa ta jest w chwili obecnej rozpatrywana przez Ministerstwo Oświaty.

VI. *Sprawa tarcz polecających dla hoteli.* W ostatnich dniach zostały sfinalizowane pertraktacje z Naczelną Organizacją Polskiego Przemysłu Hotelowego, która to Organizacja w imieniu zrzeszonych w niej hoteli przyjęła teksty zobowiązań na wynajem omawianych tarcz oraz podjęła się dostarczenia A. P. niezbędnych informacji i propagowania jego systemu polecenia. Współpraca Klubów Afiljowanych przy udzielaniu tarcz będzie polegała na sygnalizowaniu adresów znanych, a nadających się do polecenia hoteli. Model tarczy wraz z dodatkowymi tabliczkami, wykazującymi rok na który tarcza została wydana i ewentualnie nazwę Klubu Afiljowanego, została Delegatom Klubów przedstawioną i przez nich zaakceptowaną.

VII. *Sprawa strzeżonych postojów dla samochodów.* Sprawa ta na terenie A. P. jest w trakcie organizacji. P. T. Bukowiecki oznajmia, że na terenie Krakowa zostały przez Krakowski Klub Automobilowy zorganizowane ostatnio dwa takie postoje.

VIII. *Sprawa numeracji dróg.* Na skutek inicjatywy Komisji Turystycznej A. P. Ministerstwo Robót Publicznych wydało zarządzenie, by istniejąca już numeracja państwowych dróg bitych została uwidoczniiona w terenie.

IX. *Sprawa znaków wyróżniających dla samochodów na których odbywa się nauka jazdy.* W sprawie tej, na skutek wystąpienia Komisji Turystycznej A. P., zostało przez odnośne władze wydane rozporządzenie by tego rodzaju samochody były zaopatrzone w umieszczone z przodu i z tyłu tarcze o średnicy 30 cm. koloru ciemno błękitnego z białym napisem „Nauka Jazdy“.

W dalszym ciągu zabiera głos Delegat Komitetu A. P. do spraw drogowych p. A. Leszczyński, referując sprawę ustawianych przez A. P. drogowych znaków ostrzegawczych oraz rozpoczętej organizacji ustawiania tablic orjentacyjnych przy wjazdach do miast. W związku z tem wywiązała się dyskusja w której wzięli udział pp. K. hr. Raczyński, M. Rappe, T. Bukowiecki, A. Dygat, A. Leszczyński, H. Linke, R. Poltkowski i A. Senkowski. W szczególności Delegaci Klubów Krakowskiego i Śląskiego oświadczyli, że na swoich terenach rozpoczęli już prace wstępne nad ustawianiem tablic informacyjnych opracowanego przez nich typu. Ponieważ jednak A. P. na zasadzie umowy z Ministerstwem Robót Publicznych posiada prawo wyłączności reklamy drogowej, chcieliby oni działalność swoją uzgodnić z poczynaniami A. P. i proszą wobec tego o przychylne potraktowanie ich inicjatywy w tym kierunku. Jednocześnie Delegaci Krakowskiego Klubu oświadczają gotowość współpracy z A. P. w akwiro-

waniu reklam do tablic ostrzegawczych i orientacyjnych, stawiając jednak przytem za warunek by na terenach podlegających ich kompetencji tablice te były zaopatrzone w nazwę lub godło Krakowskiego Klubu Automobilowego.

P. A. Seńkowski stawia wniosek, by zainteresowane Kluby Afiljowane nadesłały w powyższych sprawach swoje memorjały do A. P., który po ich szczegółowem rozpatrzeniu powiadomi Kluby o swej ostatecznej decyzji. Wniosek ten został przyjęty.

Z kolei powrócono do spraw administracyjnych, wobec czego przewodnictwo obejmuje ponownie p. hr. Raczyński.

Głos zabiera p. Dygat, referując stronę administracyjno-finansową tegorocznego Wyścigu Tatrzańskiego, zaliczonego w r. b. do imprez wchodzących w skład Mistrzostwa Górskiego Europy, i zaznacza, że tem samem impreza ta stała się reprezentacyjną, jak również swego rodzaju moralną własnością wszystkich Klubów. Jednym z głównych czynników stanowiących o powodzeniu imprez samochodowych zagranicą są nagrody pieniężne, to też Krakowski Klub Automobilowy, dążąc do postawienia Wyścigu Tatrzańskiego na należytych poziomach, postanowił przeznaczyć zł. 10,000 na nagrody. Wobec tego, że suma niezbędna na te nagrody wynosi zł. 25,000, mówca zwraca się do Przedstawicieli Klubów z prośbą by przyczynili się na terenie swych klubów do zdobycia reszty, t. j. zł. 15,000. P. Dygat proponuje, by dla uniknięcia trudności na przyszłość zaopatrzyć Międzyklubową Komisję Automobilową we własny fundusz dyspozycyjny, który używanoby na finansowanie imprez o charakterze międzynarodowym, to też proponuje on złożyć inicjatywę tworzenia omawianego funduszu w ręce Międzyklubowej Komisji Automobilowej i prosić A. P. o specjalne zaopiekowanie się tą sprawą.

P. Bukowiecki zaznacza, że powyższe wiąże się ściśle z ujednolicieniem polskich zawodów automobilowych. Wskazaniem byłoby, aby w kalendarzu sportowym pozostawić jako imprezy reprezentacyjne jeden Międzynarodowy Raid, jeden Wyścig płaski i jeden Wyścig Górski, które to zawody byłyby organizowane przez ogół Klubów pod Przewodnictwem A. P., reszta zaś mniejszych imprez pozostawałaby w kompetencji poszczególnych Klubów Afiljowanych. W tem sposób wyżej wymienione imprezy reprezentacyjne otrzyma-

łyby trwalsze podstawy finansowe i lepiej spełniałyby swe zadanie.

P. Dygat zwraca się do przedstawicieli Klubów z prośbą o wypowiedzenie się w sprawie możliwości zebrania brakujących zł. 15,000 na Wyścig Tatrzański. Wobec oświadczenia p. Marszałka Wolnego, że Przedstawiciele nie są upoważnieni do opinjowania w tej sprawie imieniem swych Klubów, po dyskusji na wniosek p. Rappe, sprawę omawianego funduszu przekazano Międzyklubowej Komisji Automobilowej, która ją rozpatrzy i załatwi.

Przechodząc do ostatniego punktu porządku dziennego zabiera głos p. Mjr. Koszko, referując sprawę organizowanego przez Pomorski Automobilklub Zjazdu nad Morze. Impreza ta została pomyślana jako składająca się z dwóch części: Zjazdu Gwiazdzystego do Bydgoszczy oraz jazdy wg. przepisanej trasy z Bydgoszczy do Gdyni. Ma ona na celu uczczenie 10-ciolecia odzyskania morza polskiego i z tego tytułu został nad nią zapewniony protektorat Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Zjazd ten jest organizowany przez Pomorski Automobilklub w porozumieniu z Pomorskim Związkiem Propagandy Turystycznej. Przewidziane są trzy nagrody dla Klubów, których zespoły przebędą największą ilość kilometrów, a prócz tego jedna nagroda indywidualna oraz szereg plakiet. Termin Raidu został początkowo wyznaczony na dzień 27 i 28 maja r. b. ostatnio jednak A. P. zaproponował przeniesienie go na dzień 27 i 28 czerwca r. b., tak, aby przyjazd do Gdyni odbył się jednocześnie z przybyciem Międzynarodowego Raidu A. P. Wobec powyższego mówca prosi o ostateczne zadecydowanie terminu.

P. Rappe stawia wniosek, by przyjąć do wiadomości życzenie Pomorskiego Klubu oraz prosić A. P. aby na najbliższem posiedzeniu swej Komisji Sportowej sprawę tą rozpatrzył i udzielił wspomnianemu Klubowi odpowiedzi. Wniosek powyższy został przez zebranych przyjęty.

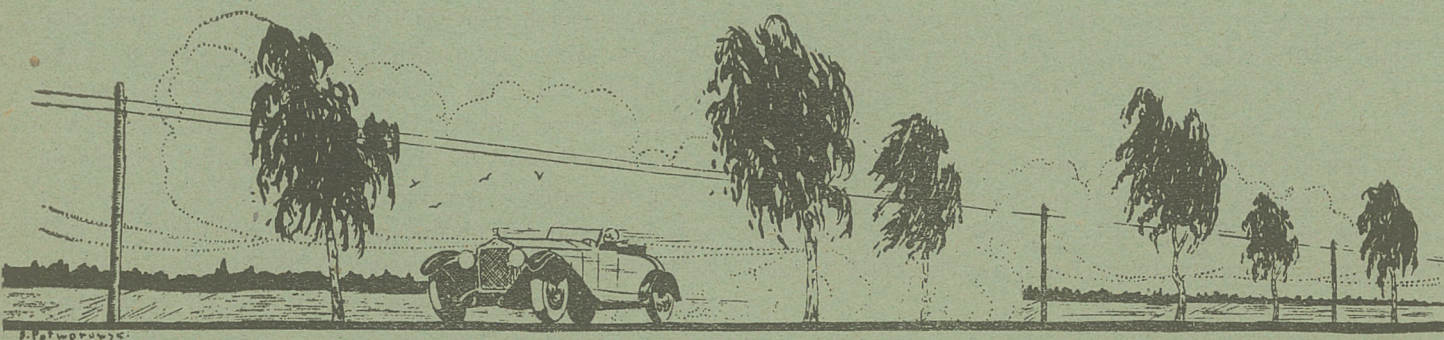
Na zakończenie p. K. hr. Raczyński dziękuje obecnym przedstawicielom Klubów za tak liczne przybycie na Zjazd.

P. Bukowiecki w imieniu zebranych wyraża Prezydium podziękowanie za gościnne przyjęcie.

Na tem posiedzenie zamknięto.

Prezes Komisji Turystycznej.

(—) M. Rappe.



Protokół Dorocznego Ogólnego Zebrania Członków A. P.

w Warszawie w siedzibie Klubu przy ul. Al. Szucha 10, z dnia 21 marca 1930 r. o godz. [20 t. j. w drugim terminie.

Porządek dzienny:

- 1) Wybór Przewodniczącego,
- 2) Sprawozdanie Komitetu z działalności za 1929 r.,
- 3) Odczytanie protokołu Komisji Rewizyjnej oraz zatwierdzenie bilansu za 1929 r. i udzielenie Komitetowi absolutorjum,
- 4) Ustanowienie wysokości wpisowego i składki członków rzeczywistych oraz uchwalenie budżetu na 1930 r.
- 5) Sprawa sfinansowania nabytej przez Automobilklub Polski nieruchomości,
- 6) Wybory 10-ciu członków Komitetu na miejsce ustępujących,
- 7) Wybory 10-ciu członków Komisji Balotującej,
- 8) Wybory 3-ch członków Komisji Rewizyjnej i 2-ch zastępców,
- 9) Wolne wnioski.

Posiedzenie zagałł Prezes p. Karol hr. Raczyński, stwierdzając, że Ogólne Zebranie, wyznaczone w I terminie o godz. 19-tej nie doszło do skutku z powodu braku przewidzianego w § 11 Statutu quorum. W drugim terminie lista obecności wykazała 60 obecnych członków, reprezentujących łącznie 92 głosy na zasadzie nadesłanych upoważnień.

Następnie Prezes podkreślił, że Ogólne Zebranie odbywa się po raz pierwszy w nowej siedzibie Klubu przy Al. Szucha Nr. 10, wyjaśniając zarazem, że z powodu przeprowadzenia koniecznej reorganizacji rachunkowości w związku z nabyciem nieruchomości i rozszerzeniem biur, Ogólne Zebranie nie mogło być zwołane w przewidzianym w Statucie terminie t. j. w m-cu styczniu r. b.

Po przyjęciu faktów tych do wiadomości, zebrani, na wniosek Prezesa, uczcili przez powstanie pamięć zmarłych w 1929 r. członków Klubu św. p. Pawła Bitschana, Jana Bagniewskiego, Karola Chodkiewicza, Antoniego Dufour'a, Kazimierza Gościckiego, Kazimierza Głowczewskiego, Edwarda Missuny, Oskara Saenger, Ryszarda Skarżyńskiego, Tadeusza Szulborskiego, Antoniego Żychlińskiego.

W myśl propozycji Prezesa wybrano przez aklamację na Przewodniczącego Zebrania Vice-Prezesa A. P. p. Janusza Regulskiego. Przewodniczący, po złożeniu obecnym podziękowania za dokonany wybór, zaprosił na asesora pp.: Dr. Zdzisława Śluszkiewicza i Jerzego Żółkiewskiego, na protokulanta — p. Jana Tomickiego i w krótkim przemówieniu oznajmił, że plan działań i poczyną Klubu jest już obecnie znacznie szerszy — w grę wchodzi poważne sumy i zamierze-

nia — poczem, przechodząc do p. 2 porządku dziennego, udzielił głosu p. Franciszkowi Sznarbachowskiemu, Sekretarzowi Generalnemu A. P.

P. Sznarbachowski zreferował sprawozdanie z działalności Komitetu za 1929 r. podając na wstępie do wiadomości obecnych fakt nabycia w dn. 27 czerwca 1929 r. nieruchomości w Warszawie przy ul. Al. Szucha Nr. 10, za cenę szacunkową dol. 80.000, oraz warunki kupna i wysokość zaciągniętych zobowiązań i spłat. W dalszym ciągu p. Sznarbachowski zaznaczył, że ogólna suma osiągniętych ze sprzedaży 5% obligacji A. P. składa się z zapisów 92-ch członków Klubu i 8-miu firm.

Następnie przedstawiony został zebraniem ogólny zarys organizacji biur A. P. które podzielone zostały na poszczególne działy, a mianowicie: Wydział Tryptykowy, Biuro Turystyczne, Wydział Drogowy, Redakcja Czasopisma „Auto“, Komisja Sportowa, Buchalterja i Kasa. Sprawozdania z działalności tych działów przedstawione będą w dalszym ciągu Zebrania.

Buchalterję i Kasę zreorganizowano od Nowego Roku 1930 w ten sposób, że przeprowadzona została centralizacja rachunkowości poszczególnych działów.

Ilustrując działalność Wydziału Tryptykowego, p. Sznarbachowski przedstawił obecnym cyfry osiągniętych wpływów za lata 1927, 1928 i 1929, które zwiększają się progresywnie.

Zakomunikowany został ponadto obecnym fakt podpisania umów afiliacyjnych z dwoma nowopowstałymi klubami, a mianowicie — Pomorskim Automobilklubem w Bydgoszczy i Wołyńskim Klubem Automobilowym w Łucku.

Omawiając w dalszym ciągu działalność A. P. podkreślony został fakt nader przychylnego ustosunkowania się naszych władz państwowych do Klubu i jego poczyną, jak również wzrost naszych wpływów na terenie zagranicznym, które wyraziły się m. innemi w czynnym udziale przedstawicieli Klubu — Prezesa hr. Raczyńskiego i Vice-Prezesa p. Janusza Regulskiego w pracach i obradach różnych Komisji A.I.A.C.R.

Następnie kolejno zabierali głos pp. M. Rappe — Prezes Komisji Turystycznej, p. A. Leszczyński — Wydział Drogowy, p. J. Regulski — Prezes Komisji Sportowej i p. K. Wallmoden — Redaktor Czasopisma „Auto“, którzy w ogólnych zarysach przedstawili Ogólnemu Zebraniu sprawozdania z działalności poszczególnych Wydziałów za rok ubiegły, jak również plan dalszych poczyną.

Po wysłuchaniu ostatniego sprawozdania Redaktora czasopisma „Auto“, zabrał głos hr. Morsztyn, krytykując niektóre punkty tego sprawozdania oraz ogólną gospodarkę czasopisma.

Po stwierdzeniu, że Ogólne Zebranie przyjęło do wiadomości sprawozdanie z działalności Komitetu za 1929 rok Przewodniczący udzielił głosu p. J. Tomickiemu, który w zastępstwie nieobecnego Skarbnika, zreferował zebranym bilans za rok ubiegły i odczytał protokół Komisji Rewizyjnej.

Hr. Morsztyn prosi o wyjaśnienia w sprawie figurującej w bilansie, a nie zamieszczonej w preliminarzu budżetowym za rok ubiegły sumy Zł. 15.000, przeznaczonej na nabycie czasopisma „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy“, kwestionując zarazem realne korzyści, które z transakcji tej wyniknąć mogą i przytaczając szereg argumentów.

Przewodniczący, nawiązując do faktu poruszonego przez hr. Morsztyna a mianowicie wydatkowanie Zł. 15.000 na kupno „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego“, wyjaśnia, że z tytułu tej transakcji wydatkowaną została tylko suma Zł. 5.000, pozostałość zaś t. j. Zł. 10.000 płatną będzie — na podstawie umowy — w tym wypadku, o ile dochód z czasopisma „Auto“ w zbilansowaniu miesięcznym przekroczy Zł. 5.000 i wtedy A. P. płacić będzie 20% od osiągniętej ponad 5.000 zł. nadwyżki. Następnie Przewodniczący motywuje fakt nabycia przez A. P. „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego“ a mianowicie w celu usunięcia konkurencji i przez to zapewnienia wydawanemu przez A. P. czasopismu intensywniejszego rozwoju wynikającego z połączenia obu czasopism.

Hr. Morsztyn w dalszym ciągu dowodzi, że połączenie obu czasopism nie przyniosło Klubowi przewidzianych przez Komitet korzyści, w związku z czem mówca stawia wniosek o nieprzyjęcie figurującej w bilansie poza budżetem sumy Zł. 15.000.

Przewodniczący stawia powyższy wniosek hr. Morsztyna pod głosowanie. W wyniku głosowania, za pomienionym wnioskiem opowiedział się jedynie hr. Morsztyn, wobec czego wniosek ten upadł.

Przewodniczący zwrócił się do p. Morsztyna z prośbą aby złożył na piśmie swe uwagi i wnioski dotyczące strony administracyjnej i redakcyjnej czasopisma „Auto“, które zostaną z pożytkiem dla czasopisma i A. P. wykorzystane.

W dalszej dyskusji nad sprawozdaniem rachunkowym p. Józef Dziewulski podkreślił trudność orjentowania się w szeregu cyfr przedstawionych Ogólnemu Zebraniu przez przedmówców, proponując by na przyszłość skróć bilansu i zestawienie rachunku strat i zysków dające ogólne pojęcie o stanie finansów Klubu, dołączane były do zawiadomień o Ogólnym Zebraniu rozsyłanych członkom A. P. Propozycja ta została uwzględniona t. j. że na przyszłość, łącznie z zawiadomieniami o zwołaniu Ogólnego Zebrania rozsyłane też będą skróty bilansu i zestawienia rachunku zysków i strat.

Ogólne Zebranie zatwierdziło sprawozdanie rachunkowe za 1929 r. udzielając Komitetowi absolutorjum, poczem Przewodniczący przystąpił do rozpatrzenia

p. 4-go porządku dziennego powierzając p. J. Tomickiemu odczytanie preliminarza budżetowego na 1930 r.

P. Tomicki zreferował projekt budżetu na 1930 r. przewidujący w dochodach i rozchodach sumę Zł. 388.120 zaznaczając, że uwzględniono w nim podwyższenie opłat członków rzeczywistych t. j. wpisowego i składki do Zł. 200, poczem zabrał głos Przewodniczący uzasadniając w wyczerpującym przemówieniu konieczność podwyższenia wpisowego i składki ze Zł. 180 do Zł. 200 opierając się m. innemi na wysokości opłat obowiązujących w innych Klubach i Stowarzyszeniach. Odpowiedni wniosek postawiony został pod głosowanie. Ogólne zebranie wniosek ten jednomyślnie zatwierdziło, uchwalając na rok bieżący wysokość wpisowego w kwocie Zł. 200 i wysokość składki Zł. 200.

W sprawie przyznania Komitetowi prawa wydatkowania sum nie objętych budżetem, wyłoniła się zapoczątkowana przez p. Morsztyna dyskusja, w wyniku której powzięta została uchwała następująca: Komitetowi przysługuje prawo wydatkowania sum nie objętych budżetem, wzgl. przyznawania poszczególnym wydziałom prawa ich wydatkowania pod warunkiem, by sumy te miały odpowiednie pokrycie z osiągniętych wpływów.

Zamykając dyskusję, Przewodniczący złożył podziękowanie kierownikom poszczególnych działów oraz personelowi Klubu za dtychezasową pracę, co Ogólne Zebranie przez aklamację potwierdziło.

Następnie Przewodniczący podał do wiadomości obecnych nazwiska ustępujących w roku bieżącym Członków Komitetu, prosząc o wybranie na ich miejsce nowych Członków przez głosowanie i zapraszając na skrutatorów pp. Zygmunta Ludwiga, Janusza Sękowskiego i Stanisława Dobrowolskiego.

Po obliczeniu głosów, na miejsce ustępujących pp. 1) Adryana Chelmieckiego, 2) Stefana Fuchsa, 3) Tadeusza Marchlewskiego, 4) Józefa Grabowskiego, 5) Tadeusza Heyne, 6) Kazimierza Meyera, 7) Edwarda hr. Raczyńskiego, 8) Mieczysława Rappe, 9) Kazimierza Wasilewskiego, 10) Adolfa Załęskiego — wybrani zostali do Komitetu pp.:

- 1) Adryan Chelmiecki
- 2) Stefan Fuchs
- 3) Józef Grabowski
- 4) Tadeusz Heyne
- 5) Aleksander Leszczyński
- 6) Tadeusz Marchlewski
- 7) Kazimierz Meyer
- 8) Mieczysław Rappe
- 9) Kazimierz Wasilewski
- 10) Adolf Załęski

wobec czego pełny skład Komitetu na 1930 rok przedstawia się następująco:

- 1) Ryszard Borman
- 2) Adryan Chelmiecki

- 3) Kazimierz Dziewanowski
- 4) Stefan Fuchs
- 5) Józef Grabowski
- 6) Tadeusz Heyne
- 7) Franciszek Karpiński
- 8) Franciszek Kobylński
- 9) Aleksander Leszczyński
- 10) Jan Lilpop
- 11) Stanisław ks. Lubomirski
- 12) Tadeusz Marchlewski
- 13) Kazimierz Meyer
- 14) Karol hr. Raczyński
- 15) Mieczysław Rappe
- 16) Janusz Regulski
- 17) Franciszek Sznarbachowski
- 18) Kazimierz Wasilewski
- 19) Adolf Załęski
- 20) Jerzy Zdziechowski

Komisji Balotującej:

- 1) Mieczysław Brun
- 2) Władysław Gnoiński
- 3) Karol Hettlinger
- 4) Ludwik Antoni Kozłowski
- 5) Jan Ignacy Majewski
- 6) Roger hr. Morsztyn
- 7) Jan Patzer
- 8) Zbigniew Rozmanit
- 9) Julian Srzednicki
- 10) Aleksander Tallen Wilezewski

Komisji Rewizyjnej:

Członkowie:

- 1) Karol Kowerski
- 2) Stanisław Miłodrowski
- 3) Janusz Sekowski

Zastępcy:

- 1) Józef Jerzy Bronikowski
- 2) Jan Gebethner

Po 15-to minutowej przerwie, spowodowanej koniecznością dokonania obliczenia głosów, Przewodniczący przedstawił obecnym sprawę sfinansowania nabytej nieruchomości, zaznajamiając Ogólne Zebranie z sytuacją, która się obecnie wytworzyła i podkreślając, że na sumę osiągniętą ze sprzedaży obligacji złożyły się wpłaty zadeklarowane zaledwie przez 92-eh członków Klubu i 8 firm, zwrócił się z gorącym apelem do wszystkich członków A. P. by zechcieli się przyczynić do ufundowania własnej siedziby, proponując, by Ogólne Zebranie uchwaliło w tym celu następujący wniosek:

„Stwierdzając doniosłość faktu pozyskania przez A. P. własnej nieruchomości, dzięki inicjatywie, energii oraz ofiarności części członków A. P. Walne Zgromadzenie uchwala jednomyślnie zobowiązać wszystkich członków A. P. do zakupuienia conajmniej jednej obligacji 500-złotowej przez każdego członka, co umożliwi A. P. wywiązanie się z pozostałych zobowiązań, wynikłych z tytułu nabycia tej nieruchomości. W ten sposób A. P. będzie jedyną instytucją w Polsce, która w obecnych trudnych czasach zdobyła dla siebie nieruchomość wyłącznie własnymi siłami“.

Wniosek ten Walne Zgromadzenie przyjęło przez akklamację.

Zapewniwszy, że A. P. przyjmować będzie z wdzięcznością najmniejsze wpłaty, które zapisywane będą na rachunek zadeklarowanych przez pp. Członków sum, Przewodniczący dziękuje Ogólnemu Zebraniu za powzięcie ostatniej uchwały.

Prezes hr. Raczyński w krótkim przemówieniu podnosząc zasługi i pracę Członków założycieli Klubu, między innymi wielką i ofiarną pracę p. Kazimireza Olshowskiego, obecnie Ministra Pełnomocnego w Angorze, stawia wniosek by Ogólne Zebranie zaprosiło go na Członka Honorowego Dożywotniego. Wniosek ten przyjęto przez akklamację.

Na tem posiedzenie zakończono o godz. 21 m. 45.

Doroczne wybory z pośród Komitetu Automobilklubu Polski

Na posiedzeniu Komitetu A. P. w dn. 26.III.1930 r. dokonano wyborów z wynikiem następującym:

Prezes — Karol hr. Raczyński

Vice-Prezesi — Adryan Chelmiecki

„ — Stefan Fuchs

„ — Franciszek Karpiński

„ — Janusz Regulski

Sekretarz Generalny — Franciszek Sznarbachowski

Skarbnik — Kazimierz Wasilewski

Vice-Skarbnik — Aleksander Leszczyński

Gospodarze — Ryszard Borman

— Józef Grabowski

Prezes Komisji Sportowej — Janusz Regulski

Vice-Prezes — Aleksander Seńkowski

Prezes Komisji Turystycznej — inż. Mieczysław Rappe

Vice-Prezes — Roger hr. Morsztyn

Delegat Komitetu do odpowiedzialnego zarządzania sprawami Wydziału Drogowego

Aleksander Leszczyński

Zastępca — Jan Tomicki

Komisja Finansowa.

Stefan Fuchs

Tadeusz Marchlewski

Janusz Regulski.

Komunikaty Biura Turystycznego Automobilklubu Polski

P O L S K A.

I. URZĘDY CELNE. Wobec rozpoczęcia sezonu automobilowego, podaje się bliżej do wiadomości spis polskich drogowych urzędów celnych z wykazaniem nazw odpowiednich posterunków celnych zagranicą, oraz szlaków na których urzędy te się znajdują.

Godziny otwarcia wszystkich polskich urzędów (za wyjątkiem Piwnicznej)) są następujące:
od 1-go Października do 1-go Marca od 8-ej do 12-tej i od 13-tej do 17-tej godz., od 1-go Marca do 1-go Października od 7-ej do 12-ej i od 14-ej do 19-ej godz.
W niedziele i święta obowiązują te same godziny.

Nazwy urzędów
celnych polskich

Nazwy odpowiednich
urzędów celn. zagr.

Druja	Indra	<i>Granica Łotewska.</i> na drodze gruntowej Brasław - Indra
Dukszty	— — —	<i>Granica Litewska.</i>
Jawniuny	— — —	

Granica Niemiecka: Prusy Wschodnie.

Filipów	Mierunsken	na szosie Suwałki - Goldapp
Bakałarzewo	Borawskén	na drodze gruntowej Suwałki - Marggrabowa
Lipówka	Czymochen	na szosie Suwałki - Marggrabowa
Bogusze	Prostken	na szosie Grajewo - Lyck
Czarnówek	Schwiddern	na szosie Szczuczyn - Johannsburg
Wincenta	Dlottowen	na szosie Kolno - Johannsburg
Dąbrowy	Fridrichsdorf	na szosie Ostrołęka - Ortelsburg
Chorzele	Flammberg	na szosie Chorzele - Ortelsburg
Janów	Camerau	na szosie Przasnysz - Neidenburg
Purgalki	Wolla	na szosie Działdowo - Brodowo - Neidenburg
Krasnolęka	Koslau	na szosie Działdowo - Neidenburg
Uzdowo	Berglingland	na szosie Działdowo - Gilgenburg
Czerlin	Ruchwalde	na szosie Lubawa - Gilgenburg
Pomierki	Leip	na szosie Lubawa - Osterode
Rodzone	Dt. Rodzonne	na szosie Lubawa - Dt. Eylau
Fitowo	Bischofswerder	na szosie N. Miasto - Bischofswerder
Wielka Tymawa	Konradswalde	na szosie Łasin - Bischofswerder
Zawda	Bischdorf	na szosie Łasin - Freystadt
Gardeja	Garnseedorf	na szosie Łasin - Garnsee
Nowe	Gr. Nebrau	na szosie Nowe - Marienwerder
Opalenie	Grabau	na szosie Opalenie - Marienwerder
Korzeniowo	Kurzebrack	na szosie Opalenie - Marienwerder
Janowo	Weide	na szosie Gniew - Marienwerder

Granica między w. m. Gdańskiem i Niemcami: (Prusy Wschodnie):

Einlage	Ellerwaldt	na szosie Tiegenhof - Elbing
Kalthof	Nogatbrücke-Marienburg	na szosie Tczew - Marienburg
Neue Welt	Kahlberg	
Pieckel	Marienburg	

Granica Niemiecka:

Zarnowiec - Czymanowo	Wierschutzin	na szosie Krokiowo - Zelasen
Zamostne	Kniewenbruch	
Strzebielino	Boschpol	na szosie Wejherowo - Leuenburg
Gowidlino	Neue - Rakitt	na szosie Kartuzy - Stulp
Jamno	Pomeiske	na szosie Kartuzy - Bütow
Wygoda	Poltschen	na szosie Kościerzyna - Bütow

Wojsk	Reckow	na szosie Chojnice - Bütow
Brzeźno	Reinwasser	na szosie Ostrowite - Rummelsburg
Nowa Karczma	Neuguth	
Konarzyny	Kornlage	
Władysławek	Niesenwanz	na szosie Chojnice - Schlochau
Zamarte	Finschau	na szosie Kamień - Schlochau
Witkowo	Grunau	na szosie Kamień - Friedland
Henrykowo	Ziskau	na szosie Sepolno - Linde
Dorotowo	Kujan	na szosie Więcbork - Flatow
Łobżonka	Ruden	na szosie Łobienica - Linde
Bądecz	Podrusen	na szosie Wysoka - Krojanke
Jeziorki	Schneidemühl - Plöttke	na szosie Nakło - Schneidemühl
Ujście	Deutsch - Usch	na szosie Chodzież - Schneidemühl
Czarnków	Deutsch - Ozarnikau	na szosie Czarnków - Schönlanke
Wieleń	Dt. Filehne	na szosie Wieleń - Schloppe
Drawsko	Kreuz - Land	na szosie Drawsko - Kreuz
Chełst	Neuteich	na szosie Chełst - Driesen
Sowia Góra	Deutch - Eulenberg	na szosie Międzychód - Driesen
Gorzycko	Wierzbbaum	na szosie Pniewy - Schwerin
Silno	Neu - Bentschen	na drodze gruntowej Lwówek - Betsche
Trzciel	Tinschtiegel	na szosie Lwówek - Brätz
Zbąszyń	Schrompe	na szosie Zbąszyń - Meseritz
Kopanica	Grossdorf	na szosie Wolsztyn - Züllichau
Obra	Schwenten	na szosie Wolsztyn - Grünberg
Kaszczer	Pfaldorf	na drodze gruntowej Kaszczer - Schlabrendorf
Zbarzewo	Röhrsdorf	na szosie Kościelna - Fraustadt
Długie Nowe	Geyersdorf	na szosie Leszno - Fraustadt
Książęcy Las	Heizendorf	na szosie Leszno - Guhrau
Gołaszyn	Saborwitz	na szosie Bojanowo - Guhrau
Masłowo	Königsdorf	na szosie Rawicz - Hermannstadt
Dębno Polskie	Grenzvork	na szosie Rawicz - Trachenberg
Bonowo	Paradawe	na drodze gruntowej Jutrosin - Sulau
Zduny	Freyhan	na szosie Krotoszyn - Militsch
Sulmierzyce	Nieder Wiesenthal	na szosie Ostrów - Militsch
Dobrzec	Domaslawitz	na szosie Ostrów - Odolanów - Oels
Pawłów	Neumittelwald	na szosie Pawłów - Oels
Ślupia	Klein Kosel	na szosie Kępno - Oels
Skoroszków	Hägendorf	na szosie Kępno - Namslau
Siemianowice	Costau	na szosie Kępno - Pitschen - Kreuzburg
Gola	Golkowitz	na drodze Wieruszów - Pitschen
Praszka	Zawisna	na szosie Krzepice - Landsberg
Glinica	Oziasnau	na szosie Lubliniec - Kreuzburg
Pawonków	Skrzydłowicz	na szosie Lubliniec - Oppeln
Pusta Kuźnica	Potempa	
Brusiek	Tworog	na drodze Koszęcin - Tworog
Boruszowice	Hannussek	na drodze Tarnowskie Góry - Tworog
Rybna	Miedar	na drodze Rybna - Peiskretschau
Repty Nowe	Friedrichswille	na szosie Tarnowskie Góry - Gleiwitz
Radzionków - Buchacz	Rudolfgrube	
Radzionków - Wiktor	Dombrowa	
Szarlej	Rossberg	na szosie Piekary W. - Beuthen
Samuelsglück	Beuthen	
Brzeziny	Rossberg	na szosie Dąbrówka - Beuthen
Łagiewniki	Hohenlinde	na szosie Królewska Huta - Beuthen
Orzegów	Schomberg	na szosie Świętochłowice - Beuthen
Rudzka - Kuźnica - Wschód	Bobrek	na szosie Ruda - Beuthen

Granica Niemiecka (ciąg dalszy).

Ruda Szczęść - Boże	Biskupitz	
Szyb Karol Emanuel	Poremba	na szosie Świętochłowice - Gleiwitz
Pawłów	Zaborce C	
Kończyce	Zaborce B	
Mąkoszowe	Dellbrück	
Przyszowice	Ellguth Zabrze	na szosie Mikołów - Gleiwitz
Knurów	Schönwald	
Szczygłowiec	Nieborowicz	
Wileza Dolna	Pilchowitz	
Chwałęczyce	Stodoll	na szosie Rybnik - Gr. Rauden
Górek Sumina	Gurk	
Raszczyce	Markowitz	
Brzezie	Lukasine	na szosie Rybnik - Ratibor
Buków	Kreuzenord	

Granica Czechosłowacka:

Gołkowice	— — —	na drodze Wodzisław - Frystat
Markłowice	Marklowice	
Kaczyce Raj	Raj	
Kaczyce Dolne	Raj	na drodze Drogomyśl - Frystat
Most Jubileuszowy - Cieszyn	Tesin	
Cieszyn	Tesin	
Most Główny - Cieszyn	Tesin	
Istebna	Bukovec	na szosie Żywiec - Jablunkov
Korbielów	Polhora	na drodze Żywiec - Oraw. Podzamok
Chyżne	Trstena	na szosie Chabówka - Oraw. Podzamok
Łysa Polana	Javorina	na szosie Zakopane - Kezmarok
Jurgów	Podspady	
Niedzica	Velka Frankova	na szosie Czorsztyn - Kezmarok
Piwniczna	Mnisek	na szosie St. Sącz - St. Lučovna (otwarte tylko od 1/V do 30/IX).
Barwinek	Krajna Solanka	na szosie Krosno - Presov

Granica Rumuńska:

Kuty	Vijnita	na szosie Kołomyja - Storozynet
Śniatyn - Załucze	Oraseni	na szosie Śniatyn - Cernauti
Zaleszczyki	Crisceatec	na szosie Zaleszczyki - Cernauti
Kozaczówka	Hotin	na szosie Okopy Św. Trójcy - Hotin

Granica Sowiecka:

Toki	Ozogowce	na drodze Zbaraż - Płoskirów
Białoźórka	— — —	na drodze Wiszniowiec - Płoskirów
Łanowiec	Jampol	
Szumsk	Borowica	na drodze Krzemieniec - Zasław
Ostróg	Czerniwody	na drodze Ostróg - Zasław
Majków	Narajówka	
Korzec	Piszczów	na szosie Równe - Żytomierz
Szopy - Uściańskie	— — —	
Rokitno	Olewska	na drodze Sarny - Olewska
Nagórna	Kojdanowo	na szosie Kobryn - Siniawka - Sluck
Rubieżowice	— — —	
Raków	— — —	na drodze Wołożyn - Mińsk
Radoszkowice	— — —	na drodze Mołodeczno - Mińsk
Dolhinów	— — —	
Dokszyce	Olbrowice	na drodze Dokszyce - Witebsk
Dzisna	— — —	na drodze Dzisna - Witebsk

II. ZNIŻKI KOLEJOWE DLA CZŁONKÓW A. P. I KLUBÓW AFILJOWANYCH. Dzięki staraniom Związku Polskich Towarzystw Turystycznych, którego Automobilklub Polski jest członkiem reprezentującym interesy automobilizmu, z dniem 1 maja b. r. wchodzi w życie następująca zmiana taryfy osobowej i bagażowej Polskich Kolei Państwowych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1930, Nr. 11, poz. 90, dodatek IV, rozdział E III, b, aa):

1. „Członkowie towarzystw turystycznych, należących do Związku Polskich Towarzystw Turystycznych, przy przejazdach w celach turystycznych pomiędzy niżej wyszczególnionymi stacjami (p.2) mogą korzystać na podstawie członkowskich legitymacji wzoru ustalonego z 25% zniżki od opłat według taryfy normalnej w wagonach klasy I, II i III pociągów osobowych, mieszanych i pośpiesznych w ten sposób, że przejazd pierwotny odbywa się za opłatą normalną, przy przejeździe zaś powrotnym uiszcza się połowę normalnej opłaty taryfowej.

2. Ulgę powyższą stosuje się tylko przy przejazdach w relacjach następujących:

a) *Z Warszawy i Łodzi* do: Wisły, Węgierskiej Górki, Suchej, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Piwnicznej, Starego Sącza, Sławska, Broszniowa, Jaremcza, Worochty, Zaleszczyk, Białowieży, Wilna, Gdyni, Helu.

b) *Z Poznania i Bydgoszczy* do: Kartuz, Gdyni, Helu, Wisły, Węgielskiej Górki, Suchej, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Piwnicznej, Starego Sącza, Kruszwicy.

c) *Z Krakowa i Katowic* do: Wisły, Węgierskiej Górki, Zwardonia, Ustronia, Żywca, Jelesni, Makowa, Suchej, Rabki, Nowego Targu, Zakopanego, Krynicy, Starego Sącza, Rytra, Żegiestowa, Piwnicznej, nadto do Gdyni i Helu.

d) *Z Lwowa* do: wszystkich stacyj kolejowych na szlaku Stryj - Ławoczne, rozpoczynając od stacji Synowódzko Wyżne, a kończąc na stacji Sławsko, do Broszniowa oraz do wszystkich stacyj kolejowych na szlaku Stanisławów - Worochta, rozpoczynając od stacji Nadwórna, aż do Worochty, pozatem do Zaleszczyk, Zakopanego, Krynicy, Gdyni, Helu.

e) *Z Stanisławowa* do: wszystkich stacyj na szlaku Stanisławów - Worochta, od Nadwórnej po Worochtę, oraz stacji Broszniowa.

f) *Z Wilna* do: Landwarowa, Druskienik, Białowieży, Siwałk, Naroczy, oraz do Zakopanego, Krynicy, Gdyni i Helu.

3. Osoba, zamierzająca korzystać z ulgi powyższej, powinna na stacji pierwotnego wyjazdu przy wykupieniu biletu według taryfy normalnej przedstawić legitymację członkowską, zaopatrzoną w fotografię i wydaną przez Związek Polskich Towarzystw Turystycznych, oraz zgłoszenie według wzoru załącznik Nr. 3 ce-

lem zaznaczenia w nim numeru i klasy wydanego biletu jak również odległości taryfowej.

4. Zgłoszenie powyższe w łączności z legitymacją członkowską uprawnia w okresie dwóch miesięcy do otrzymania biletu ulgowego za połowę normalnej opłaty taryfowej na przejazd do stacji pierwotnego wyjazdu.

5. Bilet ulgowy może opiewać na klasę wyższą, niż bilet pierwotny, opłacony według taryfy normalnej.

6. Bilet ulgowy może być wydany nie tylko na tej stacji, do której był wykupiony bilet normalny, lecz również i na innej stacji, zaliczonej do punktów przeznaczenia dla danego punktu wyjazdowego (p. 2).

W tym ostatnim jednak wypadku odległość taryfowa, na którą ma być wydany bilet ulgowy, nie może przekraczać odległości taryfowej, biletu opłaconego według taryfy normalnej (p. 3), więcej niż o 75 km.: w razie różnicy większej — zgłoszenie nie daje prawa do otrzymania biletu ulgowego.

7. Zgłoszenie stempluje kasa kolejowa, wpisuje w nim numer wydanego biletu ulgowego i zwraca je właścicielowi, który powinien okazywać je wraz z legitymacją członkowską przy kontroli biletów, po ukończeniu zaś podróży oddać łącznie z biletem.

8. Zgłoszenia powinny być dokładnie wypełnione; zgłoszenia, wypełnione nie należycie, z opuszczeniem rubryk, z poprawkami, dopiskami i t. p. będą uznane za nieważne i odbierane posiadaczowi.

Związek odpowiada za należyte wystawianie legitymacji dla uprawnionych członków oraz za należyte korzystanie z tych ulg.

W razie ujawnienia nadużyć ze strony Związku lub jego członków, Związek traci prawo do korzystania z powyższych ulg, a kolei przysługuje ponadto prawo dochodzić na nim odszkodowania, prawnie przewidzianego.

9. W celu stwierdzenia tożsamości osoby, kolej może zażądać od okaziciela biletu ulgowego powtórzenia podpisu.

Jeżeli z biletu ulgowego korzystać będzie inna, niż wymieniona w zgłoszeniu osoba, lub też osoba, nie mająca prawa do ulg powyższych, uważa się ją za podróżnego jadącego, bez biletu. Podróżny taki ponosi wszelkie przewidziane skutki, oraz uiszcza opłaty, przewidziane taryfą w wypadku przejazdu bez biletu.

10. Przy przejściu z biletem ulgowym do klasy wyższej lub do pociągu droższego, uiszcza się różnicę cen biletów odnośnych klas względnie pociągów, obliczonych według taryfy normalnej.

Na podstawie powyższego zarządzenia członkowie A. P. oraz Klubów Afiljowanych mogą zamawiać za pośrednictwem sekretariatów odnośnych Klubów wyżej omawiane legitymacje Związku Polskich Towarzystw Turystycznych, oraz deklaracje zgłoszeniowe. Legitymacje będą ważne na 3 lata i to jedynie w łącz-

ności z odpowiednią nalepką wykazującą jej ważność na dany rok kalendarzowy. Cena legitymacji wraz z nalepką wynosi zł. 3.—, cena zaś nalepek dodatkowych na następne lata — zł. 2.—. Blankiety zgłoszeniowe będą sprzedawane po zł. 0,10 od sztuki.

III) **HOTELOWE TARCZE POLECAJĄCE.** Dążąc do ułatwienia będącym w podróży automobilistom wyboru odpowiednich do ich wymagań i możliwości finansowych hoteli, Biuro Turystyczne A. P., wzorem innych automobilowych Klubów Narodowych zagranicą, przystąpiło do udzielania zasługującym na to przedsiębiorstwom hotelowym swych tarcz polecających. Tarcze te o średnicy 50 cm. będą posiadały na ciemno błękitnem emaljowanym tle biały znak Automobilklubu Polski oraz jedną, dwie, względnie trzy białe gwiazdki — w zależności od tego, czy dany hotel należy do

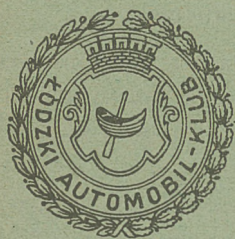
kategorji przedsiębiorstw skromnych, pierwszorzędnych lub też komfortowych. Tarcze te będą umieszczane na zewnętrznej ścianie hotelu, przy jego głównem wejściu. Tuż nad tarczą będzie się znajdowała tabliczka z rokiem na który zostało udzielone hotelowi prawo do jej używania, a w wypadkach, gdy hotel znajduje się na terytorjum jednego z Klubów Afiliowanych, pod tarczą będzie umieszczana ewentualnie tabliczka z odpowiednią nazwą Klubu.

Nazwy i adresy hoteli, które otrzymały od A. P. prawo do używania jego tarczy będą każdorazowo ogłaszane w Komunikatach Biura Turystycznego A. P. jednocześnie z charakterystyką poszczególnych przedsiębiorstw oraz ich cennikami. Cenniki te będą dla hoteli obowiązywały w stosunku do członków A. P. i Klubów Afiliowanych do chwili ogłoszenia w Komunikacie Biura Turystycznego zaszytych w nich zmian.

AUSTRIA.

ZMIANA W PRZEPISACH RUCHU KOŁOWEGO W OKRĘGACH TYROLU I SALZBURGU. Od dnia 2 kwietnia b. r. obowiązuje na drogach północnej części

Tyrolu i zachodnich okęgów Salzburgu ruch kołowy prawostronny. Przepisy te są uwidocznione w terenie zapomocą specjalnych tablic informacyjnych.



Łódzki Automobil-Klub

Łódź, Piotrkowska 104. Sekretariat czynny od 10 do 14 i od 16.30 do 18.30

K o m u n i k a t

Komisja Sportowa Łódzkiego Automobil-Klubu podaje do wiadomości, że statut Nagrody Przechodniej na Zjazdy Gwiazdziste Polskich Klubów Automobilowych, ufundowanej przez Komisję Sportową Ł. A. K.,

uległ pewnej modyfikacji. Mianowicie § 2. statutu zmieniono w tym sensie, że Nagroda ta może być rozegrana przy udziale przynajmniej dziesięciu wozów z jednego Klubu, a nie, jak dotychczas, pięciu wozów.



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10 Tel. 11-22. Sekretariat czynny od godz. 14-ej do 18-ej.

K o m u n i k a t

Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy w połączeniu z Pomorskim Związkiem Propagandy Turystycznej w Toruniu, urządza z upoważnienia Automobilklubu Polski samochodowy „Zjazd Nad Morze”. Impreza ta, organizowana dla uczczenia 10-lecia odzyskania dostępu do morza, odbędzie się, pod protektoratem p. PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ w dniach 28 i 29 czerwca r. b.

Zjazd ten, dostępny dla wszystkich posiadaczy samochodów, składać się będzie z dwóch części: właściwego Zjazdu do Gdyni oraz jazdy etapowej Gdynia — Toruń, która odbędzie się w dniu 29 czerwca.

Wszyscy uczestnicy „Zjazdu Nad Morze” są zobowiązani obrać na terenie Pomorza marszrutę: Bydgoszcz—Chojnice—Kościerzyna—Wejherowo. Szlak ten obliczono na 243 km. Każdy zawodnik obowiązany jest przebyć drogę od obranego startu, przez Bydgoszcz i wyżej podany szlak, do Gdyni w ciągu 72 godzin.

Dla zwycięzców Zjazdu przewidziane są liczne i cenne nagrody oraz plakiety: brązowe za przebycie w oznaczonym czasie przestrzeni do 750 km. i srebrne za przejechanie większego dystansu.

Wołyński Klub Automobilowy

Łuck, Urząd Wojewódzki Wołyński

Komunikat Nr. 3

Łuck, dnia 28 marca 1930 r.

Podaje się do wiadomości P. T. Członków W. K. A. i sympatyków, że:

1. Doroczne Walne Zebranie odbędzie się dnia 12 kwietnia r. b. w sali Nr. 3 Urzędu Wojewódzkiego Wołyńskiego w Łucku o godz. 17-ej w pierwszym terminie i że w razie nieprzybycia przewidzianej w p. 6 § X. połowy Członków W. K. A. zgodnie z p. 7 § X. — odbędzie się Walne Zebranie w drugim terminie także tegoż dnia o godz. 18-ej bez względu na ilość przybyłych członków.

Porządek obrad ustalono następujący:

- I. Zagajenie i wybór Prezydium W. Z.
- II. Sprawozdanie Zarządu za rok ubiegły.
- III. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
- VII. ew. IV. Uzupełniające wybory Zarządu i innych władz klubowych.
- V. Program działalności na rok 1930/31.
- VI. Projekt budżetu na r. 1930/31.
- IV. ew. VII. Zmiany statutu stosownie do żądania A. P. i potrzeb chwili.
- VIII. Wolne wnioski.

Przed Walnem Zebraniem odbędzie się posiedzenie Zarządu o godz. 16-tej min. 30, celem ewentualnego rozpatrzenia zgłoszonych zmian lub uzupełnień porządku obrad i powzięcia decyzji co do skreślenia z listy członków zalegających z wpłatami na rzecz W. K. A. Uprasza się przeto członków, zalegających z wpłatami, w ich własnym interesie, aby przed tym terminem wpłacili zaległe składki ewentualnie przedłożyli umotywowane usprawiedliwienie zwłoki.

Projekt budżetu W. K. A. przedstawia się w/g uchwały Zarządu, jak następuje:

Przychód:

składka członkowska ($5 \text{ zł.} \times 75$) $\times 12 =$	4.500 zł.
sprzedaż wydawnictw A.P., licencje sportowe	350 „
ofiary członk. nadzwycz. i wpisowe	700 „
dochód z imprez	400 „
	5.950 zł.

Rozchód:

składka afilacyjna $75 \times 6 =$	450 zł.
lokal 100×12	1.200 „
sekretarz 60×12	720 „
inwentarz	500 „
wydatki kancelaryjne	500 „

porto	180 „
znaki klubowe	800 „
delegacje	450 „
nagrody	750 „
nieprzewidziane	400 „

5.950 zł.

Statut dostosowany zgodnie z uchwałą Zarządu z dn. 20.II.30, p. 7. do wymogów A. P. i potrzeb chwili przez Komisję w składzie JWPP. J. Bonkiewicz-Sittauer, K. Hulewicz i M. Grygorjewa, jest wyłożony do zaznajomienia się w lokalu klubowym.

2. Doroczny Wołyński Raid Automobilowy odbędzie się zgodnie z regulaminem jednocześnie z niniejszym rozsyłanym do Członków W. K. A. i Klubów Afiljowanych, — w dn. 27, 28 i 29 maja r. b.

Protektorat nad raidem tym na prośbę Zarządu objął członek honorowy W. K. A., pan Minister Spraw Wewnętrznych Henryk Józewski.

Oprócz ustalonych w regulaminie nagród, wpłynęły deklaracje nagród specjalnych:

- a) Prezesa W.K.A. Aleksandra hr. Ledóchowskiego.
- b) Wice-Prezesa W. K. A., Stanisława Załęskiego, dla zawodnika-kierowcy, który zajmie najwyższe miejsce w ogólnej klasyfikacji.
- c) szeregu firm samochodowych.

Szczegółowe regulaminy nagród specjalnych rozesłane zostaną dodatkowo. Zwraca się uwagę P. T. Zawodników, którzy po raz pierwszy mają zamiar wziąć udział w imprezie sportowej, że:

A) Tak zawodnik, jak i kierowca wozu, powinni zawczasu zaopatrzyć się w licencje sportowe (koszt każdej licencji 15 zł. rocznie).

B) Do udziału dopuszczeni będą tylko członkowie W.K.A. lub Klubów Afiljowanych w A. P.

C) Zmiana kierowcy jest dopuszczalna, więc oprócz zawodnika, zgłaszającego udział wozu w Raidzie, wóz może prowadzić również i jego kierowca, który jednak przed zawodami musi być zaopatrzony w licencje dla kierowcy ad hoc wydaną i zgłoszoną Kierownictwu Raidu.

D) Że wóz, zgłoszony na Raid, zawczasu musi być zaopatrzony w urządzenia, dające możliwość nałożenia plomb na skrzynkę biegów, dyferencjał, maskę, resory i t. p. (vide regulamin).

E) Dolewanie w drodze oliwy jest dopuszczane, więc wskazaniem jest urządzenia otworu w masce i lejka z kolankiem, celem umożliwienia dolewania oliwy bez konieczności zdjęcia plomb z maski.

F) Zmiana obsady wozów w czasie trwania Raidu jest niedopuszczalna i warunek rezerwowania miejsc, stosownie do regulaminu, do dyspozycji Kierownictwa raidu, jest nieodwołalnym.

G) Wszelkie informacje co do obowiązków uczestników, należy zawczasu zasięgać w Komisji Sportowej, lub w Sekretarjacie Klubu.

Kierownictwo Raidu powierzone zostało:

- 1) p. plk. Andersowi, D-cy 2 sam. Br. Kaw. z Równego, jako Komandorowi,
- 2) p. Ks. Lecewiczowi z Myszowa poczta Janiewicze pow. Włodzimierz, jako Wice-Komandorowi,
- 3) p. M. Grygorjewowi, Sekretarzowi Generalnemu W.K.A. z Łucka, jako Sekretarzowi Raidu.*

W skład Komisji Technicznej zaproszono:

- 1) Kier. Refer. Samoch. U. W. W. Dyr. Rob. Publ., M. Grygorjewa,
- 2) Inż. A. Jahra,
- 3) Przedstawiciela D. O. K. II. z Lublina.

W skład jury wejdzie Prezydium W. K. A., a poza tem zaproszono pp. delegatów Klubów Afiliowanych z tem, że nieprzybyłych delegatów zastąpią członkowie Zarządu W. K. A.

Członków W. K. A. nie mających możności wystąpić w charakterze zawodników w tegorocznym Raidzie, a dokładnie obeznanych z regulaminem A. I. A., uprasza się o zgłoszenie swych kandydatur na kontrolerów raidowych do dnia 1 maja 1930 r. do Sekretarjatu W. K. A.

Obecność kontrolerów w Łucku od dn. 25. V r. b. do ukończenia Raidu konieczna.

3. Łucki Komitet Regionalny Międzynarodowej Wystawy Turystyki i Komunikacji w Poznaniu r. 1930, zaproponował W. K. A. wzięcie udziału w dziale turystycznym Wystawy na co Zarząd w zrozumieniu ogromu znaczenia tej Wystawy nie tylko na wewnątrz lecz i na zewnątrz Państwa, wyraził swą zgodę i W. K. A. urządzi w miejscu przez Komitet Regionalny W. K. A. bezpłatnie przeznaczonem swe stoisko. W związku z urządzonym w dn. 13. VII na Wystawie w Poznaniu „dnem Wołynia”, Zarząd wzywa swych członków, posiadających samochody, zwiedzanie wystawy dostosować do tego terminu i do urządzenia zjazdu na Wystawie właśnie w tym dniu w godzinach rannych, a również do wzięcia licznego udziału w „korowodzie wołyńskim” i innych imprezach „dnia Wołynia”. Samochody, które w tym dniu przyjadą do Poznania z Wołynia, prosimy oznaczyć odpowiednim napisem przynależności klubowej.

4) Zarząd wspólnie z Sekcją Turystyczną W. K. A. ustalił w porozumieniu z Wołyńskim T-wem Krajoznawczem i Opieki nad Zabytkami Przeszłości — program wspólnych wycieczek krajoznawczych, jak następuje:

a) 4. V. 30 r. wycieczka automobilowa do Włodzimierza (ewent. w razie ciężkiej drogi przez Kowel),

Usługa i brzegami Bugu do miejsc historycznych, jako to: Binduga, Dubienka ect.

b) 18. V. 30 r. wycieczka na jedyne w kraju „Poła azaljowe” przez Kostopol - Ludwipol do Ujścia, gdzie gościńię i wypoczynek biorącym udział w wycieczce zaproponował właściciel majątku Ujście JW Pan Stanisław Załęski.

c) 27, 28 i 28 maja Wołyński Raid Automobilowy,

d) 8, 9. VI. wycieczka statkiem Styrem do Targowicy i z powrotem.

e) 21—22. VI. wycieczka automobilowa na jeziora Lubomlskie,

f) 6—13. VII. wycieczka koleją do Krakowa — Wieliczki — Śląsk Górnym ze zjazdem w dn. 13. VII. na „dzień Wołynia” na Międz. Wyst. Tur. i Kom. do Poznania.

g) 27. VII. wycieczka automobilowa do Dubna — Krzemieńca — Poczajowa i Podkamienia.

h) 15—16. i 17. VIII wycieczka automobilowa do Krzemieńca — Wiśniowca i Tarnopola, przyczem na dz. 15. VIII. JWP. Plk. W. Anders zaprosił do wzięcia udziału w „święcie żołnierza” na Górze Kr. Bony w Krzemieńcu.

i) 31. VIII. wycieczka automobilowa do Mizocza i Ostroga,

j) 13—14. IX. wycieczka do Lwowa na Targi Wschodnie,

k) 28. IX. wycieczka do Sam i Klesowa,

l) 12. X. wycieczka do Lublina.

Wszystkie wycieczki będą połączone ze zwiedzaniem osobliwości, najpiękniejszych miejsc i budynków historycznych Wołynia.

Uprasza się przeto o wzięcie jak najliczniejszego udziału członków W. K. A. z ich rodzinami i sympatykami, przyłączając się do wycieczek ze swymi samochodami, czy to zgłaszając swój udział w wycieczce z warunkiem korzystania ze środków lokomocji, przewidzianych w programie poszczególnych wycieczek przez T. K. i O. N. Z. P.

5. Skreślono zgodnie z uchwałą Zarządu z dn. 27. III r. b. z powodu opuszczenia granic Polski i wyjazdu na stałe do Pragi JWPP. Wierę Zahradnikównę i Wacława Zahradnika.

Przyjęto w poczet członków rzeczywistych przez balotowanie:

JWPP.: 1) Stefana Sumowskiego, ziem. z Lityna pow. Kowel., 2) Janusza Nowickiego, przemysłowca ze Lwowa, 3) Zygmunta Domańskiego, ofic. rez. z Kowla, 4) Kazimierza Janickiego, Arch. z Łucka, 5) Włodzimierza Ładę-Lobarszewskiego Inż. agr. z Wielickiej, pow. Kowel, 6) Jana Starzyńskiego, inżyniera z Łucka, 7) Józefa Jabłońskiego of. rez. z Piatyndni pow. Włodzimierz, 8) pozatem, rozpatrując zgłoszenia na członka zwyczajnego JWP. Adolfa Załęskiego, syna, ziemi wołyńskiej, w uznaniu zasług położonych dla rozwoju automobilizmu polskiego, jednogłośnie postanowiono

zaprosić JWP. Adolfa Załęskiego na członka honorowego W. K. A.

6) Sekretarjat Klubu posiada gotowe znaki W.K.A. do przypinania na ubraniu. Cena znaku srebrnego 15 zł., pozatem Sekretarjat przyjmuje wpłaty na znaki klubowe do samochodów (100 zł. sztuka), które już są wykonane i przyjmuje podpisy na odpowiednich deklaracjach,

7) Sekretarjat posiada resztę egzemplarzy „Przewodnika po Polsce” A. P. w cenie 25 zł. (dla członków W. K. A. 20 zł.), zapoznanie się z treścią którego i stałe posiadanie w drodze jest konieczne dla każdego automobilisty.

8. Tą drogą odwołujemy się do swych członków, aby zgłaszali fakty niesumiennej wywiązywania się z przyjętych na siebie zobowiązań firm samochodowych lub warsztatów i odwrotnie — należytego wykonania tychże, celem umożliwienia zorientowania się co do najwłaściwszych źródeł zakupu ew. powierzenia remontu, przyczem w jaskrawszych wypadkach Zarząd będzie energicznie interwenjował i zwalczał niesumienność lub niefachowość.

9. Uczestników Raidu Międzynarodowego, A. P., którzy ku naszemu wielkiemu ubolewaniu w tym roku tylko w przejeździe zawitają do Łucka, W. K. A. będzie witał bramą triumfalną przed lokalem Klubu.

10. Rozsyła się listę członków W. K. A. zestawioną na dz. 1. IV. 1930. z prośbą o skorygowanie ewent. błędów lub niedokładności.

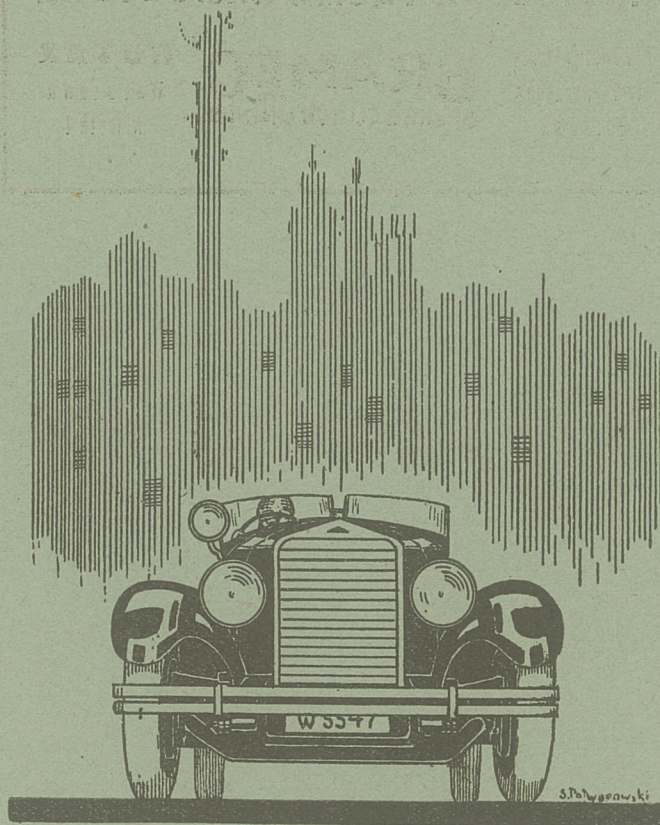
11. Na skutek naszego wystąpienia na M. K. A., w dn. 15. III. r. b. i przy poparciu ze strony Śląskiego Kl. Automobilowego, uwzględniono specyficzne warunki bytowania klubów mniejszych, zwłaszcza kresowych i trudności powstające przy braniu udziału naszych członków w imprezach klubów o świetnych tradycjach, będących w pełni życia, i umożliwione zostało uzyskanie Międzyklubowej. Oznaki Sportowej naszym więcej wyrobionym sportsmenom, gdyż ilość punktów, wymagana dla otrzymania brązowej M.O.S. po raz pierwszy, zmniejszoną została do 30 (zamiast projektowanych 40), co jest osiągalne już nawet przy udziale z wynikiem dobrym w jednej poważniejszej imprezie sportowej.

Sekretarz Generalny

M. Grygorjew

w z. Prezesa

Inż. F. Księżopolski.



TYLKO ANGIELSKIE

taśmy hamulcowe stosuje automobilista, zdający sobie sprawę z odpowiedzialnej funkcji hamulców w samochodzie. Taśma angielska jest jednak droga. Naprawdę **TANIA**, a przytem pierwszorzędna, o wysokim współczynniku tarcia, jest tylko

ANGIELSKA TAŚMA HAMULCOWA

Przedstawiciel-
stwo i Sprzedaż
Hurtowa

“**BRAMEC**”
REGD
BRAKE & CLUTCH LININGS

ROTAX
Warszawa
Niecała 1

Wydział Drogowy
Automobilklubu Polski

Warszawa, Al. Szucha 10

Tel. 287-05

przyjmuje zgłoszenia

poważnych firm

automobilowych i innych

na

umieszczanie

reklam

na

TABLICACH INFORMACYJNYCH

15 mtr. kwadrat. powierzchni

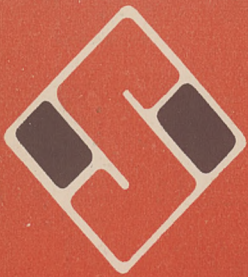
na drogach

pod wszystkimi

miastami

całej Polski

Rysunki, projekty, kosztorysy i bliższe szczegóły na żądanie



o 35% głębsze romby

o 40% pewniejszy chwyt drogi

o 35% większy kilometraż

SEIBERLING

AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU