



LUTY

1932

Nr. 2.

AUTO

Organ Automob-
bilklubu Polski
oraz klubów
afiljowanych.

Organe Officiel
de l'Automobil-
klub Polski et
des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-87-05.

TREŚĆ NUMERU: Głos bezstronny w aktualnej polemice. — Wystawa automobilowa w Pradze 1931 r., Inż. J. Rothman — Kolej i samochód, Mg. A. Dobiecki — Międzynarodowy kalendarz Wystaw Samochodowych. — Zielone jeziora, Zofja Klaczyńska — Rejestracja wozów w m. Wrześnin w St. Zjedn. A. P. — Przemysł i Handel samochodowy Japonii. — Samochód w Danii. — W Holandji zamierzają podnieść cenę benzyny — Podatki samochodowe w Czechosłowacji — Z zamierzczej przeszłości, Jan Erlich — Pierwsze wrażenia, H. Gologórski — Orzecznictwo sądów — Niektóre kwestje odpowiedzialności cywilnej, E. Wiś. sędzia Wolna trybuna: W sprawie motoryzacji kraju, J. Sobiecki — Po stronie maszyny, czy po stronie człowieka, Z. Rożałowski. — Zawory „Sim” sporządzone na matrycach. — Rewelacyjna metoda odnawiania cylindrów, Inż. E. Porębski — Kronika Sportowa.



23 Salon samochodowy w r. 1931 w Pradze czeskiej. Hala Główna.

GŁOS BEZSTRONNY W AKTUALNEJ POLEMICE

Polemika o ostatnich posunięciach w dziedzinie polskiego przemysłu samochodowego trwa nadal w prasie codziennej i fachowej. AUTO w imię bezstronności zamieszcza już od dłuższego czasu w tej sprawie głosy techników i automobilistów. W ostatnich miesiącach polemika przybrała na ostrości, a to w związku z pogłoskami o zamierzonym wprowadzeniu prawdziwie prohibicyjnych cel na samochody, które to zamierzenia opinia publiczna łączy, może nie bez podstaw, z chęcią stworzenia dla jedyne go krajowego wytwórcy samochodów rodzaju monopolu, a w każdym razie z usiłowaniem wyeliminowania dla niego wszelkiej konkurencji. Krytycyzm odnośnie tych zamierzeń znalazł ostatnio wyraz nawet w interpelacji sejmowej.

Jak w rzeczywistości stoi sprawa podwyżki cel na samochody nic konkretnego jeszcze nie wiadomo. Ostatnio ogłoszone zmiany w taryfie celnej nie wymieniają na razie samochodów. Z drugiej jednak strony wzbierająca od pewnego czasu szalona fala protekcyjnizmu, prawdziwe zamknięcie wszystkich prawie granic i związane z tem ogólne wymawianie traktatów handlowych stawia w innym już świetle projektowaną podwyżkę cła na samochody. Ekonomiści twierdzą, że czas najbliższy przyniesie nam bezwzględne zwycięstwo idei samowystarczalności gospodarczej, a wtedy zarzuty i zastrzeżenia odnośnie wysokich cel na samochody nie będą już oparte na tych słusznych, bez wątpienia, dzisiaj i usprawiedliwionych przesłankach. Zmieni się wtedy punkt widzenia i w imię nowych hasel polityczno-gospodarczych zamknięcie granic również dla samochodów, albo znaczne utrudnienie ich przywozu stanie się celem.

Jeżeli rzeczywiście w tym kierunku pójdą nieuniknione zmiany w stosunkach gospodarczych świata, to obecne posunięcia P. Z. Inż. okażą się, być może zupełnie usprawiedliwionymi. Dzięki powołaniu do życia krajowych wytwórni samochodów Polska i w tej dziedzinie będzie mogła być samowystarczalną. Zapewne nicby to nie szkodziło, lecz przeciwnie byłoby nader korzystnem zarówno dla całego kraju jak i dla poszczególnego konsumenta, gdyby zamiast, albo i niezależnie od państwowych wytwórni samochodów powstały również i wytwórnie prywatne. Byłoby to nawet ideałem, gdyby państwo wogóle nie potrzebowało podejmować się trudnej i ryzykownej roli fabrykanta samochodów. Niestety — jak wiemy — wszystkie dotychczasowe próby stworzenia w Polsce wytwórni samochodów przy pomocy kapitału prywatnego w zupełności zawiodły. Powtarzanie przez antagonistów P. Z. Inż. aż do znudzenia stale jednej piosenki, że przemysł samochodowy powinien powstać w Polsce z inicjatywy polskiego kapitału prywatnego jest w za-

sadzie słuszne, ale niestety zupełnie nierealne. Niema dziś już tak naiwnego lub szalonego kapitalisty, któryby, po dotychczasowych nieszczęśliwych próbach stworzenia w Polsce tej gałęzi przemysłu, a zwłaszcza w dzisiejszych warunkach gospodarczych, zechciał jeszcze zaryzykować na to, z konieczności, bardzo znaczne sumy. Jeżeli przyjąć tezę, która w świetle najnowszych kierunków światowej polityki gospodarczej, wydaje się słuszną, że Polska musi posiadać własny przemysł samochodowy, to ostatecznie uznać trzeba, że innej drogi do tego w obecnych warunkach nie było, niż ta, którą obrały P. Z. Inż., to jest przystąpienie ich samych do fabrykowania samochodów. Nie będziemy szerzej rozstrząsać tutaj, czy słusznem było wiązanie się P. Z. Inż. z przemysłem zagranicznym, ani czy wszystkie punkty zawartej umowy są dla nas korzystne. Nam się wydaje że tak, a to z tego powodu, że ryzyko, zarówno jak i zainwestowany własny kapitał w obranej przez P. Z. Inż. koncepcji są możliwie jaknajmniejsze, a jedno jak i drugie w obecnych naszych warunkach musi z konieczności być zawartem w jaknajciaśniejszych granicach. Również kopii kruszyć nie będziemy w obronie P. Z. Inż. W naszym zrozumieniu jednak układy zawarte przez nie zarówno z Saurerem, jak i z Fiatem wprowadzają tak podstawowe zmiany w metody i w organizację obu wytwórni, że nie można obecnie stosować do nich dawniejszego kryterjum, a z sądem poczekać należy na rezultaty, rozpoczętej obecnie w nowych warunkach, pracy. Wypominanie natomiast dawnych błędów może być osobistą satysfakcją antagonistów P. Z. Inż. (wśród których, jak nam wiadomo, znajdują się osoby, załatwiające swoje osobiste z nimi porachunki) ale rzeczowych argumentów do dyskusji, wobec wspomnianych zmian i wobec zapewnionej kontroli technicznej fachowców zagranicznych — nie wnoszą. Jako organ fachowy wyrazić natomiast musimy zdziwienie nad niewybredną metodą użytą przez przeciwników P. Z. Inż. w ostatnich artykułach polemicznych, oczerniania ich kontrahentów zagranicznych i rzucania na nich insynuacji. Wszak są to jedne z największych i najpochlebniej w europejskim przemyśle samochodowym znanych i ocenianych wytwórni. Wśród fachowców samochodowych, oczywiście, pomniejszanie znaczenia tych wytwórni i przypisywanie im wyssanych z palca, oszukańczych, czy też szkodliwych dla nas zamiarów, nie znajdą wiary. Insynuacje te obliczone są przeto na wprowadzenie w błąd nie specjalistów, lecz szerszej publiczności, zaś podane na łamach poważniejszych dzienników i pochodzące rzekomo od znanych fachowców, mogą rzeczywiście zbałamucić opinię publiczną. Za obowiązek swój uważamy więc na tem miejscu stwierdzić, że niby „rzeczowe.” informacje,

o rzekomo przestarzałych metodach fabrykacji „Saurera”, o małym znaczeniu w przemyśle samochodowym wytwórni „Fiata” o rzekomych trudnościach finansowych tej wytwórni, o niskim gatunku wyrabianych przez nią samochodów i o zamiarze jej wypchnięcia do Polski stoków przestarzałych modeli samochodów są całkowicie i tendencyjnie zmyśłone.

Powracając do cel to zabieganie przez P. Z. Inż. o niejako monopolowe stanowisko na polskim rynku samochodowym, a to sztuczną drogą znacznego podwyższenia już obecnie cel na przywożony do Polski sprzęt samochodowy nie wzbudza w nas entuzjazmu. Co innego, jeżeli podwyżka tych cel będzie tylko fragmentem ogólnej polityki gospodarczej, idącej w kierunku całkowitej samowystarczalności. W takim wypadku można się spodziewać, iż cała struktura gospodarcza naszego kraju ulegnie zasadniczym zmianom i ceny samochodów ustosunkują się wtedy w sposób naturalny do zdolności nabywczej ludności, względnie do cen innych produktów. Nie uważamy się za kwalifikowanych do wydawania sądu o tem, czy posunięcie o takiej rozpiętości będzie słuszne. Oderwana natomiast tylko podwyżka cel na samochody wywoła dalszy wzrost cen nie tylko samochodów przywożonych, ale i fabrykowanych w kraju, gdyż kierownicy P. Z. Inż. nie byłiby ludźmi, gdyby pomimowoli nie poszli po linii najmniejszego oporu i nie ułatwili sobie produkcji przez

szerszą kalkulację, wiedząc że i tak nie zagraża im konkurencja. Już i tak obecnie rozpiętość cen samochodów w Polsce i zagranicą jest stanowczo nieusprawiedliwiona. Znamy marki które sprzedają swoje samochody w Polsce po cenach o 30% nawet wyższych, niż w innych krajach, pomimo iż w tych krajach opłacają one cła wyższe nawet niż w Polsce. A to dlatego, że konkurencja jest stosunkowo jeszcze u nas słaba, i dlatego że tam, gdzie chodzi o zdarcie skóry z polskiego klienta wszystkie firmy konkurujące okazują dziwną zgodę i jednomyślność. W kraju tak ubogim jak nasz samochody nie mogą być droższe, i to aż o tyle %-ów, niż wszędzie indziej. Zagraniczne firmy, importujące samochody do Polski tłumaczą swoje wysokie ceny znacznym ryzykiem, ponoszonym w kraju chronicznej niewypłacalności — wszak znaczna ich większość straciła w Polsce olbrzymie wprost sumy. Tembardziej, przy takiej kalkulacji firm zagranicznych otwiera się dla P. Z. Inż. wdzięczne pole pracy i bez sztucznej nawet zapory celnej. Nam się wydaje, że w granicach niezwykłe w Polsce wyśrubowanych cen na samochody, P. Z. Inż. mogą nie tylko utrzymać się na równi konkurencyjnej, ale nawet zrobić pewien krok w celu sprowadzenia cen na samochody w Polsce do wysokości takiej, jaka jest udziałem innych krajów. Tego, a nie dążenia do podwyższenia cel na samochody od nich oczekiwać będziemy.

WYSTAWA AUTOMOBILOWA W PRADZE 1931 R.

Autosalon praski, jak oficjalna nazwa brzmi w tym roku, 23 z rzędu (tegoroczny paryski był 25) ma za sobą piękny rozwój i tradycję. Zwykle daje się wystawom automobilowym przymiotniki charakteryzujące i tak nazwano tegoroczną wystawę salonem kryzysu, de facto zupełnie niesłusznie.

Mimo, że tym razem wystawiał tylko przemysł krajowy, widziało się bardzo dużo rzeczy technicznie ciekawych i ważnych dla rozwiązania problemów organizacji i zbytu.

Tendencja produkowania mniejszych wozów w Europie od dawna dyktowana przez groteskowe prawie formuły podatkowe wzrosła przez wzgląd na — trudno dziś ominąć to fatalne słowo — kryzys, na oszczędniejszą kalkulację odbiorcy i cięższe warunki zbytu. Ciężkim warunkom przeciwstawia przemysł czeskosłowacki zreorganizowanie i konsolidację któremi udostępnia swe wyroby oszczędnemu i ostrożnemu, dzisiejszemu odbiorcy. „A good policy” nazywa Amerykanin dążenie do zużytkowania nadmiernej, z powodu depresji gospodarczej, energii do rozbudowy i reorganizacji wewnętrznej przedsiębiorstwa. I tak fabryki Praga i Skoda wystawiają po raz ostatni wyroby swe oddzielnie: —

w przyszłym roku fuzja tych fabryk postąpi tak daleko, że będą one wystawiały pod jedną firmą.

Ze znanych w Polsce marek u. PRAGI pozostały w budowie modele Piccolo i sześciocyndrowa Alfa przy wypróbowanych zasadach konstrukcyjnych odlewów z lekkiego metalu, przenoszenia napędu zasklepionym wałem kardanowym, systemu dzielonego bloku cylindrów i t. d.

Nowością jest wprowadzenie w częściach odlewanych zamiast aluminium, lżejszego i wytrzymalszego elektronu i nowych karburatorów Solex. Nową formą karoserji jest kabriolet Kellnera (Berlin), który łączy łatwość obsługi z zupełną ochroną przed zimnem i niepogodą.

Nowy model Praga Grand jest dobrym reprezentantem typu luksusowego. Zaopatrzony jest w silnik ośmiocyndrowy o 4,5 l. pojemności który dzięki licznym tłumikom i spiralnym kołom zębatym pracuje bez szmerów i wstrząsów.

Wozy SKODY zostały skonstruowane niedawno stosunkowo i wykazują mało zmian. Elastyczność i dobre przyspieszenie, nieodzowne przy dużym ruchu wielokomiejskim, charakteryzują te wozy.

Zmiany wykazuje linja zewnętrzna wozów. Szyba ochronna jest pochylona wtył i zewnątrz zupełnie gładka. W kabrioletcie ścięgnię mają wbudowane sprężyny spiralne ułatwiające otwieranie i zamykanie pokrywy. Nowością jest karoserja Landaulette nadająca się do najróżniejszych celów.

TATRA sprawiła publiczności miłą niespodziankę swym najnowszym małym typem. Wóz ten posiada silnik czterocylindrowy chłodzony powietrzem z dwoma parami naprzeciw siebie leżących cylindrów.

Oba cylindry jednej strony są odlane w jednej sztuce, posiadają poziome żebra chłodzące i po dwa wentyle równoległe w głowicy cylindra, uruchomione przez wał noskowy ułożony w dolnej części aluminiowego karteru. Sprzęgło, tryby, rura podwozia i oś tylna zasadniczo nie odbiegają od znanej konstrukcji Tatry natomiast oś przednia i ster są zupełną nowością. Właściwie nie można mówić o osi przedniej, bo koła, raczej ich zwrotnicze czopy, opierają się bezpośrednio na końcach dwu resorów poprzecznych. W porównaniu z podobnymi konstrukcjami tego rodzaju (ostatnio D. K. W., Röhr, i i.) wzbudza Tatra przez następujący szczegół zaufanie: na głównej sprężynie płaskiej wspomnianego resoru jest umieszczona druga taka sama sprężyna, obejmująca drugi trzon, która utrzymuje koło w jego położeniu przy ewentualnem pęknięciu głównej sprężyny, prócz tego przez zmniejszenie nachylenia koła, zwraca uwagę kierowcy.

Przez stale zupełnie równoległe prowadzenie steru, odpada potrzeba samoczynnego hamowania steru.

Obydwa typy czterocylindrowe o 1,5 i 2 l. pojemności zostały wprowadzone jeszcze w ubiegłym sezonie. Właściwie nowymi typami są wystawione w ostatecznej swej formie, sześciocylindrowiec o 3,4 l. i dwunastocylindrowiec o pojemności nie mniejszej niż 6 l. Luksusowy ten wóz posiada skrzynkę biegów z trybem t. zw. szybkobieżnym t. zn. ma trzy normalne biegi i jeden przyspieszony. Forma zewnętrzna odpowiada wysokiej jakości tego wozu.

ZBROJOVKA udowadnia, że brak zaufania do silnika dwutaktowego jest zupełnie nieuzasadniony. Na wystawie widzimy dwa typy z bardzo ładnymi karoserjami zwłaszcza Z 2. Wystawiony jest też wóz wyścigowy którego silnik jest nowością na polu silników dwutaktowych. Silnik ma cztery cylindry o 1300 cm³ pojemności. Dwie pary tłoków pracują w podwójnych cylindrach o wspólnej komorze spalinywej.

Silnik jest zasilany przez kompresor umieszczony na wale korbowym.

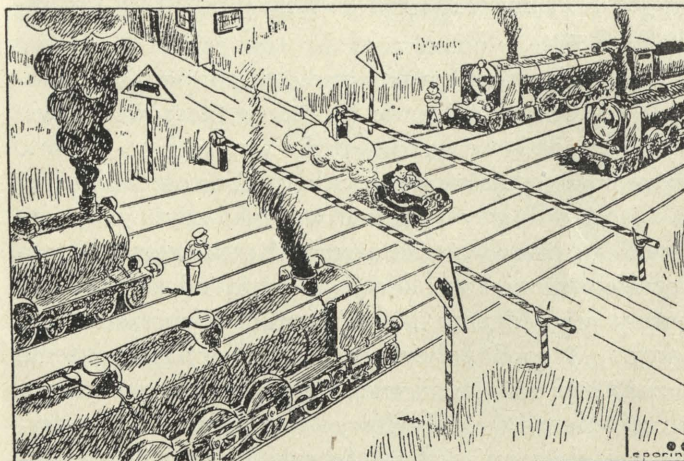
W Brnie podjęto już próbne jazdy z serjowemi wozami tej konstrukcji.



„Widzi pan, panie Kowalski, oto smaczne pastylki Panflaviny, które w biurze, w kinie, w pociągu w teatrze, w tramwaju, krótko mówiąc wszędzie, gdzie w jednym pomieszczeniu zbiera się dużo ludzi, chronią mnie przed zakażeniem. Radzę Panu, aby Pan podczas obecnych zmiennych jesiennych dni, gdy niebezpieczeństwo zaziębienia, grypy lub anginy jest szczególnie duże, spróbował zażywać Panflavinę w pastylkach, a przyzna Pan niewątpliwie słuszność lekarzom, którzy stale zalecają Panflavinę jako najskuteczniejszy środek zapobiegawczy. Również i dzieci chętnie zażywają te znakomite pastylki. Są one, nawiasem mówiąc, do nabycia we wszystkich aptekach“.

Z pozostałych eksponatów nielada sensacją dla „szerzej” publiczności był wóz marki WIKOV z karoserją zbudowaną podług zasad aerodynamicznych, która ma zmniejszyć do minimum straty szybkości, spowodowane oporem powietrza.

Inż. J. Rothman.



Marzenie automobilisty.

AUTO, KOLEJ I SAMOCHÓD

Tytuł taki wydaje się odpowiedniejszym do omówienia sprawy współzawodnictwa przewozowego kolei i samochodów, od użytego przez mego poprzednika w Nr. 12 AUTA pytania: Kolej czy samochód, na które autor znalazł odpowiedź bardzo prostą, przepowiadając bezwzględny tryumf samochodu, który wyruguje kolej, gdy tylko pobuduje się drogi samochodowe.

Uchylając się od wystawiania tych czy innych horek zanalizujemy choć pobieżnie zasadnicze wartości techniczne, ekonomiczne i strukturę — organizacyjno-prawną obydwu środków komunikacji.

Jako środek komunikacji lądowej posiada tak kolej jak samochód dwa składniki zasadnicze: **szlak** i **mechaniczny środek trakcyjny**. Słusznie podkreślił mój poprzednik, iż **drogi kołowe**, jako szlak samochodu górują nad kolejowymi torami, gdyż dochodzą do wszystkich miejsc trwałego pobytu człowieka i dają zupełną swobodę ruchu po jezdni. Pozwala to uniknąć dowozu, przeładunku i związanych z tem opóźnień i uszkodzeń. W zaraniu wynalazku parowozu, próbowano jeździć nim po drogach, ale znaczny ciężar jego i brak pneumatyków uniemożliwił obejście się bez szyn. Szyny są drogą bardzo ciasną, ekskluzywną, inwestycyjnie kosztowną, rzadszą i ograniczającą swobodę ruchu. Jednak dają one zato inne korzyści, które choć nie wyrównują szans kolei wobec samochodu całkowicie, to jednak znacznie je poprawiają. Szyna posiada czterokrotnie lepsze warunki oporowe, trakcja zatem po niej wymaga mniejszej energii. Ekskluzywność szyn umożliwia tworzenie długich tanich pociągów o znacznie pojemniejszych wagonach. Tworzenie bocznic wzbogaca drogę szynową, a uniwersalność typu szyn umożliwia rozszerzenie działalności przewozu na bardzo dalekie przestrzenie. Jest to więc droga o wysokiej wartości technicznej zwłaszcza dla dużych partii ciężkich i masowych artykułów, których przewóz samochodowy byłby o wiele uciążliwszym i droższym. Dość zestawić dla przykładu iż dla 1000 tonowego pociągu węglowego — trzeba by w zastępstwie uruchomić sto motorów 5-cio tonowych z przyczepkami, które pomimo swobody ruchu zabrałyby niechybnie więcej miejsca i czasu, niż pociąg na swoich szynach, nie mówiąc o zużyciu energii. Tu leży tajemnica powodzenia kolei podziemnych i tramwajów w miastach amerykańskich, które spełniają 70% całej pracy przewozowej pomimo wielkiej motoryzacji prywatnej. Obliczono, iż pociąg jest tańszy odkąd ma tylu pasażerów, wiele potrzeba na zapelnienie pięciu autobusów. Droga szynowa wytrzymalsza jest na zmiany klimatyczne i wygodniejsza ze względu na możliwość większych konstrukcji wagonowych zaopatrzonych też w instalacje i urządzenia ułatwiające podróż. Względy ruchowe uniemożliwiają samochodowi zwiększenie rozmiaru, lub czynią je

bardzo drogiem. Dla masowego zatem ruchu pociągowego, zwłaszcza na odległość większą, gdy zanika korzyść z dowozu jaką daje samochód, droga szynowa jest wskutek powyższych okoliczności tańszą i dogodniejszą i nie może być zastąpioną przez samochody. Najlepszym przykładem tego jest Turcja, która do niedawna pozbawiona kolei forsowała wielki plan budowy dróg samochodowych; obecnie jednak uznano za niezbędne rozbudowę sieci kolejowej.

Porównując **środki trakcyjne** — niechybnie musimy znowu przyznać wyższość techniczną motorowi samochodowemu, choć nie należy zapominać, iż na kolei nie jest wykluczonem szersze stosowanie motorów ropnych przy lżejszem konstruowaniu taboru oraz lepszej jeszcze trakcji elektrycznej. W porównaniu z motorem parowym motor spalinowy operuje ekonomiczniejszym paliwem, umożliwia lekką budowę samochodu, a więc pokonywanie różnic pionowych, łatwe hamowanie i mały wymiar wozów. Motor jako bardzo silny — wyrównuje ujemne szanse gorszego oporu dróg kołowych w porównaniu z szynowymi. Nieduży jego rozmiar i koszt łącznie ze swobodą ruchu na drogach daje możliwość nabycia i korzystania przez każdego dla swych potrzeb indywidualnych z jego usługi. Motor spalinowy jest szybszym. I tu jednak szansa kolei nie jest bynajmniej wyłącznie mniejsza. Parowóz na swoich szynach ma bowiem nieporównanie większą zdolność pociągową i jest kilkakrotnie trwalszy. Tracąc wiele czasu na rozpędy, hamowanie, pokonywanie wzniesień — zyskuje natomiast na tem, że ma zarezerwowaną dla siebie wyłącznie w danym czasie drogę co ustala jego regularność, bez przykrych niespodzianek jakie sprawia często remont samochodu po drodze i kłopoty z dętkami. W praktyce, pomijając rekordy, nawet w ruchu towarowym kolej może osiągnąć szybkość przewozu samochodowego, czego najlepszym dowodem jest n. p. w Polsce przewóz drobnicy w pociągach t. zw. lekkich przychodzących tylko o kilka godzin później niż samochód w bardzo odległych relacjach; opóźnienie takie dla handlu niema już większego znaczenia.

Na powyższych przesłankach opiera się ekonomiczna struktura kolei jako znacznie tańsza, czego oczywistym dowodem jest n. p. iż na kolejach polskich przeciętny koszt własny jednego tonnokilometra wynosi 4,32 grosza, podczas gdy koszt własny samochodu wynosi około 15 groszy, nie wliczając w to kosztów drogowych. Czemże więc dzieje się, iż tak znaczna część towarów odpływa na samochody i czy jest tego powodem tylko korzyść z szybkości i z uniknięcia w ten sposób dowozu i formalistyk kolejowych? Dowóz nie jest bynajmniej tak kosztownym jak się przypuszcza i znaczenie jego

zanika przy dalszych odległościach; zresztą kolosy samochodowe też wszystkiego i zawsze nie dowożą bezpośrednio do domu. Natomiast podany koszt 4,3 jest to tylko koszt przeciętny, który na przestrzeniach krótkich, dla partyj drobniejszych znacznie urasta, nawet do 25 groszy (przesyłka drobna do 50 km.). Powtórce taryfa kolei bynajmniej nie opiera się tylko na własnym koszcie jak to się dzieje wyłącznie w taryfie samochodowej, lecz jest ona taryfą sztuczną.

Tu przechodzimy już do rozważań nad strukturą organizacyjną i prawną obydwu środków. Samochód jako środek gospodarki indywidualnej, w przeciwieństwie do kolei jako całości techniczno-organizacyjnej nie podlega całemu mnóstwu szczególnych praw i obowiązków. Najważniejszym takim obowiązkiem jest właśnie sztuczna, narzucona taryfa polityczna, mająca na celu, niezależnie od polityki rentowności kolejowej — popieranie jednych przewozów gospodarczych kosztem drugich. Wozi więc kolej węgiel, drzewo, kamienie pięć razy taniej niż tkaniny i dwa razy taniej nieraz niżby koszt własny tego wymagał. Wysoki wpływ z przewozu tkanin, które łatwo to znoszą, ma pokryć deficyt z przewozu węgla, z eksportu, z przewozu n. p. materiałów do dróg budowlanych. Ponieważ taryfy kolejowe na cenne artykuły wypadają oczywiście drożej niż koszt przewozu samochodowego, współzawodnictwo w zakresie tych cennych przesyłek opłaca się, nawet na dalekie odległości. Pracę konkurencyjną ułatwia fakt, iż podczas gdy kolej obowiązana jest przewozić wszystko, zawsze i wszędzie samochód niema obowiązku przewozu, ma tylko prawo przewozu i wyboru przedmiotu przewozu jaki chce i wybiera oczywiście tylko przewóz cennych artykułów, a im towar jest cenniejszy tem go wozi na dalsze relacje.

Rzecz jasna, iż taki stan rzeczy prędzej czy później spowoduje rewizję układu taryfy kolejowej w kierunku zatarcia poziomej różnicy stawek. Początek tego mamy w mającej niedługo wejść w życie w Polsce reformie taryfy drobnicowej, która zamiast pięcioklasowej ma być jednoklasową. Prowadzi to do podrożenia najtańszych przewozów i potaniaenia najdroższych. Gdy reforma sięgnie i do taryf wagonowych i choć nieznacznej wyższe ulegną taryfy surowcowe — skutki tego poniesie życie gospodarcze; będą to jednak nieuniknione konsekwencje tego, iż samochód przyczynił się do obniżki kosztu przewozu artykułów cennych.

Także w innym zakresie trudno jest mówić o równoprawieniu kolei i samochodu, które usprawiedliwiałoby beczynność polityki państwowej w odniesieniu do sprawy współzawodnictwa. Chociaż samochody obciążone są podatkami, wynikającymi z potrzeby pokrycia kosztu dróg samochodowych, wielokroć droższych od dawnych konnych, to jednak chyba tylko w Stanach Zjednoczonych istnieje jaka taka proporcja pomiędzy podatkami a kosztami. Zresztą zaś podatki pokrywają

tylko małą część tych kosztów jak i kosztów kosztownej policji drogowej i niema tu porównania z koleją, która w 100% amortyzuje swoje drogi, utrzymuje je we wzorowym porządku, utrzymuje sygnalizację, kosztowne urządzenia stacyjne, magazynowe, dojazdy według ustalonych przepisów wygody i stosownie do potrzeb gospodarczych, i utrzymuje nierentowne odcinki i nierentowny ruch. Przewóz musi być regularny, stały, ubezpieczony, towary muszą być opakowane. Wyłącznie klientów kolei wiąże podatek obrotowy od każdej przesyłki, podatek miejski przynoszący 67 miastom 12 milionów na cele drogowe, przepisy celne b. rygorystyczne, przepisy weterynaryjne, socjalne, pensyjne, humanitarne, obowiązki państwowe i wojskowe. Są to więc obowiązki jednostronne którym samochody mogą przeciwstawić tylko pewne przepisy porządkowe i podatkowe.

Łatwo też z powyższych rozważań dojść do wniosku iż kwestja współzawodnictwa nie jest ani prostą ani rozgrywającą się tylko na małym froncie interesów kolei czy samochodu, lecz oddziałująca poważnie na cały system gospodarki: kapitałowej, produkcyjnej, konsumcyjnej i łączy się z kwestjami polityki prawodawczej i polityki obrony kraju.

Stara, monopolistyczna kolej dostała potężne uderzenie, które zmusza ją do zmiany systemu gospodarki, lecz z drugiej strony nie jest samochód tylko konkurentem. Wybitny kolejarz i znawca przewozu wyraził się niedawno iż „samochód gdyby nie istniał musiałby być koniecznie wynalezionym dla kolei”. Mowa tu o dowozowym charakterze samochodu, który z pewnością i u nas uwidatni się z czasem, gdy budować się będzie nie tylko magistralne drogi ale również dowozowe i gdy kolej na tyle usprawni się w przewozie odległym, że dla samochodu pozostanie tam małe pole pracy.

Prorokowanie kolei ogólnego upadku nie zdaje się być trafnem nawet przy bardzo silnej motoryzacji, jak wskazuje przykład amerykański. W roku 1929 cały przewóz samochodami tak w miastach jak w komunikacji odległej wynosił w ruchu towarowym raptem 5% (pięć) tego co dokonała kolej. Ucierpiał natomiast poważnie przewóz osób, lecz bynajmniej nie wskutek autobusów, których w USA wszystkich jest 100 000, z czego 50 000 szkolnych, (w Niemczech 12 000, w Polsce 4 100), lecz wskutek pracy samochodów osobowych prywatnych. W masowym i dalekobieżnym przewozie osób kolej utrzymała nadal dominujące stanowisko, a w przewozie towarów do czasu kryzysu następował stały narost tonnokilometrów choć nie tak szybki narost wpływów, gdyż samochód oderwał i tam głównie cenne przewozy. Rzeczą charakterystyczną, iż w roku 1928 trzecim najważniejszym przedmiotem przewozu towarowego były: materiały surowce i produkty przemysłu i eksploatacji samochodowej.

Jak wskazuje przykład amerykański rozrost motoryzacji posiada pewne swoje nasycenie i pomimo ciągłych ulepszeń i wynalazków posiada pewne ustalone już cechy charakterystyczne, ustalające zakres jego działania. Z drugiej zaś strony kolej posiada jeszcze ogromny arsenał możliwości usprawnień i bynajmniej nie musi pozostawać w formach i stanie technicznym epoki monopolu. Dość wskazać na wielkie możliwości ulepszenia trakcji (Diesel, elektryfikacja), uczynienia taboru lżejszym, wielkie przyspieszenia ruchu przy zerwaniu z zasadą nadmiernego skupiania partyj pociągów, przy udoskonaleniu hamulców, wielkie usprawnienia handlowe przez skasowanie mnóstwa formalistyk, zorganizowanie dowozu zapomocą samochodów, ulepszenia przeładunkowe (kontenery, ładowanie pełnych samochodów na pociągi), ulepszenie taryf, zorganizowanie akwizycji, premij, kredytu, składowań, zwolnienie od różnych ciężarów jednostronnych. Straty zmuszą kolej do takich reform i zgodzi się na nie łatwo państwo, które w przeciwnym razie będzie musiało patrzeć się na marniejący unieruchomiony kapitał narodowy i bezrobocie dostawców i pracowników kolejowych.

Przykładów dostarczają dobrze radzące sobie i prosperujące koleje francuskie, belgijskie, szwedzkie, amerykańskie i t. p. U nas przewóz towarów specjalnie duży musi dać krok naprzód. Samochód zatem, jako napędzający kolej do usprawnień, oddziałuje zba wiennie, choć nie ulega kwestji że wobec skutków dla ogółu wynikłych z takiej walki — ostrość jej musi być przytępiona pewną trzeźwą i rozsądną polityką komunikacyjną państwa, która na młody polski samochód poczyną nakładać również pewne obowiązki (stałość przewozu zarobkowego, podatki).

Granice pracy samochodu i kolei powoli, jednak stale, zarysowują się już zagranicą. Ogólna formuła tego rozgraniczenia da się określić najtrafniej, jak to już stwierdziły poważne kongresy komunikacyjne, kolejowe i motorowe: samochód z natury rzeczy nadaje się do przewozów bliższych i partyj małych, kolej — tam, gdzie przewóz jest masowym i odleglejszym i wymaga regularności. W interesie dobra publicznego praca ich powinna się wzajem uzupełniać w drodze uczciwej konkurencji opartej na zrównaniu praw i obowiązków obydwu rodzajów komunikacji. **mg. A. Dobiecki.**

KALENDARZ WYSTAW SAMOCHODOWYCH

dozwolonych przez Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles na rok 1932

ustalony w dniu 31 grudnia 1931 r.

Wystawy, których terminy zostały ostatecznie ustalone.

9 — 16 stycznia	Stany Zjednoczone	32 Narodowa Wystawa Samochodów w Nowym-Yorku.
30 stycznia — 6 lutego	"	32 Narodowa Wystawa Samochodów w Chicago.
13 — 20 lutego	"	Salon Samochodowy (tylko nadwozia) w Los Angeles.
27 lutego — 5 marca	"	Salon Samochodowy (tylko nadwozia) w San Francisco.
26 lutego — 6 marca	Dania	Międzynarodowa Wystawa Samochodów Turystycznych w Kopenhadze.
7 — 20 marca	Francja	Międzynarodowy Jarmark Wzorów w Ljonie.
11 — 20 marca	Szwajcaria	IX Międzynarodowa Wystawa Samochodów i Rowerów w Genewie.
13 — 20 marca	Austria	Targi Wiosenne w Wiedniu.
7 — 30 kwietnia	Palestyna	Sekcja Samochodowa. — Targi Lewantu. — Wystawa — Jarmark Palestyny i Bliskiego Wschodu w Tel Aviv.
12 — 27 kwietnia	Italia	V Międzynarodowy Salon Samochodowy w Medjolanie.
23 kwietnia — 2 maja	Jugosławia	IX Salon Samochodowy. — Targi Zagrzebskie w Zagrzebiu.
1 — 8 maja	Polska	XI Międzynarodowe Targi Poznańskie w Poznaniu.
7 — 16 maja	Węgry	Sekcja Samochodowa. — Międzynarodowy Jarmark wzorów w Budapeszcie.
13 — 22 października	Wielka Brytania	XXVI Międzynarod. Salon Samochodowy w Londynie (Olympia).

Wystawy, których terminy nie zostały jeszcze ostatecznie ustalone:

marzec	Portugalia	Salon Samochodowy w Porto.
marzec	Holandja	Targi Utrechckie (tylko samochody ciężarowe i autobusy) w Utrechcie.
czerwiec	Francja	Targi Bordoskie w Bordeaux.
październik	"	XXVI Wystawa Międzynarodowa Samochodów i Rowerów w Paryżu.
październik	Czechosłowacja	XXIV Międzynarodowa Wystawa Samochodów w Pradze.
grudzień	Belgia	XXVI Salon Samochodowy i Rowerowy w Brukseli.

Poza temi pokazami zastrzeżono następujące wystawy, jako mające się odbyć w r. 1932, lecz w tej chwili Bureaux Permanent International nie otrzymało jeszcze żadnego co do nich potwierdzenia. Należy więc uważać je za bęące do czasu w zawieszeniu.

kwiecień	Rumunia	Wystawa Samochodów w Bukareszcie.
maj	Norwegia	Salon Samochodowy w Oslo.
maj	Estonia	Wystawa Samochodów w Tallinie.
maj — czerwiec	Hiszpanja	Salon Samochodów Ciężarowych i Turystycznych w Barcelonie.
jesień	Niemcy	Międzynarodowa Wystawa Samochodów i Motocykli w Berlinie.
11 — 19 listopada	Szkocja	Szkocka Wystawa Samochodów w Glasgow.



Fot. Bulhak.

ZIELONE JEZIORA

„Najmilszy, najgościnniejszy, najdzielniejszy ze wszystkich Klubów” — takeśmy, przypochlebiając się, pisali do Wileńskiego Klubu Automobilowego, — „prosimy w niedzielę na dziesiątą rano o auto i pogodę na wycieczkę do Zielonych Jezior”.

Właśnie od dwóch tygodni padał zawzięcie, bez przerwy deszcz ulewny, no, ale czego to nie potrafi dokonać Klub Wileński, gdy go o co poprosi gość z innego Klubu. Niema wtedy nic trudnego, ani niemożliwego do urzeczywistnienia! Nawet z kąta wyciągnie odporne i zaspane słońce, każąc świecić gościowi!

To też w sobotę wieczorem, układając się do snu wśród gwałtownego plusku, deszczu o szyby wagonu, byliśmy najzupełniej spokojni, że jutro rano na Wileńskiej przed Klubem będą na nas czekały słońce i samochód.

I tak też się stało. — Słońce trochę się jeszcze boczyło, patrzyło cokolwiek zezem, poziewało, ale było zupełnie zdecydowane nam towarzyszyć. Samochód..... nie! Nic o nim nie napiszemy, bo skoro nie wypada darowanym koniom zaglądać w zęby, to wszak większa jeszcze rezerwa winna obowiązywać względem pożyczanego samochodu, który nie może się obronić energicznym wierzgnięciem przeciw tej niedyskrecji.

Jedzie razem z nami na wycieczkę pół Wilna znajomych. Zbieramy się i zbieramy i wciąż nam kogoś brak. Ten jeszcze nie przyszedł, a tamten dopiero

odszedł i niewiedomo kiedy powróci. Ów wyskakuje raptownie z samochodu, bo sobie przypomniał, że czegoś zapomniał. I tak co chwila. Całą Wileńską wypełniają tłumy żydków przyglądających się z zainteresowaniem naszej wyprawie, większość ich okazuje wyraźną chęć otrzymania zaproszenia.

Wreszcie mamy komplet, jest godzina dwunasta, możemy już zacząć myśleć o wycieczce. Startujemy. Samochód wypełniony po brzegi chwieje się niepokojująco na wzburzonych falach bruku wileńskiego. Jest ciasno, gorąco, wszyscy mówią jednocześnie, nikt nikogo nie rozumie; ogólne zadowolenie. Jedziemy najpierw prosto, potem na prawo, potem na lewo, potem przez Wilję, potem przez górkę, potem przez dołek, aż wreszcie wyjeżdżamy za miasto. Tu odrazu następuje katastrofa. Prosto przed nami o parę kroków wielka, pełna niepewności kałuża. Sekunda wahania. Powszechny plebiscyt. Objedzamy bokiem. Za chwilę samochód pogrąża się w czarnej zdradzieckiej mazi rozpaczliwie obracając na miejscu tylnymi kołami. Ze sztabu głównego dowództwa wycieczki pada krótki rozkaz: wszyscy mężczyźni pchać samochód. Robi się popłoch. Budzą się ambicje. Wszyscy odrazu chcą się popisać swą męskością. Szczególnie starsi panowie. Ci przepychają się pierwsi naprzód i z obrzydzeniem skaczą w błoto. Zbiorowy wysiłek męskości pełnie na niczem. Nowa komenda. Wszyscy rozbiegają się po polach. Za chwilę wracają każdy coś dźwigając, ten

cegłę, ów starą puszkę od konserw, tamten jeszcze coś innego. Wszystko tonie bez śladu w żarłocznej, błotnej gardzieli. W końcu niema już co zbierać. Wszystko to co Wilno od niepamiętnych lat wyrzucało przez drzwi i okna utopiliśmy w błocie.

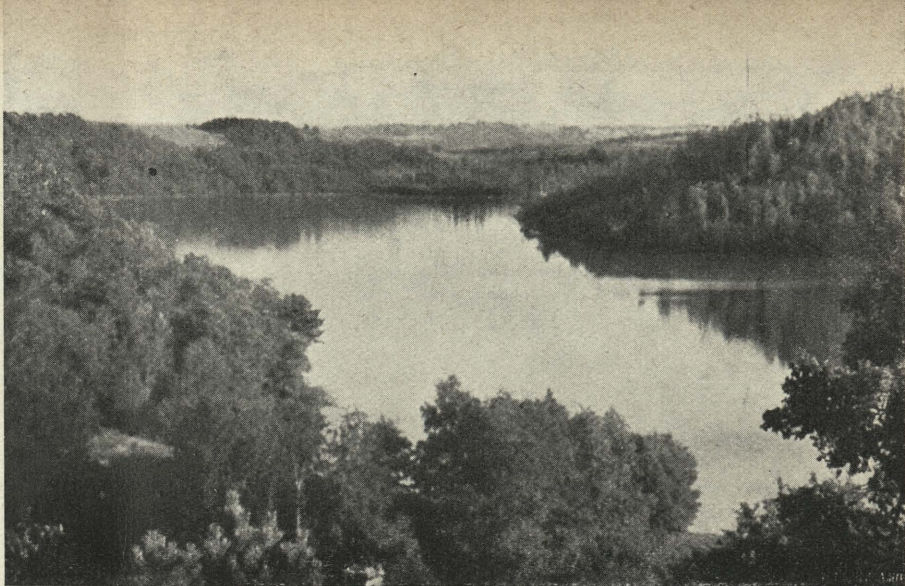
Ponowna rękawa sił męskich. Formują się dwie kolumny: jedna ciągnie samochód z przodu, druga pcha go z tyłu. Której przypisać zasługę niewiadomo. Wyjeżdżamy wreszcie na stały ląd.

Zanim wyruszyliśmy w dalszą drogę odbieramy przed frontem wycieczki od inż. K., który pełni funkcję kierowcy, uroczystą przysięgę, że nie ominie nigdy już w życiu żadnej kałuży na drodze. Oddychamy uspokojeni.

Jedziemy dalej, narazie bez żadnych przygód. Ktoś bierze na siebie rolę przewodnika i obwieszcza, że przejeżdżamy właśnie przez pola na których w 1812 roku stała armia Napoleona. Wszyscy rzucają się do okien upatrując śladów na piasku. Rozczarowanie. Oprócz wyraźnych dowodów koczowania licznych stad różnych domowych zwierząt, nic ponadto nie daje się stwierdzić. Niemniej jednak nasz przewodnik nie traci przez to ogólnego zaufania.

Za chwilę nadarza mu się nowa sposobność do zabrania głosu. Właśnie skończyła się już równina i wjeżdżamy teraz na malowniczą drogę wiodącą ku Kalwarji, pomiędzy wzgórzami porośniętymi lasem. Z pomiędzy drzew wyglądają białe, murowane kapliczki, a wysoko na górze wznosi się piękny, majestatyczny kościół, ku któremu z dołu wiodą po zboczach wzgórz, długie, kamienne schody. Mamy wielką ochotę zatrzymać się by go zwiedzić, ale dowództwo wyprawy na to nie pozwala, jako że podobno niewiele czasu mamy do rozporządzenia. Kontentujemy się więc tem, co możemy zobaczyć zdaleka i co nam zbliżka kładzie w uszy nasz zaimprovizowany przewodnik, rozrzutnie szastający skarbami swej wiedzy. Niechaj tu będzie powtórzone w krótkości, ku pożytkowi innych, co onże nam powiedział. A więc, że kościół ten ufundował w XVI wieku Jerzy Białłozor, biskup wileński, a w XVIII wieku przebudowano go z drewnianego na murowany i konsekrowano pod wezwaniem Znalezienia Św. Krzyża, zaś kapliczki Kalwarji postawiono w XVII wieku na pamiątkę oswobodzenia od Moskali. Oprócz świętości i piękności miejsca słynna jest jeszcze Kalwarja ze swych wielce osobliwych dziadów, którzy tu tworzą najzupełniej prawidłowo zorganizowane stowarzyszenie. Niestety nie było nam dane ich oglądać, jako że rzadko chadzają w pojedynkę, a występują przeważnie zbiorowo na tutejszych dorocznych odpustach.

Z Kalwarji droga zniżając się szybko wiedzie ku Trynopolowi. Z lasu wychyla się kościół Trynitarzy, ślicznie nad Wilją położony. I tu też nie zatrzymujemy się. Dowódca wycieczki jest nieubłagany, zaledwie mogliśmy objąć wzrokiem prześliczny krajobraz, ale nacieszyć się nim już nam nie było dozwolone. „Nie



Fot. J. Bulhak.

trzeba było marudzić w Wilnie z wyjazdem, toby na wszystko starczyło czasu”, mruczy pod nosem. Ale zdołaliśmy chociaż uprosić to kamienne serce, żeby nadłożyło trochę drogi i nie omijało Werek. Nasz dowódca, jak każdy wilnianin ma sentyment do Werek, więc tylko udaje że się sroży, że ustępuje pod przymusem, że się poświęca, ale widzimy przecież, że oczy aż mu się świecą z ukontentowania gdy samochód zakręca w bok. Ten, ze wszystkich najmniej się cieszy, bo to i góra wysoka i droga stroma i trzeba jeszcze dźwigać na karku kilkanaście osób. Krzywduje więc sobie trochę i podsapuje z lekka, ale z honorem zajeżdża na podwórze pałacowe.

Po drodze wszyscy wydają zbiorowe chóralne okrzyki podziwu i zachwytu nad pięknnością Werek. Rzeczywiście jakież to czarujący i poetyczny zakątek! Te jary głębokie, malownicze wąwozy, białe wodospady strumieni, ten gęsty las pokrywający to wszystko cieniem fantastyczności i tajemniczości zdają się być wyczarowanymi zjawiskami z jakiejś pięknej, romantycznej opowieści.

Nimb pięknej legendy o kapłanie Lizdejce opromienia odległe dzieje powstania Werek. Szerszemu ogółowi poczynają być znane dopiero od czasu gdy Wła-

Fot. J. Bulhak.





Dwór w ustroniu.

Fot. J. Bulhak.



Czerwony Dwór.

Fot. J. Bulhak.

dysław Jagiełło ofiarował je pod koniec XIV wieku biskupom wileńskim na siedzibę. W wieku XVIII Werki przechodzą na prywatną własność ks. Ignacego Massalskiego, który wzamian za nie oddaje kapitule wileńskiej jeden ze swoich majątków. Pragnął on Werki przeznaczyć na ordynację dla ks. Karola de Ligne, ożenionego z jego krewną. Postanawia więc uczynić z nich godną tej ordynacji siedzibę. Powierza Warzyńcowi Gucewiczowi budowę wielkiego, wspaniałego pałacu, w którym mieściły się oprócz licznych i obszernych sal, kaplica i teatr dla użytku domowego. Naokoło tego pałacu zakłada obszerny park. Nie zdołał jednak biskup Massalski przeprowadzić przed śmiercią swych planów rodzinnych, więc Werki przechodzą potem z rąk do rąk, czy to jego spadkobierców, czy też nabywców, a piękne budowle zmieniają stopniowo swój wygląd, albo niszczeją z braku starania o nie, albo skutkiem dokonywanych przeróbek według gustu swych kolejnych właścicieli.

„Tyle jest słów historii o Werkach” — rzekł nasz przewodnik, skoczył z wozu na ziemię i pobiegł ku tarasowi, a my wszyscy w te pędy za nim, stąd bowiem roztacza się jeden z najpiękniejszych widoków na okolicę i chciał nam go właśnie pokazać.

Z Werek jedziemy już prosto do Zielonych Jezior. Wca e nie jest do nich tak daleko, jakby z tej całej historii wynikało. Wszystkiego coś tylko 16 kilometrów icząc od Wilna. Z głównego traktu zjechaliśmy na boczną drogę: otaczają nas to pola, to młode zagajniki, to lasy cieniste, wreszcie wjeżdżamy w długi zaciszny wąwóz między pasmami wysokich, stromych wzgórz porośniętych od dołu aż po same szczyty gęstą, zwartą roślinnością. W głębi między drzewami połyskuje tafla jeziora. Jesteśmy u celu.

* * *

Wszyscy się rozeszli, umilkły echa głosów, zasnął utrudzony motor samochodu. Wąwóz zaległa cisza. Oderwie się tylko czasem z leciutkiem westchnieniem jakiś liść z drzewa, wiruje przez chwilę w powietrzu,

zsuwa się miękko na ziemię i znowu cicho. Pełna rezygnacji słodycz jesieni sączy się w serce. W ciepłym, niedostrzegalnie falującym powietrzu, unosi się cierpki zapach zwiędłych liści, zaścielających barwnym posiewem dno wąwozu aż po brzegi jeziora. Drzewa na stokach wzgórz stoją całe w ogniu rozżarzonych barw złota miedzi i purpury. Gorąca jasna luna roztacza się od nich dokoła, rozświetla wszystko i kładzie się długimi smugami na powierzchnię jeziora. Wąska ścieżka prowadzi brzegiem wód pod stromą ścianę zboczy wzgórz. Z pośród gąszczów roślinności nadbrzeżnej, z pod zielonej zasłony liści nenufarów i trzciny wychyla jezioro swe zagadkowe, tajemnicze oblicze. Ciche i skupione w sobie. Spokojne, nieruchome, a jednak coraz inne. Kryształiczną przezroczystość toni nasycy czysta zielona barwa wciąż zmieniająca się w swym natężeniu, połyskująca nieprzebranym bogactwem odcieni. Rozżlaca się czasem jasnością chryzolitów i daje wtedy przenikać swą głębię aż po dalekie białe dno. To znowu staje się całe szmaragdowe jak młoda ruń wiosenna. A chwilami ma w sobie zielony mrok cienistej dąbrowy.

* * *

Wracamy. Nikt na nic już nie wydziwia. Wszyscy są zachwyceni wycieczką i dzielą się wzajemnie wrażeniami. Nasz przewodnik jest obłożony i aż ugina się pod gradem pytań. Ktoś dziwi się strasznie, że jezioro jest rzeczywiście zielone, więc mu wyjaśnia „naukowo” że kolor ten nadaje wodom znajdujący się w nich pewien gatunek okrzemek. Jakoby. Wierzmy, lecz wo-

lelibyśmy bardziej poetyczne wyjaśnienie. Jednocześnie dowiadujemy się, że jezioro nazywa się także Krzyżackie. Bo kiedyś w odległych wiekach, kiedy to Litwa była terenem częstych najazdów krzyżackich, raz na tem jeziorze zimowaporą odbywała się bitwa. Pod ciężarem walczących wojsk załamał się lód i wielu rycerzy Zakonu znalazło śmierć na dnie jeziora. Dwa sąsiednie jeziora: Oczko i Gulbińskie też noszą nazwę Krzyżackich, a przeważnie wszystkie trzy są nazywane jednym mianem Zielonych Jezior. Zofja Klaczyńska.



REJESTRACJA WOZÓW W MIESIACU WRZEŚNIU W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Ostatnie dane wskazują na to, że ilość wozów zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej we wrześniu 1931 jest o 19,8% mniejsza od ilości wozów zarejestrowanych w sierpniu i o 28,7% mniejsza w porównaniu z wrześniem 1930 r.

Odnosne cyfry są następujące:

wrzesień 1931 — 134.903 wozy, sierpień 1931 — 155.744 wozy, wrzesień 1930 — 175.286 wozy.

Ilość ogólna wozów zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych w ciągu pierwszych 9 -u miesięcy 1931 r. wynosi 1.652.099 w przeciwieństwie do 2.286.640, przypadających na ten sam okres 1930 r. Zmniejszenie jest dość znaczne.

Co się tyczy marek, to Chevrolet w dalszym ciągu zajmuje pierwsze miejsce (26,7% ogólnej liczby). Drugie i trzecie miejsce zajmują kolejno Ford (24,7% ogólnej liczby) i Plymouth (13,5% ogólnej liczby). W ten sposób, ilość zarejestrowanych wozów 3 wyżej wymienionych marek stanowi 64,9% ogólnej ilości we wrześniu 1931 r., w porównaniu do 65,5% przypadających na miesiąc poprzedni.

Z powyższego widzimy, że 65% samochodów sprzedanych ostatnio w Stanach Zjednoczonych A. P. kosztuje niżej 600 dol. Wobec tego, że istnieją jeszcze w Ameryce 3 marki samochodowe, które produkują samochody w cenie 600 dol., lub w cenie bardzo przybliżonej, można przyjąć, że zgórá 70% samochodów sprzedanych w Stanach Zjednoczonych A. P. w ostatnich czasach, należy do kategorii najtańszej. Pozatem większość marek samochodowych produkuje samochody w cenie około 1.000 dol., które pod względem jakości stoją na poziomie niebywale wysokim i cieszą się wielkim powodzeniem. Stąd można wyciągnąć wniosek ten, że samochody w cenie znacznie ponad 1.000 dol., tak zwane luksusowe, lub w dziale samochodów ciężarowych, ciężarówki dla celów specjalnych lub kosztowne autobusy, stanowią drobny procent ogólnej ilości samochodów sprzedanych w Stanach Zjednoczonych A. P.

Tak jest w bogatych Stanach Zjednoczonych A. P.! Natomiast w Polsce wogóle nie można kupić samochodu za cenę nietylko poniżej 1 000 dol., ale nawet za cenę, za którą w Ameryce nabywa się już samochód luksusowy. Motoryzacja Polski jest możliwa tylko wówczas, jeśli będziemy mogli kupować samochody nie

droższe niż w Ameryce. Pójdzie ona oczywiście w dużo wolniejszym tempie, niż to się stało w Stanach Zjednoczonych A. P., proporcjonalnie do siły nabywczej naszego społeczeństwa, w porównaniu do społeczeństwa amerykańskiego. Natomiast, jeśli ideałem naszym będzie samochód popularny, odpowiadający jakością tanim, popularnym samochodom amerykańskim, jednak w cenie trzykrotnie wyższej, to wówczas zawsze pozostaniemy na szarym końcu pod względem motoryzacji.

PRZEMYSŁ I HANDEL SAMOCHODOWY W JAPONII.

Prezes Towarzystwa „Ishikiwajima Motor Works” udzielił kilku interesujących szczegółów o przemyśle i handlu samochodowym w Japonii.

Wedle jego zdania, rynek samochodowy zostanie nasycony dopiero za jakieś lat 10. W chwili obecnej jest w ruchu 400 000 samochodów, a sumy, wydawane corocznie przez ludność japońską, na zakup nowych wozów, dosięgają zł. polskich 600.000.000.—.

Przemysł samochodowy japoński istnieje dopiero od r. 1929, w którym to roku zostało utworzone Towarzystwo Ishikiwajima Motor Cars Works”, z kapitałem Ł. 250.000. Zakłady tego Towarzystwa są specjalnie dobrze wyposażone, i są w stanie produkować do 1000 wozów rocznie — jednakże produkcja obecna nie przekracza 250 obiektów.

Pozatem istnieją następujące Towarzystwa japońskie: „Datto Automobile Company”, utworzone w roku 1926, o kapitale spółkowym zaledwie Ł. 46.000. Towarzystwo to posiada fabrykę, mogącą wypuszczać 400 samochodów rocznie, jednak produkcja obecna nie przekracza 130 wozów. Nadto „Tokyo Gas and Electric Industry Company” o kapitale Ł. 100.000 stworzyło oddziały budowy samochodów i posiada fabrykę, mogącą wytwarzać 300 wozów rocznie, jednak wytwarzającą tylko 70 sztuk.

Japonja posiada około 400.000 samochodów w ruchu — Polska obecnie nie

więcej jak 30.000. Pomimo tak poważnej motoryzacji Japonii, przemysł samochodowy w tym bogatym kraju nie jest w stanie rozwinąć się, gdyż rynek zbytu jest jeszcze za szczupłym, aby umożliwić racjonalną masową fabrykację samochodów, mogących znaleźć, dzięki swej niskiej cenie a wysokiej jakości, dostatecznie wielki zbyt.

SAMOCOD W DANII.

Duński Departament Statystyczny ogłosił wyniki spisu samochodów w ruchu w dniu 30 września 1931 r. W dniu tym było:

120.338 samochodów, 24.909 motocykli i 2.491 wózków motocyklowych. W ciągu ostatniego roku, t. j. od dnia 30 września 1930 roku ilość samochodów w Danii wzrosła o 9%, a ilość motocykli o 6%. W Danii wypada obecnie 1 pojazd mechaniczny na każdych 25 mieszkańców wobec 1 na 27 w r. 1930.

W ogólnej liczbie pojazdów mechanicznych — 145.247 jest: 76.156 samochodów prywatnych, 1.247 autobusów, 9.085 dorożek, 33.851 samochodów ciężarowych i 24.909 motocykli.

A Danja liczy zaledwo 3.600.000 mieszkańców!

W HOLANDJI RÓWNIEŻ ZAMIERZAJĄ PODNIEŚĆ CENĘ BENZYN.

Jak doniosły pisma pod datą 23 listopada, rząd holenderski ma zamiar obłożyć benzynę podatkiem wysokości 0,45 fr. na litrze. Ponieważ zużycie benzyny w Holandji wynosi rocznie około 250 milionów litrów, przeto rząd holenderski spodziewa się osiągnąć z tego źródła 112.500 000 franków dochodu. Wobec tego, że litr benzyny, który kosztował w Holandji przed wojną 1 franka obecnie kosztuje 1 fr. 70, przeto projekt dalszego podwyższenia benzyny wywołał żywe niezadowolenie sfer automobilowych.

PODATKI SAMOCHODOWE W CZECHOSŁOWACJI.

Wobec podwyższenia podatku od benzyny rząd czechosłowacki postanowił wzamian obniżyć podatek od samochodów (drogowy) o 30%. Jak widzimy gdzieindziej słuszne dezyderaty automobilistów znajdują zrozumienie u swoich władz. A Czechosłowacja jest krajem, w którym racjonalnie zbudowany fundusz drogowy wydał już wspaniałe rezultaty. O czechosłowackim funduszu drogowym pomówimy obszernie w jednym z następnych numerów „Auta”.





15 listopada 1932 r. odbyła się w Londynie doroczna pamiątkowa jazda z Londynu do Brighton „weteranów”. Oto p. Harvey za sterem grata z r. 1898.

Fot. Keystone.

W październikowym numerze paryskiego miesięcznika „Le crapouillot”, poświęconemu z okazji paryskiego salonu, automobilizmowi, znajdujemy ciekawy artykuł „Petite histoire pittoresque de l'automobile” pióra Jean Oberlé, opisujący genezy powstania samochodu i sportu samochodowego.

Wspomniawszy o pierwszych konstruktorach „wozów bez koni” Gurney, Hancock w Anglii, Dietz, Lenoir we Francji, autor opisuje obszerniej historię rodziny Bollée w Mans, której protoplasta zbudował w 1873 roku omnibus parowy na 12 osób; ważył on 5000 kg i osiągał szybkość 15 kilometrów na godzinę.

Około 1800 roku królował w Paryżu koń. W sferach eleganckich mówiło się tylko o Jockey-Clubie, o Cercle Hippique, o konkursach hippicznych, zaś w okolicach Etoile i Champs Elysées roiło się od maneży i handlarzy koni. Ze sportów mechanicznych znanym był wówczas tylko bicykl. Jednakże idea samochodu wisiała już w powietrzu i znaleźli się tacy, którzy wówczas

już przewidywali jego świetną przyszłość.

Do tych ostatnich liczył się jeden z najbogatszych arystokratów francuskich hr. de Dion. Wybrawszy się pewnego dnia po zabawki dla swych dzieci, znajduje on w sklepie

Z ZAMIERZCHŁEJ

model maszynki parowej; zachwycony jego wykonaniem, każe sobie podać adres konstruktora i pędzi na ulicę La Chapelle, gdzie znajduje skromnego mechanika Boutona, który, wraz ze swym szwagrem Trépardoux, miał warsztat kotlarski. Było to w 1883. W kilka lat potem słynny trycykl de Dion-Bouton zyskał wszechświatową sławę, zaś w końcu wieku fabryka ich w Puteaux była jedną z największych w swej branży.

Mniej więcej w tym samym czasie Panhard — Levassor, właściciele fabryki obrabiarek do drzewa, zakupiwszy licencję na silnik gazowy od Daimlera, rozpoczęli wyrób samochodów z tym silnikiem, Serpollet buduje samochody parowe, Bollée syn w Mans wypuszcza swoją słynną voiturette, Michelin udoskonala opony, słowem rozpoczyna się gorący ruch w całej Francji.

W tych zamierzczłych czasach należało mieć jednakże wiele odwagi cywilnej, by zostać „chauffeurem”. (Jaka jest geneza tego zupełnie nieuzasadnionego nazwania — niewia-



Benz z r. 1900 prowadzony przez p. C. S. Burney'a.

Fot. Associated-Press.

PRZESZŁOŚCI.

domo). Nie łatwo było skłonić wówczas samochód do ruszenia z miejsca, a jeśli raz już ruszył, to zwykle nie na długo.

Dzisiejszy automobilista, którego samochód rzeczywiście „sam chodzi” i który prawie nigdy nie potrzebuje zaglądać pod maskę, nie może sobie wyobrazić, co to była „panne”, owa zmara szoferów w olbrzymich kozich skórach, potężnych okularach, będących zmuszonymi tak zabezpieczać się od kurzu, błota i zimna. Aby znaleźć defekt należało czasem rozbierać całą maszynę a w razie uszkodzenia lub złamania jakiejś części, zaprzęgać konia i, ku radości mieszkańców wiosek i miasteczek, zajeżdżać do najbliższego kowala, który z nieufnością, ale z zainteresowaniem brał się do badania tej dziwnej maszyny, w której nieszczęsny szofer, siedząc niewygodnie, z jedną ręką na drążku pionowej kierownicy, a z drugą stale na hamulcu, pod parasolem (sic!), źle go chroniącym od słońca, zupełnie nie ochroniony od wiatru i kurzu, grał rolę pioniera



Fot. Keystone.

Jeden ze starych weteranów na moście Westminster.

nowej lokomocji. W miastach było jeszcze jako tako, ale na drogach! Kury, kaczki, gęsi, świny, psy, krowy, które wszystkie, od czasu kolei uważały drogę za swoją własność, padały ofiarą samochodu. Konie straszyły się, woźnice nie ustępo-

wali i często biczem dzielali kierowcę.

A jednak fabrykom nie brakło klientów! Rzeczą prostą o seryjnej fabrykacji nie było mowy — szło się do konstruktora samochodów, jak do krawca.

Klient zamawiał samochód według swego gustu i otrzymywał go po paru, a czasem i po kilku nawet miesiącach. W 1892 roku samochód Panhard — Levassor kosztował od 4 do 5000 franków (nb. złotych), zaś za 150 franków dodawano parasol dla ochrony przed słońcem.

W katalogu z owych czasów jednej z fabryk czytamy dosłownie: „samochody nasze mają trzy szybkości: małą, średnią i wielką. Ta ostatnia wynosi przeciętnie 17 kilometrów na godzinę, jednakże na równej drodze, lub z niewielkimi spadkami, wozy nasze, szczególnie dwuosobowe, mogą osiągnąć nawet do 20 kilometrów; jednakże tak wielka szybkość wymaga dużej baczności ze strony kierowcy i wolimy jej nie zalecać”.

W roku 1894 „Petit Journal” rzucił pomysł wyścigu samochodowego. Odbył się on z Paryża do Rouen



Fot. Associated-Press.

A oto „Rolls-Royce” z r. 1903 a za sterem as nad asy sam sir Malcolm Campbell.

(140 km) z następującym rozkładem: Paryż 8-a rano, Mantes — południe, Rouen — 8-a wieczorem. Sto dwa samochody, najprzeróżniejszych typów, zostały zapisane; po próbach eliminacyjnych wybrano 21, z których połowa tylko skończyła wyścig.

Następny rok przyniósł wyścig na większą już skalę: Paryż — Bordeaux — Paryż, na przestrzeni 1150 km, którą zwycięzca, Levassor przebył w 48 godzin 47 minut. Wyścig ten stanowi ważny etap w historii samochodu, dał on bowiem, dzięki wielkiemu zainteresowaniu szerokich kół, impuls, do założenia związku konstruktorów i posiadaczy samochodów, na którego terenie mieli oni wymieniać swoje myśli, projekty i rezultaty doświadczeń. Tak powstał, wiekopomnych dla automobilizmu zasług, Automobile-Club de France, którego twórca, wyżej wspomniany hr. de Dion, zadowolnił się skromnie tytułem wiceprezesa. Klub rozpoczął swą działalność urządzeniem pierwszej w świecie wystawy samochodowej w wielkim hallu na avenue Rapp. Wystawiono na niej przeszło pięćdziesiąt maszyn. Stowarzyszenie od pierwszej chwili istnienia wykazuje wielką ruchliwość i staje się niebawem prawdziwym ministerjum automobilizmu. W roku 1896 organizuje ono wyścig Paryż—Marsylja; stanęło do niego 32 współzawodników, z nich dwóch na samochodach parowych, które nb. nie skończyły wyścigu. Pierwsze trzy miejsca zdobyły Panhard-Levassor'y, zakupione po wyścigu, za olbrzymią na owe czasy, sumę 75 tysięcy franków przez anglików, którzy zamierzali je skopjować u siebie w kraju, by stworzyć w nim przemysł automobilowy.

Automobilizm wchodzi w tym czasie pod znak wyścigów, które stają się coraz dłuższe, coraz szybsze i, co za tem idzie, coraz niebezpieczniejsze. Szereg wypadków wywołuje silną reakcję w opinii publicznej, która nie mogła zrozumieć, że zawody są wprost konieczne dla osiągnięcia

postępów w konstrukcji. W pierwszej linii domagali się ich fabrykanci samochodów, dla których wyścigi były źródłem nie tylko doświadczeń, ale i poważnych dochodów, gdyż zwyciężkie maszyny sprzedawały się po fantastycznych cenach.

Dobrych kierowców w owe czasy było mało, to też rozrywano ich sobie. Rekrutowali się oni bądź z klas pracujących: mechaników warsztatowych, exchampionów cyklistów i t. d., bądź z wyższych sfer, a często i sami konstruktorzy, jak Levassor, Charron, bracia Renault, Serpollet i inni zasiadali do kierownicy swych wozów na zawodach.

W roku 1897 armja francuska zaczyna się interesować nową lokomocją i dokonywa pierwszych prób zastosowania jej na większą skalę w czasie manewrów. W tymże roku rozgrywają się wyścigi Paryż — Dieppe i Marsylja — Nicea, oba wywołujące wielkie zainteresowanie.

Przebieg szybkość dochodzi w tym czasie już do 60 kilometrów. Szybkość ta wydawała się wówczas przerażająca, publiczność przestaje kpić z samochodów, zamiast drwin przychodzi strach. Chauffeurzy, w swoich ubiorach przypominających czasy jaskiniowe stają się niebezpieczeństwem publicznym. Rozpoczyna się kampanja w prasie przeciw automobilizmowi.

Nieprzeszkadza to jednak, że, jak grzyby po deszczu, co dnia wystają nowe przedsiębiorstwa samochodowe. W okolicach Avenue de la Grande Armée w Paryżu powstaje cała dzielnica automobilowa, ze wszystkich stron świata napływają zamówienia.

W 1899 Automobil Club organizuje wielki wyścig: Tour de France, w którym biorą udział wszyscy championi: Charron, de Knyff, Girardot, Jenatzy, Chassloup-Loubat, Clément. Wypadków, na szczęście tylko lżejszych, było bez liku, niektóre niezwykle, tak np. Charron złamał wał przednich biegów przejechał 40 kilometrów tyłem.

Mimo to wszystko, na Wielkiej

Wystawie Międzynarodowej w Paryżu w 1900 roku, samochód nie odegrał jeszcze przynależnej mu roli. W oddalonym od terenu wystawy parku Vincennes (tam gdzie się odbyła tegoroczna wystawa kolonjalna) utworzono aneks dla konstruktorów samochodów. Zainteresowanie było bardzo słabe. Automobil Klub tem jednak niezniechęcony, zorganizował w następnym roku swój pierwszy salon w Grand Palais z olbrzymiem powodzeniem, które stale towarzyszy urządzanym rokrocznie w tymże gmachu pokazom.

Następne lata dają nam wyścigi międzynarodowe: Paryż — Berlin, z pewnym posmakiem politycznym, gdyż w Berlinie na powitanie zwycięzcy, Fourniera, odegrano Marsyljanek, zaś Kaiser wysłał depeszę z życzeniami do Automobil Klubu Francuskiego, dalej Paryż — Wiedeń, wygrany przez Renault na 16-0 konnej voiturette, wreszcie w 1903 roku smutnej pamięci Paryż — Madryt, zginął w nim bowiem Marcel Renault, Lorraine Barrow, i kilku widzów, zaś kilkanaście osób zostało ranionych. Władze wstrzymały bieg po pierwszym etapie w Bordeaux i wydały jednocześnie zakaz urządzania w przyszłości wyścigów samochodowych na otwartych szosach, poczem rozpoczęła się epoka, już nam bliska, okrężnych zawodów.

Autor streściwszy na zakończenie olbrzymi postęp, jakiego w ciągu tak krótkiego względnie czasu jesteśmy świadkami i przypominawszy o roli, jaką odegrały samochody w czasie wielkiej wojny, poczynawszy od „les taxis de la Marne”, a skończywszy na czołgach, przechodzi z pewną melancholją do scharakteryzowania obecnych czasów: epoki, jak ją nazywa, Citroëna i Forda, w której odjęto automobilizmowi jego stronę sportową. Fabrykacja niezliczonych seryjnych samochodów, umożliwia przeciętnemu francuzowi posiadanie przeciętnego samochodu. Króluje epoka rycerskości i dla samochodu skończył

(Dokończenie obok).

PIERWSZE WRAŻENIE.

A zatem już trzy miesiące istnieje i pracuje pierwszy na ziemiach naszych sąd do spraw samochodowych.

Wobec całkowitej odrębności metod pracy, jakimi posługiwać się musi tego rodzaju sąd specjalny — naturalną jest rzeczą, że zarówno praktykującemu prawnikowi jak i automobiliście nasunąć się musiało pytanie: jakie wrażenia ogólne i jakie spostrzeżenia szczególne nasunęły się sędziemu samochodowemu w ciągu „miodowych miesięcy” jego pracy.

Z tem właśnie pytaniem zawitaliśmy do pana sędziego Mieczysława Grabińskiego.

— Jeśli chodzi o pewne ściśle dane cyfrowe — zaczyna pan sędzia Grabiński — o pewnego rodzaju materiał statystyczny, któryby stał się podstawą jakichś konkretnych wniosków prawniczych, to w tej chwili jeszcze na to zawczasie. Zbyt świeża to jeszcze rzecz, sędownictwa automobilowe, by podawać można było rezultaty cyfrowe naszej pracy. Coprawda jestem teraz w trakcie opracowywania materiałów statystycznych za pierwszy, trzymiesięczny, okres naszej pracy, lecz ułożenie tego materiału w pewne ramy statystyczne wymagać będzie jeszcze pewnej pracy. A pozatem pamiętać trzeba, że nawet zebrany i odpowiednio uło-

się bezpowrotnie. Jak dalecy jesteśmy — mówi autor — od czasów markiza de Montaignac, który, mijając w wyścigu konkurenta, kłaniał mu się uprzejmie. Dziś rzuca się mijanemu conajwyżej drwiący uśmiech.

Cokolwiekby się dało powiedzieć na temat słuszności tych uwag, jedno nie ulega wątpliwości: samochód oddał i oddaje ludzkości olbrzymie usługi i trudno byłoby wyobrazić sobie współczesnego życia bez trakcji mechanicznej

Jan Erlich.

żony materiał statystyczny jedynie za okres trzymiesięczny dać może tylko obraz fragmentaryczny i przypadkowy. Sprawa wypadków automobilowych, ich powody, ogólna ilość, środki zapobiegawcze — to kwestja tak silnie związana z porą roku, ilością opadów atmosferycznych, stanem dróg i klimatem, że nawet cyfrowe dane mogą być tylko ilustracją tego okresu, do którego się odnoszą.

Jeśli chodzi o ogólną ilość spraw samochodowych w oddziale II Sądu Grodzkiego w Warszawie, specjalnie zajmującego się tą kategorią spraw, to było ich za omawiany czas około 200. Z tego spraw cywilnych zaledwie 3 — a reszta sprawy karne (w tem 3 karne z powodztwem cywilnym). Jak widzimy sprawy karne stanowią przytłaczającą większość. Przyczem, jak dotąd, nie miałem ani jednej sprawy z art. 464 Kod. Karnego, („Winny nieostrożnego spowodowania śmierci, będzie karany zamknięciem w więzieniu”), natomiast wszystkie przestępstwa rozpoznane sprawy były przekroczeniem art. 474 K. K., („Winny nieostrożnego spowodowania uszkodzenia ciała będzie karany aresztem” i t. d.) i to przeważnie z części 2-jej tego artykułu. („Jeśli takie uszkodzenie było następstwem niezachowania przez winowajcę przepisów, postanowionych przez ustawę lub rozporządzenie, obowiązujące gwoi zabezpieczeniu bezpieczeństwa osobistego przy działalności tego rodzaju, co działalność winowajcy, to winowajca będzie karany zamknięciem w więzieniu...”). Zresztą wśród tych kilkudziesięciu spraw, które dotychczas osądziłem — wypada większość wyroków uniewinniających. (Jest to znów rys charakterystyczny dla sędownictwa specjalnego — duża ilość wyroków uniewinniających — a to z powodu sprowadzenia do minimum, możliwości omyłek sądowych,

zdarzających się wskutek nieorientowania się sędziego w danej dziedzinie techniki czy nauki; uwaga autora).

— Czy nie zechciałby pan sędzia skreślić swe wrażenia, jakie pan sędzia odniósł po osądzeniu pokaznej bądź co bądź liczby spraw samochodowych?

— Pierwszem i dominującym zjawiskiem, jakie mi się narzuciło po osądzeniu pierwszych kilkudziesięciu spraw był fakt niezbity, że olbrzymia większość spraw karnosamochodowych powstała nie skutkiem winy kierowców, (nietrzeźwość, zbyt szybka jazda) lecz naskutek nieostrożności przechodniów. Stwierdzam tu, że ludność warszawska w porównaniu z ludnością innych stolic europejskich wykazuje nie spotykaną gdzieindziej nieumiejętność zachowania się w ruchu ulicznym. Przeciętny warszawianin, znalazłszy się już na środku jezdni i widząc zbliżające się auto — zamiast przejść na drugą stronę ulicy albo stanąć w miejscu, by auto go wymięło, zaczyna wykonywać jakiś taniec cyrkowy, polegający na cofaniu się tyłem, na przeskakiwaniu z lewej nogi na prawą i naodwrot i wreszcie w ostatniej chwili, kiedy już szofer spodziewa się, że przechodzień cofnie się na chodnik — warszawianin bohaterskim zrywem rzuca się naprzód i przeskakując jednym krokiem pół jezdni... leży pod autem. Rezultat wiadomy. Następnym grzechem, i to ciężkim, naszych przechodniów — jest przebieganie przez jezdnię, a nie przechodzenie, rzecz prawie niespotykana w żadnym innym mieście Europy. Będąc w Paryżu prześlizgiwałem się spokojnie wśród jadących ulicą kolumn taksówek, nie raz po kilka rzędów liczących i wiedziałem, że nie grozi mi najmniejsze niebezpieczeństwo, albowiem, między paryskim przechodniem a paryskim szoferem istnieje milczące

porozumienie. Jeden i drugi spojrzeniem potrafią tak wzajemnie uregulować dzielącą ich przestrzeń, że wypadek samochodowy zajść może stosunkowo rzadziej niż w Warszawie.

Nieostatnie miejsce wśród przyczyn powodujących wypadki samochodowe — stanowi gapiostwo przechodniów warszawskich oraz ogromna liczba dzieci, puszcanych samopas na ulicę. Już w ciągu tych pierwszych trzech miesięcy urzędowania miałem liczne wypadki, uszkodzeń cielesnych w wyniku gapiostwa i włożenia ludzi na samochód! Mówię dosłownie: ludzie, włożą na samochód, odnosząc niekiedy poważne obrażenia twarzy, uszu, nosa. Jak się to dzieje? Bardzo prosto. Idzie taki człowiek przez Plac Teatralny, widzi samochód — przepuszcza go tuż przed sobą, a jednocześnie zamyślony nie zatrzymuje się, by całkowicie samochód przepuścić i w rezultacie już poza polem widzenia szofera — przechodzień włoży głowę na tylną część samochodu, odnosząc bardzo bolesne obrażenia twarzy lub nosa.

Jeśli znów chodzi o dzieci puszczone samopas na ulicę, to tu stanowczo powinny ingerować władze policyjne, notując nazwiska lekkomyślnych rodziców i kierując sprawy do Sądu z aktem oskarżenia, bo w przeciwnym razie, przy stale rosnącym ruchu ulicznym i przy niezmienniejszającej się w naszym kraju ilości urodzeń dojdziemy do jedyne go w swym rodzaju rekordu: śmiertelność dzieci na skutek wypadków ulicznych.

— Czy nie zechciałby pan sędzia podzielić się z nami spostrzeżeniami swemi, dotyczącymi oskarżonych oraz stopniem ich winy w wypadkach? Szczególnie interesująca jest tutaj kwestja alkoholizmu wśród szoferów.

— Istotnie, skoro omówiliśmy jedną stronę uczestników wypadku, to jest publiczność, wartoby kilka słów poświęcić i kierowcom samochodowym. Otóż muszę już na wstępie

zaznaczyć, że to, co się tak często słyszy i pisze o pijaństwie wśród szoferów — jest wielką przesadą. Jeszcze raz powiadam, że w przeważającej ilości moich spraw winę ponosił przechodzień a nie kierowca. Jeszcze nim zostałem delegowany do sądenia spraw samochodowych — tyle słyszałem o alkoholizmie wśród szoferów, że sam byłem mile zdziwiony, stwierdziwszy potem, ile było przesady w tych twierdzeniach.

Skonstatowałem, że nawet w tych wypadkach, gdzie wina oskarżonego została na przewodzie sądowym udowodniona, alkohol tylko w nielicznych wypadkach był tym spiritus movens, który spowodował wypadek. Stosunkowo najczęściej spotykanym powodem wypadków (w wypadku winy szofera) była zbyt szybka jazda. Co do samej kwestji alkoholizmu wśród szoferów i jego wpływu na ilość wypadków samochodowych — to jest to temat sam przez się stanowiący podstawę do rozważań bardzo ciekawych dla prawnika, lekarza i automobilisty. O ile mi wiadomo, właśnie w tej chwili kwestja alkoholizmu wśród szoferów bardzo interesuje się profesor Medycyny Sądowej na Uniwersytecie Warszawskim dr. Grzywo-Dąbrowski.

A propos alkoholizmu wśród szoferów chciałbym tu dorzucić kilka słów o najnowszych metodach ustalania, czy przestępca w chwili popełnienia czynu przestępnego znajdował się w stanie upojenia alkoholicznego, innemi słowy, czy był trzeźwy czy nietrzeźwy. Od setek lat aż do dni naszych stwierdzenia tego ważnego, a częstokroć rozstrzygającego momentu prawnego było obiektywnie niemożliwe. Badanie świadków, elementu cieszącego się w krajach kulturalnych coraz mniej szm zaufaniem Sądu, rzadko kiedy dawało sędziemu wyrokującemu materiał czysty, obiektywny i wolny od subiektywnych zabarwień zeznającego. W najlepszym nawet razie, gdy zeznając o nietrzeźwości oskarżonego świadek mówi prawdę — to i wówczas sędzia wyrokujący musi

się zgodzić z tem, że to są tylko subiektywne wrażenia świadka. Takie pojęcia, jak „trzeźwy”, „zlekka zawiany”, „pochmielony”, „nietrzeźwy”, „pijany” — odnoszą się do stanów umysłowych i psychicznych tak trudnych do obiektywnego ustalenia, a granice między temi stanami są często tak nieuchwytne, że w ostatecznym rezultacie prawie nigdy nie można obiektywnie ustalić stopnia trzeźwości oskarżonego w chwili, gdy popełniał czyn przestępny.

Obecnie idzie czas, gdy rzeczy te może będą należały do przeszłości. I tutaj nauka przychodzi z pomocą wymiarowi sprawiedliwości. Mianowicie na podstawie najnowszych metod stosowanych w medycynie (Danja) można określić zawartość alkoholu w centymetrze sześciennym krwi ludzkiej, czyli stosunek procentowy alkoholu do krwi. Na mocy tak otrzymanego stosunku procentowego można już wyciągać obiektywne, zbliżone do prawdy, wnioski o stanie trzeźwości przestępcy w chwili dokonania czynu przestępnego. Powiadam „zbliżone do prawdy” albowiem absolutniej pewności co do stopnia zamroczenia alkoholicznego u danego osobnika nawet i ta metoda nam nie da, a to z powodu dość rozległej skali odporności poszczególnych ludzi na alkohol. Jednego osobnika pozbawi przytomności taka ilość alkoholu, która innego wprowadzi za ledwie w stan lekkiego podchmielenia. Jednocześnie w porównaniu ze stanem obecnym, gdy często wolność oskarżonego i cała jego przyszłość uzależniona jest od mniej lub więcej fałszywych zeznań świadków metoda badania krwi ludzkiej odda kryminalistyce nowoczesnej a zatem i wymiarowi sprawiedliwości nieocenione wprost usługi.

W praktyce takie badanie krwi odbywać się będzie w ten sposób, że do dyżurującego w danym czasie lekarza, w razie uzasadnionych podejrzeń, że przestępca działał pod wpływem alkoholu, policja natych-

NIEKTÓRE KWESTJE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ.

Niezależnie od zasadniczej linii wytycznej, dającej się zauważyć przy rozpatrywaniu podstaw prawnych, stanowiącej główną treść orzeczeń sądowych w sprawach rozstrzygających odpowiedzialność cywilną, — możemy stwierdzić, że w szeregu orzeczeń znajdują się poza tą linią wytyczną (omówioną w poprzednim numerze „Auta”) następujące kwestje: 1) ogólne zasady prawne t. zw. tezy, które obejmują tylko pewne oświetlenie i w wąskim zakresie poszczególnych wątpliwych kwestji, prawnych, 2) szczególne wskazówki, dotyczące jedynie niektórych momentów odpowiedzialności cywilnej, związanych z pewnymi osobami lub pewnymi wyjątkowymi wypadkami.

Takie nastawienie różnych orzeczeń należy rozumieć jako konieczność regulowania odpowiedzialności cywilnej zgodnie z intencją ustawodawcy, a przede wszystkim zgodnie z wymogami stawianymi przez życie w jego stałym i niewstrzymanym rozwoju, za którym musi też postępować rozwój myśli prawniczej. Ścisłe bowiem formułki prawa cywilnego wymagają, aby wlewano w nie żywą treść, wyrzucaną przez fale życia nazewnątrz w postaci mniej lub więcej skomplikowanych stosunków między tymi, którzy wypadek spowodowali lub do niego się przyczynili, — a poszkodowany-

mi osobami, które bądź uczestniczyły w jeździe autem lub przypadkowo ze szkodą dla siebie z autem się zetknęły.

Dla charakterystyki tych stosunków przytaczamy niżej niektóre orzeczenia sądów polskich i francuskich.

I. Na pytanie jak daleko sięga prawo odszkodowania w czym się wyraża spowodowana szkoda, daje nam odpowiedź następujące orzeczenie Sądu Najwyższego (Zb. Orz. Nr. 33/26).

„Szkoda wyrządzona człowiekowi, który uległ kalectwu wyraża się nie tylko w szkodzie materialnej, związanej z całkowitą lub częściową utratą zdolności do pracy, lecz i w innych skutkach kalectwa równie ciężkich i często nie mogących być usuniętymi jak roztrój zdrowia, zeszpecenie, konieczność korzystania z opieki innych osób i wogóle upośledzenie, utrudniające w większym lub mniejszym stopniu warunki życiowe”.

Ilustracją tej ogólnej zasady będzie wyrok sądowy, w którym sąd przyznając odszkodowanie weźmie pod uwagę wiek poszkodowanej złamanie przegrody nosowej i ogólny wstrząs, który wymagał dłuższej kuracji, oraz związanych z nią kosztów opieki i lepszego odżywiania, — jak również w odszkodowaniu

sąd uwzględnił cierpienia moralne poszkodowanej osoby.

II. Drugie pytanie możnaby postawić jaka jest zależność obowiązku odszkodowania od tego czy poszkodowanym jest pasażer płatny auta czy też korzysta z okazji jadąc darmo, lub czy wogóle zetknięcia się danej osoby z autem w danej chwili było przypadkowe.

Aby odpowiedzieć na to pytanie przypomnimy omówienie t. zw. „domniemania odpowiedzialności” z poprzedniego Nr. „Auta”, stwierdzając, że domniemanie odpowiedzialności ustanowione w art. 1384 Kod. Cyw. w stosunku do osoby mającej pod swym dozorem przedmiot martwy (samochód), który wyrządził szkodę, nie może być obalone, chyba tylko przez dowód wypadku losowego lub siły wyższej. lub też przyczyny, której nie można przypisać dozoru.

Odpowiedź tę znajdujemy w następujących orzeczeniach. (Sąd kas. Franc. 24/V i 1/XIII — 1930 — Głos. Sąd. Nr. 5/31).

„Podróżni jadący samochodem, który spowodował wypadek nie mogą się powołać na domniemanie ustanowione w art. 1384 Kod. Cyw.

Dla odszkodowania doznanego przez nich uszczerbku posiadają oni jedynie 1) bądź skargę o zapłatę szkód i strat z powodu niewykona-

miast skieruje przytrzymanego. Lekarz — dyżurny pobierze od przestępcy pewną ilość centymetrów sześciennych krwi, którą niezwłocznie prześle do analizy chemicznej, celem ujawnienia ilości i procentowości alkoholu. Trzeba te rzeczy robić natychmiast po schwytaniu przestępcy, gdyż alkohol dość szybko ulatnia się ze krwi i późniejsze badanie krwi przestępcy jest już bezcelowe

— Z jakimi kategorjami automobilistów pod względem elementu społecznego zetknął się pan sędzia w swej praktyce?

— Olbrzymią większość oskarżo-

nych stanowią zawodowi szoferzy taksówkowi — jest to zresztą zrozumiałe, gdyż w mieście takim, jak Warszawa, nasilenie ruchu taksówkowego stanowi do 80% całkowitego ruchu pojazdów mechanicznych — gdyż taksówka jest najruchliwszym elementem z pośród wszystkich kategorii pojazdów mechanicznych. Bardzo niewielką liczbę stanowią oskarżeni automobiliści — amatorzy. I wreszcie, co mnie bardzo mile uderzyło, zupełny prawie wśród oskarżonych brak kierowców autobusów miejskich. Dowodzi to, że na kierownicach autobusów miej-

skich spoczywają ręce dobrych, ostrożnych i doświadczonych szoferów.

H. Gołogórski

aplikant sądowy

Sprostowanie. Do poprzedniego artykułu wkradła się omyłka w ustępie, traktującym o kompetencji rzeczowej Sądu samochodowego. Mianowicie zamiast: „wnoszone mogą być akcje cywilne do zł. 500”, winno być: „wnoszone mogą być akcje cywilne do zł. 1000”, (art. 29 U. P. C.). Pozatem z winy drukarni uległ zniekształceniu tekst środkowej szpalty w trzeciej kolumnie artykułu.

H. G.

nia przewozu lub opóźnienia w wykonaniu, jeżeli byli przewożeni za zapłatą, 2) bądź skargę o naprawienie szkody powstałej z winy kierowcy, jeśli pasażerowie zajmowali miejsca w samochodzie pod tytułem darmym.

Zatem nie mogą się powołać na domniemanie winy, wobec mającego pod swym dozorem samochód ci, którzy nie będąc do tego zmuszeni i z pełną świadomością niebezpieczeństwa na jakie się narażają zajęli miejsca w samochodzie, — czyli np. ofiara wypadku samochodowego, skoro wsiadła do samochodu na własne żądanie.

Domniemanie odpowiedzialności osoby, mającej przedmiot martwy (samochód) pod swym dozorem zostało ustanowione tylko dla ochrony ofiar poszkodowanych przez rzeczy, przy użytku których sami poszkodowani udziału nie brali”.

Z tych orzeczeń wynika, że w stosunku do pasażerów auta musi być stwierdzona wina kierowcy, aby sąd zasądził na ich rzecz odszkodowanie, natomiast dla przyznania odszkodowania osobom, które przypadkowo stały się ofiarami wypadku samochodowego, wystarczy domniemanie winy, jeżeli kierowca nie może powołać się na siłę wyższą, wypadek losowy, lub przyczynę obcą.

Oto orzeczenia w konkretnych wypadkach:

1) automobilista, który niezgod-

nie z przepisami o ruchu skręca nagle w lewo w tempie zbyt ostrem i tuż przy chodniku, odpowiada za wypadek jaki spotkał przechodnia, który się zranił przy instyktownym cofnięciu się dla uniknięcia samochodu. (Sąd Kas. Franc. 24/II 31 r. D. H. 217/31).

2) W razie starcia samochodu z rowerem istnieje domniemanie, iż prowadzący samochód jest odpowiedzialny za następstwo szkodliwe wypadku, gdy sam nie poniósł żadnego uszczerbku przy starciu; aby uchylić domniemanie i uwolnić się od odpowiedzialności, kierowca samochodu winien złożyć formalnie dowód, że wypadek związany jest z przyczyną obcą, której jemu nie można przypisać, (np. takim dowodem będzie: uderzenie kamieniem w głowę kierowcy, spowodowało nieprzytomność, wskutek czego kierowca przestał panować nad autem, które wpadło na cyklistę). (Sąd Kas. Franc. 18/XI 30 D. H. 19/1931).

III. Trzeciem nasuwającym się pytaniem, może być jaka jest odpowiedzialność dwóch lub więcej osób za spowodowany wypadek. W tej mierze przytaczamy następujące orzeczenie Sądu Najwyższego (zb. Orz. Nr. 24/20).

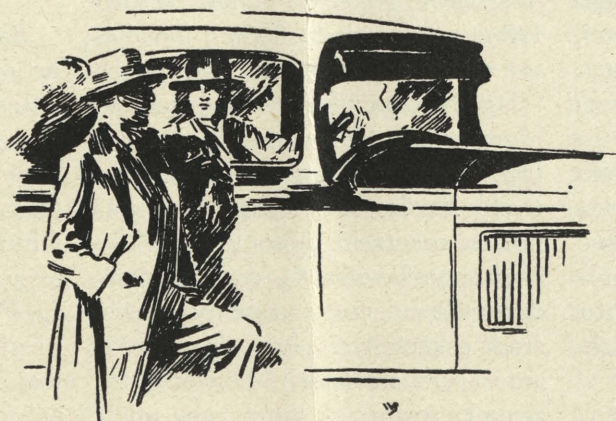
„Jakkolwiek przepisy określające odpowiedzialność cywilną za występki i jakby występki (= wypadki samochodowe) nie wspominają wprost o solidarności, to jednak z istoty tych przepisów ona wypływa odnośnie do odpowiedzialności kil-

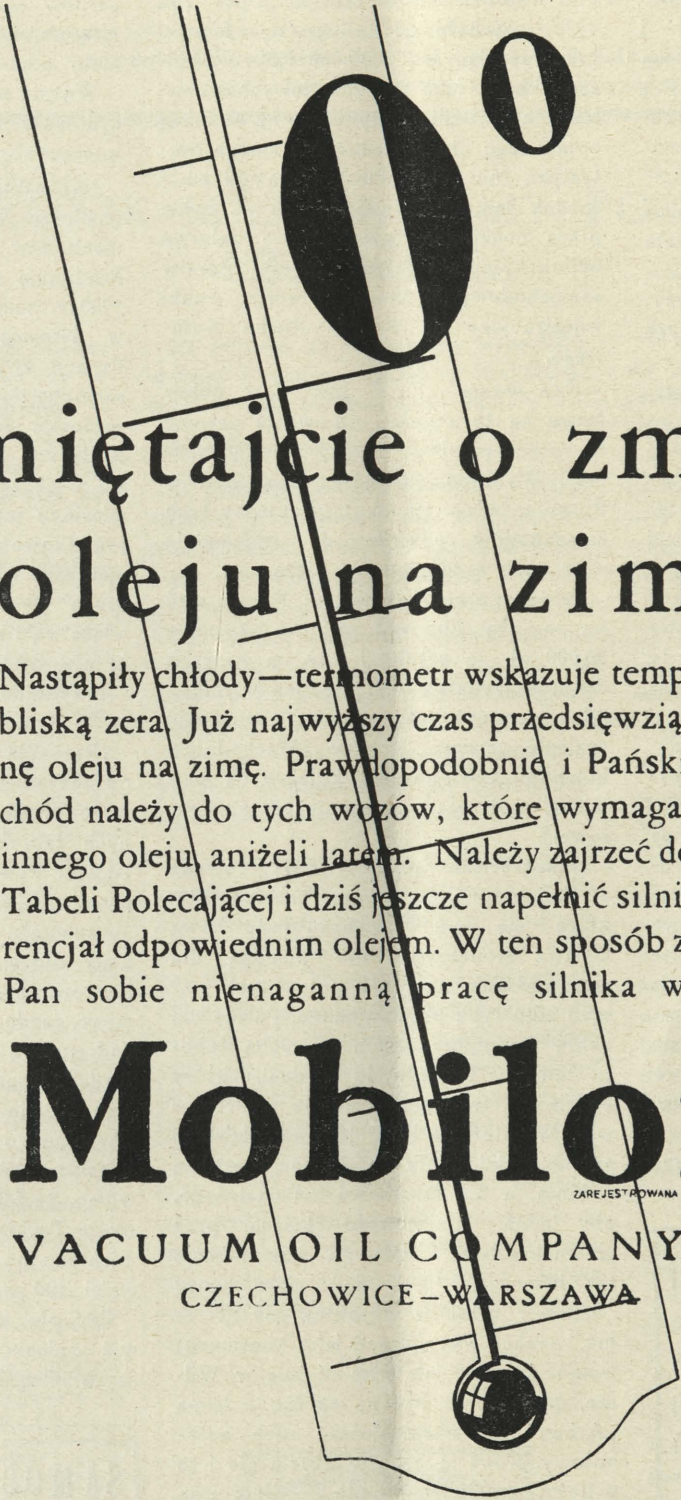
ku osób, których łączny czyn spowodował szkodę, jeśli niemożliwym jest ustalenie rozmiaru szkody spowodowanej przez każdą z nich; skoro w myśl art. 1382 Kod. Cyw. każdy obowiązany jest wynagrodzić szkodę, zrzadzoną przez jego czyn przeciwny, — o jaką zmniejszył się majątek poszkodowanego, to, każdy z nich winien odpowiadać za całość szkody (solidarnie). Zasadę powyższą przyjęła doktryna oraz iurisprudencja francuska, chociaż nie jest ona wyrażona w danym przepisie prawa jako powszechnie ustalona.

Jednakże ta zasada nie odnosi się do właściciela auta i osoby, której auto użyczono względnie która korzysta czasowo z auta, gdyż „domniemane odpowiedzialności ustanowione w art. 1384 Kod. Cyw. nie wiąże się z przymiotem właściciela, — lecz z dozoruującym przedmiot (auto,) który spowodował wypadek; w szczególności ten, komu rzecz (auto) użyczono może być uważany za mającego ją pod swym dozorem i za odpowiedzialnego z tego tytułu za szkodę przez rzecz wyrządzoną. (Sąd Kas. Franc. 15/XII 30 r. D. H. 36/31.).

W końcu należy zaznaczyć, że uniewinnienie przez sąd karny kierowcy, który spowodował kalectwo lub śmierć, — nie wyklucza możliwości dochodzenia od niego odszkodowania w drodze procesu cywilnego.

E. Wiś. — sędzia.





Pamiętajcie o zmianie oleju na zimę!

Nastąpiły chłody — termometr wskazuje temperaturę bliską zera. Już najwyższy czas przedsięwziąć zmianę oleju na zimę. Prawdopodobnie i Pański samochód należy do tych wozów, które wymagają zimną innego oleju, aniżeli latem. Należy zajrzeć do naszej Tabeli Polecającej i dziś jeszcze napętnić silnik i dyferencjał odpowiednim olejem. W ten sposób zapewni Pan sobie nienaganną pracę silnika w zimie.

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE — WARSZAWA

WOLNA TRYBUNA W SPRAWIE MOTORYZACJI KRAJU

Miesięcznik „Auto” będący oficjalnym organem Automobilklubu Polski reprezentującym opinię sportu, przemysłu i handlu samochodowego stanowczo za mało okazał zainteresowania sprawą motoryzacji kraju, szczególnie w okresie, kiedy rozstrzygano tak ważne umowy „P. Z. Inż.” z fabrykami „Saurer” i „iat”

Na łamach pism codziennych i handlowych sprawa umów „P. Z. Inż.” została szeroko omówiona w licznych polemicznych artykułach, które przeważnie skrytykowały celowość i pożyteczność tych umów.

Czytelnikowi, który artykuły te czytał, rzucić się musi w oczy fakt, że atakowane „P. Zakł. Inż.” uparcie milczą, nie dając żadnych wyjaśnień zaniepokojonej opinii publicznej. Artykuły te przeważnie zawsze są podpisane nazwiskiem autora — natomiast artykuły, w których broni się obecnej polityki P. Z. Inż., są zawsze anonimowe, pisze je „osoba stojąca blisko Fiata”, lub „x. y.” jak to miało miejsce w jednym z ostatnich numerów „Auta”.

Omawiając politykę „P. Z. Inż.” zdającą do stworzenia własnego przemysłu samochodowego, stwierdzić na początku wypada, że wybrany obecnie czas ku temu absolutnie się nie nadaje. Wobec szalejącego kryzysu widzimy, iż stare i poważne wytwórnie samochodowe walczą z trudnościami zbytu, które zagrażają bytowi tych fabryk. Produkcja światowa uległa poważnemu zmniejszeniu, handel samochodowy został mocno przerzedzony i narażony na krociowe straty. Nie szukając daleko, w Niemczech zmniejszono produkcję. W Kolonii Ford zamknął nowowyprowadzoną fabrykę, która była czynną zaledwie parę

miesięcy. „General Motor”, które zakupiło większość akcji fabryki „Opel” rok 1930 zamknęło deficytem tej fabryki przekraczającym 13.000.000 RM. W Polsce składy firm samochodowych zawalone są wozami, których nieraz za cenę opłaconego cła sprzedać nie można. Statystyka Min. Rob. Publ. wykazuje stały spadek samochodów będących w ruchu, prasa codzienna sygnalizuje o dalszym unieruchomianiu całych przedsiębiorstw samochodowych, które zwracają znaki rejestracyjne do Urzędu Ruchu Kołowego.

Czy wybór „P. Z. Inż.” jest dobry łatwo na to znaleźć odpowiedź patrząc na roczne rezultaty umowy z firmą „Saurer”. Wybrano najdroższy samochód w Europie, łudząc się, że przy pomocy tych samochodów rozwinię się racjonalnie nasz ruch autobusowy i ciężarowy.

Jakiego przedsiębiorcę w Polsce stać na to, aby kupował autobus w cenie 80.000 zł. za sztukę i czy na naszych drogach wydatek taki się zamortyzuje? Albo czy autobusy te mogą obsługiwać rozległe tereny Kresów Wschodnich, które pozbawione linii kolejowych najwięcej potrzebują komunikacji autobusowej?

Najostrzejsze przepisy, wygórowane cła lub przywileje dla tych samochodów, które ma mu zagwarantować nowa Ustawa Koncesyjna, nie pomogą dla wprowadzenia na rynek polski tych maszyn jako typu powszechnego. Polsce dla celów komunikacyjnych potrzeba taboru taniego, łatwego do obsługi, który będzie się w szybkim czasie amortyzował. W interesie kraju jest aby dziesięć miejscowości miały komunikację szybką a tanią, a nie luksusową, zamiast tego, aby jedna miejscowość leżąca przy głównej drodze posiadała komunikację tak luksusową, jaką dać mogą wozy „Saurer”. Tylko w wypadku, gdy „P. Z. Inż.” zechce występować jako konsument wozów „Saurer” jak to ma miejsce w Wilnie, gdzie P. Z. Inż. na spółkę z firmą „Arbon” ma eksploatować ruch autobusowy, wozy te będą w użyciu ale i to w ilości ograniczonej i nie na długi czas.

Jeżeli chodzi o ostatnią umowę „P. Z. Inż.” z „Fiatem” to też wybrano samochody drogie i stosunkowo mało przyjęte w Polsce. Samochody „Fiat” nie będą w stanie wytrzymać konkurencji w życiu z innymi markami i to nic dziwnego, gdyż możliwości techniczne i fi-

nansowe „Fiata” w porównaniu do koncernów amerykańskich są mocno ograniczone, i dlatego przemysł włoski jest mało odporny na kryzys obecny.

Wątpić należy czyby „P. Z. Inż.” zdecydowały się na tę umowę, gdyby zainteresowano się cyframi.

Naprzekąd w 1930 r. przemysł samochodowy włoski pokrył tylko 14,7% samochodów sprowadzonych do Polski. Produkcja samochodów we Włoszech w 1930 r. zmalała aż o 32%, wówczas gdy w Niemczech zmalała o 12%, a we Francji tylko o 10,5%. Cała produkcja samochodów we Włoszech w 1930 r. wynosiła 36.532 samochodów, wówczas kiedy rok później, t. j. w 1931 r. w czasie większego kryzysu tylko w jednym miesiącu maju fabryka „Chevrolet” wyprodukowała 113.852 samochody. Tu komentarze chyba zbyt liczne. Czy wogóle droga wybrana przez „P. Z. Inż.” jest właściwą i najbliższą do wytkniętego celu nie trudno na to odpowiedzieć.

Przykładem pouczającym dla nas może w tym względzie być Hiszpania.

Hiszpania w chęci uniezależnienia się od zagranicznego przemysłu samochodowego przed laty stworzyła szereg własnych fabryk, które prędko przestały istnieć. Poważniejsze jak „Ricart”, „España”, „Elizalde”, odpowiadające naszym „Ursusom”, „Stetysom”, „C. W. S.”, istniały dłużej, następnie połączyły się w koncern, z którego stworzono przy pomocy rządu coś jak nasze „P. Z. Inż.” pod nazwą „Fabrica Nacional de Autovils”. Obecnie podaje prasa amerykańska: „Dwie fabryki Twa „Hispana” w Barcelonie i w Guadalajarze afiliowane z włoskim „Fiatem” zamknięto! Postanowiono, że fabryki należące do Min. Wojny w Turbio, Toledo i Oviedo będą zamienione na montownie Forda o wydajności 100 wozów dziennie.

Czy nie warto z powyższego wyciągnąć wniosków dopóki nie wydano dalszych milionów na marne?

Jan Sobiecki.

Inż. R. Morsztyn i St. Przygodzki

Samochody s. z. o. o. w Warszawie
ul. Kredytowa 1. (w podwórzu Tow. Kred. Ziemi-
skiego) tel. 7-62-06.

**Przyjmują do sprzedaży Komisowej
samochody** tylko w stanie nienagannym.

**Polecają wybór samochodów prawdzi-
wie okazjowych** ze względu na ich do-
skonale stan.

System załatwiania wszelkich transakcji
absolutnie przejrzysty bez żadnych ukry-
tych pośrednictw, prowizji i naddatków.
Długoletnie doświadczenie i fachowość kie-
rowników daje najlepszą gwarancję rzetel-
nej obsługi klientów.

SAMOCHÓD-LIMUZyna

5 osób. 6 cyl. 65 HP. Mod. 1930, karoseria Pla-
ge i Łaskiewicz, piękne wykończenie. Marki
„AUBURN”, całkowicie wyposażony z kufrem
w doskonałym stanie, przeszedł 20 tys. Km. —
Wóz reprezentacyjny, nadający się dla konsula-
tu, ambasady i t. p. Sprzedam ewent. zamienię
na plac, las, lub obiekt majątkowy.
Warszawa — telefon 783-71.

706-81 — Wydział taryfowy
(dod.) dyr. Zarządzający
706-84 — Sekretariat
(dod.) Dyrektor
706-86 — Wydział Reasekuracji
(dod.) Vice-dyrektor

706-92 — Wydział Odszkodowań
706-93 — Wydział Przyjmowania
Ubezpieczeń
706-99 — Wydział Księgowości
(dod.) Główny Księgowy.

UBEZPIECZA:

samochody od rozbicia, ognia i kradzieży —

właściciele samochodów od odpowiedzialności cywilnej —

pasażerów i kierowców od następstw nieszczęśliwych wypadków.

PO STRONIE MASZYNY CZY PO STRONIE CZŁOWIEKA

W odpowiedzi na artykuł p. Leona Bruna, p. t. „Po stronie maszyny czy po stronie człowieka”, zamieszczonego w Nr. 324 „Expressu Porannego” z dn. 22 listopada 1931 r., pozwalam sobie przedstawić do ewentualnego wykorzystania następujące uwagi:

Apel do inteligencji i sumienia kierowców i automobilistów, zawarty w artykule wymienionym zdradza w pierwszym rzędzie, że p. Brun, tak ciekawy autor i feljetonista w wielu innych dziedzinach, poruszył tu temat stanowczo wykraczający poza jego kompetencję. Zarówno całe rozumowanie, bardzo zresztą ludzkie, jak i wywody ostateczne stwierdzają, że Sz. Autor miał zapewne mało do czynienia z kierownicą auta.

Całkowite uprzywilejowanie przechodnia nie tylko na chodniku, ale i na jezdni, nie wydaje się słusznym, jeżeli powołuje się na przykłady organizacji ruchu ulicznego na Zachodzie w wielkich miastach. Wiadomo zapewne Sz. Autorowi, że tam, w wielkich miastach Zachodu, raczej przechodzień jest ograniczony w swoich prawach na jezdni, przez wyznaczenie mu specjalnych miejsc do przechodzenia; i to zapewne wiadomo, że przejechanie przechodnia, bez względu na wynik wypadku, w miejscu nie przeznaczonym do przechodzenia, — jest właściwie (praktycznie) nie karalne.

Stwarzając regulowanie ruchu ulicznego, władze stają bardzo energicznie na straży bezpieczeństwa przechodnia; muszą one jednak stać i na straży praw posiadacza czy kierowcy auta, którego założeniem jest szybkie przenoszenie się z miejsca na miejsce; ograniczenie szybkości auta do granicy, która by gwarantowała bezpieczeństwo na jezdni nawet dla najbardziej gapiących się przechodniów, odebrałoby oczywiście samochodowi jego zasadniczą zaletę — szybkość.

Na pytanie: co zrobić, aby wypadków uniknąć i sumienia grzechem nie obciążyć? — daje p. Brun kilka rad.

Rozpatrzmy je po kolei:

1) **przedewszystkiem jeździć wolniej**; rada ta, aczkolwiek bardzo wygodna dla przechodniów, musi być przetransponowana we wprost przeciwnym kierunku pod adresem przechodnia: przedewszystkiem chodzić uważniej! Jezdnia jest dla samochodów, tak samo, jak chodnik dla ludzi. Prawo pierwszeństwa na jezdni ma samochód, nie mówiąc już o tem, że najwyższe szybkości rozwijane przez samochody w mieście, nie są niebezpieczne dla uważnego przechodnia.

2) **mniej trąbić a więcej hamować**; jak szkodliwym jest częste hamowanie dla samochodu tego widocznie p. Brun nie wie; i nie chce, zapewne zwrócić uwagi na to, że łatwiej jest przechodniowi zatrzymać się aby przepuścić auto, niż zatrzymywać samochód, ważący średnio 1500 kg. i jadący z szybkością nawet 25 klm. (37.500.000 kg/m.), poto tylko, aby po chwili znowu forsować silnik do rozwinięcia utraconej szybkości. Jeśli przy tej rażącej dysproporcji wysiłku, przechodzień ma to uprzywilejowanie, że **uprzedza** się go sygnałem o niebezpieczeństwie — to stanowczo należy stwierdzić, że nie jest on pokrzywdzonym.

3) **należy wyzybyć się błędnego poglądu, że przechodzień powinien uciekać przed pędzącym wprost na niego autem**; przedewszystkiem ustalmy jeden fakt: nie auto pędzi wprost na przechodnia, a przechodzień pakuje się zazwyczaj wprost pod auto; staje się to wyraźnym, jeżeli uwzględnimy bodaj to, że możliwość wyboru sobie drogi przez jezdnię dla przechodnia (o ile już nie chce korzystać z „przejeżdżalicy dla pieszych”) jest dużo większa niż możliwości manewrowania samochodem na jezdni.

Nikt nie wymaga od przechodnia zachowywania środków ostrożności na chodniku; jest to jego domena i tu mu nic nie grozi.

Natomiast twierdzenie, że nasze przepisy o ruchu kołowym tolerują... „na-jeżdżanie na przechodniów, zamiast umiejętne ich wymijanie (!?), graniczy już wprost z rozbijającą ignorancją. Czy wyobraża sobie Sz. Autor co by powstało za zamieszanie na jezdni, gdyby każdy szofer zaczął wymijać nieuważnych przechodniów. Nie! Stanowczo, artykuł p. Bruna należy wykreślić z polemiki na ten temat.

Specjalnie niesłusznym jest samo ujęcie zagadnienia „człowiek czy maszyna”? Nie ma tu człowieka contra maszynę, a jest dwóch ludzi przeciwko sobie, z których od jednego wymaga się tylko uwagi i zastosowania się do przepisów ruchu kołowego, a od drugiego nie tylko uwagi, ale i, omal że nie umiejętności zonglowania półtoratonnowym samochodem.

Mam jednak wrażenie, że najbardziej prostym sposobem przekonania p. Bruna, że nie ma racji, byłoby zaproponowanie mu wypróbowania w praktyce swoich rad.

Zygmunt Różański



ZAWORY „SIM“ SPORZĄDZANE na MATRYCACH

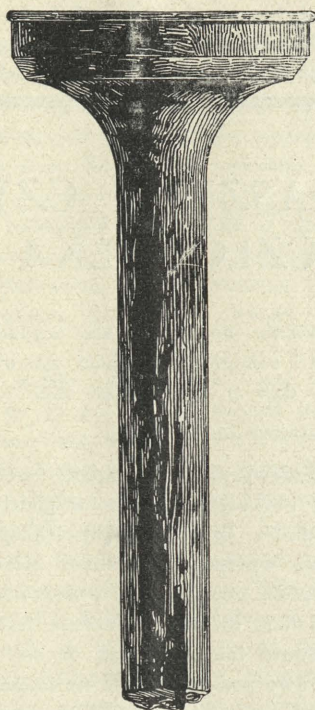
Patentowana metoda elektro-mechaniczna fabryki SIM Morges (Szwajcaria) wytwarzania matrycowanych zaworów stanowi prawdziwy przełom w dotychczasowej fabrykacji zaworów, albowiem z jednej strony pozwala na zmniejszenie o 50—60 proc. kosztów obróbki, a z drugiej zaś daje produkt o niezatraczonych pierwotnych własnościach fizycznych surowca, bez zmian w jego strukturze, co oczywiście przy zastosowaniu ogólnie przyjętego sposobu kucia, jest nie do osiągnięcia.

W przeciwieństwie do zwykłych kutyh surowych wentyli posiadają matrycowane zawory „SIM“ wielką odporność na rozerwanie i złamanie w miejscach przejścia stożka w trzonek. Żaden z dotąd znanych sposobów przy wytwarzaniu surowych zaworów nie może się pochwycić podobnymi rezultatami, gdyż właśnie nagłe przejście z większego przekroju do znacznie mniejszego powodowało pewne osłabienie tego miejsca, wywołane, jak to wykazały badania mikroskopijne, zupełnie nieprzewidzianymi przypadkowymi zmianami struktury materiału.

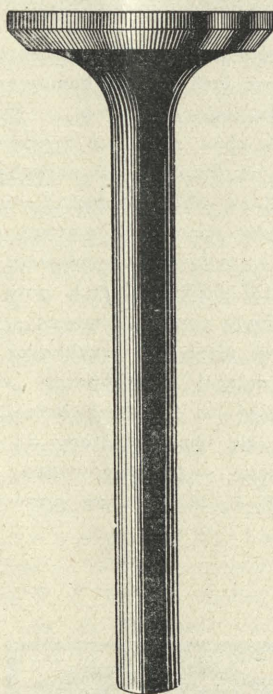
Dla zaworów SIM, wytwarzanych metodą elektromechaniczną, jest charakterystycznym wprost klasyczny w swej równoległości bieg włókien w talerzyku i trzonku nawet w normalnie niebezpiecznej strefie przejścia. Włókna nigdzie nie są przerwane i przebiegają regularnie symetrycznie przez stożek, stanowiący przejście z trzona w talerzyk. Wspomniany nader korzystny przebieg włókien sprawia, że matrycowane zawory „SIM“ są jak najbardziej wytrzymałe na złamanie i rozerwanie, a poza tem niezwykle odporne na działanie płomienia (ognia) dzięki temu, że przy matrycowaniu osiąga się dokładnie koncentryczną gładką formę stożka, wobec czego zbyteczną jest obróbka tego miejsca, pokrytego ochronną krustą oksydacji przed zgubnym wpływem płomienia wydmuchu.

Gdy uzmysłowimy sobie jakie spustoszenia w cylindrze spowodować może urwany zawór i uwzględnimy, że przynajmniej połowa wytworzonych normalnym kuciem zaworów posiada skutek zmian struktury materiału mniej lub więcej słabe miejsce, stanowiące poważne niebezpieczeństwo przy każdym przeciążeniu, wówczas jeszcze lepiej potrafimy ocenić zalety i wartość matrycowanych wentyli „SIM“.

Dalszą niezmiernie ważną dodatnią stroną patentowanej elektro-mechanicznej metody stanowi automatyczna kon-



Surowy wentyl wykuty normalną ogólnie przyjętą metodą.



Wentyl z wyciągniętym trzonkiem, sporządzonym patentowaną metodą „SIM“ w precyzyjnych matrycach.

trola temperatury kucia odpowiednio do wymogów danego gatunku stali dostosowanej, wobec czego poszczególne za-

wory nigdy nie są narażone na niekorzystne w skutkach zbyt słabe ogrzanie lub przegrzanie. W ten sposób zawory „SIM“ odznaczają się dotąd nieosiągalną jednolitością, gdyż nie może się zdarzyć, aby surowiec zatracił swe właściwości:

wodne własności przez zastosowanie nieodpowiedniej temperatury, co często ma miejsce przy ogólnie stosowanym zwykłym kuciu, podczas którego dobór temperatury zależy od niepewnego szacunku robotnika.

Gwarancję oszczędzania 50—60 proc. kosztów obróbki matrycowanych zaworów „SIM“ stanowią następujące ich

1. Surowe zawory „SIM“ posiadają prostopadłe precyzyjne ciągnięte trzonki z nadmiarem 0,3 mm przy średnicy do 10 mm., wzgl. 0,4 mm. przy większej średnicy do szlifowania. Zatem matrycowane surowe zawory „SIM“ w przeciwieństwie do innych surowych zaworów nie wymagają skomplikowanego obtaczania, szlifowanie zupełnie wystarczy.

2. Stożkowate przejścia z talerzyka w trzonek w surowych zaworach „SIM“ jest ściśle koncentryczne, bardzo dokładne i gładkie, wobec czego obtaczanie tego miejsca jest zbyteczne i obróbka zupełnie odpada. Na grubość talerzyka zawora ma naddatek tolerancyjny 0,3 mm. i dlatego powierzchnia jego nie wymaga obróbki, co stanowi dalsze zaoszczędzenie, abstrahując już od faktu, że pokrywająca oksydacja czyni ją znacznie odporniejszą na spalanie, aniżeli miałoby to miejsce przy powierzchni obrobionej.

3. Talerzyk surowego zaworu „SIM“ w średnicy różni się zaledwie o milimetr od ostatecznego wymiaru, co ogromnie ułatwia obtoczenie, wzgl. czyni wystarczającym szlifowanie obwodu. Minimalne dla obróbki naddatki wymiarowe talerzyków i trzoneków z wielką dokładnością matrycowanych surowych zaworów „SIM“ stanowią doniosłą zaletę.

Patentowaną metodą „SIM“ można sporządzić zawory z rozmaitych wysokowartościowych gatunków stali niklowej, chromoniklowej, krzemoniklowej i t. d., tak, że łatwy jest dobór dla każdego silnika najodpowiedniejszych zaworów. Polecane są: zawory wpustowe: z 5 proc. stali niklowej wytrzymałości 80—85 kg. w stanie naturalnym lub chromoniklowo-molibdenowej stali z 5 proc. zawartości niklu, 2 proc. chromu o zwiększonej wytrzymałości na uderzenia dla wysokoobrotowych silników.

Zawory wydechowe: o nierdzewiejącej stali chromo-krzemowej z zawartością 9 proc. chromu, 3,5 proc. krzemu, lub stali z 12—17 proc. zawartością chromu. Zawory z tego materiału dostarczane są w stanie wyżarzonym i uszlachetnionym (wreszcie ze stali o łącznej zawartości 26—38 proc. chromu i niklu z domieszką manganu, wolframu, krzemu).

Ogólnikowo można przy wyborze zaworów kierować się następującymi uwagami:

Dla zaworów wpustowych normalnie zupełnie jest wystarczająca stal z 5 proc. zawartością niklu o wytrzymałości 80—85 kg/mm² w stanie naturalnym. Tylko do szybkoobrotowych (ponad 4.000 obr/min.) silników z mocnymi sprężynami odpychającymi należy zastosować zawory z odporniejszej stali chromo-niklowo-molibdenowej, lub nawet ze stali chromokrzemowej.

Dla zaworów wydechowych wolno-

bieżnych silników (poniżej 2.500 obr/min.) o stosunku sprężania poniżej 4,5:1 i temperaturze roboczej poniżej 550° wystarczającą jest 5-procentowa stal niklowa, lub stal chromoniklowa z nieznaczną zawartością molibdenu.

Gdy jednak wolnobieżny silnik spręża ponad 4,5:1, wzgl. jego robocza temperatura sięga powyżej 550°, należy do zaworów wydechowych użyć nierdzewiejącej stali chromokrzemowej, chromowej, lub chromoniklowej.

W średnio obciążonych silnikach, mających 2.500 do 4.000 obr/min) a sprężanie 4,5:1, zawory wydechowe są narażone na działanie temperatury 550—700°, wobec czego w rachubę wchodzi tu tylko stale nierdzewiejące, z większą zawartością chromu, lub stale chromokrzemowe.

W szybkobieżnych, wysoce komprymujących (4.000 do 7.000 obr/min. ponad 5:1) silnikach muszą być zawory wydechowe

sporządzone z wysokowartościowej stali. niezmiernie odpornej na wysoką temperaturę o zwiększonej wytrzymałości i na uderzenia. Zawory takie nawet przy rozżarzeniu w temperaturze roboczej 700—800° prawie zupełnie nie ulegają zmianom. Ten gatunek stali pod działaniem ognia staje się miększy, nie zmieniając granicy wytrzymałości. Przy stosowaniu zwykłej metody kucia, gdy cały zawór musi być rozgrzany, zmniejsza się twardość trzonka o około 30 kilogramów, ułatwiając tem samem zatarcie w tulei zaworowej.

Jedynie przy stosowaniu patentowanej metody do wyrobów zaworów z wysokowartościowej niehartowanej stali twardość trzonków nie zmniejsza się i dlatego wykluczona zostaje nawet przy niedostatecznym smarowaniu możliwość zatarcia lub chłodzenia w tulejach zaworowych.

REWELACYJNA METODA ODNAWIANIA CYLINDRÓW

Już od dłuższego czasu spotykało się w amerykańskich pismach samochodowych wzmianki i ogłoszenia o wymienianych tulejach cylindrowych. Rzecz sama nie jest nowością. W Polsce przy naprawie silników lotniczych Gnome, chłodzonych powietrzem od wielu lat stosują warsztaty naprawcze, oraz fabryka Avia, wymianę tulej żeliwnych. Lecz tam, sama konstrukcja przewiduje taką możliwość. Ścianki cylindrów są stalowe, bardzo cienkie pokryte żeberkami do chłodzenia powietrzem. Żeliwna tuleja robocza, jest wytaczana z grubych odlewów, na cienką rurę szlifowana z daleko posuniętą dokładnością, na właściwą miarę tak zewnątrz jak i wewnątrz i następnie pod dużym ciśnieniem wciskana w właściwy cylinder stalowy. Chcąc ją usunąć przy następnym remoncie trzeba cienką ściankę żeliwną przeciąć zakrzywionym nożem, by wewnętrzną a mocno tkwiącą tuleję uwolnić z uścisku stalowego cylindra.

Czynność wymiany tulej żeliwnych jest znacznie utrudniona faktem trudnego doboru tak nieskazitelnego dobrego odlewu, by po wytoczeniu tuleji na grubość 2 mm. nie okazały się pory odlewnicze. Tuleje takie wyrabia odlewnia Ursusa od lat kilku dla fabryki Avia i doprowadzono ten dział rzadkiej produkcji do wysokiego poziomu.

Nowa metoda, o której zamierzamy mówić, polega na wciskaniu stalowych cienkich tulej do wnętrza żeliwnych cylindrów bardzo już zużytych. Tuleje te

są zwinane z blachy stalowej o grubości 2 do 3 mm. cementowanej lub nitrowanej i z obu stron dokładnie wyszlifowanej. Jak musi być precezyjnie cała rzecz wykonana, wystarczy sobie uświadomić, że po wciśnięciu tuleji oba brzożgi schodzą się bez widocznego śladu, tworząc nieznaczny rysę tak jakby były w tem miejscu spojone.

Tuleje te są dostarczane jako t. zw. mokre i suche. Mokre są to tuleje wciskane do bloków cylindrowych, które zawczasu przewidziane mają odpowiednie występy na uszczelnienie dolnego brzożgu. W takich cylindrach tuleja robocza bezpośrednio styka się z wodą. Usuwa ją z bloku wstawić musimy nową i uszczelnić ją od dopływu wody, gdyż w ten sposób tuleja jest właściwym cylindrem. Tego rodzaju wymienne tuleje cylindrowe stosują już stale traktory Mercedes-Benz. Znajdują one też coraz częstsze zastosowanie w silnikach Diesla.

Tuleje „suche” znajdują zastosowanie we wszystkich wypadkach odnawiania bloku cylindrów uszkodzonych lub bardzo zużytych żeliwnych. Suchemi nazwano je dlatego, że dotyczą suchej ścianki cylindra żeliwnego. Taki zbyt już spracowany blok, wielokrotnie szlifowany, rozwiercany i powiększony, można na nowo doprowadzić do właściwego stanu po wstawieniu stalowej wewnętrznej koszulki.

Twardość tych koszulek jest tak wielka, że można odłamkiem takiej stali

przecinać szkło. Nic dziwnego, że naprawa może być skuteczna. Wciskanie nowej koszulki do wnętrza cylindra żeliwnego należy stosować po odpowiednim przygotowaniu go, t. j. po przetoczeniu, lub wyszlifowaniu bloku na właściwą powiększoną średnicę. Trzeba bowiem liczyć się z możliwością niedolegania stalowej koszulki do nierównej powierzchni starego cylindra żeliwnego, co ma dwie złe strony. Po pierwsze koszulka stalowa źle dolegająca do ścianki cylindra będzie miała w tem miejscu pewną przestrzeń izolującą przed odprowadzaniem ciepła do wody, po drugie wszelkie nierówności odwzorowują się na cienkiej ściance tuleji i tłok nie otrzyma pożądaną gładzi.

Tuleje stalowe do cylindrów żeliwnych wciska się ze znaczną siłą nasmarowawszy je przedtem gliceryną. Jak zapewniają fachowcy niemieccy już w najbliższym czasie można będzie dla wszystkich typów powszechnie używanych samochodów nabywać gotowe wyszlifowane tuleje w handlach samochodowych i posługiwać się nimi przy gruntownym remoncie. Niewątpliwie wielką usługę oddadzą one nie tylko starym samochodom lecz i tym wozom nowym, jeszcze bardzo cennym, w których wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności została uszkodzona gładź cylindra dość głęboko, przez wysunięty sworzeń tłokowy lub pęknięty tłok.

Inż. E. Porębski.

KRONIKA SPORTOWA

Nowe rekordy. Znany kierowca angielski Eyston pobił w dniu 22 grudnia, na torze autodromu Montlhery, następujące cztery rekordy międzynarodowe w kategorii 750 ccm.:

5 klm. w 1 m. 37,45 s., szybkość średnia 184,710 klm/g.

5 mil ang. w 2 m. 36,87 s., szybkość średnia 184,663 klm/g.

10 klm. w 3 m. 14,99 s., szybkość średnia 184,625 klm/g.

10 mil ang. w 5 m. 14,51 s., szybkość średnia 184,211 klm/g.

Rekordy powyższe, które stanowią największą szybkość, jaką kiedykolwiek uzyskano w kategorii 750 ccm., ustanowione zostały na samochodzie M. G. Midget, zaopatrzonym w specjalnie profilowaną karoserję.

Również na torze Montlhery, doskonała kierowczyni angielska, pani Stewart, pobiła kilka rekordów w klasie cyclecarów, o pojemności 750 ccm., osiągając na trzykołowiec Morgan następujące wyniki:

5 mil ang. w 2 m. 42,61 s., szybkość średnia 178,18 klm/g.

10 mil ang. w 5 m. 42,51 s., szybkość średnia 169,158 klm/g.

50 klm. w 17 m. 45,30 s., szybkość średnia 168,966 klm/g.

50 mil ang. w 28 m. 40,02 s., szybkość średnia 168,417 klm/g.

100 klm. w 35 m. 49,44 s., szybkość średnia 178,38 klm/g.

O innym pięknym rekordzie, tym razem motocyklowym, donoszą wreszcie z Belgii. Znany jeździec Milhoux, podczas prób na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu, osiągnął na motocyklu F. N. o pojemności 750 ccm., wspinał szybkość przeciętną 222 klm/g.

Zmiany w międzynarodowym kalendarzu sportowym. W międzynarodowym kalendarzu sportowym na rok bieżący zaszły następujące modyfikacje:

Łotewskie zawody zimowe, projektowane na dzień 10 stycznia nie odbyły się.

Zawody Brytyjskiego Klubu Kierowców Wyścigowych, wyznaczone na dzień 16 kwietnia, zostały przeniesione na dzień 30 kwietnia.

Węgierski „Dzień Rekordów”, projektowany na 8 maja, został przełożony na dzień 1 maja i odbędzie się łącznie z zawodami o Grand Prix Węgier.

Projekty wyścigowców. Tegoroczny sezon wyścigów samochodowych zapowia-

da się wyjątkowo wspaniale. Obecnie są w pełnym toku prace nad tworzeniem prywatnych i fabrycznych zespołów wyścigowych. Oto garść wiadomości, dotyczących projektów różnych firm i kierowców na nadchodzący sezon:

Znakomity mistrz niemiecki Rudolf Carracciola został zaangażowany przez włoską firmę Alfa Romeo i w jej barwach startować będzie w wyścigu o Grand Prix Monaco, w wyścigu tysięcznym, oraz prawdopodobnie w zawodach 24-godzinnych w Le Mans.

Słynna włoska „stajnia wyścigowa” Scuderia Ferrari została gruntownie zrekonstruowana i składać się będzie obecnie z trzech grup kierowców. Do pierwszej grupy należeć będą kierowcy zawodowi, a mianowicie: Ramponi, Siena, Taruffi, Gherzi, Bucci, Carraroli i Severi. Druga grupa obejmuje kierowców amatorów i wejdą do niej Trossi, Brivio i Tadini. Wreszcie trzecia grupa będzie grupą motocyklistów, złożoną z następujących jeźdźców: bracia Gherzi, Taruffi, Severi i Baschieri. Poza tym w pewnych wyścigach jeździć będą w barwach „stajni Ferrari” trzej znakomici

włoscy mistrzowie, Campari, Nuvolari i Borzacchini, którzy należą do oficjalnego zespołu fabryki Alfa Romeo. Program sportowy „stajni” obejmuje w roku bieżącym 36 wyścigów, w czym 6 poza granicami Italii.

Oficjalny zespół fabryki Maserati składać będą w tym roku następujący kierowcy: L. Fagioli, R. Dreyfus, E. Maserati, A. Ruggeri. Poza tym w niektórych wyścigach jeździć będzie na wozach bolońskiej firmy Archiles Varzi, który zaangażowany jest na stałe przez fabrykę Bugatti.

Obecnie, zanim się nie zacznie sezon w Europie, Varzi wyjechał do Argentyny, gdzie startować będzie w kilku wyścigach torowych i szosowych. Spotka się on tam z naszym dobrym znajomym Hansem von Stuck, który również pojechał do Argentyny szukać szczęścia wrażeń i... pieniędzy.

Doskonały kierowca niezależny Felix nabył nową maszynę wyścigową Alfa Romeo, na której startować będzie w tegorocznych zawodach. Nieco inaczej postąpił włoski zawodnik Biondetti, który sam sobie skonstruował maszynę, montując silnik Maserati na podwoziu Bugatti.

Zawody dwudziestoczterogodzinne w Le Mans, zapowiedziane w kalendarzu sportowym na dni 18 i 19 czerwca, cieszyć się będą prawdopodobnie ogromnym powodzeniem, na co wskazuje fakt, że już obecnie, w pierwszym terminie zapisów, zgłoszono do tego konkursu dwadzieścia samochodów następujących marek: G. A. R., Alfa Romeo, Aston Martin, Mercedes-Benz, B. N. C. i Talbot.

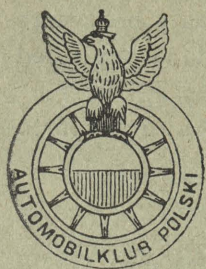
Rallye do Monte Carlo. Uczestnicy tegorocznego rallye do Monte Carlo mieli do zwalczania niezwykle trudne warunki trasy, gdyż miejscami napotykali na odcinki szos zupełnie pokryte lodem. Zarówno maszyny, jak i zawodnicy mieli do pokonania znaczne przeszkody, mimo których koniecznym było dotrzymanie przepisanej średniej szybkości przeciętnej.

W klasie mniejszych wozów przybył pierwszy G. Lavalette, drugi A. Boillot, obaj na samochodach Peugeot 1085 cm³. Obaj zwycięzcy używali do smarowania swych wozów olejów Gargoyle Mobiloil, co raz jeszcze dobitnie stwierdza, że te produkty smarne doskonale spełniają swe zadanie, nawet w tak trudnych warunkach, jakie w normalnej praktyce kierowcy nigdy się nie zdarzają.



Fot. Associated Press.

Nietylko u nas zurawiają numery rejestracyjne! Widok hali fabrycznej przerobionej na garaż unieruchomionych samochodów w Berlinie (u góry), oraz biura urzędu ruchu kołowego (u dołu).



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 845-13.

PROTOKUŁ

Z POSIEDZENIA MIĘDZYKLUBOWEJ KOMISJI AUTOMOBILOWEJ,
odbytego dnia 6-go grudnia 1931 roku w Warszawie.

Obecni:

Automobilklub Polski — pp.: Karol hr. Raczyński, Prezes; Janusz Regulski, V-Prezes i Prezes Komisji Sportowej A. P.; Mieczysław Rappe, Prezes Komisji Turystycznej; Franciszek Sznarbachowski; Stanisław Szydelski; Roger hr. Morsztyn; Jan Maryański; Janusz Sękowski; Czesław Zakrzewski; Włodzimierz Zeydowski.

Automobilklub Wielkopolski — Stanisław Sierszyński, Inż. Maćkowiak.

Śląski Klub Automobilowy — Józef Gawrych, Marjan Haupt.

Małopolski Klub Automobilowy — M. Dropiowski, V-Prezes; T. Niezabitowski; Mjr. Gawęł.

Krakowski Klub Automobilowy — Antoni hr. Potocki, Prezes; Tadeusz Bukowiecki, V-Prezes; Adam Dygat; Bolesław Macudziński, Prezes Komisji Sportowej.

Łódzki Automobil-Klub — Karol Kauczyński, Prezes Komisji Sportowej; Stefan Osser; Dr. Bornet.

Pomorski Automobilklub — Mjr. Antoni Koszko.

Wileński Automobilklub — delegaci nie przybyli.

Wołyński Klub Automobilowy — delegaci nie przybyli.

Porządek dzienny.

Godz. 10-ta:

1) Otwarcie Zjazdu przez Prezesa A. P., p. Karola hr. Raczyńskiego;

a) Sprawozdanie z ubiegłego sezonu sportowego oraz z prac na terenie międzynarodowym — p. Janusz Regulski, Vice-Prezes A. P. i Prezes Komisji Sportowej A. P.;

2) Posiedzenie M. K. AUT.:

a) Mistrzostwo Polski za r. 1931;

b) Ustalenie regulaminu Mistrzostwa Polski na r. 1932;

c) Wybór dalszych kandydatów do Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych;

d) Kwalifikowanie imprez do Międzyklubowej Odznaki Sportowej;

e) Omówienie i ustalenie Kalendarza Sportowego na r. 1932;

f) Wolne wnioski.

Godz. 14-ta:

Śniadanie.

Godz. 16-ta:

3) Dalszy ciąg posiedzenia M. K. AUT.:

a) Sprawy turystyczne;

b) Sprawy administracyjne.

Punkt 1. P. Karol hr. Raczyński, Prezes A. P., powitał przybyłych na Zjazd delegatów Klubów Afiliowanych krótkim przemówieniem i podziękował za liczne przybycie, poczem oddał przewodnictwo obrad p. Januszowi Regulskiemu, Prezesowi Komisji Sportowej A. P.

Punkt 2. Prezes Regulski odczytał porządek dzienny obrad, poczem zaznajomił zebranych z przebiegiem i rezultatami obrad Międzynarodowej Komisji Sportowej, które miały miejsce w Paryżu w październiku b. r., jak również zdał sprawozdanie z działalności sportowej poszczególnych klubów polskich w ubiegłym sezonie sportowym.

W konkluzji p. Prezes Regulski stwierdza, że aczkolwiek rozwój sportu w roku ubiegłym doznał załamania, to mylnem byłoby doszukiwanie się przyczyn tego stanu rzeczy w działalności klubów. Powody wynikają bezpośrednio z niebywałego kryzysu. Kluby na przyszłość rąk nie opuszczają, jednak muszą postępować przezornie, ażeby nie narazić na szwank ani idei sportu, ani swego własnego bytu.

Punkt 3. Przed rozpoczęciem obrad nad punktem 3-cim porządku dziennego przyjęto wniosek p. Bukowieckiego i przesunięto na pierwszy plan

omówienie i ustalenie kalendarza sportowego na r. 1932.

Po zaznajomieniu się pp. delegatów z programami poszczególnych klubów oraz po dyskusji nad poszczególnymi imprezami, zatwierdzono następujący kalendarz sportowy na r. 1932; przyczem kluby zastrzegły się, że wobec piętrzących się trudności, niektóre z proponowanych zawodów prawdopodobnie nie będą mogły się odbyć.

Po ustaleniu powyższego kalendarza zwrócono się do pp. delegatów z prośbą, aby poza imprezami, które zostały zgłoszone, innych nie organizować, co zostało zaakceptowane, jak również, żeby kluby nie nadsyłały regulaminów do zatwierdzenia do A. P. na kilka dni przed terminem imprezy, a przynajmniej kilka tygodni przed datą.

Przy omawianiu następnego punktu porządku dziennego t. j. Mistrzostwo Polski za r. 1931 stwierdzono, że z pięciu imprez zaliczonych do rozgrywek o Mistrzostwo odbyły się tylko dwie t. j. Wyścig Tatrzański oraz Okrężny i wobec braku podstaw do klasyfikacji uchwalono Mistrzostwa za r. 1931 nie przyznawać.

Następnie zatwierdzono również wniosek p. Macudzińskiego, aby, wobec niepewności, czy wszystkie większe imprezy odbędą się w roku przyszłym, nie ustanawiać Mistrzostwa Polski na rok 1932.

P. Prezes Regulski odczytał cenzus proponowanych kandydatów do Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych pp.: Jerzego Widawskiego i Wilhelma Rippera. Podani kandydaci posiadają wymagany cenzus, wobec czego zostali przyjęci jednogłośnie do Elity.

Przy omawianiu następnego punktu — Kwalifikowanie Imprez do Międzynarodowej Odznaki Sportowej okazało się, że jedynie Automobilklub Polski, Krakowski Klub Automobilowy oraz Pomorski Automobilklub przygotowały spis imprez, w których członkowie tych klubów brali udział. Wobec braku pełnych list postanowiono, że A. P. prześle do wszystkich klubów wspomniane przygotowane listy, które pozostałe kluby będą mogły uzupełnić. Na następnym posiedzeniu M. K. AUT. kluby podawać będą już członków, którym należą się punkty do odznaki.

P. Prezes Regulski informuje, że w Wolnych Wnioskach miał być dyskutowany referat Małopolskiego K. A. na temat ściślejszej organizacji klubów automobilowych oraz stworzenia ogólnopolskiego związku automobilowego, referat jednak nie został przysłany.

Po krótkiej dyskusji nad powyższem uchwalono, że kluby, które chcą zabrać głos w tej sprawie nadesłać w jaknajbliższym terminie odnośne refera-

ty, przyczem Małopolski K. A. zobowiązał się nadesłać swój referat w ciągu dwóch tygodni od niniejszego posiedzenia. Nadesłane referaty będą przestudjowane w A. P. i opracowane zostaną odpowiednie wnioski.

Na powyższem posiedzenie w sprawach sportowych zakończono.

b) SPRAWY ADMINISTRACYJNE.

1. Sprawa cen Carnetów i tryptyków.

P. Bornett komunikuje, że wnioskodawcom chodziło o pogłoskę, jakoby pewna niemiecka firma wydawała na terenie Polski tryptyki na wjazd do Niemiec, przyczem cena tych tryptyków miała być niższą od pobieranej przez Kluby.

P. Tomicki wyjaśnia, że chodzi tu o T-wo „Intergarant”. Ceny pobierane przez to T-wo za tryptyki nie stanowią zbytnej konkurencji dla Klubów Automobilowych. Prócz tego, według posiadanych informacji, należy się liczyć z bliskim zlikwidowaniem akcji „Intergarantu” w Polsce, jest ona bowiem sprzeczną z zapatrywaniem miarodajnych władz na kwestję wydawania tryptyków.

W dalszym ciągu rozwinęła się dyskusja, w trakcie której zostały porównane wysokości wpisowych i składek członkowskich w poszczególnych Klubach. Wyrażono przytem dezyderat, by świadczenia te, szczególnie odnośnie do kategorii członków nadzwyczajnych zostały o ile możliwości w poszczególnych Klubach obniżone i zrównane.

2. Sprawa przekazania poświadczenia paszportów na granicznych urządach funkcjonariuszom celnym.

Zostało stwierdzone, iż ze względów natury technicznej, wprowadzenie w obecnej chwili w życie omawianej zmiany, byłoby nader uciążliwym, wymagałoby ono bowiem przekazania przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych części swych kompetencji na Ministerstwo Skarbu.

3. Sprawa wydawania poświadczeń występu środków lokomocji zagranicę przez Kluby Automobilowe jednocześnie z dokumentami tryptykowymi (wniosek Ł. A. K.).

Wyjaśniono, iż władze skarbowe odniosły się do wymienionego projektu nieprzychylnie, wymagałby on bowiem zmiany systemu odprawy samochodów na granicznych urządach celnych.

4. Sprawa opodatkowania samochodów zagranicznych czasowo przebywających w Polsce (wniosek Ł. A. K.).

Skonstatowano, iż wystąpienie z takim projektem jest niewskazane. Na całym świecie istnieje

bowiem obecnie tendencja niepobierania od obco-krajowych turystów automobilowych jakichkolwiek opłat związanych z używaniem przez nich środkiem lokomocji. Jest to jednocześnie zapatrywanie A. I. A. C. R., obowiązujące również polskie Kluby Automobilowe.

5. Sprawa uzyskania dodatkowych ulg asekuracyjnych (wniosek Ł. A. K.) została uznana ze względu na obecną konunkturę gospodarczą za nieaktualną. Zmniejszająca się ciągle bowiem ilość ubezpieczających się automobilistów usposabia Towarzystwa niechętnie do jakichkolwiek na ich korzyść ustępstw.

6. W sprawie zorganizowania opieki prawnej dla automobilistów (wniosek Ł. A. K.) przyjęto oświadczenie A. P. stwierdzające stworzenie w miesięczniku „Auto” specjalnego działu traktującego o kwestjach samochodowo-prawniczych i udzielającego na żądanie fachowych porad.

7. Sprawa opracowania instrukcji dla członków Klubów pełniących obowiązki kontrolerów drogowych (wniosek Ł. A. K.).

A. P. zobowiązał się taką instrukcję opracować i, po uzgodnieniu z władzami, rozesłać ją Klubom afiliowanym. Postanowiono prócz tego zwrócić się do kompetentnych władz z prośbą przyznania członkom-kontrolerom prawa legitymowania osób popełniających wykroczenia przeciwko przepisom ruchu kołowego.

8. Sprawa uzyskania dla członków Klubów ulg natury gospodarczej (wniosek Pom. Aut.).

Wobec lokalnego przeważnie charakteru omawianych ulg, postanowiono uzyskanie ich pozostawić inicjatywie i kompetencji poszczególnych Klubów.

SPRAWA MOTORYZACJI KRAJU.

P. Prezes Regulski oświadcza, że, w związku z szeregiem wprowadzonych ostatnio w życie oraz zamierzonych posunięć rządowych, związanych ze sprawami motoryzacji, obowiązkiem Klubów Automobilowych jest odpowiednie do nich ustosunkowanie się. Czyniąc zadość temu obowiązkowi Automobilklub Polski opracował, celem przedłożenia pod obrady Międzyklubowej Komisji Automobilowej

i złożenia imieniem Zrzeszonych Klubów, odpowiednim władzom, projekt specjalnego memoriału, omawiającego obecny stan dróg w Polsce, Fundusz Drogowy i projektowaną podwyżkę stawek celnych na samochody.

Po odczytaniu omawianego projektu wywiązuje się ożywiona dyskusja, w rezultacie której zostaje on, po wprowadzeniu kilku poprawek, jednogłośnie przez aklamację przyjęty. Ostateczne zredagowanie memoriału z uwzględnieniem uchwalonych poprawek, zostało powierzone Automobilklubowi Polski, przyczem został on upoważniony do wystąpienia z tym memoriałem do władz.

SPRAWY TURYSTYCZNE.

P. Prezes Rappe w krótkich słowach zdaje sprawę z działalności w dziedzinie turystyki A. P. i jego Biura Turystycznego. Proponuje on, by opracowywane przez Biuro Turystyczne marszruty samochodowe, były udzielane za opłatą, wynoszącą dla osób niestowarzyszonych zł. 2.— z dodaniem $\frac{1}{2}$ grosza od 1 kilometra marszruty, dla członków zaś A. P. i Klubów afiliowanych jedynie $\frac{1}{4}$ grosza od kilometra. Wniosek ten został przyjęty.

W dalszym ciągu omówiono wniosek Małopolskiego Klubu Automobilowego w sprawie scentralizowania w A. P. obsługi turystycznej dla wszystkich Klubów, przyczem stwierdzono, iż Biuro Turystyczne A. P. od chwili swego założenia, obsługiwało Kluby afiliowane i jego członków narówni z członkami A. P.

W następstwie została zreferowana sprawa projektowanej zbiorowej rewizyty Polskich Klubów automobilowych do Italji w r. 1932 na zaproszenie Automobilklubu z Bergamo oraz Królewskiej Ambasady Italskiej w Warszawie. Postanowiono, by A. P. opracował program i kosztorys takiej wycieczki, Kluby zaś afiliowane zobowiązały się przeprowadzić na swoich terenach odpowiednią propagandę i najpóźniej do końca marca 1932 r. zakomunikować A. P. ilość zgłaszanych przez nie uczestników i wozów.

Na tem Zebranie zakończono.

Przewodniczący M. K. Aut.

oraz Prezes Komisji Sportowej A. P.

(—) J. Regulski.



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10. Telefon 1012. Sekretariat czynny od 14-tej do 18-tej.

K O M U N I K A T

O WALNEM ZEBRANIU KLUBU w DNIU 14 LUTEGO 1932 r.

W niedzielę, dnia 14 lutego 1932, o godz. 15-ej odbędzie się w sali klubowej restauracji „Elysium”, Bydgoszcz, ul. Gdańska, Walne Zebranie Pomorskiego Automobilklubu — z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie i wybór przewodniczącego.
2. Sprawozdanie z działalności Komitetu i Komisji Sportowej za r. 1931;
 - a) ogólne,
 - b) kasowe,
 - c) sportowe.
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
4. Udzielenie absolutorjum Komitetowi.
5. Wybór władz klubowych na rok 1932:
 - a) wylosowanie ustępującej w myśl statutu połowy członków Komitetu;
 - b) uzupełniające wybory do Komitetu;
 - c) wybory: Komisji Sportowej, Balotującej, Rewizyjnej i Sądu Honorowego.
6. Proponowane zmiany statutu:
 - a) par. 5-go dotyczącego członków nadzwyczajnych,
 - b) par. 18-go dotyczącego odznak klubowych na samochody,
 - c) par. 13-go dotyczącego ilości członków Komitetu,

d) par. 11-go dotyczącego uprawnienia członków do głosowania.

7. Ustalenie składek członkowskich na r. 1932.
8. Wnioski zgłoszone do przedyskutowania.
9. Wolne głosy.
10. Zamknięcie zebrania.

O ile na godzinę 15-tą nie zbierze się statutem przewidziane quorum — następne zebranie, którego uchwały będą prawomocne bez względu na ilość obecnych członków, odbędzie się w tym samym dniu i miejscu o godz. 15.30.

Wnioski, mające wejść pod obrady Walnego Zebrania, należy przesłać do sekretariatu Klubu na piśmie najpóźniej do dnia 15 stycznia 1932 r.

Uprasza się o jaknajliczniejszy udział na tem zebraniu.

Członkowie, którzy z ważnych przyczyn nie będą mogli być obecni — mogą swój głos przekazać na mocy pisemnego upoważnienia, przyczem w myśl statutu każdy z członków może posiadać tylko jeden głos zastępczy.

Prawo głosu na zebraniu mają tylko ci członkowie, którzy uiszcili swoje składki członkowskie za czas do końca 1931 r.

Zarząd Pomorskiego Automobilklubu.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 123-86. Godziny Sekretariatu: od 10—2 i od 5—7.

R E G U L A M I N Y

III ZIMOWEGO ZJAZDU ZESPOŁÓW KLUBOWYCH DO ZAKOPANEGO

w dniu 13.II.1932.

§ 1. Nazwa i data.

1) Krakowski Klub Automobilowy, Łódzki Automobilklub i Śląski Klub Automobilowy z upoważnienia Automobilklubu Polski, na wniosek Między-

klubowej Komisji Automobilowej i w porozumieniu z innymi Klubami afiliowanymi, urządzają w dn. 13-go lutego 1932 r. imprezę sportową krajową, zamkniętą dla Członków polskich Klubów Automobilowych pod nazwą: Zimowy Zjazd Zespołów Klubowych do Zakopanego.

2) Niniejszy regulamin zgodny jest z przepisami ogólnego kodeksu sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.).

§ 2. Warunki zjazdu.

1) Zjazd Zespołów polega na tem, że Klub wystawia zespół, składający się z trzech samochodów bez względu na marki i moc silników tychże.

2) Każdy Klub może wystawić kilka zespołów.

3) Każdy zespół tworzy jednostkę, ubiegającą się o nagrody.

4) Zawodnicy jednego zespołu nie są związani kolejnością startu, muszą jednak przybyć na punkt kontrolny lub finish w odstępach nie większych jak 5 minut, w czasie podanym przez Władze Zjazdu. W razie przybycia części zespołu w oznaczonym czasie i spóźnienia przez resztę — zespół będzie klasyfikowany, lecz spóźnieni zawodnicy otrzymują dodatkową karę w postaci 1 pkt. za każdą minutę, licząc od chwili zamknięcia parku.

5) Dopuszczalne jest tylko opóźnienie 60-minutowe.

6) Za każdą minutę różnicy więcej niż o 5 minut otrzymuje zawodnik jeden punkt karny, który liczony będzie dla zespołu.

7) Dopuszczalne jest jednoczesne przybycie dwóch wozów, ale ostatni musi przybyć w ciągu 5-ciu minut później.

§ 3. Zawodnicy i kierowcy.

Zawodnikiem może być każdy członek jednego z polskich Klubów Automobilowych, posiadający licencję sportową dla zawodnika. Kierowca musi być również zaopatrzony w licencję sportową dla kierowcy, ponadto muszą kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne. Obsada samochodu winna przebyć całą trasę.

§ 4. Zgłoszenia, wpisowe, termin zgłoszeń.

1) Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy kierować do Krakowskiego Klubu Automobilowego, Kraków, ul. św. Jana 11.

2) Wpisowe wynosi 75 zł od zespołu i musi być wpłacone równocześnie ze zgłoszeniem gotówką do K. K. A. lub na jego konto czekowe w P. K. O. Kraków Nr. 406.840.

3) Niedokładnie wypełnione formularze zgłoszeń oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowego powodują nieprzyjęcie zgłoszenia. Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby organizatorzy konkursu zaniechali ewentualnie termin jego odłożyli.

4) Termin zgłoszeń upływa dnia 9 lutego 1932 r. o godzinie 18-tej. W wyjątkowych wypadkach przyjmować się będzie późniejsze zgłoszenia za

podwójną opłatą wpisowego do dnia 12-go lutego 1932 r. o godz. 18-tej, kiedy to listę zgłoszeń zamyka się definitywnie.

§ 5. Kwatery.

1) Krakowski Klub Automobilowy może zapewnić pomieszczenie tylko tym uczestnikom, którzy zgłoszą swoje zapotrzebowanie do dnia 1-go lutego 1932 r. w K. K. A. Kraków, ul. św. Jana 11, lub bezpośrednio w Komitecie Imprez Sportowych w Zakopanem, róg ulic Witkiewicza i Zamoyskiego.

§ 6. Szlaki.

1) Każdy zespół obiera sobie dowolną drogę z miejsca startu do Zakopanego.

2) Ilość przebytych klm. będzie liczona na podstawie najkrótszej drogi z miejsca startu do Zakopanego i obliczona będzie według mapy „Trzaska Evert i Michalski”. W wypadku gdy zespół zechce obrać sobie dłuższą marszrutę z miejsca startu do Zakopanego może to uczynić, przyczem droga ta musi wieść przez miejscowości uwzględnione na mapie „Trzaska, Evert i Michalski”. W poszczególnych punktach odnośnej drogi winien uzyskać zawodnik wizy przejazdowe u władz niżej wyszczególnionych z podaniem godziny i minuty przejazdu. Jako droga między poszczególnymi punktami kontrolnymi będzie zaliczona najkrótsza droga według mapy „Trzaska, Evert i Michalski”. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony. W pewnych wypadkach na przebycie powtórne odcinków trasy mogą udzielić zezwolenia Władze Zjazdu.

Startować i wiz przejazdowych udzielać mogą:

- 1) Władze Klubowe.
- 2) Komisarjaty policyjne.
- 3) Urzędy pocztowe.
- 4) Urzędy kolejowe.
- 5) Urzędy celne.
- 6) Inne wiarygodne instytucje publiczne i prywatne (o wiarygodności rozstrzyga bezapelacyjnie Jury).

§ 7. Start i meta.

1) Start zespołów przeprowadzają poszczególne Kluby względnie władze wymienione w ustępie 2-gim § 6-go, upoważnione do tego przez Klub.

2) Start zespołów nie może nastąpić wcześniej jak w dniu 13-go lutego 1932 r. o godz. 5-tej rano. Zgłoszone zespoły samochodowe winny się stawić na starcie równocześnie, przyczem sygnał startera oznaczać będzie czasy odjazdu dla całego zespołu.

3) Meta znajdować się będzie w Zakopanem na stadionie zimowym Komitetu Imprez Sportowych,

przy ul. Tadeusza Kościuszki. Przyjazd na metę może nastąpić najwcześniej o godzinie 15-tej, najpóźniej zaś o godzinie 17-tej w dniu 13-go lutego 1932 r.

4) Czasem obowiązującym jest czas podany przez radiostację w Warszawie. Czas przyjazdu będzie notowany w minutach przyczem sekundy do 30, będą zaokrąglone na minuty in minus — powyżej 30 — in plus.

§ 8. Książki drogowe.

1) Krakowski Klub Automobilowy wyśle za pośrednictwem Klubów zawodnikom listem poleconym książkę kontrolną, zawierającą oprócz dat konieczne rubryki dla adnotacji punktów kontrolnych startu i przejazdu. Książka kontrolna jest poza papierami legitymacyjnymi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne z podaniem czasu przejazdu i uwagi muszą być w niej notowane. Zgubienie książki kontrolnej powoduje automatyczne wykluczenie z imprezy.

§ 9. Przepisy drogowe.

1) Współzawodnicy są obowiązani stosować się ściśle do wszystkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowcy.

2) Przy wyprzedzaniu winni mieć kierowcy jak najwięcej względów jedni dla drugich. W razie zatarasowania drogi przez samochód jednego z zawodników, następny samochód ma przeczekać 10 minut, poczem będzie miał prawo zażądać, aby pierwszy samochód wycofał się i sam będzie się starał przebić przez zaspę. Obsada wycofanego samochodu musi pracować przy uprzątnięciu drogi i przepchaniu samochodu. W razie gdyby i ten samochód nie mógł przebić się, ustępuje w ten sam sposób następnemu samochodowi i t. d.

§ 10. Oznaczenie zespołów.

1) Każdy samochód, biorący udział w Z.Z.Z.K. winien posiadać napis czerwony na białym płótnie o wymiarach 70×40 , umieszczony w widocznym miejscu na tyle samochodu. Litery wysokości 25 cm winny oznaczać inicjały Klubu, do którego zespół należy oraz numer zespołu np.:

A. P.

K. K. A.

1.

3

i t. d.

§ 11. Pasażerowie.

1) Zawodnik obowiązany jest podać Klubowi startującemu do wpisania do karty kontrolnej na-

zwiska pasażerów, zobowiązanych odbyć całą podróż. Zmiana pasażerów nie jest dozwolona. Ilość pasażerów nie może być większą niż ilość miejsc w samochodzie. Tylnie siedzenie samochodu uważane będzie jako dwusiedzeniowe. O ile nazwiska pasażerów nie będą podane w karcie kontrolnej, przyjmuje się za podstawę do klasyfikacji obciążenie przez jedną osobę. Waga pasażera musi wynosić wraz z ekwipunkiem osobistym najmniej 60 kg. W razie ubytku pasażera w drodze liczy się tę ilość pasażerów z jaką zawodnik przybędzie do parku. Pasażerowie mogą być zastąpieni workami z piaskiem o wadze 60 kg zaplombowanymi przez Klub startujący.

2) Minimalna ilość pasażerów wynosi przy samochodach do 1.500 cm³ dwóch ponad 1.500 cm³ pojemności silnika czterech pasażerów. W razie braku przepisanej obsady za każdego brakującego pasażera zaliczone będzie 5 punktów karnych.

§ 12. Materiały pędne.

1) Dopuszczalne jest używanie wszelkich normalnych materiałów pędnych oraz mieszanek przeciwmrozowych.

§ 13. Wyekwipowanie.

1) Koła zapasowe ze zmontowanymi oponami winny się znajdować nazewnątrz miejsca przeznaczonego na obsadę. Koła mogą być zaopatrzone w łańcuchy dowolnej konstrukcji.

2) Narzędzia i przybory potrzebne do usuwania śniegu mogą być przewożone w środku samochodu.

§ 14. Przeciętna szybkość.

1) Średnia szybkość każdego samochodu nie może wynosić mniej jak 20 klm/g, ani też więcej jak 45 klm/g. Przekroczenie szybkości minimalnej lub maksymalnej przez jeden lub więcej samochodów, względnie cały zespół karane będzie 5-ma punktami ujemnymi za każdy pełny kilometr na godzinę nieosiągniętej lub przekroczonej przeciętnej. Za każdy kilometr szybkości przeciętnej otrzymuje zespół jeden punkt. Średnią szybkość oblicza się jako średnią matematyczną szybkości 3-ch wozów.

2) Władzom Zjazdu przysługuje prawo obniżenia powyższych średnich w granicach do 25%.

§ 15. Współczynnik odległości.

1) Do sumy punktów uzyskanych przez zespół w myśl § 14 otrzymuje zespół dalsze punkty dodatnie za odległość, a mianowicie: 1 punkt za każdy przebyty kilometr.

§ 16. Władze Zimowego Zjazdu Zespołów Klub. do Zakopanego.

1) Z ramienia Krakowskiego Klubu Automobilowego prowadzi Zjazd Komandor i Vicekomandor jako jego zastępca.

2) Gremium Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora, Vicekomandora, delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym delegacie z każdego z Klubów afiliowanych. W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiliowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat K. K. A. większa waga jednego zespołu.

§ 17. Klasyfikacja.

1) Klasyfikacja będzie przeprowadzona na podstawie arytmetycznych wyników uzyskanych w myśl §§ 2, 11, 14 i 15.

2) W razie uzyskania przez kilka zespołów wyników jednakowych rozstrzyga mniejsza przeciętna pojemność cylindrów danych zespołów, a w razie równej pojemności cylindrów dwóch zespołów większa waga jednego zespołu.

§ 18. Pomoc załogi.

1) Każdy uczestnik winien przebyć całą trasę. W czasie jazdy obsada zespołów uprawniona jest wziąć udział w pracach związanych z uruchomieniem swojego zespołu i okazać wszelką wzajemną pomoc.

§ 19. Dyskwalifikacja.

1) Zawodnicy będą wykluczeni ze Zjazdu, ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w ogólnym kodeksie sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

- a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych;
- b) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcji;
- c) za umyślne wprowadzanie w błąd Władz Zjazdu (fałszywe dane i t. p.).

2) Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Władz Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 20. Nagrody.

1) Klub, którego zespół uzyskał najlepszy wynik otrzyma nagrodę Ł. A. K.

2) Klub, którego zespół uzyskał drugi najlepszy wynik, a nie uzyskał nagrody ad 1) otrzyma nagrodę Ś. K. A.

3) Klub, którego zespół uzyskał trzeci z kolei najlepszy wynik, a nie uzyskał nagrody ad 1) i ad 2), otrzyma nagrodę K. K. A.

4) Wszyscy zawodnicy, którzy ukończyli Zjazd Zespołów Klubowych otrzymają plakiety.

§ 21. Reklama.

1) Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości przez Władze Zjazdu i to w dosłownem brzmieniu.

2) Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. pkt. 126.

§ 22. Protesty i zażalenia.

1) Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Zjazdu. Zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremium Komisarzy Sportowych zgodnie z postanowieniami ogólnego regulaminu sportowego A. I. A. C. R.

2) Protesty, odnoszące się do ważności zapisów, kwalifikacji zawodników lub kierowców, należy kierować pisemnie do Sekretariatu Krakowskiego Klubu Automobilowego.

3) Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 11-go lutego 1932 r. do godziny 12-tej (§ 211 ogóln. Kod. Sport. A. I. A. C. R.). Protesty, odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania jazdy należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po ukończeniu Zjazdu. W godzinę po ogłoszeniu wyników Zjazdu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

4) Zażalenia, odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść do Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

5) Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości zł. 100.—, które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostanie uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

6) W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

- a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych;
- b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i t. p.);

- c) z powodu zatrzymania przez organa policyjne;
- d) z powodu nieuznania wiarygodności wizy przejazdowej udzielonej według § 6. p. 6.

§ 23. Ubezpieczenie samochodów.

1) Zaleca się zawodnikom ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej. Kluby, organizujące Zjazd odpowiedzialności za jakiegokolwiek wypadki nie ponoszą.

§ 24. Obowiązki uczestników.

1) Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu instrukcji dodatkowych i rozporządzeń Władz Zjazdu oraz nie dochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu. Organizujące Kluby nie przyjmują na siebie żadnej odpowiedzialności prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z konkursem (np. materiały pędne, kwatery i t. p.).

§ 25. Uzupełnienie przepisów.

1) Organizatorzy zastrzegają sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu.

2) Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

§ 26. Uczestnictwo w imprezie

„Jazda Zimowa do Zakopanego“.

Zawodnicy zespołów mogą startować indywidualnie w równocześnie odbywającej się imprezie p. t. „Jazda Zimowa do Zakopanego“ według następującego podanego regulaminu.

Wyjaśnienie odnośnie § 2. Warunki Zjazdu.

pkt. 4. Zasadniczo zespół musi przybyć w odstępach 5-cio minutowych. O ile jeźdźcy zespołu nie przybędą w przeciągu 5-ciu względnie 10-ciu minut zespół otrzymuje punkty karne za każdą minutę różnicy za drugi, względnie trzeci wóz zespołu osobno.

Na wypadek przybycia pierwszego wozu np.: godz. 17.03, a trzeci wóz o 17.08. Ze względu na ogdz. 17.03, a trzeci wóz o 17.08. Ze względu na przekroczenie godziny zamknięcia parku otrzymuje zespół za drugiego jeźdźcę 3 pkt., za trzeciego 8 pkt., razem 11 pkt. Punkty karne liczy się więc podwójnie.

pkt. 5. Opóźnienie 60 minutowe jest tylko dopuszczalne dla zespołów, z których jeden albo dwa wozy przybyły w czasie dot. § 7. pkt. 3.

Zespół, z którego ani jeden wóz nie przybył w czasie przepisany nie powinien być klasyfikowany.

pkt. 7. O ile dwa pierwsze wozy zespołu przybywają na metę równocześnie, to trzeci wóz musi przybyć po 5 minutach (nie po 10-ciu), gdyż inaczej otrzymuje punkty karne.

Przykłady klasyfikacji według § 2.

1. Przyjazd pierwszego wozu godz. 16.00
- „ drugiego „ „ 16.02
- „ trzeciego „ „ 16.07

Zespół w porządku bez pkt. karnych.

2. Przyjazd wszystkich trzech jeźdźców razem.
- Zesp. bez pkt. karnych.

3. Przyjazd pierwszego wozu godz. 16.02
- „ drugiego „ „ 16.02
- „ trzeciego „ „ 16.12—5 pkt.
- Zespół otrzymuje 5 pkt za różn. 16.12
- 16.07
- .05 min.

4. Przyjazd pierwszego wozu godz. 16.00
- „ drugiego „ „ 16.02
- „ trzeciego „ „ 17.58
- Zespół otrzymuje a) za różnicę 17.58—16.07
- 111 pkt b) za opóźnienie 58 min.—58 pkt.
- razem 169 pkt.

5. Przyjazd pierwszego wozu godz. 16.50
- „ drugiego „ „ 16.59
- „ trzeciego „ „ 17.03
- Zespół otrzymuje za drugi wóz 16.59—16.55
- 4 min. t. j. 4 pkt
- Za różnicę przy trzecim 17.03—17—3 pkt
- Za opóźnienie dodatkowe 3 pkt
- 10 pkt

6. Przyjazd pierwszego wozu godz. 16.54
- „ drugiego „ „ 17.03
- „ trzeciego „ „ 17.04
- Zespół otrzymuje za drugi wóz 17.03—16.59 4 pkt
- Za opóźnienie drugiego 3 „
- „ „ trzeciego 4 „
- razem 11 pkt

7. Przyjazd pierwszego wozu godz. 16.54
 " drugiego " " 16.59
 " trzeciego " " 17.03
 Zespół otrzymuje 3 pkt za opóźnienie.
8. Przyjazd pierwszego wozu godz. 16.00
 " drugiego " " 16.04
 " trzeciego " " 18,30
 Zespół nie klasyfikowany

JAZDY ZIMOWEJ DO ZAKOPANEGO

w dniu 13.II.1932.

§ 1. Nazwa i data.

1) Krakowski Klub Automobilowy z upoważnienia Automobilklubu Polski i w porozumieniu z Klubami afiliowanymi urządził w dniu 13-go lutego 1931 imprezę sportową krajową otwartą pod nazwą „JAZDA ZIMOWA DO ZAKOPANEGO”.

2) Niniejszy regulamin zgodny jest z przepisami ogólnego regulaminu sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A. C. R.).

§ 2. Dopuszczone pojazdy.

1) W „Jeździe do Zakopanego” mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

2) Samochody sportowe muszą odpowiadać postanowieniom załącznika C. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

§ 3. Zawodnicy i kierowcy.

Patrz regulamin Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych.

§ 4. Zgłoszenia, wpisowe, termin zgłoszeń.

Patrz regulamin Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych.

Wpisowe dla jazdy zimowej wynosi zł. 30.

§ 5. Kwatery.

Patrz regulamin Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych.

§ 6. Marszruta.

1) „Jazda Zimowa” odbywa się na odcinku Kraków—Zakopane. Najbliższa droga Kraków—Za-

kopane (107 klm) będzie zaliczona każdemu zawodnikowi, który odbędzie „Jazdę Zimową” w myśl niniejszego regulaminu.

2) W wypadku, gdy uczestnik zechce obrać sobie dłuższą marszrutę z Krakowa do Zakopanego może to uczynić, przyczem droga ta musi wieść przez miejscowości uwzględnione na mapie „Trzaska, Evert i Michalski”. W poszczególnych punktach węzłowych odnośnej drogi winien uzyskać zawodnik wizy przejazdowe u władz niżej wyszczególnionych z podaniem godziny i minuty przejazdu. Jako droga między poszczególnymi punktami kontrolnymi będzie zaliczona najkrótsza droga według mapy „Trzaska, Evert i Michalski”. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony. W pewnych wypadkach na przebycie powtórne odcinków trasy mogą udzielić zezwolenia Władze „Jazdy Zimowej”.

Startować i wiz przejazdowych udzielać mogą:

- Władze Klubowe.
- Komisariaty policyjne.
- Urzędy pocztowe.
- Urzędy kolejowe.
- Urzędy celne.
- Inne wiarygodne instytucje publiczne i prywatne (o wiarygodności rozstrzyga bezapelacyjnie Jury).

§ 7. Start i meta.

1) Start uczestników „Jazdy Zimowej” nastąpi z przed Klubu w dniu 13-go lutego 1932 r. najwcześniej o godz. 9-tej rano. Przyjazd do Zakopanego nastąpić może w dniu 13-go lutego 1932, najwcześniej o godz. 15-tej, najpóźniej o godz. 17-tej.

2) Czasem obowiązującym jest czas podany przez radiostację w Warszawie. Wozy, które przybędą w dniu 13-go lutego 1932 po godz. 17-tej nie będą klasyfikowane.

3) Dla zawodników biorących udział w „III-im Zimowym Zjeździe Zespołów Klubowych do Zakopanego” wiza przejazdowa przez Kraków wzięta w Krakowskim Klubie Automobilowym (ul. św. Jana 11) będzie równocześnie startem dla „Jazdy Zimowej” do Zakopanego.

§ 8. Książki drogowe.

Patrz regulamin „III Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych”.

§ 9. Przepisy drogowe.

Patrz regulamin „III Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych”.

§ 10. Napisy.

1) Przez cały czas trwania konkursu pod karą zdyskwalifikowania każdy samochód musi być zaopatrzony napisem: „Jazda Zimowa do Zakopanego” i numerem zawodnika. Napisy te będą wydawane przez Sekretariat K. K. A.

§ 11. Pasażerowie.

Patrz regulamin „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

§ 12. Materiały pędne.

Patrz regulamin „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

§ 13. Wyekwipowanie.

Patrz regulamin „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

§ 14. Przeciętą szybkość.

1) Średnia szybkość każdego samochodu nie może wynosić mniej jak 20 km/g ani też więcej jak 45 km/g.

2) Władzom Jazdy przysługuje prawo obniżenia powyższych średnich w granicach do 25%.

§ 15. Współczynnik odległości.

1) Za każdy przebyty kilometr obliczony na podstawie § 6 zaliczony będzie 1 punkt dodatni.

§ 16. Władze Jazdy Zimowej.

Patrz regulamin „Zimowego Zjazdu Zespołów” (słowo „zjazd” zastąpić słowem „Jazda”).

§ 17. Klasyfikacja.

1) Klasyfikacja zawodników uskutecznioma będzie na podstawie sumy otrzymanych punktów dodatnich i ujemnych.

a) dodatnie: za każdy przejechany kilometr, obliczony na podstawie § 6, przyznany będzie 1 punkt dodatni.

b) karne: za każde nieobsadzone miejsce w samochodzie, względnie za zmianę każdego pasażera w czasie drogi 5 punktów karnych. Za każdy pełny kilometr na godzinę przekroczonej maksymalnej, lub nieosiągniętej minimalnej szybkości 5 punktów karnych.

2) W razie uzyskania przez kilku zawodników jednakowych wyników rozstrzyga mniejszy litraż, a następnie mniejsza waga wozu.

§ 18. Dyskwalifikacja.

Patrz § 19 Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych — (słowo „Zjazd” zastąpić słowem „Jazda”).

§ 19. Nagrody.

1) Dla trzech pierwszych zawodników w ogólnej klasyfikacji przewidziane są trzy nagrody.

2) W razie zgłoszenia dalszych nagród regulaminy ich będą ogłoszone przed dniem konkursu.

3. Ponadto zawodnicy, którzy ukończą jazdę do Krakowa lub Jazdę Zimową otrzymają plakiety.

§ 20. Reklama.

Patrz § 21 „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

§ 21. Protesty i zażalenia.

Patrz § 22 „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

§ 22. Ubezpieczenie samochodów.

Patrz § 23 „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

§ 23. Obowiązki uczestników.

Patrz § 24 „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

§ 24. Uzupełnienie przepisów.

Patrz § 25 „Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych do Zakopanego”.

WYŚCIGU TOROWEGO W ZAKOPANEM w dniu 14 lutego 1932.

§ 1. Nazwa i data.

Krakowski Klub Automobilowy za upoważnieniem Automobil Klubu Polski urządza w dniu 14-go lutego 1932 r. w Zakopanem wyścig samochodowy pod nazwą „ZIMOWY WYŚCIG TOROWY”.

§ 2. Rodzaj wyścigu.

Zimowy Wyścig Torowy w Zakopanem jest wyścigiem krajowym otwartym, odbędzie się według

niniejszego regulaminu, który jest zgodny z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R. i zatwierdzony przez Komisję Sportową A. P. We wszelkich sprawach w regulaminie tym nieporuszonych obowiązuje międzynarodowy kodeks sportowy A. I. A. C. R.

§ 3. Tor wyścigu.

Tor znajduje się na stadionie zimowym w Zakopanem i wynosi w jednym okrążeniu około 960 m przy szerokości toru 14 m.

Długość wyścigu dla samochodów wyścigowych wynosić będzie 10 okrążeń toru, dla samochodów sportowych — 8 okrążeń, dla samochodów turystycznych — 5 okrążeń.

§ 4. Początek wyścigu.

Start pierwszych samochodów rozpocznie się o godzinie 12-tej.

§ 5. Podział na kategorie i grupy.

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe, sportowe i turystyczne w następujących kategoriach i grupach:

Samochody wyścigowe:

Grupa: pojemność cylindrów

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 1 | ponad 3.000 cm ³ |
| 2 | od 1.500 do 3.000 cm ³ |
| 3 | do 1.500 cm ³ |

Samochody sportowe:

Grupa: Pojemność cylindrów: Waga minimum: Osób:
(60 kg na osobę)

- | | | | |
|---|-----------------------------------|----------|---|
| 1 | ponad 3.000 cm ³ | 1.200 kg | 1 |
| 2 | od 1.500 do 3.000 cm ³ | 600 „ | 1 |
| 2 | do 1.500 cm ³ | dowolna | 1 |

Samochody turystyczne:

Grupa: Pojemność cylindrów: Waga minimum: Osób:
(60 kg na osobę)

- | | | | |
|---|-----------------------------------|----------|---|
| 1 | ponad 3.000 cm ³ | 1.200 kg | 4 |
| 2 | od 1.500 do 3.000 cm ³ | 600 „ | 2 |
| 2 | do 1.500 cm ³ | dowolna | 1 |

Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną. Samochody muszą być ważone wraz z karoserją i kołami zaopatrzonymi w pneumatyki bez materiałów pędnych, wody, narzędzi, kół i części zapasowych. Miejsca nieobsadzone muszą być zastąpione balastem wagi 60 kg za jedno nieobsadzone miejsce. Przy obliczeniu litrażu stosowane będzie 10% tolerancji.

§ 6. Warunki dla kategorii samochodów sportowych.

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą prócz ustawowo przepisane wyekwipowania (światło, sygnały), warunki odpowiadające przepisom zawartym w załączniku C. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R. Wozy turystyczne muszą odpowiadać warunkom dla wozów sportowych z tym zastrzeżeniem, że ilość obrotów silnika nie może przekroczyć 3.500 obrotów na minutę. Poza tem muszą być zaopatrzone w czasie trwania wyścigu w niepuszczony odwietrznik i znajdować się mają w takim stanie, w jakim znajduje się normalnie wóz przygotowany do jazdy turystycznej.

§ 7. Zgłoszenia.

Zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 10-go lutego 1932 r. do godziny 18-tej w Sekretarjacie K. K. A. przy ul. św. Jana 11.

Wpisowe dla kategorii I wynosi zł. 50

„ „ „ II „ „ 40

„ „ „ III „ „ 30

Zgłoszenia po dniu 10-go lutego 1932 r. uwzględniane będą najpóźniej do dnia 13-go lutego do godziny 18-tej za dodatkową podwójną opłatą.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane o ile telegram nadejdzie przed oznaczoną godziną dla zamknięcia zapisów, telegramy muszą być jednak potwierdzone pismem wysłanem równocześnie. Zgłaszający się muszą wypełnić dokładnie formularz zgłoszeniowy załączony do niniejszego regulaminu. Formularze niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

§ 8. Licencje.

Kierowcy oraz zawodnicy muszą posiadać międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek Klub narodowy uznany przez A. I. A. C. R. Zawodnicy, będący równocześnie kierowcami obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe t. j. dla kierowcy i dla zawodnika.

§ 9. Trening.

Trening odbywać się będzie w dniach 11-go, 12-go i 13-go lutego w godzinach podanych na miejscu pod kierunkiem Gospodarza toru, któremu należy się bezwzględny posłuch.

§ 10. Ubezpieczenia.

Zawodnicy winni być ubezpieczeni od odpowiedzialności cywilnej zarówno na wyścig jak i na trening.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodu jak i dla osób trzecich.

K. K. A. nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też szkody spowodowane podczas wyścigu jak i treningu.

Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek w myśl obowiązujących ustaw.

§ 11. Zgłoszenie się na startcie.

Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone w dniu wyścigu do parku na stadionie sportowym w Zakopanem, najpóźniej do godziny 10-tej poczem nastąpi odbiór techniczny.

Każdy samochód otrzyma numer, który zawodnik winien przechować przez cały czas trwania wyścigu, po ukończeniu zaś zwrócić Sekretariatowi K. K. A.

§ 12. Start.

Startowane będą równocześnie po dwa wozy w kategorii wyścigowej i sportowej, w kategorii turystycznej po cztery wozy równocześnie, z dwóch względnie czterech przeciwległych sobie startów, ze startu stojącego. Kolejność i wspólność startów ogłoszone będą w oficjalnym programie. Sygnał do odjazdu daje starter. Ruszenie ze startu przed sygnałem startera pociąga za sobą wykluczenie danego zawodnika. Każdy samochód może brać tylko jeden raz udział w wyścigu.

Na wniosek i jednomyslną zgodę równocześnie startujących zawodników start może się odbyć z jednego miejsca.

§ 13. Pomiary czasu.

Samochody będą chronometrowane od chwili znaku startera do chwili przejechania przednimi kołami taśmy znaczącej koniec ostatniego okrążenia.

§ 14. Sankcje.

Każdy z uczestników uznaje przez swój zapis jako jedyną jurysdykcję orzeczenie Komisarzy Sportowych i poddaje się wszystkim ich zarządzeniom. Każdy uczestnik winien się bezwzględnie podpo-

rządkować wszystkim zarządzeniom kierownictwa wyścigu pod groźbą sankcji przewidzianych w § 188 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

§ 15. Klasyfikacja.

Klasyfikacja odbędzie się w odnośnych kategoriach i grupach według osiągniętych bezwzględnie czasów. Decyzja Komisarzy Sportowych jest ostateczna i bezapelacyjna.

§ 16. Materiały pędne.

Jako środek napędowy dopuszczane są wszelkie normalnie używane materiały pędne.

§ 17. Nagrody.

Przyznane będą następujące nagrody klasyfikacyjne: Jedna nagroda za I-sze miejsce w kategorii wyścigowej, jedna nagroda za I-sze miejsce w kategorii sportowej i jedna nagroda za I-sze miejsce w kategorii turystycznej.

Pozatem przyznany będzie cały szereg nagród specjalnych. Szczegółowy spis nagród i ich regulaminy wywieszone będą w Zakopanem w biurze wyścigu i na stadionie, jako też podane będą w oficjalnym programie.

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięte wyniki.

§ 18. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości przez władze wyścigu i to w dosłownym brzmieniu. Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. punkt 126.

§ 19. Przepisy torowe.

- 1) Jazda po stronie wewnętrznej toru.
- 2) Wymijanie po stronie zewnętrznej toru.
- 3) Za zajechanie uważać się będzie skrzyżowanie drogi wymijanego współzawodnika w odległości mniejszej jak 20 m.

- 4) Samochody mijane muszą umożliwić wyminięcie samochodowi mającemu większą szybkość.

Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo ogłoszenia dalszych przepisów torowych. Przepisy torowe obowiązują tak w czasie trwania tre-

ningu jak też w czasie wyścigu. Konkurenci winni bezwzględne posłuszeństwo Gospodarzowi toru. Za niestosowanie się do przepisów torowych może Gremium Komisarzy Sportowych zastosować sankcje przewidziane w ogólnym sportowym regulaminie A. I. A. C. R.

§ 20. Władze Wyścigu Torowego.

Z ramienia Krakowskiego Klubu Automobilowego kieruje wyścigiem Komandor i Vice-komandor jako jego zastępca.

Gremium Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora, Vicekomandora, delegata Automobilklubu Polski oraz po jednym delegacie z każdego z Klubów afiliowanych. W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiliowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat K. K. A.

§ 21. Protesty i zażalenia.

Protesty i zażalenia należy wносить wyłącznie na piśmie i kierować je do Komisarzy Sportowych przez kierownictwo Wyścigu.

Protesty, odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jako też kilometrażu i trasy muszą wpłynąć do K. K. A. najpóźniej do dnia 13-go lutego 1932 do godziny 12-tej.

protesty, dotyczące samego wyścigu winny być wniesione w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Zażalenia winne być wniesione do Komisarzy Sportowych najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć do Sekretarjatu K. K. A. najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu i zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości zł. 100.— które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie uznane zostaną za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

W razie wniesienia protestu przeciwko prawdziwości danych w zgłoszeniu zawodnika i odrzucenia tego protestu przez Komisję Techniczną protestujący musi pokryć ewentualne koszty związane z badaniem technicznym wozu.

§ 22. Uzupełnienie oraz interpretacja regulaminu.

Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów oraz odwołania wyścigu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powołani są jedynie Komisarze Sportowi.
