

25 LAT STNIENIA
POD REDAKCJĄ
STEFANA KRZYWOSZEWSKIEGO

„ŚWIAT”

NAJPOPULARNIEJSZY TYGODNIK
ILUSTROWANY W POLSCE.

NAJŚWIETNIEJSI PISARZE POLSCY. DOBÓR NAJBARDZIEJ INTERESUJĄCYCH AKTUALNYCH ARTYSTYCZNYCH ILUSTRACJI.

POLITYKA, SPRAWY SPOŁECZNE, NAUKA, LITERATURA POWIEŚĆ NOWELA, SZTUKA, TEATR, MUZYKA, HUMOR, KINO, RADJO, SPRAWY KOBIECE, SPORTY.

KORESPONDENCI WŁAŚNI WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH STOLICACH:

W ODCINKU NOWA POWIEŚĆ ANDRZEJA STRUGA
„OSTATNI FILM EVY EVANS”

PREMIUM DLA WSZYSTKICH PRENUMERATORÓW
12 wybornych powieści cudzoziemskich w wytwornym wydaniu książkowym („Biblioteka Groszowa”). Co miesiąc jeden tom objętości od 13 do 15 arkuszy t. j. około 200 stron.

PIERWSZE SZEŚĆ TOMÓW OBEJMUJĄ:

- H. G. Wells — „Filozof w opalach”
- B. Tarkington — „Gentleman z Indiany”
- W. Williams — „Walka o tajemniczy dokument”
- B. Ławrentjew — „Drzeworyt”
- P. Morand — „Zwycięscy Świata”
- H. Bautet — „Zielony list”

DRUGIE PREMIUM

Za pół ceny t. j. za 75 gr. za miesiąc.

„DOM OSIEDLE MIESZKANIE”

pierwszorządny miesięcznik ilustrowany redagowany przez
Teodora Toeplitza interesujący każdą rodzinę.

LICZNE INNE CENNE KSIĄŻKI PO ZNACZNIE ZNIŻONYCH CENACH.

KONKURSY Z WARTOŚCIOWEMI NAGRODAMI.

KUPON

DO
TYGODNIKA ILUSTROWANEGO „ŚWIAT”
w WARSZAWIE
Szpitalna 12

Zgłaszam prenumeratę na rok 1931 wraz z premją książkową.

Należność za kwartał zł. 22 gr. 6c, za rok zł. 88 gr. 80 przekazuję równocześnie na konto WP. w P.K.O. Nr. 3.755.

Zgłaszam prenumeratę „Dom Osiedle Mieszkanie” a należność za kwartał w sumie 2 zł. 25 gr. za rok zł. 9 wpłacam równocześnie.

(niepotrzebne skreślić)

Podpis

Adres



166



2 OPONY
TO ZNACZY
1 ZAPASOWĄ
1 NA KOLE
ZASTĄPI
1 (JEDNA OPONA)
FORT-
DUNLOP

CENY ZNIŻONE
JAKOŚĆ GWA-
RANTOWANA
WARUNKI
DOGODNE

POLEC

BIURO „AKCESORJA”

A. MATWIEJEW i S-ka, Sp. z o. o.
WARSZAWA, WIDOK 8. TEL. 344-99

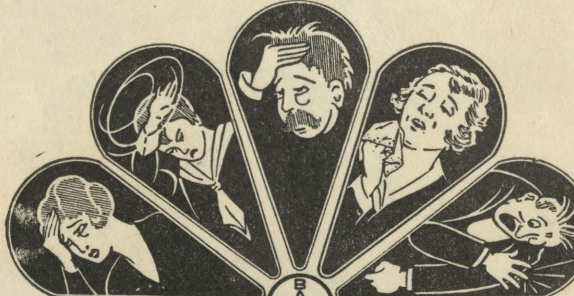
L
T

SKŁAD METALI CH. GRÜN i S-WE
WARSZAWA, NALEWKI 11, TEL. 17-64 i 17-34

Poleca specjalnie dla samochodów:
BLACHĘ aluminiową ryflowaną. LISTWY
PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne.
RURY miedziane. CYNĘ angielską. OŁÓW
i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.

J



ASPIRIN TABLETKI
ciągłe jeszcze niedoścignione
jako środek przeciwko
Bólom głowy, Zębów, Przeziębieniu i Reumatyzmowi
„Stwierdzone tylko jedna aspirina”
Do nabycia we wszystkich aptekach.



OPONY

i DĘTKI

FISK
AIR-FLIGHT

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę i W. M. Gdańsk
FRANK, PATSCHKE i ŻAJKOWSKI

Sp. z o. o.

Warszawa, Nowy-Świat 34, telefony: 611-19, 502-03, 788-34 i 421-95

Adres telegr.: „FISKOPON“

SAMOCHODY

OSOBOWE

CIĘŻAROWE

AUTOBUSY

Oświęcim Praga

OŚWIĘCIM-PRAGA

Znaczna zniżka cen
wobec częściowego
wyrobu w kraju

Centralne zakłady naprawy
i składy części zapasowych
w Oświęcimiu

PRZEDSTAWICIELSTWA:

„OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO“

WARSZAWA: Kredytowa 4, tel. 291-34.

Telegr. „Centropług.”

WŁOCŁAWEK; ul. Toruńska 2.

ŁÓDŹ: Wólczańska 188.

CZĘSTOCHOWA: II. Aleja 42.

SOSNOWIEC: Dęblińska 7.

KATOWICE: Plac Wolności 9, tel. 31-41

KRAKÓW: Kremerowska 6, tel. 156-16

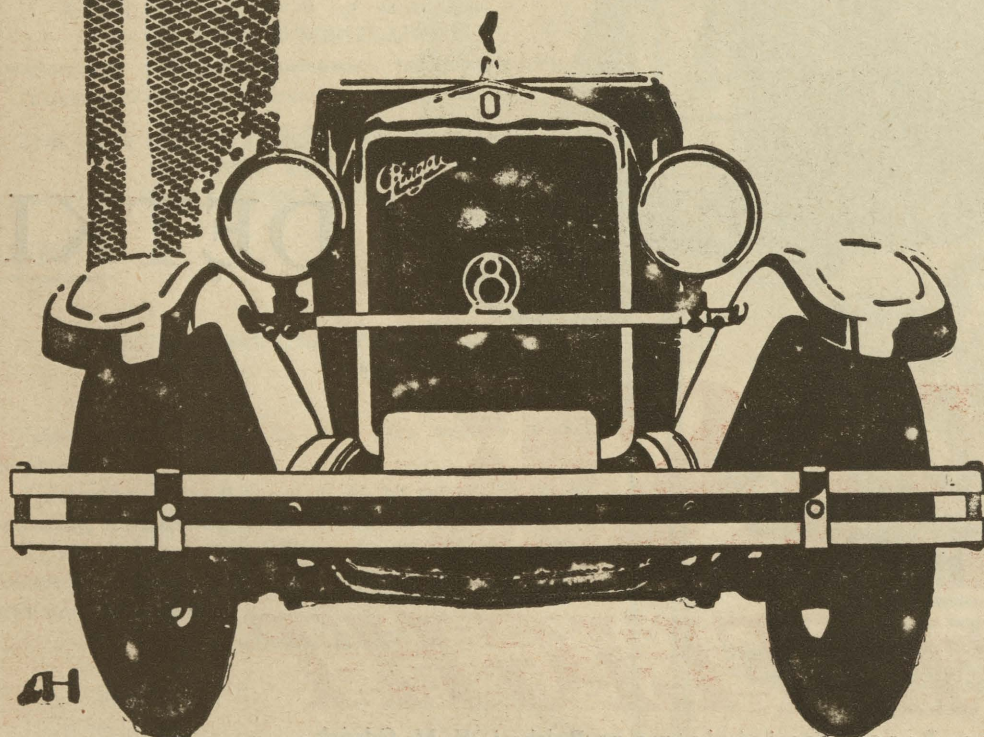
i salon wystawowy Plac Szczepański
(Gmach Starego Teatru).

POZNAŃ: Plac Wolności 11, tel. 55-33

Telegr. „Autopraga“.

LWÓW: Jagiellońska 7, Tel. 3-05.

TORUŃ: ul. Prosta 22.



OŚWIĘCIM

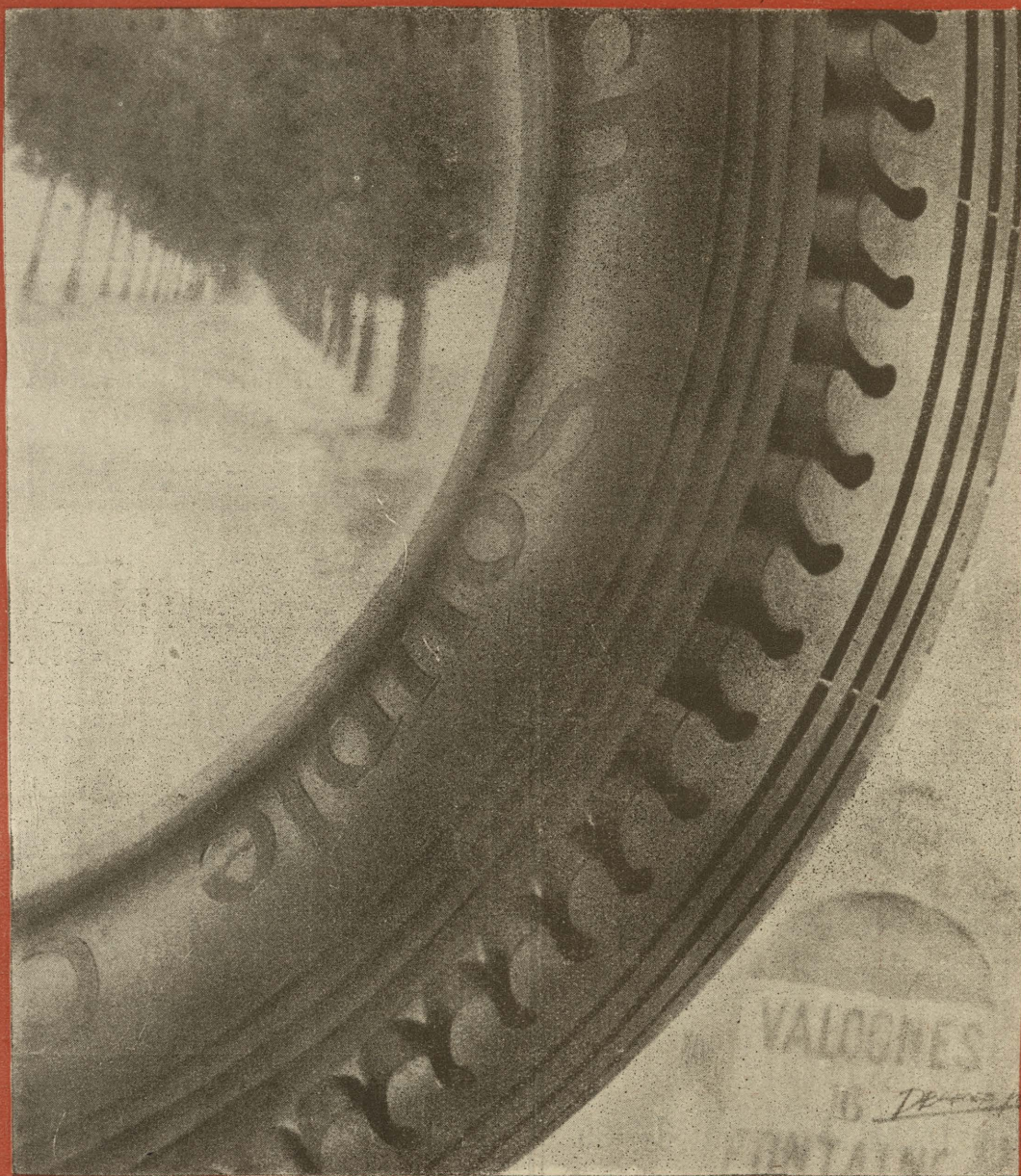
Zjednoczone Fabryki
Maszyn i Samochodów S. A.

Tel. 47

Oświęcim II

Telegr. „Famis“

Opona mocniejsza od stali

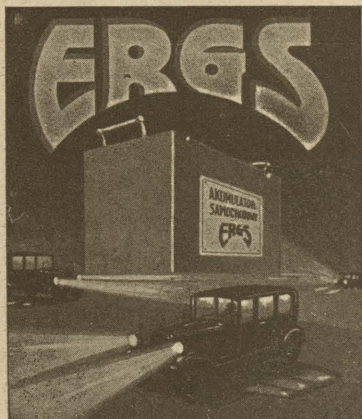


Goodrich

„VESTA”

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu
rok założenia 1873.

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



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 193-59, 110-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9

ODDZIAŁY:

w Poznaniu w Krakowie
Bydgoszczy Łodzi
Katowicach Kielcach
Lwowie Lublinie

W ogłoszeniu f-y: Tow. Handl. Przem. „Wyroby Kra-
jowe“ Sp. z o. o. w Warszawie, Senatorska 24 (w podwó-
rzu) zamieszczonym w numerze 11/12 „Auto“ mylnie został
wydrukowany Nr. konta P. K. O. zamiast Nr. 51711 wi-
nien być numer 15711.

**CHRONĆIE WASZE SAMOCHODY
OD POŻARU**

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA
Z GAŚNIC

„KNOCK OUT” TYP DUŻY

do autobusów i samo-
chodów ciężarowych

„KNOCK OUT” TYP BABY

do samochodów osobowych



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

**JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA
I STACJE OBSŁUGI**

TUDOR Z. A. T.

Akumulatory
płyty i t. p.

S. E. V.

Instalacje
samochodowe

LUCAS

Instalacje
motocyklowe

DELCO REMY

Instalacje samochodowe,
sygnały, akumulatory

NORTH EAST

Instalacje samochodowe
liczniki i części

GUIDE LAMP

Lampy przednie
i boczne

A. C.

Liczniki, manometry,
amperomierze, części

LOVEJOY

Części zamienne do
amortyzatorów

JAXON

Koła, f.lgi, piasty, bę-
bny hamulcowe

Części samochodowe „Chevrolet” i akcesoria.
NAJWIĘKSZE WARSZTATY I STACJA OBSŁUGI

„MAGNET” Z. POPLAWSKI Sp. z o.o.

WARSZAWA, HOŻA 33. TEL. 419-31 i 619-31

ŁAŃCUCHY

HARTOWANE ŚNIEGOWE PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI DOSTARCZA:
TOWARZYSTWO KONTYNENTALNE DLA HANDLU ŻELAZEM

KERN i S-ka

KRAKÓW
ul. Kopernika 6

WARSZAWA
ul. Marszałkowska 147

POZNAN
ul. Piekary 16/17

LWÓW
ul. Kopernika 18

KRÓL-HUTA
ul. Katowicka 32/34

BORYSLAW
ul. Drochobycka

GDAŃSK
Münchensgasse 4/6

LOUIS de BARY



Najmilszy podarek na gwiazdke



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB
POLSKI ET DES CLUBS AFILIÉS

Nr. 1 Styczeń 1931

SPIS RZECZY

	Str.
Co przyniesie nowy rok w technice samochodowej —	
K. Wallmoden	9
Samochodem po Polsce — I. Makomski	11
Wrażenia z Ameryki — A. Mincheimer	20
Między starym i nowym rokiem — M. de Lavaux	24
Numeracja głównych arterij drogowych w Polsce —	
Klaczyńska	30
Wolne koło w skrzynce przekładni	32
Koncesjonowanie komunikacji autobusowej Wł. Przyłuski	33
Piękne samochody, II seria	35
Sport	40

Redaktor: KAZIMIERZ WALLMODEN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „
Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.		

The *AUTOMOTIVE PRODUCTS COMPANY*
are desirous of establishing Exclusive Representa-
tion for leading American Components for Poland,
and will be pleased to hear from long established
firms of good financial standing in this country.

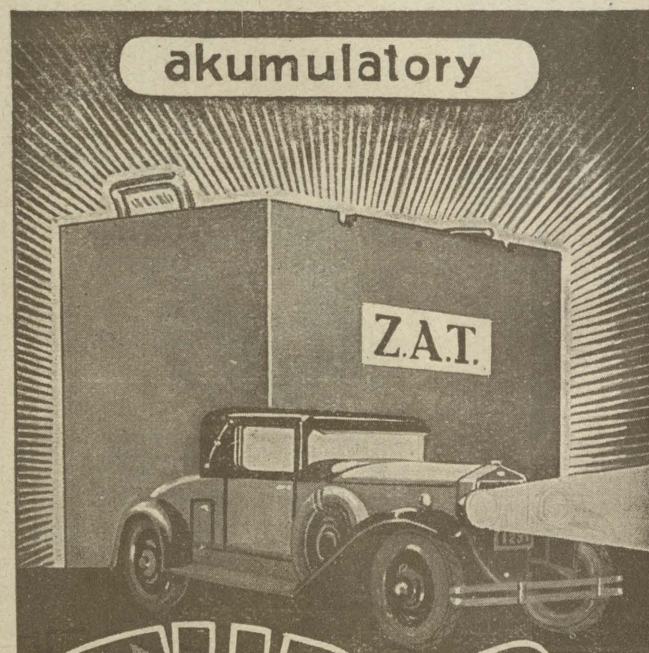
It is important that the Agent shall be able to cor-
respond in the English language, and all replies
to this advertisement should be made in English.

When replying, please give particulars of present
interests etc., and communicate with:

AUTOMOTIVE PRODUCTS COMPANY

BROCK HOUSE

LANGHAM STREET, LONDON W. 1.



SYST. TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR” S. A.

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

Oddziały: Bydgoszcz, Lwów, Poznań

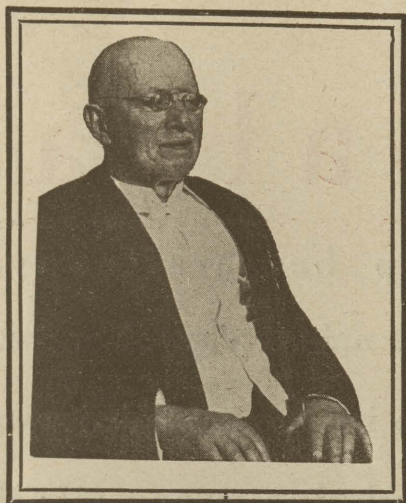
KATOWICE, ULICA ŚW. PAWŁA Nr. 6 TELEFON: 26-50

Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie

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

Aleksander Michałowski

sławny pianista polski, oświadcza:



Prof. Aleksander Michałowski, nestor polskich pianistów, genialny wykonawca utworów Chopina.

„Jedyną cechą wyróżniającą dobre radio jest jego zdolność oddawania pełnego tonu każdego instrumentu w całej orkiestrze. Wydobyc delikatną nić piccolo obligato, utrzymać pełną głębię tonu basów, w proporcjonalnym stosunku do melodii całej orkiestry, oto, ciężkie próby z których Radio Marconi wywiązuje się z honorem.”

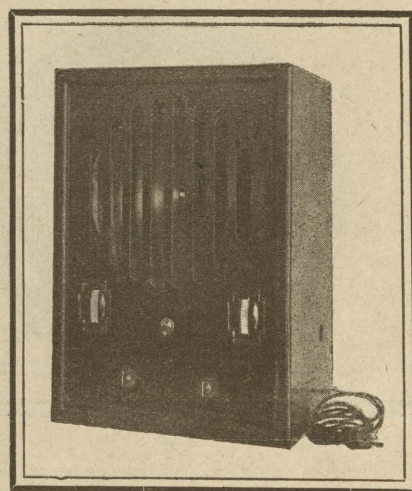
Czy może być lepsze świadectwo stwierdzające czystość audycji?

MARCONI

WARSZAWA, Marszałkowska 142 ŁÓDŹ, Piotrkowska 84 LWÓW, Akademicka 14

EKRADYNA 4 LS/2G

Łatwoprzenośny 4-o lampowy odbiornik Marconi z wbudowanym znakomitym 4-o biegunowym głośnikiem i eliminatorem stacji lokalnej, pracujący wprost z sieci oświetleniowej, bez baterji i bez akumulatora. Ekradyna 4 LS/2G daje oprócz odbioru stacji lokalnej możliwość świetnego odbioru stacji europejskich, zapewniając nadzwyczajną czystość odbioru. Cena zł. 1.150.— z lampami. Wystarczy mały zadatek, by otrzymać ten wspaniały odbiornik jeszcze na Gwiazdkę. Do nabycia we wszystkich większych firmach radiotechnicznych.



Poznańsko - Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń

SPÓŁKA AKCYJNA

Poznań, Kantaka 2-5 (dom wł.). Tel. 33-22 i 33-23. Warszawa, Czackiego 2 (dom wł.). Tel. 502-82, 250-82 i 241-40.

Ubezpieczenia od ognia, kradzieży z włamaniem, odpowiedzialności cywilno-prawnej, następstw nieszczęśliwych wypadków, od uszkodzeń samochodów, samolotów (casco) i transportów. Warunki najdogodniejsze. Szybka likwidacja.

Oleje samochodowe

Galkar

produkowane ze specjalnych rop bezparafinowych,
nie krzepną nawet w czasie najostrzejszych mrozów,
gwarantują niezawodne i pewne startowanie,
zapewniają pewną i spokojną pracę silnika.



„Karpaty”

Sprzedaż Produktów Naftowych

Spółka z ogr. por.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE

SP. AKC.

BIELSKO, ŚLĄSK

Telefon 2043
Telegr.: PETEA

AKUMULATORY

RADJOWE

SAMOCODOWE

TELEFONICZNE

KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.

Tel. 339-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.

Życzenia Szczęśliwego Nowego Roku
wszystkim czytelnikom i przyjaciółom pisma
składa Redakcja i Administracja „AUTO”.

Co przyniesie nowy rok w technice samochodowej?

W postępie techniki samochodowej trudno się naprawdę zorjentować. Fabryki samochodowe obu półkuli corocznie wypuszczają nowe modele, reklamując je szumnie jako rewelacyjne i wielokrotnie lepsze od poprzednich. Udoskonalenia istotnie są wprowadzane, ale jak to zaznaczaliśmy wielokrotnie dotyczą przedewszystkiem zewnętrznego wyglądu i drobnych udogodnień dla jadących. Spróbujmy jednak na chwilę nie poddać się tej sugestywnej reklamie i przypomnijmy sobie, że każdy z nas zna napewno samochód marki X lub Y model z roku 1919-20, który właściwie zupełnie dobrze chodzi i jeżeli właściciel na nim niechętnie jeździ, to głównie dlatego, że maszyna ta obecnie trochę śmiesznie wygląda ze swą niską chłodnicą, wysoką karoserją i z wąskimi gumami zamiast balonów. Czy jednak mechanizm tej maszyny różni się tak bardzo od przeciętnego samochodu z roku 1930?

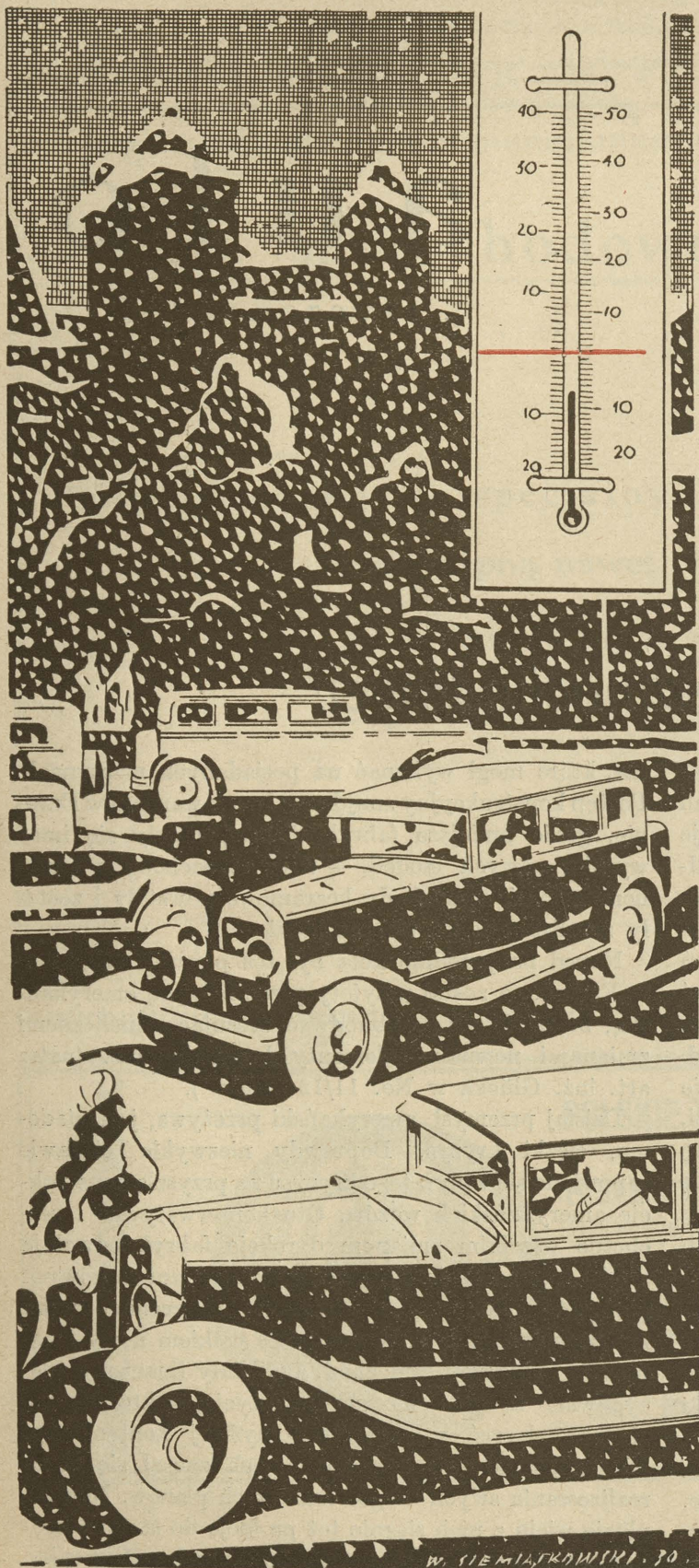
Musimy sobie szczerze powiedzieć, że zmiany w mechanizmie są nieistotne. — Szczególnie małe różnice stwierdzimy w konstrukcji samochodów amerykańskich. Jest to zupełnie zrozumiałe. Przemysł amerykański cały swój wysiłek twórczy skoncentrował nie na doskonaleniu samochodu, a na doskonaleniu środków produkcji. — Osiągnął w tym kierunku bardzo wiele, zbudował maszyny, przy pomocy których mógł wyrzucać dziennie setki, a nawet tysiące samochodów. Ale przez to samo przemysł amerykański stał się konserwatywny, niechętnie przyjmował jakąkolwiek zmianę, bo to zmuszało go do kupowania nowych kosztownych obrabiarek, przyjmował zaś chętnie tylko takie ulepsze-

nia, które mógł wykonać na posiadanych maszynach. Postęp konstrukcyjny znajdował lepsze warunki w Europie, gdzie mniejsze fabryki łatwiej mogły się imać wyrobu nowych modeli. — Więc samochody z łamanymi osiami, samochody bezramowe powstały i zostały zrealizowane na starym lądzie.

Napęd na przednie koła był też pierwiej budowany w Europie, a został przyjęty przez fabrykę amerykańską, bo udało się go zbudować, stosując z nielicznymi zmianami normalne elementy konstrukcyjne. (patrz art. inż. Glücka w No. 11/12 „Auto”).

Dzisiaj przemysł amerykański przeżywa, jak wiadomo, ciężki kryzys. Doprawdy niezwykle ciekawie zapowiada się wpływ tego kryzysu na przyszłą konstrukcję amerykańskich wozów. Oto konserwatywne i niechętnie wszelkim zmianom dyrekcje fabryk odwołują się do swych biur konstrukcyjnych z żądaniem nowych pomysłów, bo przy dzisiejszym nasyceniu rynku można sprzedać w Ameryce tylko całkiem nowy i naprawdę ulepszony samochód. Wydziały finansowe zdecydowane są na konieczne inwestycje, o których nie chciano słyszeć w czasach pomyślnej konjunktury. Dla konstruktorów samochodowych zaczął się okres realizowania swych długo tłumionych planów. Niewątpliwie wielu z nich sięgnie też po ideje do starej lekceważonej Europy. Faktem jest, że biura konstrukcyjne fabryk amerykańskich pracują i spodziewać się należy, że rok 1931 przyniesie światu naprawdę *nowy model seryjnego* samochodu.

K. WALLMODEN



PONIZEJ 0°C!

ZWRACAJCIE UWAGĘ NA DOBRE DZIAŁANIE SYSTEMU CHŁODZENIA WASZEGO SAMOCHODU! CHŁODNICA O ILE NIE JEST ZAOPATRZONA W ZALUZJĘ, WINNA BYĆ OKRYTA POKROWCEM ABY CHŁODNICA NIE ZAMARZAŁA NALEŻY NAPEŁNIAĆ JĄ NIE CZYSTĄ WODĄ A JEDNĄ Z PONIŻEJ PODANYCH MIESZANEK:

PRZY TEMPERATURZE DO -20°C
SPIRYTUSU SKAZONEGO 10%

GLICERYNY 15%
WODY 75%

PRZY TEMPERATURZE PONIZEJ -20°C
SPIRYTUSU SKAZONEGO 20%

GLICERYNY 15%
WODY 65%

SAMOCHODEM DO POLSCE

ILŻA — ZAWICHOST — SANDOMIERZ — UJAZD

Możliwci turystyczne automobilisty, zamieszkałego w Warszawie są naogół ograniczone. Przeważnie jest to człowiek pracy i na wycieczkę może poświęcić najwyżej 1½ — 2 dni czyli tak zwany „week-end”. W promieniu zaś zasięgu takiej dwudniowej wycieczki jest mu znane zaledwie kilka godnych widzenia miejscowości. Więc każdej wolnej soboty lub niedzieli kieruje swe koła do nazbyt już mu dobrze znanych okolic i posila się: łososiem w Kazimierzu, w Łowiczu rakami, a w rezultacie jego zapędy estetyczno-krajoznawcze przekształcają się w zamiłowania kulinarne.

A jednak nawet środkowa Polska, choć turystycznie najbiedniejsza, posiada piękne, a mało znane ogółowi automobilistów, zakątki. Coprawda może nie z punktu widzenia krajobrazowego lecz w każdym razie bardzo wartościowe jako piękne zabytki historii, sztuki i budownictwa. Trzeba je tylko znaleźć. To też chcąc w tej mierze dopomóc naszym automobilistom zwróciłem się do Zakładu Architektury Polskiej i Historii Sztuki przy Politechnice Warszawskiej. Zakład ten, znajdujący się pod światłem kierownictwem prof. dr. O. Sosnowskiego, już od szeregu lat rozwija intensywną działalność na polu inwentaryzacji i badań naukowych nad zabytkami naszej sztuki i budownictwa, to też okazał się skarbnicą wiadomości niezmiernie cennych dla turysty. Przedtem jednak niż zaznajomić z nimi ogół automobilistów, należało je dopełnić wiadomościami marsrutowo-drogowymi. To też przyjąłem je jako materiał do szeregu wycieczek jeśli tak można nazwać „eksploracyjnych”, które redakcja „Auto” łącznie z biurem Turystycznym A. P. zamierza urządzać systematycznie, wyszukując ciekawe a mało znane cele wycieczek jedno, lub dwudniowych.

Jako cel pierwszej wycieczki wybrałem Sandomierz z jego okolicami i pewnej soboty, zaopatrzony w odpowiednią ilość „Benzynalu” dosiadłem w towarzystwie inż. Mrajskiego jego małego roadster'u, który to wóz, skonstruowany przez swego utalentowanego właściciela, ma za sobą bogate doświadczenie turystyczne, bo 25.000 kilometrów polskich szos i dróg gruntowych.

Widoki z przebytej trasy: 1) Sandomierz — dom barokowy. 2) Ogólny widok zamku Krzyżtoporskiego. 3) Krzyżtopór — wieża zegarowa. 4) Sandomierz — kaplica kość. św. Pawła. 5) Opatów — brama „Warszawska”. 6) Sandomierz — portal dzwonnicy katedralnej. 7) Sandomierz — ratusz, 8) Figura przydrożna pod Emidowem, 9) Krzyżtopór — fragment głównego dziedzińca.

Drogi z Warszawy do Radomia nie będę opisywał, jest ona mało chwalebnie znana każdemu automobiliście jako jeden z najbardziej rozbitych odcinków szlaku Warszawa—Kraków.

W Radomiu skręcamy z tego szlaku na południowy wschód i po pewnym czasie na horyzoncie ukazuje się malownicza wieża. Jeszcze kilka skrętów, zjeżdżamy w dół i jesteśmy w Iłży z romantycznie zawieszonymi na stromej górze tuż nad miastem ruinami jej zamku.

Początki miasta, jak również geneza jego nazwy ginie w pomroce dziejów.

Wiadomo, że już w XIII wieku zamek Iłżański był letnią rezydencją biskupów krakowskich, w 1342 r. bisk. Jan Grot na miejsce drewnianego grodziszcza wybudował murowaną warownię. W ciągu swego istnienia zamek i miasto wielokrotnie przechodziły okresy chwały i upadku, były zniszczone przez Tatarów

i Szwedów, gościły wielu królów; pięciokrotnie przebywał tu Władysław Jagiełło, a mury zamku widziały również Zygmunta I i Zygmunta III. Rozegrał się tu również jeden z rozdziałów królewskiego romansu Władysława IV.

Dawny zamek, po spaleniu go przez Szwedów, pomimo częściowego odnowienia w końcu XVII w., stopniowo kłonił się ku upadkowi, ostatecznie zaś zamienił się w ruinę podczas pożaru wynikłego w czasie zabawy urządzonej w nim za okupacji austriackiej. Obecnie wśród wyszczerbionych murów zielenieje piękny iniejski skwer z którego roztacza się cudowny widok na dolinę Iłżanki i falistą okolicę.

Tuż za Iłżą wjeżdżamy w przepiękny wysokopienny las, towarzyszący nam aż do doliny rzeki Kamiennej. Las ten, stanowiący część dawnych borów Świętokrzyskich, obecnie eksploatowany jest

przez Starachowickie Zakłady Przemysłowe. Po wyjeździe z lasów teren nabiera większej falistości. W Lubieni skręcamy w lewo, jeszcze kilka znaczniejszych wzniesień i zjeżdżamy w dolinę Kamiennej, płynącej wzdłuż północnego zbocza Wschodniej odnogi Świętokrzyskich Gór. W Brodach skręcamy ponownie w lewo, poczem malowniczą doliną jedziemy na zachód zbliżając się do Wisły.

Tuż za Ożarowem mijamy drogę wiodącą w lewo do Annopola i po 18 kilometrach wjeżdżamy do Zawichostu.

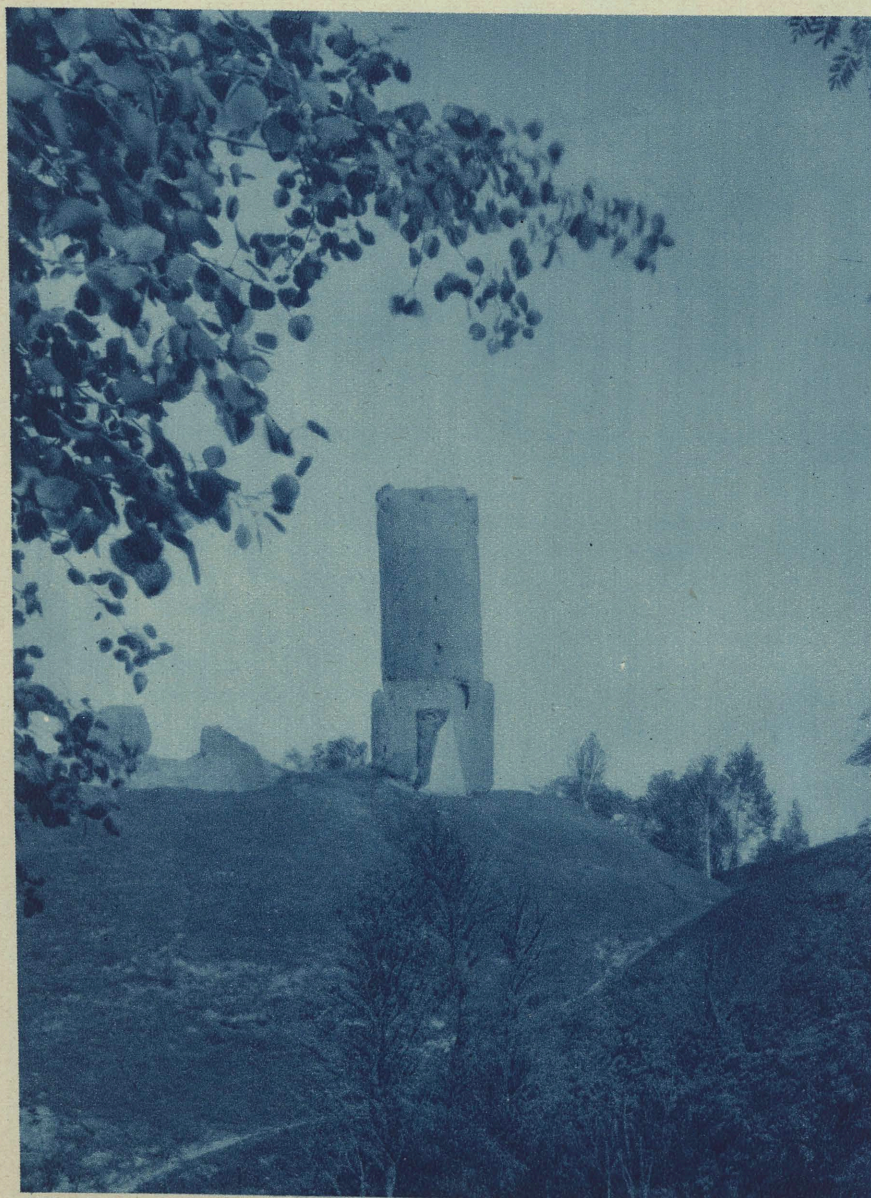
Zawichost na pierwszy rzut oka zdaje się nie przedstawiać nic ciekawego. Drewniane małomiasteczkowe domki, rynek, dalej dwa obok siebie stojące kościoły o frontonach, wybitnie pozbawionych charakteru przez odnowienie w drugiej połowie zeszłego stulecia.

I wielu automobilistów przejedzie obok nie podejrzewając, że pierwszy z nich, to jedna z najsławniejszych świątyń Polski. Dopiero gdy wejdzie na podwórze kościelne i obejdzie go od tyłu, przed jego oczyma roztoczy się widok pełen majestatu. Tuż pod nogami, u stóp urwistego wybrzeża toczy swe wody Wisła, w której przeglądają się sędziwe, pokryte patyną wieków, glazy starodawnnej budowli.

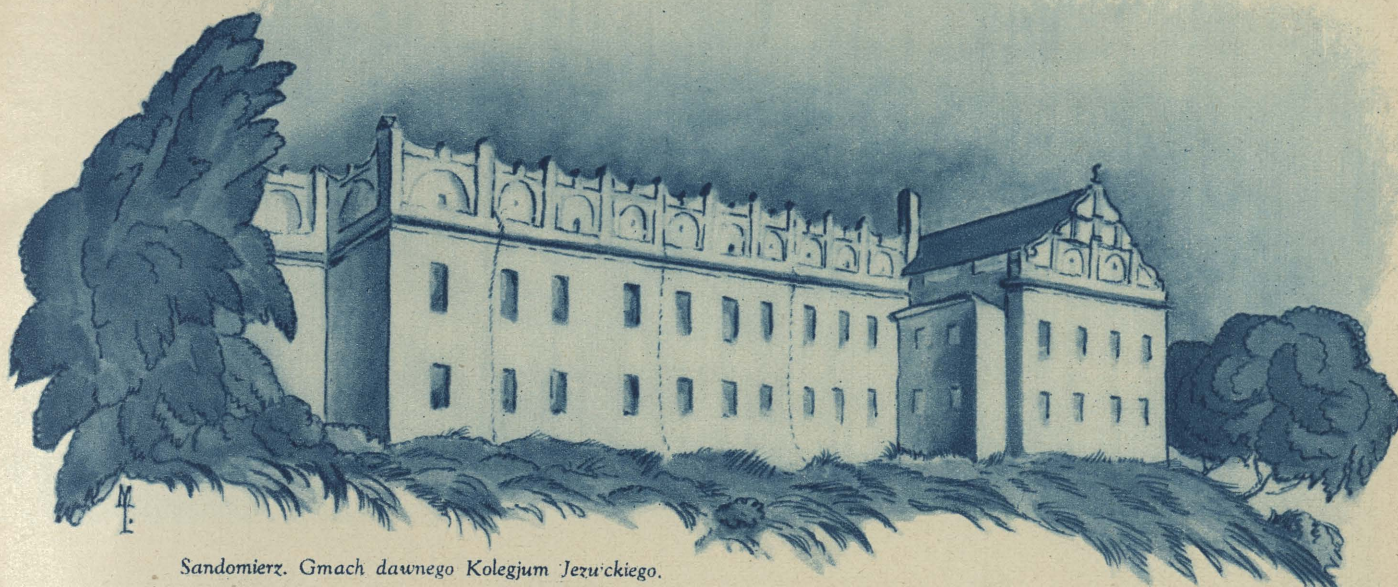
Kościół ten, założony 18 kwietnia 1255 r. przez Księcia Sandomierskiego Bolesława „dla dobra duszy Leszka, księżny Grzymisławy i Kunegundy” jest jedną z pierwszych świątyń Franciszkańskich w Polsce. Przetrwał on najazdy Tatarskie, wojny Szwedzkie i przez całe istnienie przedrozbiorowej Polski pełnił, wraz z ufundowanym przy nim przez wyżej wymienionego księcia szpitalem i klasztorem, szlachetne posłannictwo niesienia oświaty i pociechy okolicznemu ludowi.

W przepojonym średniowieczem wnętrzu kościoła zwraca na siebie uwagę nagrobek matki fundatora — księżnej Grzymisławy. Wiązania dachowe kościoła, to jeden z najstarszych okazów staropolskiej misternej sztuki ciesielskiej.

Przy wyjeździe z Zawichostu, szosa gwałtownie opada i zdawałoby się ginie w nurtach Wisły. Lecz to tylko optyczne złudzenie; w ostatniej chwili skręcamy w prawo i jedziemy dalej na południe, mając nieomal po sam Sandomierz po lewej stronie rozlewiska rzeki, po prawej zaś urwiste spady. Mniej więcej na połowie drogi mijamy wieś, na którą nie zwróciło by się uwagi, gdyby oczy nie padły na stojący tuż przy szosie wielki rzeźbiony sarkofag z empirowym orłem, zaopatrzony w lakoniczny napis: „Powstańcom 1863 r. — wieś Dwikozy”. Sarkofag ten, którego by się nie powsta-



Iłża. Wieża Zamkowa.



Sandomierz. Gmach dawnego Kolegium Jezuickiego.

działa nawet stolica, został przed dwoma laty wystawiony sumptem a częściowo i pracą własnych rąk mieszkańców wsi, na miejscu gdzie w pamiętnym roku ostatniego powstania pochowano we wspólnej mogile kilkudziesięciu bojowników o wolność.

Za Dwikozami szosa oddala się nieco od Wisły i staje się coraz bardziej górzystą. Jeszcze dwa wzniesienia, nie ustępujące bodajże drodze do Morskiego Oka, i przez średniowieczną bramę Opatowską wjeżdżamy do jednego z najdawniejszych grodów Polski — Sandomierza. W hotelu „Polskim” omywamy się z kurzu drogowego, a w restauracji pani Łukaszewiczowej spożywamy bezsprzecznie należący się nam posiłek, poczem możemy już udać się na zwiedzanie miasta.

Pierwszą wzmiankę o Sandomierzu znajdujemy w kronikach Gallusa (1097r.). Już wtedy miasto to współzawodniczyło pod względem wielkości i bogactwa z ówczesnym Krakowem. Znajdowało się ono nieco bardziej na zachód, w pewnym oddaleniu od zamku. Częste jednak napady zmusiły mieszkańców do przeniesienia się pod bezpośrednią obronę murów warownych i obecnie z t. zw. Starego Sandomierza pozostał jedynie, wyrastający pomiędzy łąkami pszenicy, romański kościół Św. Jakóba. Kościół ten został ufundowany ok. 1200 r. przez ks. Adelajdę, córkę Kazimierza Sprawiedliwego. Jest to jeden z nielicznych już u nas w kraju zabytków architektury romańskiej. Pięknym jest portal wejściowy i stojąca obok warowna dzwonnica, upamiętniona w „Popiołach” Żeromskiego opisem obrony przeciw oblegającym miasto wojskom austriackim.

W tchnącym szlachetną prostotą wnętrzu zwraca na siebie uwagę płyta grobowa założycielki kościoła ks. Adelajdy.

W pewnej odległości od kościoła Św. Jakuba, również poza obrębem obecnego miasta, wznosi się kościół Św. Pawła. Założony w r. 1226, kościół ten był kilkakrotnie przebudowany, tak, że obecnie jego elewacja nosi charakter barokowy. W r. 1809, w czasie oblężenia austriackiego, okopały się tu i z powodzeniem wytrzymały wszystkie ataki nieprzyjaciela dwie polskie kompanie pod dowództwem podpułkownika Białkowskiego. Jako świadectwo gorących walk, które się tu wtedy toczyły, pozostały w murach zewnętrznych świątyni (szczególniej od strony zachodniej) liczne pociski armatnie. We

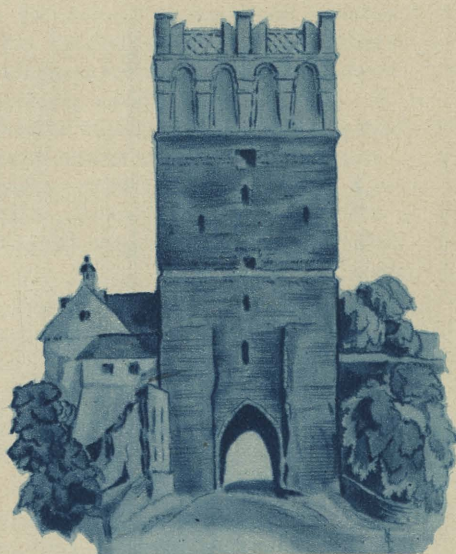
wnętrzu budzą zainteresowanie wzruszającej naiwności freski.

W pobliżu kościoła znajduje się ludzka ręką wzniesiony kopiec uwieczniony kamieniem z wrytym napisem „Salve Regina”. Według podania temi słowami w r. 1260 żegnało się ze światem 49 wyrzniętych przez tatarskie wojska Nagaja i tu pochowanych zakonników dominikańskich.

Obecny Sandomierz, po przeniesieniu go pod obronę zamku, został opasany murem warownym zaopatrzonym w szeregi bram. Z murów tych pozostała jedynie wymieniona wyżej, a pokryta patyną wieków, brama Opatowska. Gotycki jej trzon został zaopatrzony w późniejszych czasach w malowniczą renesansową attykę. Taki sam charakter nosi, znajdujący się na środku rynku, ratusz.

Domy miejskie, choć nie odznaczające się wybitnym bogactwem ornamentyki, odzwierciedlają jakby w skrócie historię naszego budownictwa: od sędziwego gotyku domu dziejopisarza Długosza, poprzez renesansowe podcienia na rynku, aż do beztroskich barokowych domków ukrytych w cieniu katedry.

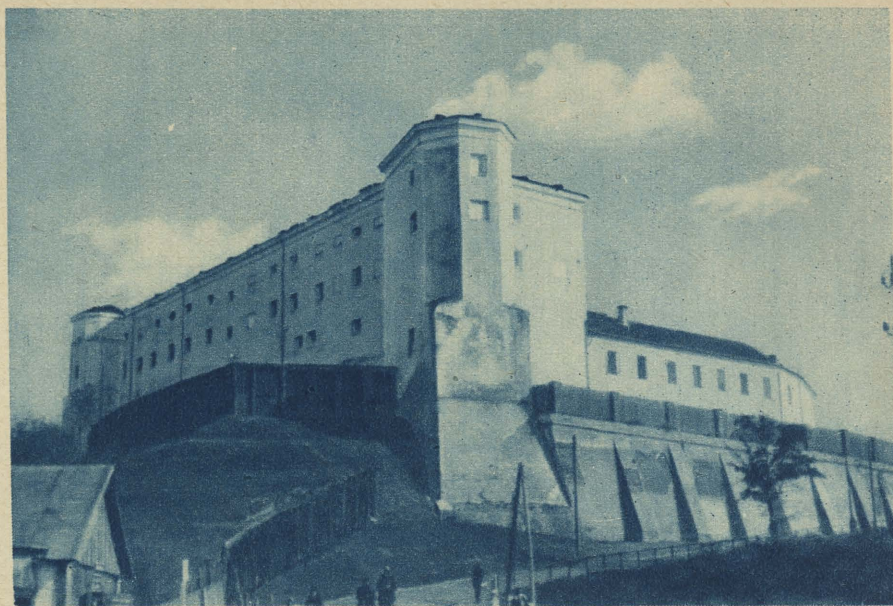
Katedra, choć założona w r. 1121, nosi obecnie charakter nieco późniejszy bo gotycki i to częściowo zeszpecony nieumiejętnym odnowieniem. Dopiero wchodząc do wnętrza ogarnia nas królewski majestat tej prastarej świątyni — niegdyś kolegiaty pod wezwaniem Panny Marji. Wysokie sklepienia, oparte na lesie wiekowych filarów, giną w półmroku. Z murów presbiterium patrzą na nas surowe oblicza świętych odtworzonych pędzlem sprowadzonych przez Władysława Jagiełłę malarzy kijowskich.



Sandomierz. Brama Opatowska.



Średniowieczne budowle Sandomierza: u góry obronna wieża kościoła Św. Jakóba, u dołu — wejście do domu kronikarza Długosza.



Sandomierz. Zamek.

Dołem, pod temi freskami, stoją w 2 rzędach przebogato rzeźbione renesansowe stalle, ściany zaś, filary i konfesjonały wdzięczą się wymyślnie wygiętą linią okazów barokowej rzeźby i ornamentyki.

W pobliżu katedry, na wysokiej skarpie, stromo spadającej ku roztokom wiślanym, bielą się renesansowe mury sławnego Kolegium Jezuickiego. Po ważne, pozbawione wszelkiej ornamentacji mury uwieńczone są piękną renesansową attyką zdającą się powtarzać rytm płynącej dołem fali.

Po drugiej strony katedry, oddzielony od niej tak obficie w Sandomierzu spotykanym parowem, wznosi się zamek. To co teraz widzimy jest tylko jednym ze skrzydeł dawnej warowni. W r. 1656, po oblężeniu przez Stefana Czarneckiego, szwedzi — opuszczając Sandomierz — podłożyli pod zebrane w lochach zamkowych wielkie zapasy prochu zapalone lonty. Gdy już część wojska polskiego weszła w obręb twierdzy, prochy wybuchły, unosząc ze sobą dwie trzecie zamku wraz z życiem ok. 2000 żołnierzy. Scenę tę, odtworzoną z wielką fantazją można oglądać na jednym z obrazów katedralnych.

Tyle co do ważniejszych zabytków miasta. Główną jednak jego ozdobą jest falistość terenu oraz bogata roślinność w której Sandomierz (prócz rynku, oraz bezpośrednio przytykających do niego uliczek, noszących wygląd wybitnie „handlowy”) formalnie tonie.

Z miasta wyjeżdżamy przez bramę Opatowską, poczem natychmiast, przy stacji benzynowej, skręcamy w lewo. Mijamy Lenarczyce oraz Włostów i po

30 kilometrach jazdy jesteśmy w Opatowie.

Najciekawszym zabytkiem tego miasta jest jego prastara Kolegiata zaliczona przez Długosza i Bielskiego do rzędu najdawniejszych świątyń polskich — t. zw. Kościołów Duninowskich. Warto w tem miejscu powiedzieć parę słów o owianym legendą twórcy tych kościołów — Piotrze Duninie „comesie” na Skrzynnie. Człowiekowi temu — ulubieńcowi Bolesława Krzywoustego — podania przypisują narodowość to duńską, to serbską, to znów normandzką. Według tych podań Dunin miał bardzo burzliwą młodość — zajmował się korsarstwem, raubritterstwem, w końcu zaś złupił skarb królów duńskich i wraz z nim ukrył się do Polski. Tu, po latach, usatkwował się, poczem odbył pieszą pielgrzymkę do Rzymu. Skruszonemu pątnikowi Papież rozkazał na znak pokuty wybudować w Polsce 7 kościołów. Po powrocie do kraju Dunin zabrał się natychmiast do dzieła i w „ultacie (musiał się poczuwać do bardzo wielkich grzechów!) wybudował świątyń 77.

Ostatnie badania historyczne zdarły z pamięci Dunina część jego romantycznego nimbu, a mianowicie z 77 kościołów, o jednakowym typie przypisywanych dziedzicowi na Skrzynnie, dotychczas stwierdzono iż jedynie około — 7 zawdzięczają swe istnienie samemu Duninowi. Reszta budzi pewne zastrzeżenia i częściej uczonych badaczy przypisuje je raczej pobożności najbliższej rodziny królewskiego ulubieńca.

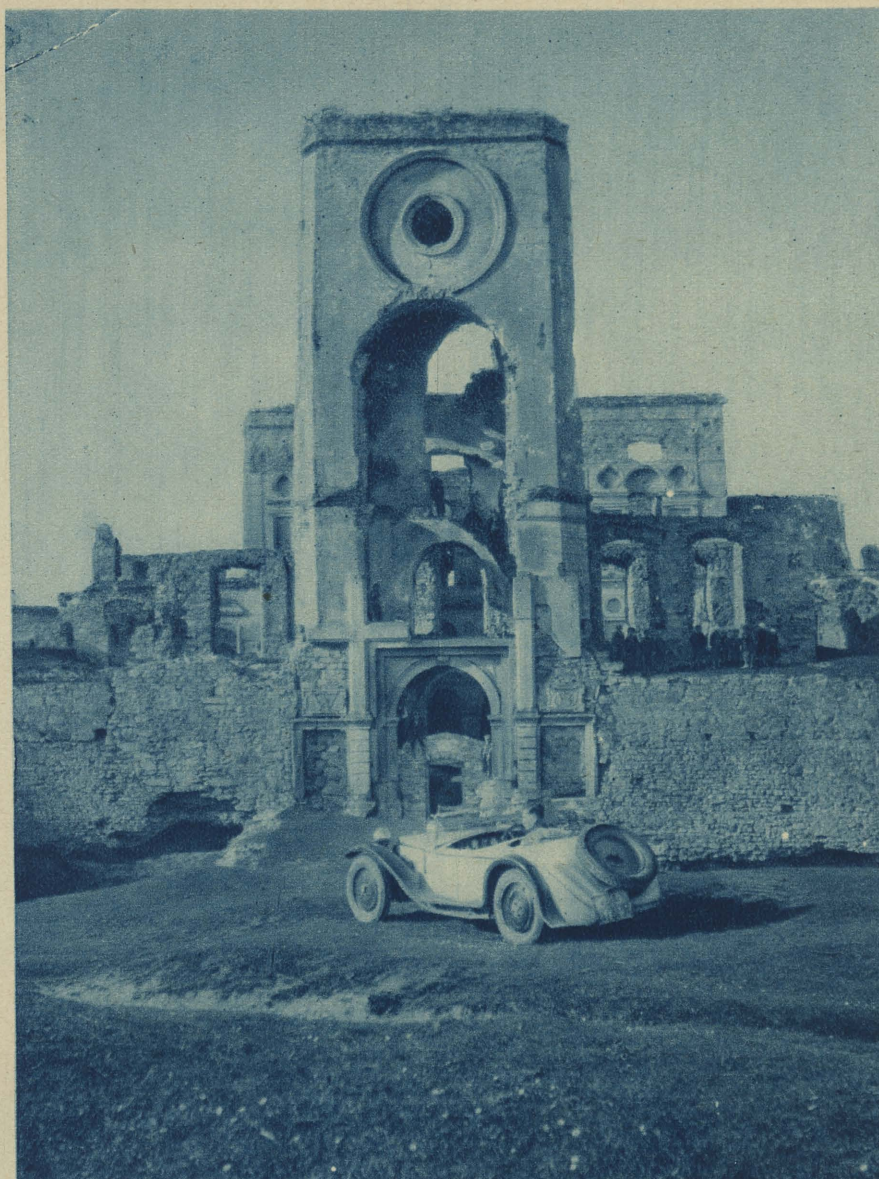
Kolegiata opatowska zachowała front, wieże i główną nawę w pięknym stylu romańskim. Jedynie boczne kaplice otrzy. mały przy późniejszym odnowieniu szate

gotycką, a wieże zostały uwieńczone barokowymi kopułkami.

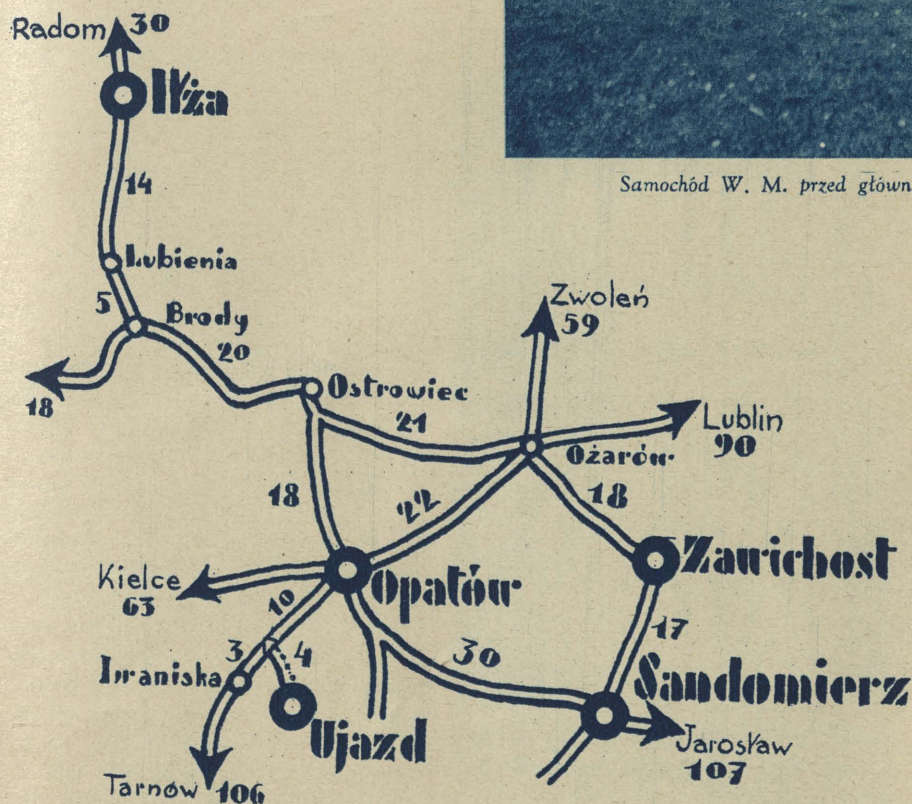
Na początku swego istnienia Opatów należał do zakonu Templariuszy, sprowadzonego tu przez ks. Henryka Sandomierskiego — syna Bolesława Krzywoustego. W r. 1518 miasto zostało za 10.000 złotych odkupione przez Krzysztofa Szydłowieckiego, który nie tylko zaopatruje Opatów w mury obronne i warowne bramy, lecz dla wygody mieszkańców zakłada, bodaj że pierwszą w Polsce, instalację wodociagową. Z murów miejskich zachowała się dotychczas, u stóp kolegiaty położona, przysadzista a ponura brama warszawska, ozdobiona jedynie znajdującą się na murze zewnętrznym płaskorzeźbą wyobrażającą smoka oplecionego wokół herbu fundatora.

Wyjeżdżając z Opatowa w kierunku południowo-zachodnim, zbliżamy się do jednego z najważniejszych celów naszej wycieczki, świadectwa wielkopańskiego gościa jednego z możnowładców XVII wieku Krzysztofa Ossolińskiego, zamku Krzyżtopór w Ujeździe.

Mijamy wieś Kobylany i na 13-y kilometr od Opatowa a 2½ kilometra przed Iwaniskami, zbaczamy z szosy w lewo. Pięknie wysadzoną drzewami aleją, po 700 metrach, przejeżdżamy obok zabudowań folwarcznych majątku Planta, poczem, wzdłuż ogrodzenia ogro-

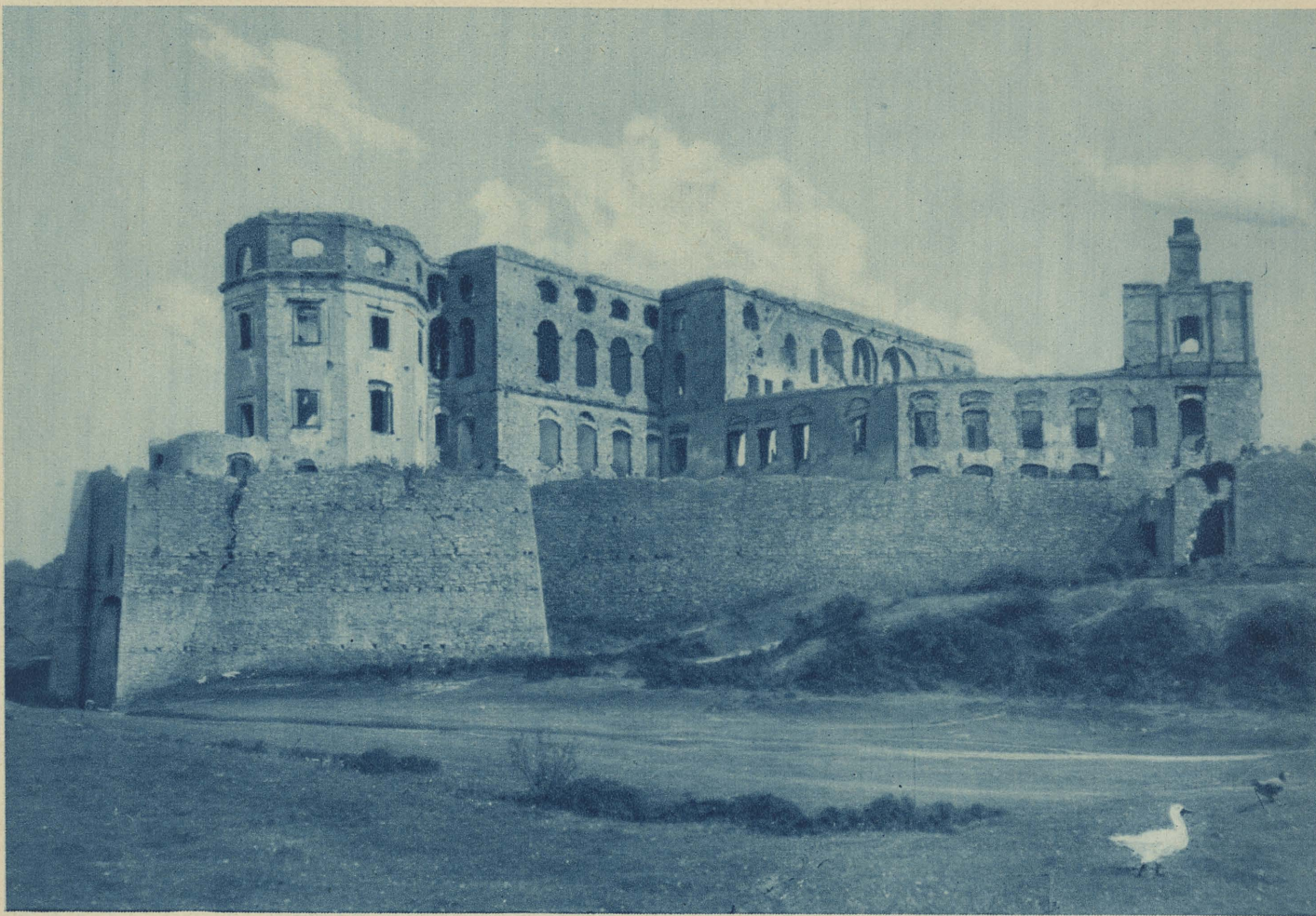


Samochód W. M. przed główną bramą Krzyżtoporskiego zamczyska.



du dworskiego, wjeżdżamy wprost przed siebie na polną drogę. Po jednym kilometrze przecinamy tor kolei wąskotorowej, poczem następuje dość znaczny zjazd, następnie zaś brzegiem lasu, po przebyciu niewielkiego strumyczka, wjeżdżamy precudowną starodawną aleją zamkową pod górę do zabudowań dworskich majątku Ujazd. Razem cały odcinek od szosy wynosi 4 kilometry. Droga, choć gruntowa, zdaje się nie nastęczać trudności nie do przewyciężenia. Jedynie należy wystrzegać się okresów wielkich deszczów, gdyż wtedy strumień, o którym wyżej mowa, może stać się przeszkodą bardzo niebezpieczną.

Natychmiast po wyjechaniu poza obręb zabudowań dworskich otwiera się przed nami niespodziewanie imponujący widok. W odległości kilkuset metrów, na wzniesieniu do którego przytuliły się chałupy wiejskie, rozsiadły się wyszczerbione mury jednego z największych

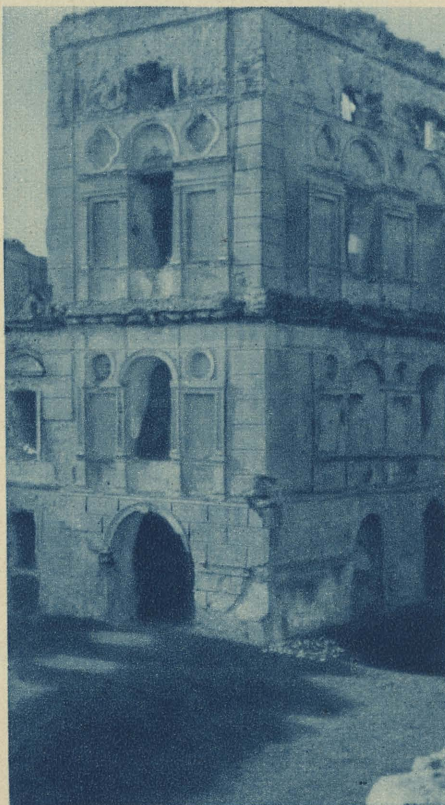


Obecny wygląd Krzyżtoporu od strony zachodniej, (ze zbiorów Z. A. P. i H. S.)

i najbogatszych w swoim czasie nie tylko w Polsce lecz również i w całej Europie zamków renesansowych.

Pomiędzy chatami wjeżdżamy na wzniesienie, omijamy mury zamku i oto stoimy przed główną jego bramą ozdobioną z obydwu stron olbrzymimi wykutymi w monolicie płaskorzeźbami wyobrażającymi godło rodziny Ossolińskich — krzyż i topór. Od tego godła, oraz od imienia jego właściciela wzięła początek nazwa zamku.

Dobra i wieś Ujazd już w XII wieku były wymienione w akcie uposażeniowym klasztoru Jędrzejowskiego, w połowie XV w. dziedzicami są Oleśnicy, w XVI — Zborowscy, w roku zaś 1584 przechodzi Ujazd na własność Krzysztofa Ossolińskiego — brata Jerzego, Wielkiego Kancelarza Koronnego. W roku 1631 przystępuje Ossoliński do budowy zamku, przyczem pracy tej nadaje charakter i rozmiary godne swego wielkiego nazwiska. Dość powiedzieć iż budowla, obejmująca około 12000 m² powierzchni, kosztowała 3 miliony ówczesnych złotych polskich, a praca przy niej, choć prowadzona w wybitnie szybkim, jak na tamte czasy tempie, trwała okrągłe 13 lat.

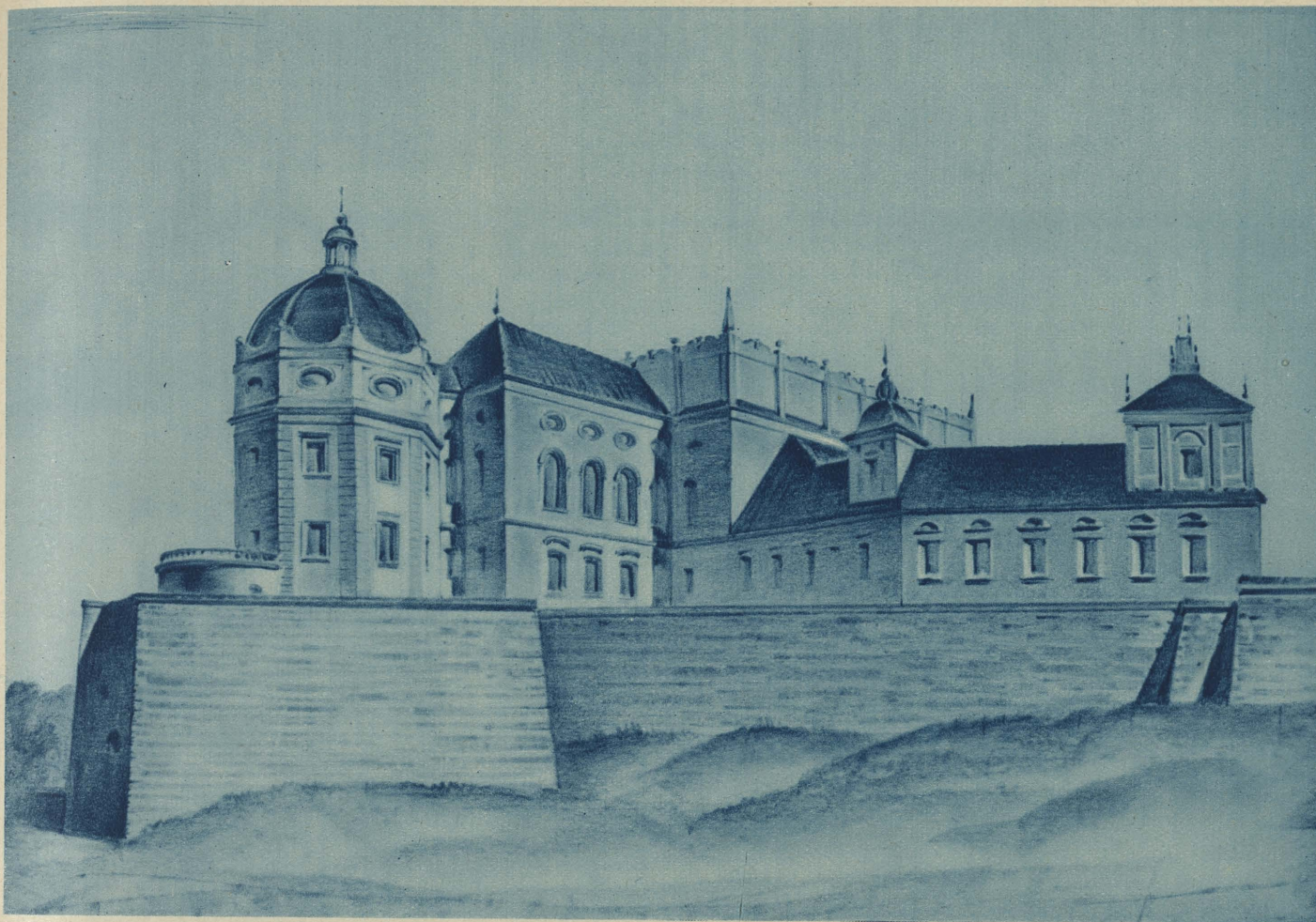


Krzyżtopór. Narożnik głównego skrzydła.

Koncepcja budynku wiernie odzwierciedla ambicje możnowładców renesansowych. Zamek posiadał ilość okien równą ilości dni w roku, liczba większych komnat odpowiadała liczbie tygodni, dwanaście wielkich sal miało przypominać ilość miesięcy, cztery zaś baszty narożne odpowiadały porom roku.

Również rozplanowanie zamku zostało zakrojone i rozwiązane na sposób godny Michała Anioła, przyczem budowniczemu udało się szczęśliwie połączyć charakter rezydencyjny budynku ze znaczną jego obronością. Dziejopis wypraw Karola Gustawa, Puffendorf w swoich kronikach poczytuje zdobycie Krzyżtoporu za jedno z największych dzieł szwedzkiego oręża. Podaje on jednocześnie szczegółowy opis zamku dający wyobrażenie o przepychu, który się tam rozrzucał. A więc mury zewnętrzne były ukwiecone wiszącymi ogrodami, żłoby w stajniach wykonano z drogiego marmuru, znajdująca się zaś w ośmiokątnej wieży sala jadalna, miast sufitu, posiadała szklaną tafelę, nad którą był urządzony basen ze złotymi zamorskimi rybkami.

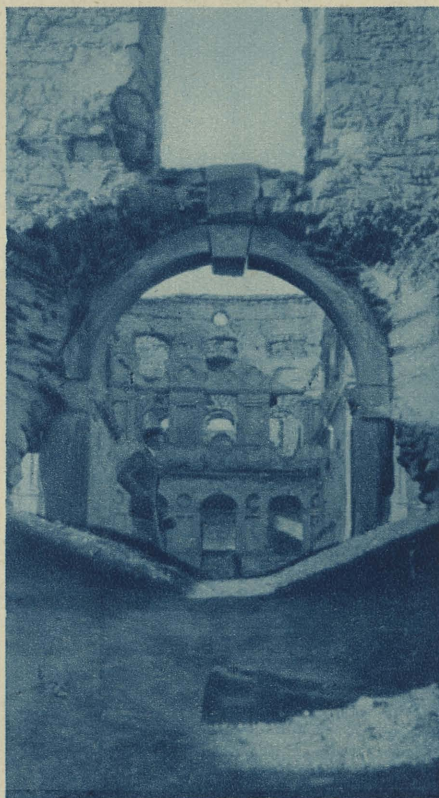
Ossoliński niedługo cieszył się swem



Projekt odnowienia Krzyżtoporu przy przekształceniu go na hotel turystyczny, (ze zbiorów Wydz. Arch. Pol. Warsz.)

dzielem; w kilka lat po jego ukończeniu umiera i zamek przechodzi w ręce Kalinowskich. W r. 1655, to znaczy dokładnie w jedenaście lat po wybudowaniu rezydencji, zostaje ona obleżona, zdobyta i spalona przez wojska szwedzkie. Pozostaje nienaruszone tylko jedno ze skrzydeł zamkowych. W r. 1770 zamknęli się tu i bronili konfederaci barscy, przyczem zamek uległ powtórnemu pożarowi i od tego czasu stoi niezamieszkały, jedynie ogromem i potęgą swych murów dając świadectwo bogactwu złotego wieku Rzplitej.

Przez bramę wjazdową, o której była wyżej mowa, po uprzednim przebyciu kamiennych luków dawnego mostu, niegdyś w części zwodzonego, trafiamy na trapezoidalny główny dziedziniec zamku. Obszerna ta przestrzeń z trzech stron obudowana jest oficynami mieszczącymi niegdyś w najniższym swym piętrze przestronne stajnie, nad nimi zaś komnaty gościnne i służbowe. Nawprost bramy wznosi się wielki blok centralny, przecięty w środku rodzajem otwartego kurytarza łączącego dziedziniec główny z drugim, owalnym w planie, służącym niegdyś za swego rodzaju



Krzyżtopór. Widok z bramy na dziedziniec.

„patio” dla okalających go sal recepcyjnych. Szczegóły ornamentacyjne, pilastry oraz bogate a stylowe obramienia drzwi i okien, wykonane z kamienia ciosowego, zachowały się dotychczas i łącznie z ponadgryzonym już gdzieś zębem czasu i wojen murem nasuwają wspomnienia olbrzymów z forum rzymskiego.

Miejsca na murach, niewypełnione ornamentyką architektoniczną, posiadały niegdyś na wzór rzymskich penatów, wykonane „el fresco” portrety przodków i rodziny właściciela, umieszczone zaś pod nimi tablice marmurowe dotychczas przekazują pamięci zwiedzających ich nazwiska. Ostatnia z tych tablic, wmurowana widocznie po całkowitem ukończeniu budowy, zaopatrzona jest w następujący tekst: „Ojczyźnie mej polskiej, Województwu Sandom., braci mej miłej, w honor domowych i pamięci, Krzysztof z Tenczyna Ossoliński, W-da Sandomierski, ukończył. 1644”. Z fresków niestety dotychczas zachowały się tylko dwa i to w stanie znacznego zniszczenia.

Z dziedzińca owalnego wchodzimy do wnętrza zamku. Przechodząc niekończącym się labiryntem pokoi, ku-

rytarzy i sal doznaje się uczucia podziwu: wszak ten kolos, to dzieło jednego tylko człowieka, to tylko cząstka jego fortuny przeznaczona przez kaprys na zadośćuczynienie swej dumy i uwiecznienie nazwiska! Zaiste, epoka renesansu miała gości, nawet u nas w Polsce!

W ciągu perygrynacji po ruinach trafiamy na wspomnianą już ośmiokątną komnatę jadalną; zachowały się tu szczątki wielkiego kominka z wyrytym nad nim napisem: „Miły w tym domu pokój przemieszkuję, gdzie mąż przygrywa żoną przyspiewuje”.

W końcu wychodzimy na zewnętrzne mury, dźwigające niegdyś opisywane przez Puffendorfa ogrody, przed ośmiokątną wieżą stoi druga, mniejsza i okragła, mieszcząca w sobie, tak na wypadek oblężenia niezbędną dla twierdzy, studnię. Dziś z pod niej wypływa strumień zasilaający drzemiące u stóp ruin stawy. Dawniej były tu ogrody pałacowe ozdobione szeregiem mostków i altan. Dziś pozostało z nich tylko kilka malowniczych arkad. Dalej, za wsią i lasem, sfalowała się żyzna ziemia Sandomierska uwieńczona na horyzoncie łańcuchem gór Świętokrzyskich ze Szczytnikiem i Łysicą na czele.

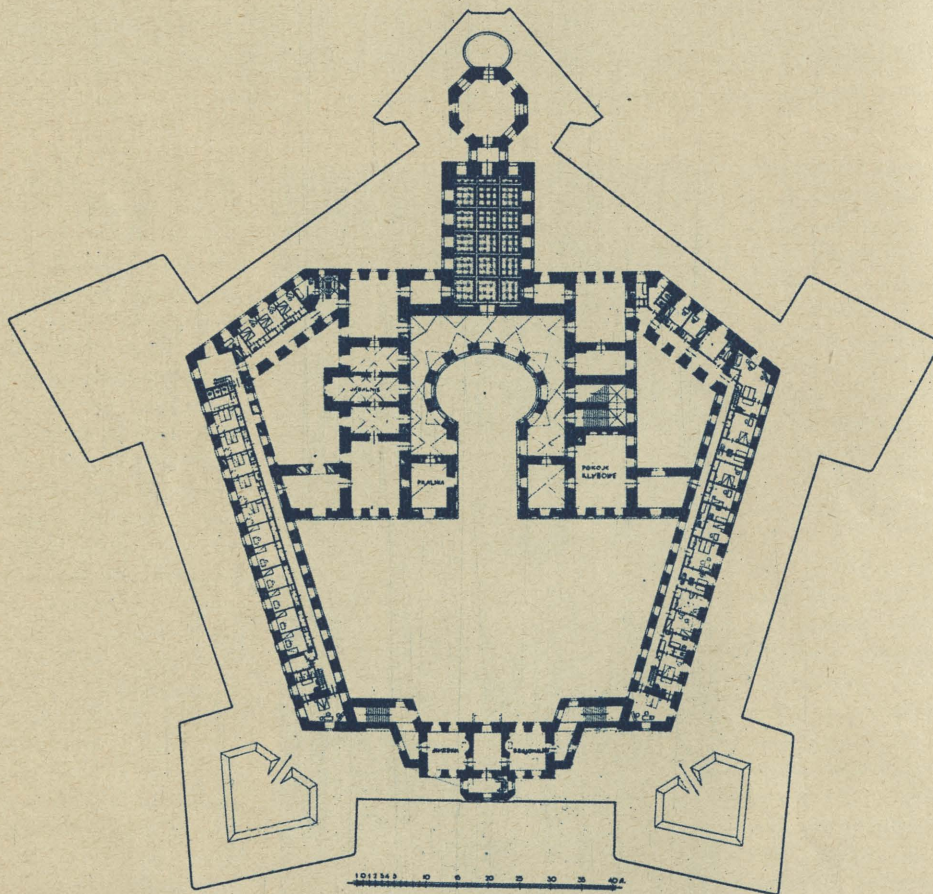
Pięknym jest Krzyżtopór, pięknym pomimo swej ruiny. Mimowoli nasuwają się na myśl słowa Naruszewicza (Djarjusz podróży Stanisława Augusta): „Gmach ten zewnątrz i wewnątrz prawdziwie wielkość starożytnych Polaków w gruzach nawet przypomina.”

A zaznaczyć należy, iż gruzi te dalekie są od rozpaczliwego stanu innych polskich ruin. Jak twierdzą fachowcy, mury, z punktu widzenia siły nośnej, są naogół zupełnie zdrowe, to też po „zaplombowaniu” w nich luk-śladów dawnych wojen, z części konstrukcyjnych brakować będzie jedynie podłóg i sufitów. Zakład Architektury Polskiej, o którym już mówiłem, a dzięki któremu mogłem podzielić się z czytelnikami szczegółami historyczno-architektonicznymi niniejszego artykułu, posiada już opracowany projekt odbudowy Krzyżtoporu i to projekt o założeniu niezmiernie dla automobilistów sympatycznym. Mianowicie, przy całkowitem zrekonstruowaniu dawnego wyglądu zamku, ma on służyć jako hotel-ośrodek dla turystyki automobilowej. Na miejsce dawnych stajen przewidziane są garaże. Oficyny będą zajęte przez pokoje hotelowe oraz (dla wycieczek popularnych) wspólne

sale sypialne. Główny zaś blok ma zawierać sale restauracyjne, salony, pokoje klubowe oraz muzeum regionalne. Naturalnie ze względu na koszt, praca ta nie może być wykonana jednorazowo, lecz nawet odbudowanie i przystosowanie do zamieszkania chociażby części jednego ze skrzydeł zamkowych, niewątpliwie przyciągnie szerokie rzesze turystów, co znów powiększy finansowe możliwości dalszych prac renowacyjnych.

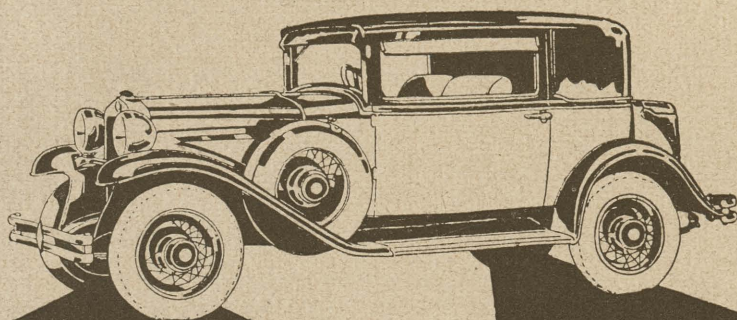
Projekt Zakładu Architektury Polskiej, dążący do podźwignięcia jednego z najpiękniejszych w Polsce zamków z jednoczesnym stworzeniem dla automobilistów całkowicie z punktu widzenia komfortu współczesnego schroniska, i to położonego w bezpośrednim sąsiedztwie Świętokrzyskich gór a w sercu przepięknej ziemi Sandomierskiej, zasługuje ze wszelkich miar na uwagę polskiej rodziny samochodowej. To też niewątpliwie z nastaniem piękniejszych dni mury Krzyżtoporskie częściej zaczną odbijać echa sygnałów automobilowych, co w skutkach swych przyczyni się chociażby moralnie do zrealizowania szlachetnych zamierzeń Zakładu.

I. Makowski



Krzyżtopór. Projekt przebudowy I-go piętra zamku, (ze zbiorów Wyd. Arch. Pol. Warsz.)

FIAT ⁵¹⁴



COUPÉ ROYAL

To najnowszy typ luksusowych karoserji fabrycznych FIAT, które, zarówno elegancją i pięknym rysunku, jak i komfortem wykończeniem wewnętrznym odbiegają od szablonu seryjnych karoserji samochodowych i przy przystępnej cenie odznaczają się wyjątkową oryginalnością indywidualnych projektów wielkich artystów sztuki karoseryjnej. Karoserje tego typu mogą być zmontowane na wszystkich podwoziach bieżących modeli FIAT, 514 — $\frac{8}{30}$ KM 521C — $\frac{15}{50}$ KM 525SS — $\frac{22}{90}$ KM, umożliwiając w ten sposób wszystkim sferom nabycie prawdziwie luksusowego sportowego samochodu

POLSKI FIAT S. A.

Biuro Sprzedaży i Salon Wystawowy

Warszawa, Krakowskie Przedm. 13 (Hotel Europejski)

Telefony 685-16 i 643-42.

WRAŻENIA z AMERYKI

II.

KŁOPOTY Z „PARKOWANIEM”. — WIELKIE GARAŻE. — OPIEKA NAD MASZYNAMI.

Ameryka nie jest „dobrym” krajem dla samochodu, bo go się tu nie szanuje i w całej rozciągłości stosuje się do niego zasadę: murzyn zrobił swoje, murzyn może odejść. Gdy amerykańsin potrzebuje gdzieś pojechać, siada do samochodu i jedzie, ale gdy już dojedzie, lub wróci do domu po załatwieniu wszystkich swych interesów, wysiada, zatrząskuje drzwiami i odchodzi, pozostawiając samochód samemu sobie na pastwę losu, złodziei i niepogody.

Półowa amerykańskich maszyn, to bezdomne sieroty, które przez całe życie nie widziały garażu, nocując w mrozy i sloty na świeżem powietrzu. Zwłaszcza smutne wrażenie sprawia tysiące takich maszyn, stojących po nocach długimi szeregami w ciemnych, bocznych ulicach wielkich miast.

W nocy zresztą niema naogół żadnych trudności z pozostawianiem samochodu na ulicy, ale dopiero w dzień rozpoczyna się lekka tragedia z „parkowaniem”, które jest jednym z najniebezpieczniejszych zagadnień dla amerykańskich miast, sprawiającem automobilistom i czynnikom odpowiedzialnym więcej zmartwień, niż sama regulacja ruchu.

Ze względu na niezbędną przelotność ulic, nie można często wogóle pozwalać w pewnych okresach na pozostawianie na ulicy samochodu, z drugiej zaś strony trzeba wziąć pod uwagę, że znaczna część pracowników i interesantów przyjeżdża do miasta własnymi samochodami i musi je na czas pracy i załatwiania interesów gdzieś pozostawić. Pamiętać przy tem trzeba, że przeciętna amerykańska ulica nie odznacza się zbytnią szerokością, i że budynki, przeznaczone na miejsca pracy są bardzo wysokie i niewielki odcinek ulicy musi „obsłużyć” nieraz kilka tysięcy osób.

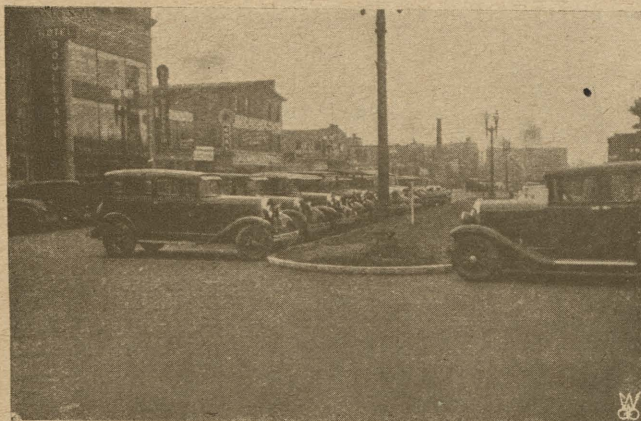
Znalezieniu jakiegoś wyjścia z tej trudnej sytuacji

przeszkadza w dodatku sprzeczność interesów użytkowników ulicy. Czynniki zainteresowane w szybkim i obfitym ruchu, jak na przykład towarzystwa tramwajowe i autobusowe i ludzie, którym chodzi o możliwość szybkiego przejechania przez całe miasto, starają się wpłynąć na to, by było jak najwięcej stref z zakazaniem parkowaniem. Przeciwnie zaś, przeciętnemu automobilście, który przyjechał do miasta dla załatwienia interesów, a także kupcom i przedsiębiorcom, pragnącym ułatwić dostęp do swych sklepów i biur, zależy na tem, by było jak najwięcej miejsc, gdzie możnaby było pozostawić samochód.

Trudno pogodzić obie strony, gdy się więc teraz dojedzie tam, gdzie już trzeba wyjść z maszyny, rozpoczyna się dla Ameryki dramat poszukiwania miejsca na postój. Nie jest to łatwe: widzi się całe odcinki ulic, na których przy chodnikach jest zupełnie pusto, ale tam właśnie widnieje groźne ogłoszenie „No Parking” — „Postój Wzbroniony”, przyczem zakaz ten rozciąga się na przeciąg całej doby lub też pewnych okresów intensywniejszego ruchu.

Znalezienie odcinka ulicy, na którym postój jest dozwolony, nie jest ostatecznie takie trudne, ale znaleźć na nim miejsce dla swego samochodu, to już co innego. Są one zazwyczaj już tak zastawione maszynami, że trzeba nieraz objechać ze 3 lub 4 bloki, zanim się znajdzie kawałek wolnej przestrzeni, i to przeważnie równającej się akurat długości jednego samochodu, wstawienie więc go tam wymaga nielada zręczności i umiejętności.

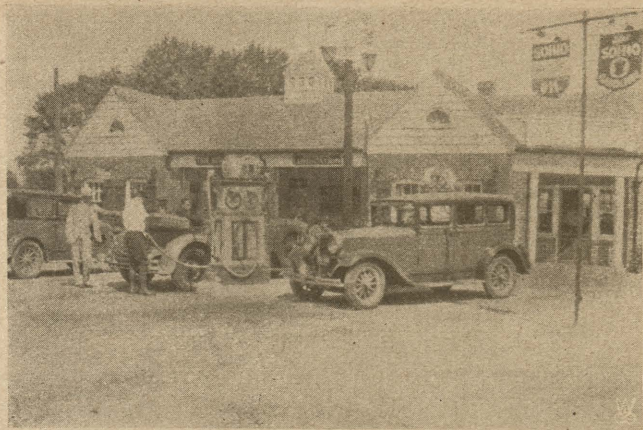
Gdy się już załatwiło interes w biurze lub zjadło obiad w restauracji i chce się odjechać, zaczyna się drugi akt tragedii „parkowania”, rozpoczynający się od pięknego retorycznego pytania: „A gdzie ja zostawiłem swój samochód?”, bo naprawdę jest trudno spamiętać, gdzie się go ostatecznie po wielokrotnem kołowaniu postawiło.



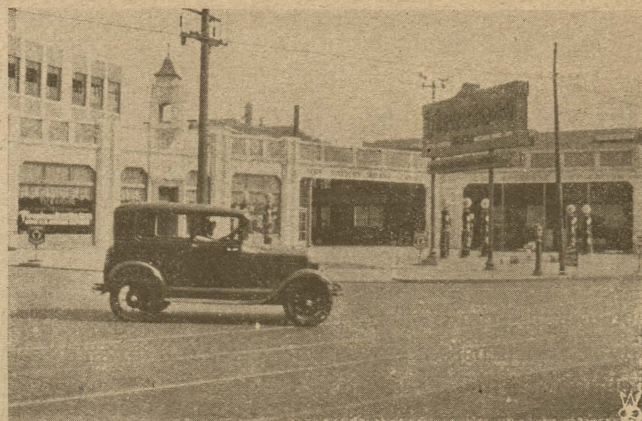
Samochody pracowników „General Electric” w Schenectady „sparkowane” na szerokim bulwarze



Policjant w Buffalo, wypisujący „karny mandat” dla samochodu, który stanął w niedozwolonym miejscu



Typowa przydrożna stacja benzynowa



Stacja benzynowa firmy „Firestone” w Cincinnati

Pewien amerykańnik opowiadał mi, że samochód zostawiony w południe, odnalazł dopiero wieczorem, bo i wszystkie amerykańskie maszyny i ulice są do siebie podobne i na domiar złego, jego maszynę zepchnięto gdzieś na bok, co wynikało zresztą ze stałego tu zjawiska, że żeby wyjechać z gęsto ustawionego szeregu samochodów trzeba choć trochę rozepchnąć sąsiadów z przodu i tyłu.

Zderzaki są wobec tego nieodzowną koniecznością, bo nie zaopatrzona w nie maszyna, już z pierwszej przejażdżki wróciłaby ze zgniecioną chłodnicą i przebitym zbiornikiem.

Fantazja bardzo łatwo poradziła sobie z wyjeżdżaniem z pomiędzy stojących wzdłuż chodnika maszyn: w którejś ze swoich dawniejszych fars Harold Lloyd miał sprytnego Fordzika, który potrafił skrócić równocześnie przednie i tylne koła o 90° i wyjeżdżał bokiem. Rzeczywistość jednak musiała wymyśleć inny środek: ustawianie maszyn na ukos do chodnika, co nie tylko ułatwia ustawianie i wyjeżdżanie, ale umożliwia również „sparkowanie” na danym odcinku ulicy większej liczby samochodów.

W każdym razie ilość rozporządzalnego na ulicach miejsca, jest bezwzględnie niewystarczająca i musiano znaleźć jakieś inne wyjście z tej sytuacji.

Przedewszystkiem więc każdy wolny jeszcze w śródmieściu plac budowlany zużytkowany jest na tak zwane „parking place”, gdzie pozostawia się maszynę za pewną opłatą, której wysokość waha się w zależności od położenia placu. W dzielnicach skromniejszych i bardziej oddalonych płaci się 15 centów bez względu na długość postoju, a znowuż w centrum Chicago, na Michigan Avenu, widziałem miejsce, gdzie płaciło się 65 centów za pierwszą godzinę i po 45 za każdą następną!

Drugim środkiem zaradczym jest stworzenie wielkich wielopiętrowych garaży. Są to poszczególne „mniejsze” przedsiębiorstwa, posiadające po jednym garażu, jak np. dwudziesto-czteropiętrowy garaż Kenta w New Yorku, albo większe koncerny, posiadające po kilka garaży w różnych miastach, jak na przykład

Genesee, lub też garaże, stanowiące składową część wielkich hoteli lub „buildingów”, które w Ameryce są całymi samodzielnymi miastami z biurami, bankami, sklepami, restauracjami, kinami i teatrami. Takie kilkunastopiętrowe garaże posiadają największy w Buffalo hotel Statler, wspaniały gmach braci Fisherów w Detroit i gmach Union Terminal w Cleveland, czyli centralnego dworca, obejmującego nie tylko samą kolejową stację, ale i cały szereg biurowych, handlowych i hotelowych budynków.

Nowo-Yorski garaż Kenta zbudowany jest na niewielkim terenie, wobec tego ma kształt wąskiej wieży i transport samochodów na piętra odbywa się za pomocą 8 wind. Jest to rozwiązanie rzadziej spotykane i przeważa system wjazdowych ramp.

W garażach średniej wielkości, należących na przykład do Genesee, posiadających 8—10 pięter i przeznaczonych na 500 do 800 samochodów, jest tylko jedna rampa dla wjeżdżania i zjeżdżania, co oczywiście kosztem sprawności i bezpieczeństwa ruchu, daje znaczną oszczędność miejsca, zwłaszcza jeżeli zastosowana jest konstrukcja półpięter, bo wtedy rampa wypada krótka i osiąga się dobre wykorzystanie przestrzeni. Dopiero większe garaże, mogące pomieścić do 1,700 jak w Cleveland, lub nawet 2.500 samochodów jak w Albany, stosują już stale system dwóch niezależnych ramp, dzięki czemu np. garaż Fisherów może w ciągu godziny przyjąć lub wypuścić do 800 maszyn. Układ ramp przypomina dwuzwojową śrubę, dostępy do ramp do ruchu w górę i do ruchu w dół są na przeciwnych końcach hali i kierunki ruchu nigdzie nie przecinają się.

Dla samochodów niema jakichś poszczególnych komórek lub boksów, wszystkie razem stoją w ogólnych halach, poustawiane szeregami obok siebie po 2, 3 lub 4 w przestrzeni między dwiema kolumnienkami, podtrzymującymi całość konstrukcji garażu.

Zaraz przy wjeździe jest biuro przyjmujące samochód. Wydaje ono „check”, którego jedna część pozostaje u właściciela, druga pozostaje na maszynie, a trzecia wędruje do biura obrachunkowego, a pracownik garażu

odwozi maszynę na miejsce postoju. Gdy się chce ją zabrać, zgłasza się do znajdującego się przy wyjeździe innego biura, i zanim maszyna nie zostanie sprowadzona na dół, reguluje rachunki. Położony jest przy tem wszystkim duży nacisk na sprawność obsługi, tak że nawet w niektórych garażach stali klienci, dla zmniejszenia straty czasu, mogą sami przywozić i zabierać z góry swoje maszyny. W garażu gmachu Fisherów ma się nawet to udogodnienie, że można mieć miejsce na samochód na tem samym piętrze co i wynajęty lokal na biuro i wprost z garażu przejść do innych części gmachu.

Samochód można pozostawić w takim garażu na krótszy okres czasu, przyczem płaci się zazwyczaj od 35 centów za postój do 2-eh godzin, do 1,25 dol. za postój od 18 do 24 godzin. Można mieć i stały abonament na pozostawianie maszyny o dowolnej porze dnia, albo o dowolnej porze nocy, za co płaci się około 20 dolarów miesięcznie, albo wogóle o dowolnej porze całej doby, co kosztuje koło 30 dolarów. Jeżeli wwozi się samochód lub zwozi samemu płaci się mniej, w zależności od wysokości piętra.

Wielkie garaże służą nietylko do przechowywania samochodów, ale również dla obsługi i konserwacji. Niema w nich żadnych warsztatów, bo wszelkie mechaniczne reperacje wykonywane są za słone pieniądze przez stacje obsługi poszczególnych firm samochodowych przyczem płaci się za czas zużyty na reperację i za części zamienne. Posiadają natomiast na jednym z pięter całe instalacje do mycia samochodów, do „symonizacji” czyli nadawania połysku karoserji, do oliwienia podwozia, do regulacji hamulców i naprawy opon.

Zastosowano tu amerykańską organizację pracy: mycie i wytarcie rozłożone tu jest na trzy kolejne czynności i samochód przesuwany jest na trzy specjalne stanowiska, a taka jedna „linja” obsługiwana przez 6 ludzi może wymyć, oczyścić i wytrzeć samochód w ciągu 10 minut. Koszt takiej toalety wynosi dol. 2,50.

Oliwienie obejmuje zmianę oliwy w silniku, a przede wszystkim smarowanie podwozia. W tym celu samochód zostaje podniesiony przy pomocy hydraulicznego dźwignika lub poprostu wjeżdża na specjalne żelazne rusztowanie i do każdego, wskazanego przez firmę, miejsca wstrzyknięty zostaje smar przy pomocy, bardzo w Ameryce rozpowszechnionych, aparatów systemu Alemite. Każdy samochód ma prowadzony dokładny wykaz smarowań.

Wielkie garaże mają maszyny do próbowania i sprawdzania hamulców, co uskutecznia się za darmo, a płaci się tylko za pracę mechanika, zajętego przy ewentualnem ich doregulowywaniu. Jest to przykład jednego z typowych amerykańskich tricków handlowych, opartego na tem, że możność bezpłatnej próby zachęci niewątpliwie każdego do częstego sprawdzania hamulców, a już zauważenie jakichś, często zdarzających się niedokładności, skłoni go do skorzystania z dość słono nawet płatnych, usług mechanika.

Na każdym piętrze jest za darmo powietrze do opon i woda do chłodnic, w większych garażach i benzyna, oczywiście płatna. Mniejsze garaże mają jedną centralną stację benzynową.

Tak mieszka i dba o swój wygląd ta elegantsza i szlachetniejsza sfera samochodów, a jakież jest los licznej zgrai bezdomnych czterokołowych włóczęgów, a również i tych szczęśliwszych już maszyn, które mają możność „mieszkać” w skleconych z desek garażyskach, przy małych domkach podmiejskich mieszkalnych dzielnic?

Wyglądem i konserwacją tych maszyn opiekują się liczne, porozrzucane po wszystkich częściach miasta i po wszystkich skrzyżowaniach dróg, stacje benzynowe, prowadzone przez większe koncerny naftowe lub fabryki opon. Umieszczone na rogach ulic, zdaleka już przyciągają wzrok jaskrawością, kolorowością i dość milem naogół urządzeniem domków i całemi szeregami wspaniałych czerwonych i żółtych pomp benzynowych. Wiezorami jarzą się na ich wierzchołkach wielkie

białe banie, a całość stacyjki zalana jest światłem, umieszczonych na słupach, reflektorów.

Na takiej stacji można dostać kilka różnych gatunków, tak zwanej w Ameryce „gazoliny”, oliwę, smary, opony oraz można dać swą maszynę do oczyszczenia i wysmarowania. Większe stacje mają instalacje do badania hamulców. Wszędzie jest zawsze za darmo powietrze do opon, tak że amerykańskiemu samochodziarzowi nie znany jest trud pompowania ręczną pompką a najczęściej nawet wogóle nie posiada ze sobą narzędzi do zamiany i reperacji gum. Gdy mu „kieha nawali” zakłada zapasowe koło, a popsutą oponę reperują mu na najbliższej stacji.



Samochody „sparkowane” na mało ruchliwym placu w pobliżu dzielnicy banków w Nowym Yorku

A. MINCHEJMER

Student Pol.



Gargoyle Mobiloil jest do nabycia wszędzie, stale w tej samej niedoścignionej jakości. Wszędzie nabyć możecie ten sam olej, który podczas prób wytrzymałości umożliwił wielu samochodom przejechanie bez przeszkód przeszło po 100.000 klm.

Wybitni fachowcy i specjalnie wyszkoleni w zakresie techniki smarowniczej inżynierowie czuwają stale nad jakością Gargoyle Mobiloil i stale jakość tę sprawdzają.

Tej pracy, opartej na naukowych podstawach, zawdzięcza Gargoyle Mobiloil swój zaszczytny tytuł: **Przodujący olej świata!**



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE — WARSZAWA

MIEDZY STARYM A NOWYM ROKIEM.

O warunkach sprzedaży samochodów w ubiegłym roku słyshi się wśród automobilistów dość sprzeczne między sobą opinie, tembardziej sprzeczne są przewidywania na rok przyszły. — A przecież sprzedaż samochodów jest miarą rozwoju automobilizmu i dlatego interesuje nas wszystkich.

Postanowiłam zatem w tej sprawie zaczerpnąć wiadomości u źródła, t. j. u samych sprzedawców Firm samochodowych. Miałam jednak poważne obawy, że ci panowie przeciążeni pracą, a przygnębieni obecną niewesołą konjunkturą gospodarczą przyjmą mnie raczej z niechęcią, bagatelizując moją ciekawość. Ale uświadomiwszy sobie, że przecież będę robiła wywiad z największymi dżentelmenami wśród sprzedawców i bodajże najlepszymi sprzedawcami wśród dżentelmenów wzięłam odwagę w obie ręce i na pierwszy ogień udałam się do Firmy CITROEN, do przysłowiowo uprzejmego p. Dyrektora Tadeusza Sokolowskiego.

Pan Dyrektor Sokółowski przyjął mnie w swoim obszernym gabinecie, pytając z uśmiechem o powód odwiedzin: „Trzy małe pytania, Panie Dyrektorze, a mianowicie: jakie były warunki sprzedaży i konjunktura płatności w r. 1930-ym? jakie są widoki sprzedaży samochodów na rok 1931, i jakie ogólne wnioski z obecnej sytuacji wyciągnąć można?”. Usiadłszy wygodnie w głębokim fotelu, słucham ze skupieniem odpowiedzi:

„Faktem jest, iż sprzedaż samochodów w r. 1930 była znacznie trudniejszą, niż w latach ubiegłych, tak, że zadania, które miał pokonać handel samochodowy były o wiele poważniejsze, musimy sobie jednak uprzytomnić, że do niedawna jeszcze rynek samochodowy polski był w stosunku do rynków zagranicznych bardzo łatwy. Trudności, które się obecnie wyłoniły, są jeszcze dalekie od tych, które spotyka się gdzieś indziej, a zwłaszcza u naszych najbliższych sąsiadów na zachodzie. Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż warunki w Polsce były i są nadal sprzyjające sprzedaży samochodów. Tak wielkie państwo, o tak wielkich rozmiarach, posiadające naturalne bogactwa, posiada dotąd jeszcze znikomą ilość samochodów; dlatego przypuszczam, iż na długie lata jeszcze zbyt wozów jest w Polsce zapewniony. Jeśli obecnie przez chwilowe przesilenie gospodarcze, wywołane zresztą kryzysem europejskim, odczuwać się daje pewne załamanie, pewna depresja, to jednak nie można na daleką metę wysnuwać wniosków zbyt pesymistycznych.

Największa specyficzna trudność z jaką ma do czynienia handel samochodowy, to przyjmowanie starego wozu, jako wpłaty na poczet nowego i potem sprzedaż tego starego wozu. Nie jest to u nas jeszcze taką plagą, jak na Zachodzie, a zwłaszcza w Ameryce, gdzie sprze-

daż używanego wozu jest problemem, nad którego rozwiązaniem gólowią się najtężsi specjaliści.

Przeciętny odsetek tych tranzakcji, przy których firma przyjmuje od nabywcy wóz używany, wynosi 25% do 30%; u nas sprawa ta mojem zdaniem zasługuje na bardzo poważne zastanowienie, gdyż w miarę zapelnienia rynku samochodowego problem ten będzie wzrastał do niepokojących rozmiarów.

Może jestem optymistą, jednak myślę, że kryzys, który obecnie przeżywamy ma i swoje dobre strony, gdyż przyczyni się w pewnej mierze do uzdrowienia stosunków na naszym rynku samochodowym, a sprawa sprzedaży samochodów, zacznie nareszcie być traktowaną jako fach, wymagający specjalizacji i gruntownej umiejętności.

Im trudniej sprzedać samochód, tem więcej korzyści musi sprzedawca zaoferować swemu klientowi, wyrażających się w wysokim gatunku i możliwie najniższej cenie towaru, jak również zorganizowanej sieci agentów na prowincji i opiece, którą firma nadal otacza swego klienta.

Muszę też dodać, że pojemność rynku jest ograniczoną, na skutek słabego rozwoju sieci drogowych; sprawa ta jednak musi znaleźć zrozumienie u czynników miarodajnych, a głównie decydujących. Trzeba przyznać, iż duże wysiłki są już zrobione w tej mierze, jeśli więc tempo zainteresowania w tym kierunku wzrastać będzie, to wkrótce i ten już wzgląd nie będzie hamulcem dla rozwoju handlu samochodowego w Polsce.

Jeśli zaś chodzi o wypłacalność klientów, to uważam, że przy umiejętności sprzedaży, przy znajomości stosunków miejscowych, jak również selekcji klientów kupujących na kredyt, mogą firmy ustrzedz się w normalnych ramach od przykrych niespodzianek. Oczywiście, by taką selekcję módz zrobić, trzeba mieć bezwzględnie odpowiedni towar, tak pod względem ceny, jak i jakości odpowiadający zapotrzebowaniom klientów”.

* * *

Ośmielona ciekawą i nieszablonoową odpowiedzią p. dyr. Sokółowskiego przedsięwzięłam już klasyczną wędrówkę od jednej Firmy samochodowej do drugiej, w kolejności czasu poszczególnych Dyrektorów, którzy łaskawie udzielić mi go chcieli, i skierowałam następnie kroki moje w stronę ul. Sapieżyńskiej do siedziby Polskiego Fiata. W miłym zacisznym gabinecie p. Dyrektora Marchlewskiego, obdarzona przez uprzejmego Gospodarza pięknym ołówkiem, bo i jakżeż wywiad bez ołówka, dowiaduję się ciekawych rzeczy:

Zapytuje mnie Pani o nasze warunki sprzedaży? zaczyna swe objaśnienia p. Dyrektor Marchlewski, otóż były one i są takie; od 30-tu do 40-tu % gotówką, reszta pozostałej sumy w równych 12-tu miesięcznych ratach. Konjunktura płatności w ostatnim półroczu wygląda, jak gdyby w Polsce „wybuchło” ogólne moratorium. Przecież zabawem jest, że my uważamy klienta za wywiązującego się ze swych zobowiązań, jeśli wogóle pokaże się przed terminem płatności weksli, — zapłaci część swego zobowiązania i zażąda prolongaty na resztę. Ilość protestowanych weksli w naszej firmie jest znaczna, ale dzięki może specjalnej



P. Tadeusz Sokolowski
dyrektor handl. f-my Polskie Towarzystwo
Samochodów Citroën

klienteli, którą obsługujemy, mniejsza niż w Banku Polskim.

Ażeby się zorientować w możliwościach sprzedaży na rok 1931-szy, to warto rzucić okiem na dane dotyczące importu w roku 1930-tym. Otóż import ten w stosunku do roku 1929-go, który to rok był bardzo niepomyślny dla handlu samochodowego, znacznie się zmniejszył. I tak kiedy podczas pierwszych 9-ciu miesięcy 1929-go roku sprowadzono do Polski samochodów za prawie dwadzieścia pięć milionów, to w tymże okresie roku 30-go wartość importu nie dosięga 14-tu milionów. Charakterystycznym jest, że spadł również import części samochodowych, który w tymże okresie czasu wyrażał się dla roku 1929-go sumą 32-miljonową, a już w roku 1930-tym 22-miljonową w całej Polsce.

Muszę powiedzieć, iż osobiście zapatruję się pesymistycznie i na rok 1931-szy i uważam, że będzie bardzo szczęśliwie dla handlu samochodowego, jeżeli utrzymamy się na poziomie roku bieżącego.

Powracając zaś do rezultatów kończącego się roku, sędzę, że bardzo niewiele firm samochodowych, pracujących w Polsce zamknie swe bilanse bez strat, a licząc się z możliwościami sprzedaży w roku przyszłym, większość prawdopodobnie zredukuje swoją ekspansję.

Jako ważną wiadomość, która wpłynie niewątpliwie na unormowanie się naszych stosunków dodać mogę, iż Rada Zrzeszeń Kupców i Przemysłowców samochodowych w Polsce, istniejąca rok już bez mała, została przyjęta w Paryżu do BUREAU PERMANENT w charakterze Członka Korespondenta; dzięki czemu Rada Zrzeszeń K. i Przem. Sam. w Polsce będzie miała decydujący wpływ na urządzenie wszystkich wystaw, targów i t. p. imprez w Polsce.

Gruby piękny wojłok na podłodze tłumi kroki. — Jestem w Firmie Zbrojovka na Bagateli 13. Pan Dyrektor Andrzejewski najuprzejmiej objaśnia mnie, iż „bezwzględnie r. 1930 był jednym z najtrudniejszych, jeśli chodzi o sprzedaż samochodów, a to z racji, po pierwsze, wyjątkowo ciężkiej sytuacji gospodarczej przeżywanej zresztą przez całą Europę, a tem samem i przez Polskę, po drugie, przez zmniejszenie się poczucia odpowiedzialności ze strony chętnych posiadania wozów, gdyż trzeba przyznać, iż na samochody w roku 1930-ym przeważnie reflektowali ci, którym zarobki na ten wydatek faktycznie nie zezwalały; zaś kategoria sportsmenów zamożnych z kupnem wstrzymywała się do lepszych czasów. Pewnym niekorzystnym objawem wśród firm sprzedających stał się fakt wzajemnego licytowania się w udzielaniu przesadnie jak najkorzystniej-

szych warunków sprzedaży, nie licząc się ze skalą odpowiedzialności kupującego, tembardziej, że w bylej Kongresówce nawet i prawo jest przeciw nam, bo broni dłużnika, nigdy wierzyciela.

Co do przewidywań moich na rok 1931-szy, to sędzę, że nastąpi znaczne polepszenie, przede wszystkim dlatego, że sytuacja wewnątrz kraju po wyborach poprawi się, co niezawodnie wpłynie w odpowiednim stopniu na poprawę życia gospodarczego kraju, z drugiej zaś strony firmy samochodowe, nauczone smutnem doświadczeniem, przejawiają większą i wskazaną ostrożność w doborze klientów. Może ilościowo sprzedaż będzie przedstawiała się mniej świetnie, ale zato będzie korzystniejszą, bo mniej ryzykowną.

Horoskopy na sprzedaż samochodów w Polsce są mojem zdaniem duże, albowiem Polska, jako wielkie 30-to milionowe mocarstwo, jest zaledwie na progu automobilizmu. Biorąc jednak pod uwagę stan zamożności ewentualnych kandydatów na kupno samochodów w Polsce, to na największą ilość sprzedaży liczyć mogą samochody małe, mocne, trwałe, nader solidnej budowy, o małym litrażu i taniej eksploatacji; to jest samochody, które muszą się stać artykułami pierwszej potrzeby.

* * *

W kolejności czasu zapoznaję się z „ultra modern” gabinetem firmy „AUTO-SERVICE” na Nowym Świecie 7. Tonę w niziutkim foteliku i słucham ze sku-



P. Lepkowski, dyrektor f-my Auto-Service.



P. Al. Andrzejewski
Generalny Przedstawiciel Czechosłowackich Zakładów Broni w Brnie.

pieniem, co mówi Pan Dyrektor Lepkowski:

W mojej firmie odróżniać muszę przede wszystkim sprzedaż motocykli od sprzedaży samochodów. Jeśli chodzi o te pierwsze, to sprzedaż ich żywiołowo się zwiększa, gdyż przedewszystkiem na skutek kilkuletniej, usilnej pracy stworzyliśmy bezkonkurencyjną placówkę w tym dziale, a następnie nabywcy motocykli rekrutują się przeważnie z ludzi pracujących, urzędników, którzy wpłacając niewielkie raty miesięczne, nie uszczuplają tem samem zbytnio swego budżetu, i ta klientela egzystuje zawsze, bez względu nawet na warunki ekonomiczne kraju.

Co do sprzedaży samochodów, to powiedziałbym, że w roku 1930-tym raczej sztuką było nie sprzedawać maszyn niż je sprzedawać; chociaż z jednej strony sprzedawca ponosił kolosalne ryzyko przy niesłychanie słabej kategorii płatników, to jednak z drugiej strony kryzys wytworzył konkurencję, z którą trudno było

niesłuchanie iść w zawody, gdyż niektóre firmy samochodowe, będąc poważnie zachwiane, rzuciły na rynek wozy po cenie niższej własnego kosztu, naturalnie już bez żadnej kalkulacji, prócz jedynej chęci pozbycia się towaru za wszelką cenę, t. j. nawet poniżej ceny.

Co do horoskopów na rok 1931, to nie będę robił konkurencji pani de Thebe, w każdym razie będzie o tyle lepiej przypuszczam, iż atmosfera na rynku samochodowym zostaje oczyszczoną, gdyż na placu pozostaną tylko firmy mocne, zdrowe, — a tem samem sprzedawać samochody będą ci tylko, którzy będą mieli pełne prawo osiągnąć słuszne z tej sprzedaży zyski. — Duży zaś procent klientów, który zaopatrywał się w samochody w firmach likwidujących się, choć zdobywał je tanio, lecz przy ich sprzedaży będzie miał duży kłopot, jako z modelami już z przed paru laty, tem więcej, że nie egzystujące przedstawicielstwa nie będą mogły „eo ipso” otoczyć ich wozów należną opieką i dać im odpowiednią obsługę. Co za tem idzie, nieszczęśliwi posiadacze tanio, zbyt tanio nabytych wozów zwrócą się do firm istniejących, zdrowych, i tam szukać będą pociechy w postaci innych nowych maszyn.

* * *

Odwiedzam następnie Firmę Austro-Daimler w jej nowym lokalu na Trbackiej. W surowym gabinecie przyjmuje mnie p. Dyrektor Zeydowski, chwilę zastanawia się nie tyle nad moimi pytaniami, ile nad moją ciekawością, wreszcie udziela mi ciekawych objaśnień w następujących słowach:

Warunki sprzedaży pewnych firm samochodowych głównie amerykańskich podkopały skromny byt innych firm. Udzielanie zbyt długich rat przy małych wpłatach, przyczyniło się do rozpasywania klientów, która mając, czy nie mając środków na kupno wozu kupowała samochody, żądając kredytu, do jakiego handel samochodowy nie jest przystosowany. — W społeczeństwie wdrożonem do porządku i do obowiązku jak Ameryka, system długoterminowego kredytu ma absolutnie rację bytu, bo daje średnio zamożnym ludziom możność nabycia środka lokomocji, potrzebnego dla usprawnienia przedsiębiorstwa lub dla wygody własnej. W naszym społeczeństwie jednak, nie przyzwyczajonem jeszcze do poczucia odpowiedzialności za swe czyny i do wypełniania zobowiązań na siebie przyjętych, udzielanie kredytu długoterminowego wywołuje wprost przeciwny skutek: korzystania z okazji, bardzo często bez widoków realnych na dotrzymanie swych zobowiązań.

Ponieważ objaw ten nietylko w branży samochodowej ma miejsce lecz również w każdej gałęzi handlu, tem tłumaczy się też ta szalona inflacja wekslowa, jaka obecnie Polskę zalewa. Ponieważ krajowy przemysł samochodowy jest znikomy i nie odpowiada jeszcze



P. Włodzimierz Zeydowski dyrektor
— inż. Tow. Budowy i Sprzedaży Samoch.

żądaniom, zapotrzebowaniu i usytuowaniu mas, dlatego zniewoleni jesteśmy pokrywać normalne zapotrzebowanie kraju i dążenie do cywilizowanego środka lokomocji, importem zagranicznym. Firmy handlujące, o ile nie są to organizacje fabryczne, inwestujące w placówkach swych niewspółmiernie wyższy kapitał niż zyski, muszą pokrywać swe zobowiązania płatnicze gotówką, a sprzedawać w warunkach kredytu długoterminowego. — Rok 1930-ty spowodował poważną lukę w tych przedsiębiorstwach; firmy zdawałoby się bardzo poważne finansowo, posiadając kapitał w wekslach klientów, a w ostateczności żadnych środków czynnych, musiały zaprzestać swej egzystencji. Po większej części tylko organizacje, mające za podstawę centra fabryczne, są dla utrzymania ciągłości pracy wspomagane przez swe centrale.

Przemysł łódzki, który z niewypłacalnością klientów, jak i z inflacją wekslową również nie mógł sobie dać rady, już od pewnego czasu uzdrowił swój rynek przez wprowadzenie płatności w gotówce. Obrót jest o połowę mniejszy niż przedtem, jednak fabryki stanęły obecnie na podstawach trwałych i mają byt zapewniony. Takie uzdrowienie winno też być wprowadzone i w handlu samochodami. Kogo nie stać na wpłatę przynajmniej trzeciej części wartości wozu, ten nie powinien wozu kupować. Poza tem winno być w Polsce wprowadzone prawo zastrzeżenia prawa własności firmy sprzedającej, stosowane rygorystycznie do tych odbiorców, którzy nie poczuwają się do obowiązku płacenia swych zobowiązań. O ile następna rata miesięczna po odbiorze wozu nie jest uiszczona, daje to już dowód sprzedawcy o niesolidności transakcji i powód do wystąpienia o zwrot własności. Wóz odebrany po tym terminie traci zwykle wartość rynkową zasadniczej wpłaty. Poza tem prawo wekslowe winno również przewidywać sankcje karne dla lekkomyślnych wystawców. Czek bez pokrycia naraża wystawcę na sprawę karną za świadome oszustwo, ale zobowiązań płatniczych w formie weksli, mając jakiegokolwiek środki materialne, o czym zwykle pochlebnie podają biura informacyjne, można wystawiać ad libitum i wprowadzać w błąd sprzedających.

Widoki sprzedaży na rok 1931 nie nasuwają żadnych pomyślnych horoskopów. Inflacja wekslowa z roku 1930-go bezsprzecznie będzie miała wpływ i na rok przyszły. Ogólnie krajowy stan gospodarezy nie napelni tak prędko środkami płatniczymi rynku, aby można było odczuć odprężenie.

Zapotrzebowanie rynku jednak pozostanie. Społeczeństwo nasze za bardzo już jest przyzwyczajone do samochodu jako środka lokomocji, bez niego obejść się nie może; dlatego wnioskować należy, że rynek będzie potrzebował wozów, jednak handel ograniczy się na samochodach tanich, i na niewielkiej ilości wozów średniej ceny. Samochody drogie stanowią będą zapewne tylko nikły odsetek.

Jednak naczelnem zadaniem handlu automobilowego winno być unormowanie warunków płatności, bo przy obecnym stanie rzeczy dotychczasowy system jest nie do utrzymania. Łatwowierni sprzedawcy, którym zależy tylko na pozbyciu się wozu, w ostateczności system ten przyplacają swoją egzystencją.

Wieleż to setek wozów lekkomyślnie nabytych, potem dla błahego powodu, czy grymasu i zwykle w terminie zbliżającej się płatności zostało zwrócone firmom. Obiekty takie zalewają dziś nasz rynek, stwa-

rzając zator dla napływu nowych, lepszych modeli. Ponieważ handel samochodowy w Polsce już od 10-ciu lat stopniowo wzrasta, zatem i rozwiązanie kwestji używanych wozów staje się palące.

Wiadomo, że w naszych warunkach drogowych samochody nawet najlepsze znacznie szybciej podlegają zniszczeniu, jak w innych krajach. Niema u nas jeszcze lub są w zaczątkach dopiero organizacje, zajmujące się sprzedażą wozów używanych. Obecnie klientela jest do tego przyzwyczajona, że samochód swój używany oddaje firmie sprzedającej wóz nowy, jako wpłatę. Jest to wielkim balastem dla firmy przyjmować wozy używane obcej marki. Za używane maszyny stawiane są niejednokrotnie żądania fantastyczne; zatem sprzedawca nowego wozu, licząc się z taką sytuacją, musi ceny swego wozu tak skalkulować, by przyjęcie używanego wozu przedstawiało minimum ryzyka i to jest niejednokrotnie powodem spotykania zbyt wysokich cen za samochody, które w kraju swego pochodzenia stanowią zaledwie czasem tylko $\frac{1}{4}$ wartości ceny sprzedażnej w Polsce.

* * *

Zaglądam do Firmy Oświęcim-Praga na Kredytowej. Dyrektor Barylski przyjmuje mnie, że się tak wyrażę „a la fourchette”, gdyż firma zmienia swe locum na ładniejsze i obszerniejsze pomieszczenie, stąd stan przejściowy, wysłuchuje mych pytań z powagą i otoczywszy się kłębam dymu wonnego cygara udziela mi następujących informacji:

Ponieważ Oddział Fabryczny Oświęcim-Praga został w Warszawie otwarty dopiero z dniem 1-ym sierpnia, a do tego czasu przedstawicielstwo było w niewłaściwych rękach, trudno mi jest zorientować się czy warunki sprzedaży i konjunktura płatności poprawiły się w jesieni czy też pogorszyły; natomiast stwierdzić muszę, że samochody Praga weszły na rynek przyjęte przez społeczeństwo nasze z wielką sympatją, do czego zresztą przyczyniły się w znacznej mierze zwycięstwa naszych benzynowych amateurek, a przede wszystkim nienotowany dotąd w annałach naszego sportu fakt zdobycia nagrody teamowej przez zespół pań.

Godne zauważenia jest, iż wielką przyszłość w Polsce mają samochody ciężarowe i autobusy, a szczególnie w obecnej dobie tendencja w tym resorcie zwraca się gwałtownie ku „Europejkom”, a to z powodu ekonomji w zużyciu paliwa, mocnego podwozia i trzymania się drogi.

Co do konjunktury płatniczej, to będąc oddziałem fabrycznym niezmiernie jesteśmy skrupowani w sprzedaży wozów, gdyż fabryka nawet w dzisiejszych czasach wymaga 100-tu procentowej pewności siły płatniczej klienta. Zawdzięczając tej polityce fabrycznej nie posiadamy protestów, lecz sprzedaliśmy niestety tylko 50 procent tej ilości wozów, jaką mogliśmy sprzedać.

Fabryka nasza, nie przewidując poprawy gospodarczej w Polsce produkcji swej nie powiększa, ale przeprowadziła pewną zmianę, a mianowicie: dotychczasowo montowaliśmy w Polsce 2.000 wozów rocznie, obecnie zaś będziemy produkować w 100-tu procentach całkowicie w Polsce jeden typ osobowy, oraz jeden typ ciężarowy; pozostałe zaś będą montowane tak jak do tej pory z części sprowadzanych. Obecnie wyrabiamy w Polsce całkowicie ramy podwozia, osie, oraz karoserje.

Tendencją naszej fabryki jest obniżenie ceny samochodu do takich granic, ażeby każdy średnio zamożny obywatel mógł nabyć samochód w okresie płatniczym 18-to miesięcznym na dogodnych ratach.

Jestem zdania, że fabryki, które chcą nadal sprzedawać w Polsce samochody, winny otworzyć swoje własne fabryki, by iść za hasłem społeczeństwa „Polski rynek dla polskich towarów”.

Fabryka Oświęcim-Praga wychodzi z założenia, iż sprzedawać samochody jest rzeczą łatwą, lecz utrzymanie klienta jest znacznie trudniejszym i właśnie dlatego tworzymy we wszystkich większych miastach oddziały fabryczne, gdzie nie mogą być robione jakiekolwiek nadużycia na niekorzyść klienta, oraz stwarzamy stacje obsługi, by ułatwić klientom nie posiadającym własnych szoferów staranne utrzymanie wozu.

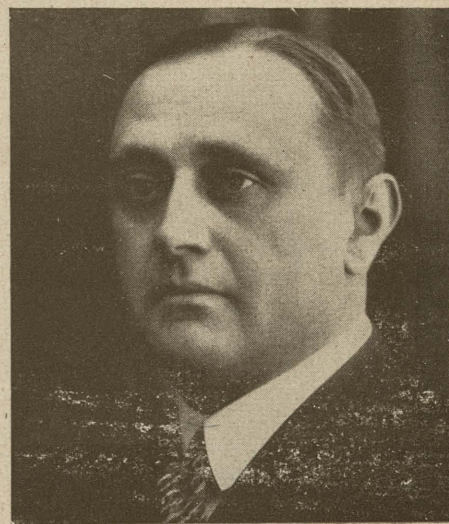
* * *

Dyrektor Spacek w cichym, nieco przyziemnym gabinecie Firmy Tatra-Auto na Czerniakowskiej łaskawie udziela mi parę cennych uwag.

Na całym świecie panuje fenomenalny kryzys, jakiego dotąd nie notowano. Ekonomisci łamią sobie głowy, jakby temu zapobiedz, lecz jak dotąd bezskutecznie. Prawie we wszystkich krajach Europy kryzys ekonomiczny daje się we znaki a dochodzi tam nawet, gdzie dotąd było jeszcze względnie dobrze. Polska odczuła go wcześniej, chociażby z tego powodu, iż organizm państwa wyczerpa-

ny wojną podatkową był na wszelkie niedomagania; w dodatku, chociaż to wygląda na paradoks, trzy lata urodzaju niesłychanego na całym świecie podkopały egzystencję kraju, wybitnie rolnego.

Naogół jednak można powiedzieć, że jakkolwiek w Polsce robi się male obrotów, to jednak jest tutaj lepiej, aniżeli w innych krajach, gdyż na



P. H. Spacek
dyrektor f-my „Tatra-Auto“

skutek dostatku zboża, warunki życia są uprzystępnione dla szerokich mas, podczas, gdy w krajach wybitnie i tylko uprzemysłowionych te właśnie masy głód cierpią i są miliony bezrobotnych.

Sprzedaż samochodów naturalnie i w naszej firmie ucierpiała na skutek wyżej wspomnianego kryzysu, tembardziej, że samochody do dziś dnia, chociaż są artykułem pierwszej potrzeby, jednak ceną odbiegają „nieco” od artykułów codziennego niezbędnego użytku, niestety!

Co do płatności klienteli w r. 1930-tym, to muszę powiedzieć, że byłem bardzo ostrożny i nie sprzedawałem wozu, nie mając 100 procentowego zabezpieczenia. Uważam, że firmy, które po „amerykańsku” sprzedawały swe samochody, byle tylko zbyć największą ilość wozów, nie bacząc na odpowiednie zabezpieczenie transakcji, byłyby straciły nawet w okresie zupełnie normalnym, bez żadnego kryzysu, gdyż wszystko w życiu wymaga znajomości swego fachu: — nieudolni i nieoględni wpadają. Firmy samochodowe, które pracowały ostrożnie i stosują zarazem jak najdalej posuniętą oszczędność, przetrzymują zwycięsko ten przykry kryzys i doczekają się wreszcie lepszych dni.

* * *

We firmie Bracia Stefan i Piotr Bergman, przedstawicielstwo Forda, informuje mnie jeden ze współwłaścicieli:

Mimo bardzo słabej konjunktury samochody Ford cieszą się dużym powodzeniem.

Sprzedaż nasza jest dobra, byłaby jednak znacznie lepszą, gdyby nie daleko stosowana obecnie ostrożność, do której zmusza nas ogólna sytuacja na rynku. Odczuwamy dotkliwie brak ustawy ratalnej, która właśnie w dziedzinie handlu samochodami, ze względu na stosunkowo znaczne obiekty, jest kwestją palącą.

Jesteśmy zdania, iż widoki na rok przyszły są znacznie lepsze niż się naogół przypuszcza, specjalnie jeśli chodzi o samochody niedrogie. Wygrają one niewątpliwie w stosunku do wozów średnich i drogie, tembardziej, iż niezaprzeczenie wozy te stoją dzisiaj na nieosiąganym dotychczas poziomie.

W Polsce kursuje około 40.000 samochodów — oznacza to około 2—3000 samochodów rocznie niezbędnych dla zastąpienia wozów wycofanych z ruchu.

Spodziewamy się więc znacznych obrotów w samochodach prywatnych, ciężarowych, a także taksówkach, przyczem przy tych ostatnich bierzemy pod uwagę wyłącznie kierowców-właścicieli.

Natomiast jeśli chodzi o komunikację autobusową, to jesteśmy zdania, iż niedomagania tej dziedziny są znacznie głębszej natury niż obecna depresja i dlatego ogólna poprawa konjunktury może, zdaniem naszym, przytępić obecny kryzys komunikacyjny, nie będzie jednak ona w stanie go usunąć.

Z przyjemnością stwierdzić możemy, iż naogół obeznanie się publiczności z techniczną stroną samochodu i jego obsługą uczyniło duże postępy, co pracę naszą znacznie ułatwia.

Powyższe w połączeniu ze staranną kontrolą dostarczanych przez nas wozów, już podczas pracy w rękach nabywcy, umożliwia posiadaczowi samochodu osiągnięcie w całej pełni korzyści, wypływających z posiadania własnego środka komunikacji lub transportu.

Sprawie samochodów towarowych przypisujemy znaczenie pierwszorzędnej wagi. Jesteśmy zdania, iż

specjalnie w naszych warunkach jest ona niemniej ważną niż sprawa transportu osobowego. Jeżeli ktośkolwiek nie zdaje sobie należyte sprawy jak dalece kwestja ta jest ważną, niechaj zastanowi się nad tem, iż wartość każdego najdrobniejszego przedmiotu codziennego użytku zawiera w sobie znaczny odsetek kosztów transportu czy to surowca, czy też gotowego produktu.

W tej dziedzinie mamy w Polsce bardzo wdzięczne i obiecujące pole do pracy.

* * *

W Firmie „NIKTAN” przyjmuje mnie Pan Inżynier Tuszyński, wysłuchuje cierpliwie mych pytań, zamysla się chwilę i mówi:

„Aczkolwiek Przedstawicielstwa samochodowe są zwykle finansowane przez Banki, które ustalają warunki transakcji, my jednak wskutek niewielkiej ilości klienteli idziemy na wszelkie warunki, o ile dany klient może być uważany za „mocnego”, czyli odpowiedzialnego.

Sezon tegoroczny co do ilości sprzedanych wozów moglibyśmy uznać za zadawalniający, jeśli brać pod uwagę ogólną ilość sprzedanych samochodów, jednakże z punktu widzenia kalkulacji handlowej ilość ta jest absolutnie niewystarczającą, nawet dla pokrycia kosztów ogólnych.

Zapotrzebowanie na samochody jest od mniej więcej półtora roku stłumione w Polsce, jednak przyjdzie chwila, iż ono wybuchnąć musi i to z żywiołową siłą, wtedy wytworzy się pęd ku nabywaniu wozów, i te firmy samochodowe, które przetrzymają obecny kryzys będą robiły złote interesy, gdyż Polska ma bezwzględnie za mało samochodów, a życie jest silniejsze od wszelkich konjunktur.

Tem nie mniej nie wierzę, by w Polsce mogły się utrzymywać stale interesa o wielkim zakresie, gdyż stan naszego rynku samochodowego podlega ciągłym wahaniom, które możnaby porównać z krzywą „sinusoidalną” wykazującą raz napięcie, raz spadek, po nim znów napięcie i t. d. Wielkie zarobki zrealizowane w dobrym roku muszą być pochłonięte w roku spadku konjunktury.

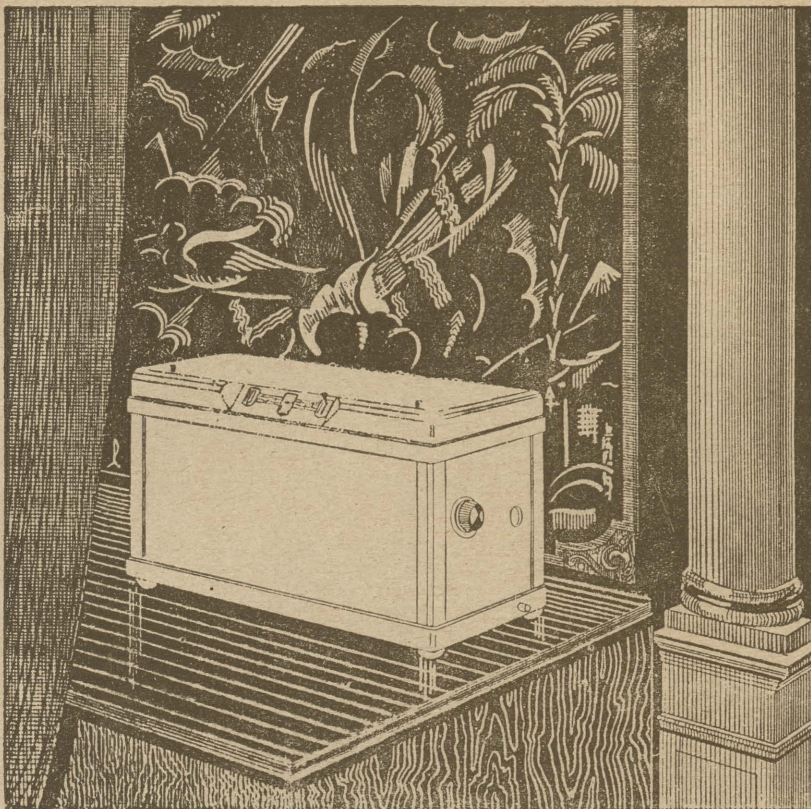
Pogłoski o przewidywanem wielkiem podniesieniu cel winny również wpłynąć na klientelę jako impuls do przyspieszenia decyzji, gdyż w niedalekiej przyszłości ceny wozów mogą podskoczyć do 50%, a wytwórczość polska w najbliższych latach absolutnie nie będzie w stanie wydołać zapotrzebowaniu”.

* * *

Pan Dyrektor Jaroszewski w Firmie „STUDERS” na Fredry śpieszy się bardzo, gdyż czekają na niego w banku, jest już w palcie, więc krótko i zwięźle odpowiada na me pytania, a mianowicie: „Nasza firma udziela zasadniczo kredytu od 12-tu do 18-tu miesięcy. Naogół konjunktura sprzedaży samochodów w tym roku była słabsza, niż w latach ubiegłych, a zdolność płatnicza klienteli sumarycznie wzięwszy pozostawiała wiele do życzenia, gdyż posiadamy niestety około 15% protestowanych weksli.

Co do horoskopów na rok 1931-szy, to uważam, że ze względu na wynik wyborów, a co za tem idzie

ODBIORNIK DLA NAJWYBREDNIEJSZYCH



ELEKTRYCZNY ODBIORNIK PHILIPSA 2511

ZDOBYWCA PIERWSZYCH NAGRÓD
W WILNIE, LONDYNIE, BARCELONIE,
SEWILLI, PRADZE CZESKIEJ,
W ANTWERPI I LEODJUM

ZAOPATRZONY W SŁYNNE LAMPY
ZŁOTEJ SERJI PHILIPSA
NIEZWYKŁA PROSTOTA STROJENIA
PRZY POMOCY JEDNEJ TYLKO GAŁKI
SILNY, CZYSTY, WIERNY ODBIÓR
MNÓSTWA STACYJ EUROPEJSKICH

Cena złotych 1750.—

Żądajcie broszur i prospektów od
Waszych dostawców lub pod adresem:

**POLSKIE ZAKŁADY
PHILIPS S. A.**

WARSZAWA, KARŁKOWA 36 44

*Produkujemy słynne żarówki
PHILIPS-ARGENTA*



stabilizacji politycznej, trzeba się spodziewać znacznej poprawy warunków gospodarczych, które będą miały niewątpliwie wielki wpływ na handel samochodowy, tem więcej, iż po likwidacji wielu małych firm samochodowych konkurencja znacznie się zmniejszy. Widoki na sprzedaż samochodów w Polsce na rok przyszły są jak najlepsze, liczyć się jednak trzeba będzie, iż jaknajdalej idąca ostrożność w sprzedawaniu wozów na kredyt każdej firmie tylko korzyści przynieść może.

* * *

Na Mazowieckiej 7, Firma „SKODA” wszystkie swe obszerne biura mieści na IV-tem piętrze. Dyrektor Romanowicz najuprzejmiej informuje mnie szczegółowo w następujących słowach:

„My nasze warunki płatności uzależnialiśmy zawsze od klientów, t. j. od jej zdolności płatniczej. Zasadniczo bez absolutnej pewności uzyskania swej należności transakcji nie zawieraliśmy, co w związku z konjunkturą, która istnieje na rynku polskim, miało miejsce bodaj w większości wypadków.

Co do konjunktury sprzedaży napotykałszy, przypuszczam na te same trudności, co i inne firmy na terenie Polski. Słaba siła nabywcza u nawet bardzo ongiś zamożnej klienteli była powodem, iż sprzedaż przewidywana na rok 1930-ty w rzeczywistości okazała się mniejszą o 50%.

Co do roku 1931-go, to niezbyt optymistyczne mogą stawiać horoskopy, jednak nie widzę obaw, ażeby rynek polski w roku 1931-szym miał być słabszym od roku 1930-go, a nawet prawdopodobnie powinien dać znacznie lepsze rezultaty.

Na sezon roku 1931-go czynimy normalne przygotowania tak w dziale propagandy prasowej, jak też

indywidualnej, rozszerzając w tym kierunku swoją akcję. Nasza firma pracuje na rynku polskim za pomocą swoich własnych oddziałów po wszystkich miastach wojewódzkich, jak również zapomocą agentów i przedstawicieli prowincjonalnych.

Licząc się jednak z dość znaczną ilością wozów potrzebnych jeszcze do nasycenia rynku polskiego, trzeba mieć pewność, że dla każdej placówki samochodowej poważnie zorganizowanej jest jeszcze w Polsce dużo do zrobienia w związku z silnym rozwojem automobilizmu i wielkim zainteresowaniem w tej dziedzinie wszystkich sfer naszego kraju.

* * *

Dyrektor Potok w Firmie „ESPER” na Marszałkowskiej wysłuchuje moich pytań z melancholijnym uśmiechem: „Proszę Pani, ja nie jestem optymistą, a gdy wogóle stan ogólny gospodarczy w Polsce przedstawia się raczej smutnie, to coś dopiero można powiedzieć o handlu samochodami! Gdy się weźmie w dodatku pod uwagę, że stosunki nasze są do tego stopnia nienormalne, że uzyskanie pokrycia weksli klienta zależnem jest w wielu wypadkach li tylko od jego uczciwości, gdyż często się zdarza, że klient dziś jeszcze „dobry”, jutro staje się „żaden”, dlatego my nawet w obecnej dobie niechętnie dokonujemy transakcji.

Co do horoskopów na rok przyszły, to trudno cokolwiek przewidzieć, jeśli jednak kryzys będzie trwał dalej, to sytuacja przedstawiać się może raczej smutno, jeśli nie powiem beznadziejnie!! Osobiście sądzę, iż nie należy oczekiwać poprawy na rynku samochodowym przed najmniej dwu latami”.

M. de LAVAUX

NUMERACJA I NAZWY GŁÓWNYCH ARTERYJ DROGOWYCH W POLSCE

Poczynając od wiosny roku bieżącego, na skutek zarządzeń centralnych władz drogowych, są umieszczane stopniowo na znakach kilometrowych i drogowkach, znajdujących się na głównych arteriach drogowych, — cyfry, oznaczające numeracje tychże dróg. Ponieważ szerokiemu ogółowi automobilistów może nie być wiadomem, co ta numeracja oznacza i do czego służy, przeto omówimy ją szczegółowo.

Drogi publiczne każdego kraju podlegają klasyfikacji. Dokonywa się ona w zależności od ich znaczenia gospodarczego i politycznego, ważności z punktu widzenia komunikacyjnego, handlowego, turystycznego, administracyjnego, tranzytowego, obrony granic i t. d.

Sklassyfikowane odpowiednio drogi otrzymują następnie na stałe swe oddzielne nazwy, wyrażające się w postaci liter, liczb, lub określeń przymiotnikowych, względnie kombinacji liter z liczbami, lub wyrazami. Nazwy te są oznaczane na mapach służących dla celów administracyjnych, komunikacyjnych, czy turystycznych.

Klassyfikowane są wszędzie przede wszystkim główne arterie drogowe, pozostające przeważnie w administracji państwowej. Podobnie i w Polsce zostało to przeprowadzone.

Ze względu, że stolica naszego Państwa zajmuje środkowe położenie geograficzne kraju, przeto drogi państwowe wybiegające z Warszawy do granic Państwa zostały nazwane traktami ośrodkowymi. Zaś drogi łączące poszczególne punkty dwóch sąsiednich traktów ośrodkowych, nazwano traktami łącznikowymi.

Trakty ośrodkowe rozpoczynają się albo od Warszawy, albo od punktów pośrednich innych traktów ośrodkowych, wychodzących z Warszawy.

Traktem ośrodkowym nadano numerację porządkową arabską: Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 i t. d.

Nr. 1 otrzymała droga Warszawa—Modlin—Sierpe—Rypin — Grudziądz — Tczew (Gdańsk) — Reda — Puck.

Następne numery dane zostały traktom ośrodkowym w porządku kolejnym, licząc w kierunku ruchu wskazówek zegarowych — od lewej strony ku prawej.

Drogi państwowe znajdujące się w wycinkach między dwoma sąsiednimi traktami ośrodkowymi otrzymały numery ułamkowe: licznikiem jest numer drogi ośrodkowej z lewej strony wycinka, jeżeli patrzeć od Warszawy w kierunku granic Państwa, mianownikiem — numer porządkowy traktów łącznikowych,

jeżeli liczyć od punktu przecięcia się dwóch tworzących wycinek sąsiednich traktów ośrodkowych.

Każda droga państwowa posiada oprócz numeru także i nazwę od krańcowych miejscowości (miast, osad, lub wsi, które łączy dana droga, z wymienieniem w razie potrzeby punktów pośrednich), np. droga oznaczona na szemacie Nr. 8/7 nazywa się „droga państwowa Stanisławów—Buczacz—Czortków”.

Następujące drogi ośrodkowe otrzymały nazwy przymiotników:

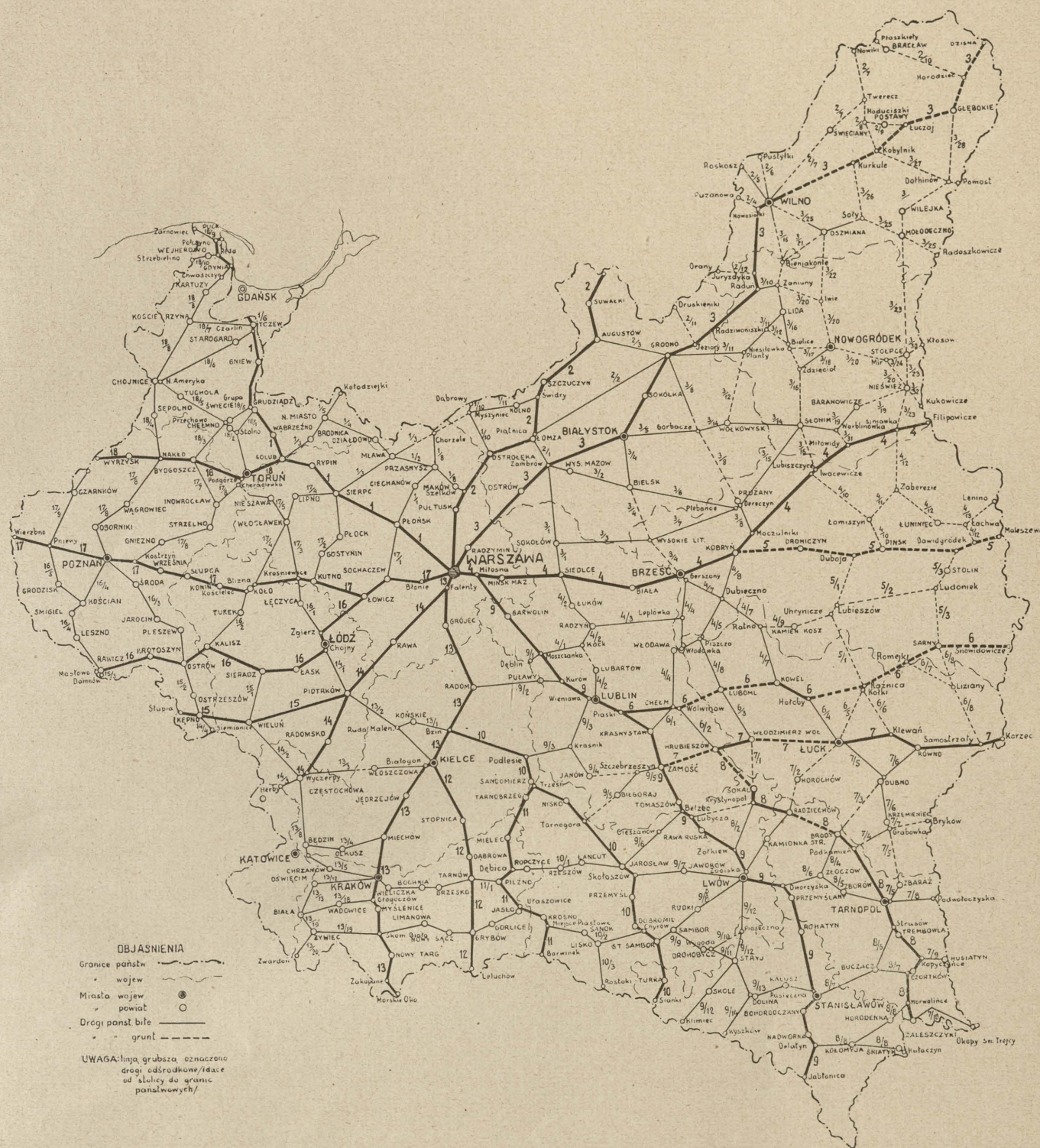
Droga Nr. 1	nazywa się traktem	Gdańskim
„ Nr. 2	„ „ „	Kowieńskim
„ Nr. 3	„ „ „	Wileńskim im. Marszałka Piłsudskiego
„ Nr. 4	„ „ „	Brzeskim
„ Nr. 5	„ „ „	Pińskim
„ Nr. 6	„ „ „	Chelmskim
„ Nr. 7	„ „ „	Wolyńskim
„ Nr. 8	„ „ „	Podolskim
„ Nr. 9	„ „ „	Lwowskim
„ Nr. 10	„ „ „	Sandomierskim
„ Nr. 11	„ „ „	Dukielskim
„ Nr. 12	„ „ „	Tarnowskim
„ Nr. 13	„ „ „	Krakowskim
„ Nr. 14	„ „ „	Częstochowskim
„ Nr. 15	„ „ „	Wieluńskim
„ Nr. 16	„ „ „	Kaliskim
„ Nr. 17	„ „ „	Poznańskim
„ Nr. 18	„ „ „	Toruńskim

Jako punkt zerowy dla traktów ośrodkowych rozpoczynających się w Warszawie przyjęta jest oś kolumny pomnika Króla Zygmunta III na placu Zamkowym w Warszawie.

Dojazdy od dróg państwowych do stacyj kolejowych, lub przystani otrzymały numer drogi państwowej, którą łączą ze stacją kolejową, lub przystanią z dodaniem litery D ze znakiem porządkowym np. 4 D 1 i t. d.; jeżeli dojazdów jest kilka znaki porządkowe zostały nadane poczynając od początku drogi państwowej.

Numerowanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych będzie ustalone w przyszłości. Narazie drogi te są oznaczane nazwami miejscowości.

Umieszczanie numeracji na znakach i drogowkach zostało zainicjowane dla ułatwienia orjentacji podróżnych na drogach; dla praktycznego wykorzystania koniecznem jest wprowadzenie jej do najbliższego



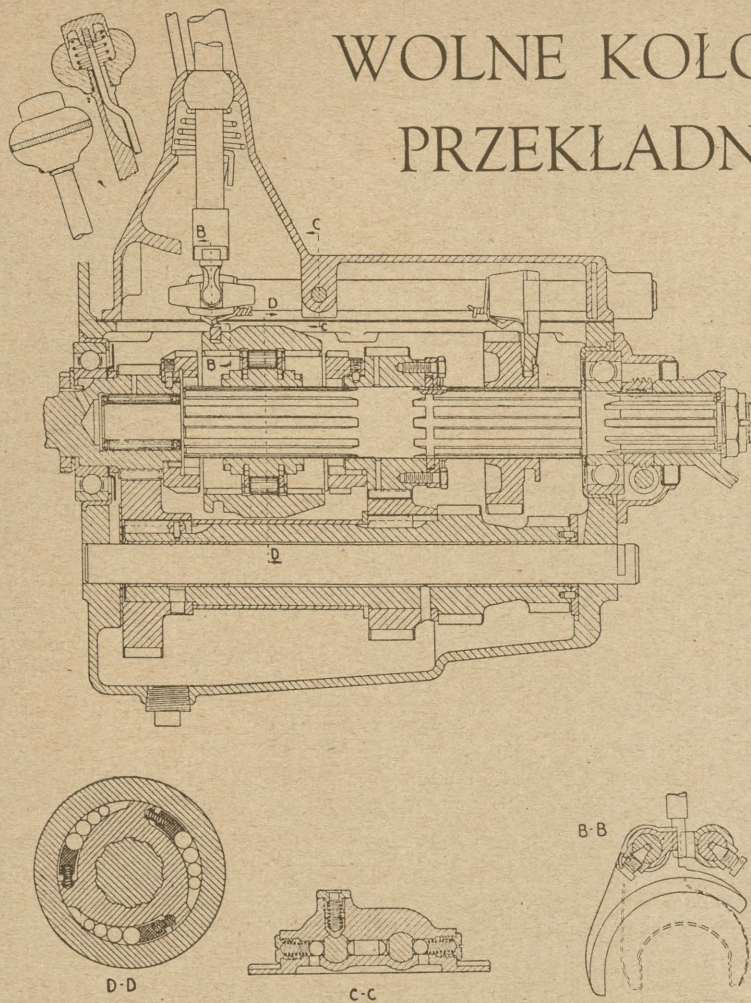
wydania mapy samochodowej. Szybkość uskutecznienia tego przez odpowiednie firmy wydawnicze jest uzależniona przede wszystkim od żądań w tym kierunku ogółu automobilistów.

Zanim ukaza się mapy tego rodzaju, sądzimy, że podane przez nas objaśnienia, oraz szemat traktów ośrodkowych i łącznikowych umożliwią już posługiwanie się numeracją dróg.

Nadmieniamy jeszcze, że cyfry oznaczające numerację wykonane są kolorem ciemnoniebieskim w otoczeniu dwóch opasek czerwonych i umieszczane są na słupach poniżej napisów, wyrażających przeznaczenie danego znaku drogowego. Numeracja znajduje się wyłącznie na znakach kilometrowych i drogowskazach.

Zofia Klaczyńska.

WOLNE KOŁO W SKRZYNCIE PRZEKŁADNI



Nowe modele Studebakera (President i Commander) zaopatrzone zostały w skrzynkę przekładniową z wolnym kołem. Jest to skrzynka trójprzekładniowa w ogólnej swej budowie zupełnie podobna do zwykłych skrzynek z drugą przekładnią cichobiezną. Jak wiadomo cichy bieg na drugiej przekładni osiąga się zapomocą kół zębatach o skośnem uzębieniu. Koła takie nie mogą być zazębiane i wyłączane przez przesuwanie jak zwykle koła o zębatach prostych i dlatego pozostają stale ze sobą zazębiane. Jedno z nich, mianowicie koło na wałku wtórnym, jest osadzone luźno, gdyż inaczej stale mielibyśmy włączoną drugą przekładnię. Do włączania i wyłączania drugiej i trzeciej przekładni na wałku wtórnym umieszczona jest przesuwka, posiadająca odpowiednie kły z jednej i z drugiej strony. Gdy przesuwkę tę przesuniemy do przodu, to zazębi się ona swemi przednimi kłami z wałkiem pierwowtnym (sprzęgłowym) i w ten sposób otrzymamy przekładnię bezpośrednią, w danym wypadku trzecią. Jeżeli tę przesuwkę przesuniemy do tyłu, to zazębi się ona swemi tylnymi kłami z wałkiem koła drugiej przekładni i zwiąże je w ten sposób z wałkiem wtórnym. Ponieważ koło to jest, stale zazębiane z odpowiednim kołem na wałku pośred-

nim, to otrzymamy drugą przekładnię. Pierwsza przekładnia i bieg wsteczny posiadają koła o zębatach prostych i włączają się w zwykły sposób.

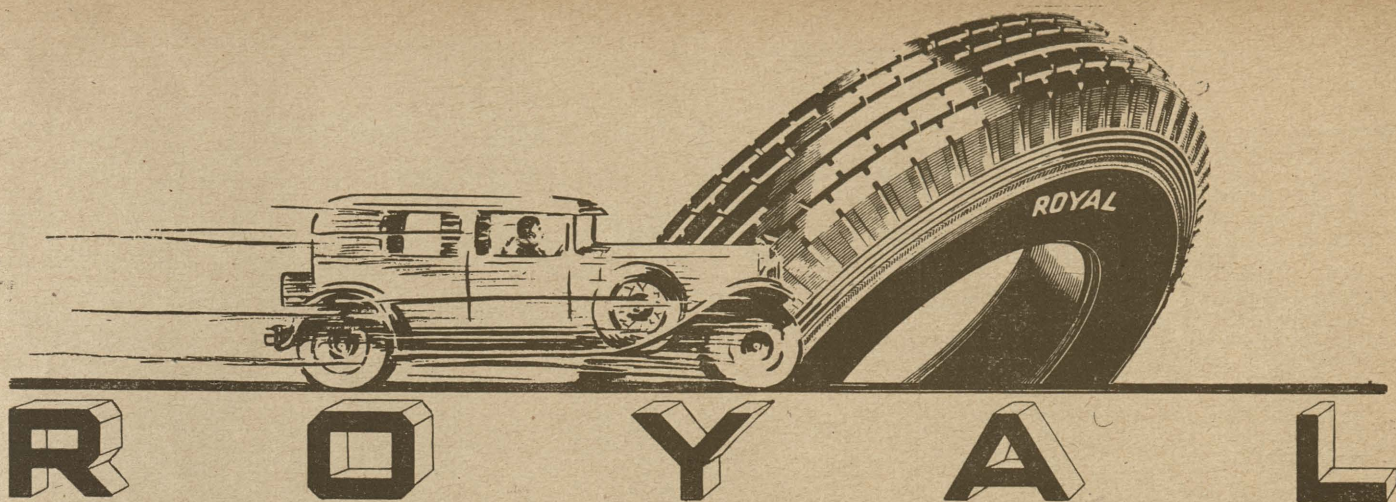
Otóż właśnie w tej przesuwce, służącej do włączania drugiej i trzeciej przekładni znajduje się wolne koło. Sam mechanizm wolnego koła jest bardzo prosty i zrozumiały z rysunku. Przekrój tego mechanizmu oznaczony jest na rysunku literami „DD”. Widzimy tam, że pomiędzy wałkiem wewnętrznym, a pochwą jego zewnętrzną umieszczone są trzy grupy po cztery rolki. Gdy pochwa zewnętrzna napędzana jest w prawo (w skutek zazębienia kłami z trzecią albo z drugą przekładnią) wówczas pociąga ona za sobą wałek wewnętrzny, który zapomocą wyżłobionych rowków i występów pociąga wał wtórny, to znaczy napędza koła tylne samochodu. W odwrotnym kierunku, to znaczy od kół tylnych do silnika, napęd przenosić się nie może, gdyż rolki w tym kierunku nie działają.

Gdy kierowca nie chce korzystać z wolnego koła, wówczas może mechanizm wolnego koła wyłączyć. W tym celu trzeba nacisnąć guzik, znajdujący się w ręce lewarka przekładniowego i popchnąć lewarek głębiej w kierunku trzeciej albo drugiej przekładni.

Tyle co do samego mechanizmu. Zobaczmy jakie on daje zalety podczas jazdy. Główną bodaj zaletą skrzynki z wolnym kołem jest możliwość przechodzenia z trzeciej na drugą przekładnię bez potrzeby wyłączania sprzęgła, tylko przez proste przerzucenie lewarka. Jest to udogodnienie bardzo poważne, gdyż jak wiadomo przechodzenie z wyższej przekładni na niższą, więc na przykład z trzeciej na drugą jest znacznie trudniejsze niż z drugiej na trzecią. Żeby prawidłowo przejść z wyższej przekładni na niższą, bez nieprzyjemnego i szkodliwego zgrzytu kół, trzeba stosować podwójne wyłączenie sprzęgła. To znaczy trzeba sprzęgło wyłączyć, przesunąć lewarek na bieg jałowy, włączyć sprzęgło, dodać gazu, znowu wyłączyć sprzęgło, przesunąć lewarek na żadaną przekładnię i ostatecznie znowu włączyć sprzęgło. W praktyce nie jest to manipulacja tak straszna, jaką się wydaje w opisie, ale gdy często trzeba ją powtarzać to nie jest to przyjemne i dlatego wolne koło, które zwalnia nas od tych wszystkich czynności i wymaga tylko poprostu przerzucenia lewarka, jest niewątpliwie wielkim udoskonaleniem, które będzie szczególnie wysoko cenione przez mało rutynowanych kierowców.

Dalszą nie mniej ważną zaletą wolnego koła jest oszczędność smaru, którą oceniają na jakieś 20%. Istotnie, smar w silniku zużywa się bodaj najwięcej wtedy, gdy jedziemy z góry, z zamkniętą przepustnicą, a silnik obraca się dość szybko, bo go napędzają koła tylne. Wskutek zamknięcia przepustnicy, w cylindrach tworzy się silna depresja, która przez szczeliny koła pierścieni tłokowych wysysa smar z gładzi cylindrów. Smar ten dostaje się do komory sprężania, gdzie się zupełnie niepotrzebnie spala lub zostaje wyrzucony do rury wydechowej, a w dodatku zabrudza nam świece, zawory i ścianki komory sprężania. Przy wolnym kole niedogodności te odpadają. Analogiczne przyczyny powodują również pewną oszczędność w zużyciu benzyny (podobno około 12%). Wreszcie łatwo możemy się zgodzić, że wolne koło zmniejsza też nieco pracę pneumatyków na kółkach tylnych.

Żeby nie popaść w przesadę pamiętajmy, że przy wolnym kole nie możemy hamować silnikiem. Chyba, że zaklinujemy mechanizm wolnego koła, ale wtedy nie będziemy mieli oszczędności smaru i paliwa jaką nam wolne koło daje. Najważniejszą i bezsporną więc zaletą wolnego koła pozostaje ułatwienie przy zmianie przekładni.



Koncesjonowanie Komunikacji Autobusowej.

Za autobus, w rozumieniu prawa polskiego, uważa się pojazd mechaniczny „nie biegnący po szynach, poruszany przez umieszczony na nim silnik i używany do zarobkowego przewożenia siedmiu lub więcej osób, nie licząc kierowcy”.

Pierwsze autobusy pojawiły się w Polsce w r. 1921. Z tą chwilą powstała konieczność chociażby dorywczego uregulowania stanu prawnego nowopowstającego i rozwijającego się środka transportu publicznego. Tak więc w dn. 22 stycznia 1921 r. ukazało się rozporządzenie administracyjne Rady Ministrów w sprawie wydawania pozwoleń na prowadzenie przedsiębiorstw transportu samochodowego regularnego i zbiorowego. Rozporządzenie to, zasadniczo, kępowało swobodę w uzyskaniu pozwolenia na prowadzenie przedsiębiorstwa autobusowego, stwarzając w ten sposób system koncesjonowania.

W r. 1927 weszła w życie ustawa przemysłowa. Do rzędu zatrudnień, wymagających uzyskania koncesji nie zaliczyła ona zatrudnienia polegającego na uprawianiu przewozów samochodowych. Wobec tego okazała się potrzeba zniesienia wspomnianego wyżej Rozporządzenia z dn. 22 stycznia 1921 r., będącego systemem koncesyjnym, a zastąpienia go aktem prawodawczym, przystosowanym do faktu ukazania się ustawy przemysłowej, aktem, któryby organizację komunikacji autobusowej oparł na zasadach wolnej konkurencji.

To było genezą ukazania się znanego Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dn. 17 kwietnia 1929 r. o ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymywania publicznej komunikacji.

Rozporządzenie to zniosło wszelkie

istniejące dotychczas ograniczenia w uzyskiwaniu pozwoleń na uprawianie przewozów samochodowych, więcej — zniosło nawet potrzebę starania się o takie pozwolenia; od tej pory wystarczyło tylko zgłosić się we właściwym urzędzie (Dyrekcji Robót Publicznych) i ujawnić fakt uruchomienia autobusu na danym odcinku drogowym.

Rozporządzenie to miało swoje zarówno dobre, jak i złe strony, a mianowicie: wywołało szybki rozwój ilości autobusów na drogach, co znowu wytworzyło w szerokich masach ludności małą potrzebę podróży, natomiast przyczyniło się również do powstania wielu przedsiębiorstw słabych materialnie, w szeregi właścicieli tych przedsiębiorstw wprowadziło jednostki moralnie nieodpowiedzialne co do powierzenia którym losów podróżującej publiczności należy mieć wiele zastrzeżeń. Wreszcie — wytworzyło to olbrzymią konkurencję, która przy nieumiejętności gospodarowania przez przedsiębiorców spowodowała obniżenie się poziomu technicznego naszej komunikacji autobusowej i zepchnięcie jej do rzędu zatrudnień, prawie że, wyrobniczo-chalupniczych. Najważniejszy jednak cel został osiągnięty: stworzono potrzebę podróżowania autobusami i zbadano teren Rzeczypospolitej pod kątem widzenia rentowności dla prowadzenia przedsiębiorstw autobusowych.

Od tej chwili zaczęła kielkować myśl koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, t. j. stworzenia takiego stanu prawnego dla tych przedsiębiorstw, przy którym wydawanie pozwoleń (koncesyj) uwarunkowane byłoby wykonaniem szeregu warunków.

Inicjatywę w tym kierunku podjęło Ministerstwo Robót Publicznych, które

DO WIADOMOŚCI WSZYSTKICH WŁAŚCICIELI AUTOBUSÓW

W związku z wyjaśnieniem Ministerstwa Robót Publicznych, że od właścicieli autobusów, posiadających regulatory szybkości, lub tych, którzy w takowe się zaopatrzają — należy wymagać ponadto przyrzędu rejestrującego szybkości, podajemy do wiadomości wszystkich posiadaczy autobusów, że

REGULATORY SZYBKOŚCI

wykonane przez

PAŃSTW. ZAKŁADY INŻYNIERJI I ZAKŁADY MECHANICZNE URSUS S.A.

Warszawa, Dyrekcja, ul. Królewska 18. Tel. Centr. 548-10.

są do nabycia:

W SPÓŁDZIELNI HANDLOWEJ

Przy Centralnym Związku Właścicieli Autobusów R. P.

Warszawa, Długa 11 m. 10, tel. 544-95.

W CENIE ŻŁ. 150. ZA SZTUKĘ.

Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

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

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

opracowało projekt ustawy o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych. Projekt ten wywołał szereg uwag tak, że w końcu został wycofany, aby po pewnym czasie ustąpić miejsce drugiemu projektowi tegoż Ministerstwa. W tymże czasie sprawą tą zainteresowało się Ministerstwo Poczty i Telegrafów, które również opracowało projekt ustawy koncesyjnej znacznie różniący się od projektu M. R. Publicznych.

Jesienią 1930 r. oba projekty poczęto uzgadniać na specjalnie w tym celu zwoływanych komisjach międzyministerjalnych, aż, wreszcie, wynikiem tych konferencji stał się rządowy projekt ustawy o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych. Początkowo ustawę w tym przedmiocie zamierzano wydać w drodze dekretu Pana Prezydenta R. P., lecz w końcu obrano dlań drogę przez Sejm.

Wspomniany projekt znajduje się w tej chwili w Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów, a szczegóły jego te, które przeniknęły do opinii publicznej, są następujące.

Tworzy się Państwowa Komisja Przewozów Samochodowych, która ma być

czynna przy Ministrze Robót Publicznych. Do Komisji tej mają wchodzić sami urzędnicy, przedstawiciele interesów: kolei, poczty, wojska, przemysłu i handlu, Skarbu i t. d. Komisja ta jest najwyższą instancją odwoławczą w sprawach przewozów samochodów. Poza tem w każdym województwie ma być czynna Wojewódzka Komisja Przewozów Samochodowych z udziałem przedstawicieli interesów: kolei, poczty, wojska, sfery gospodarczych i t. d. Te to Wojewódzkie Komisje Przewozów Samochodowych mają udzielać koncesyj.

Koncesje będą wydawane zarówno na poszczególne linje, jak i na całe sieci. Mają otrzymać je ci, którzy dadzą odpowiedzialność moralną i materialną za prowadzenie przedsiębiorstwa przewozu samochodowego, słowem — ci, którzy wykonają warunki, wyszczególnione w rozporządzeniu wykonawczem do wspomnianej ustawy. Samorządom koncesji będzie udzielał sam Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Jeżeli ubiegający się o koncesję podejmie się zbudowania, lub konserwo-

wania drogi — będzie miał podstawy prawne do starania się o przyznanie mu wyłączności na danej drodze, oraz do udzielenia mu koncesji na lat 20. Jeżeli o koncesję ubiega się kilku petentów i każdy z nich posiada równe warunki do uzyskania koncesji, to zyskuje pierwszeństwo do uzyskania jej ten, który zobowiąże się do posługiwania się samochodami krajowymi.

Wreszcie — co do odpowiedzialności za straty osób trzecich. Początkowo chciano wyznaczyć przymus ubezpieczania pasażerów, każdego na określoną sumę. Zaniechano jednak tego i postanowiono, że jeżeli koncesjonariusz przedstawi dowód, że zdolny jest wrazie wypadku wynagrodzić z tego tytułu powstałe straty osób trzecich (kauceja, suma hipoteczna, czy inne zabezpieczenie) — uznać ten dowód za wystarczający.

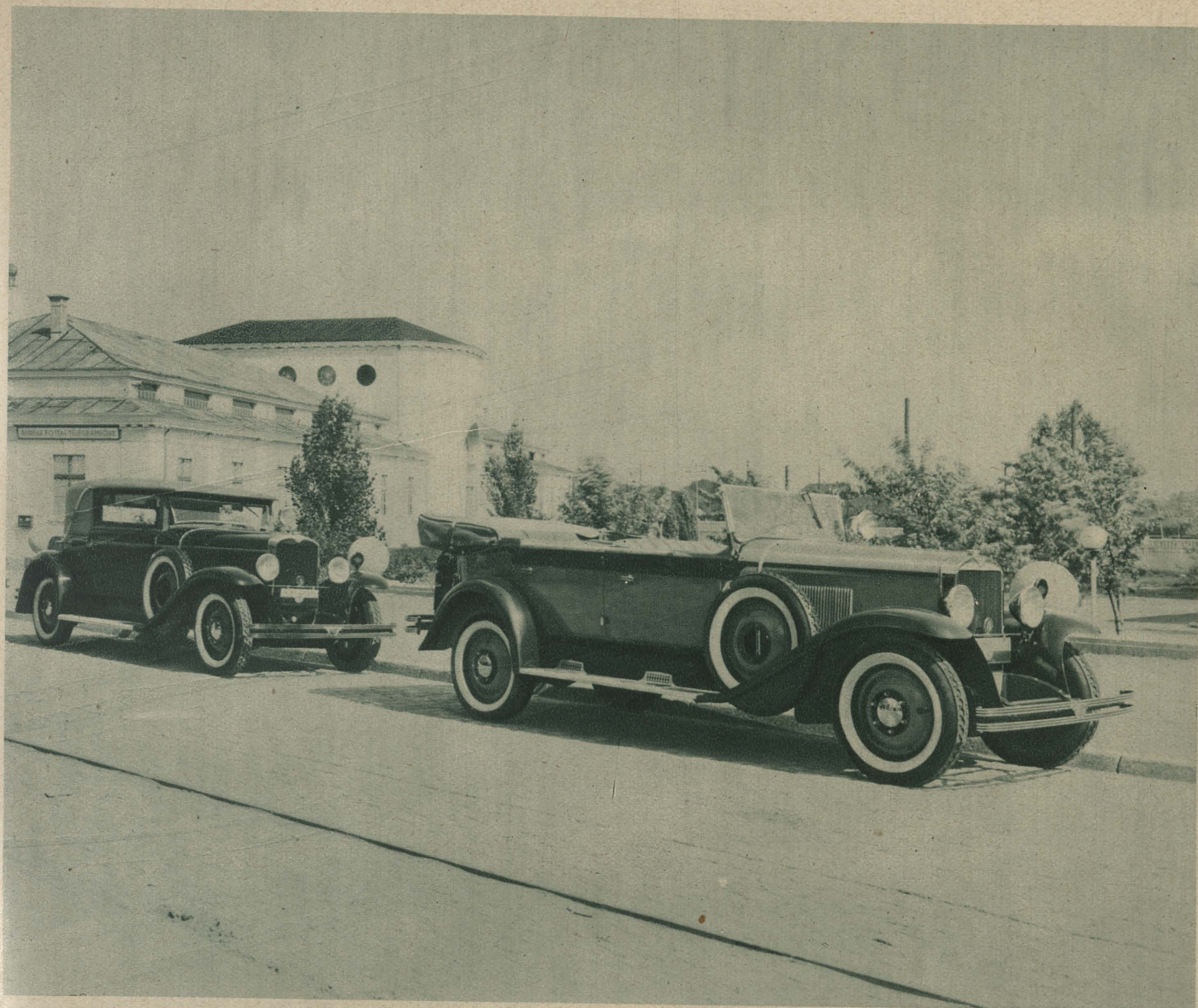
W końcu zdecydowano koncesjonować i przedsiębiorstwa uprawiające regularne przewozy samochodami towarów, lecz termin wprowadzenia w życie tego prawa dla tych przedsiębiorstw przesunąć na później.

WL. PRZYŁUSKI

Dyrektor Związku Związków Właścicieli
Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.



Jak wynika z rzeczowego przedstawienia sprawy przez Pana Przyłuskiego projektowana ustawa o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych jest bardzo ogólna, ogranicza się właściwie do stworzenia podstawy prawnej do wydawania koncesyj. — Warunki, jakie trzeba będzie posiadać do uzyskania koncesji ustali rozporządzenie wykonawcze i od tego rozporządzenia zależeć będzie dalszy rozwój komunikacji autobusowej. Niezależnie od tego, czy warunki dla uzyskania koncesji, jakie przyszłe rozporządzenie ustali, będą mniej lub bardziej surowe, chcielibyśmy, aby były one możliwie dokładnie określone. Chodzi nam o to, by zgóry było dokładnie wiadome, jakim warunkom powinien zadość uczynić przed siębiorca, tak aby otrzymanie koncesji nie było zależne ani od chwilowych poglądów danego urzędu, ani od przeróżnych dodatkowych starań, nieprzewidzianych w rozporządzeniu. (Red.)



Samochody C. W. S. skarosowane jako torpedo i kabriolet (karoserje C. W. S.).

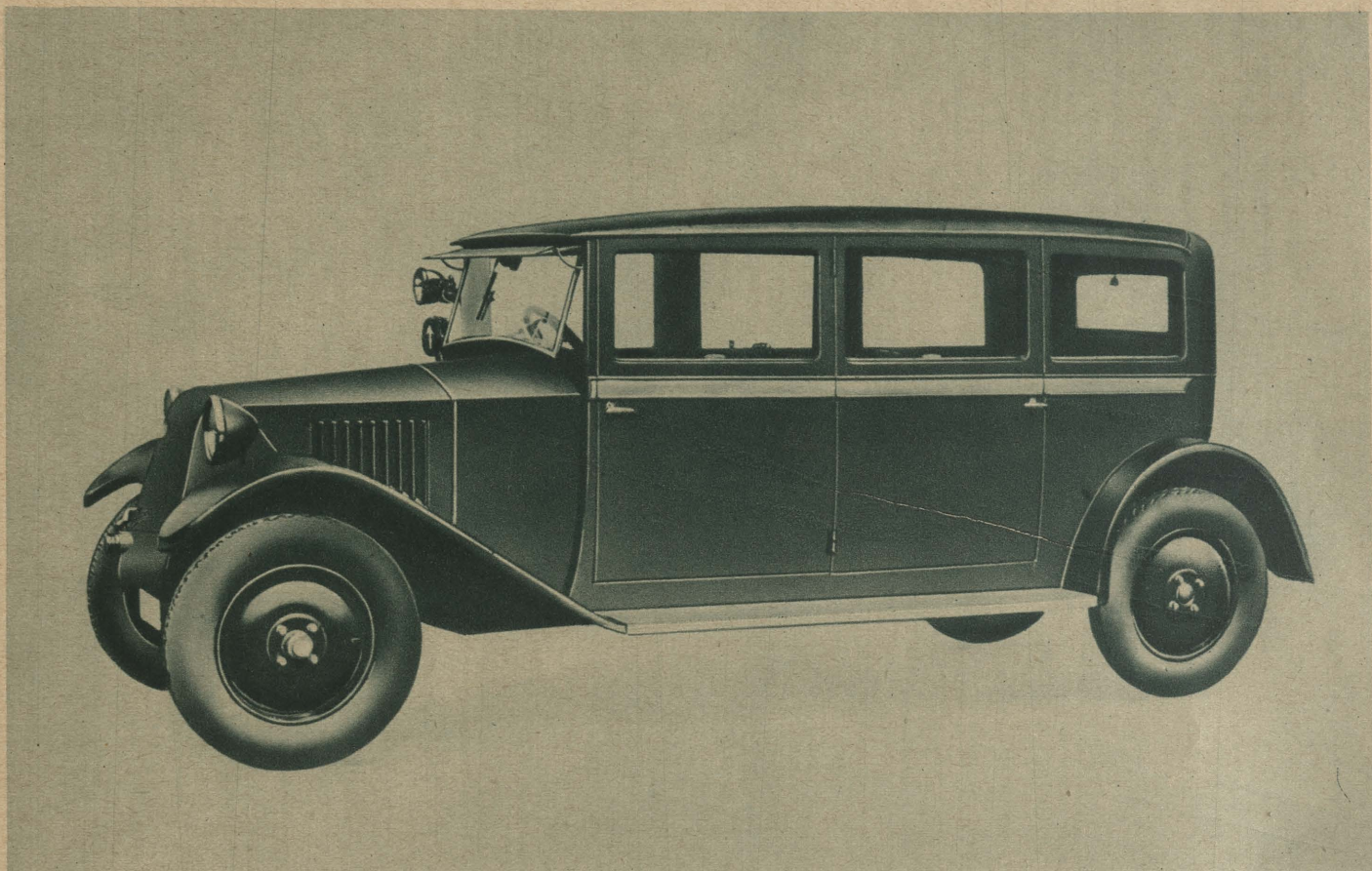
PIĘKNE SAMOCHODY

II SERJA

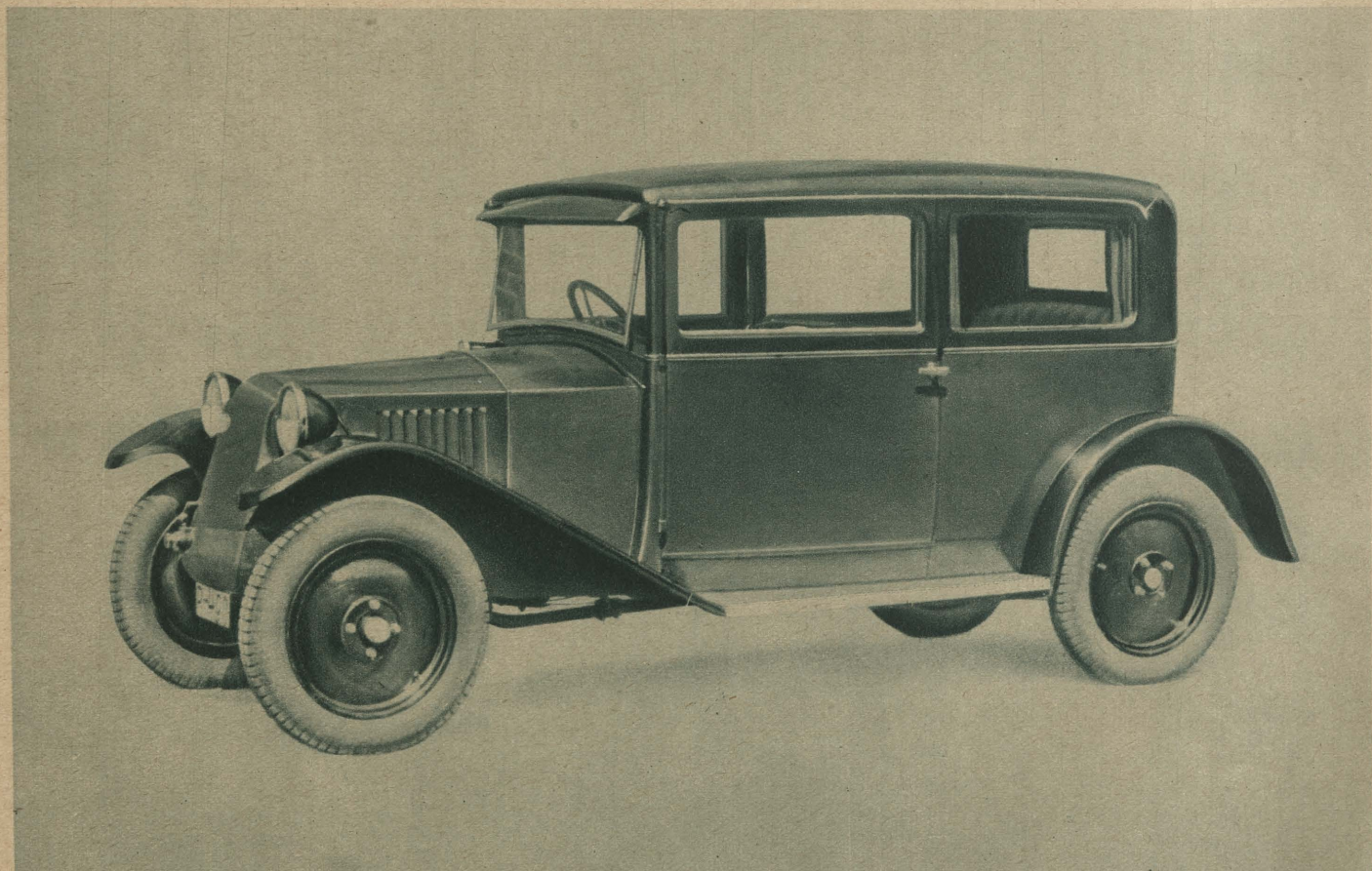
Staranne reprodukcje pięknych samochodów, jakie zamieściliśmy w poprzednim numerze „Auto” zachęciły szereg firm do nadesłania nam zdjęć swych maszyn do dalszej reprodukcji.

Chętnie czynimy zadość temu życzeniu, bowiem nowoczesny samochód jest nie tylko arcydziełem mechaniki, lecz i pod względem swych zewnętrznych kształtów jest jednym z najpiękniejszych tworów, jakie wytworzyła współczesna nam epoka.

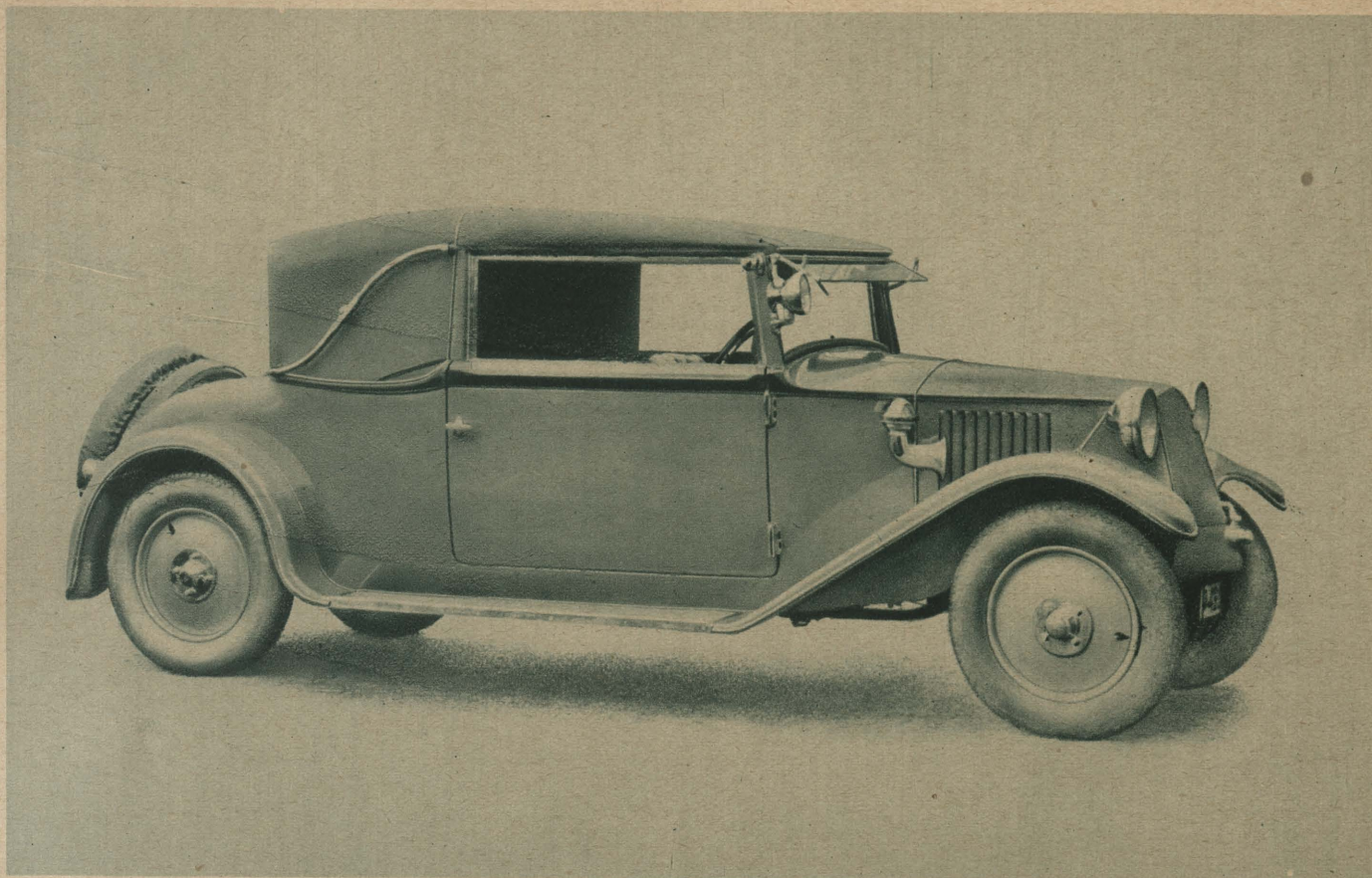
Najbliższy rok niewątpliwie przyniesie znowu inne rozwiązania karoserji, a Konkurs Piękności Samochodów, oczekiwany w tym roku już na wiosnę, da nam ponownie okazję do podziwiania pięknych, a zarazem najbardziej logicznie i celowo ukształtowanych maszyn.



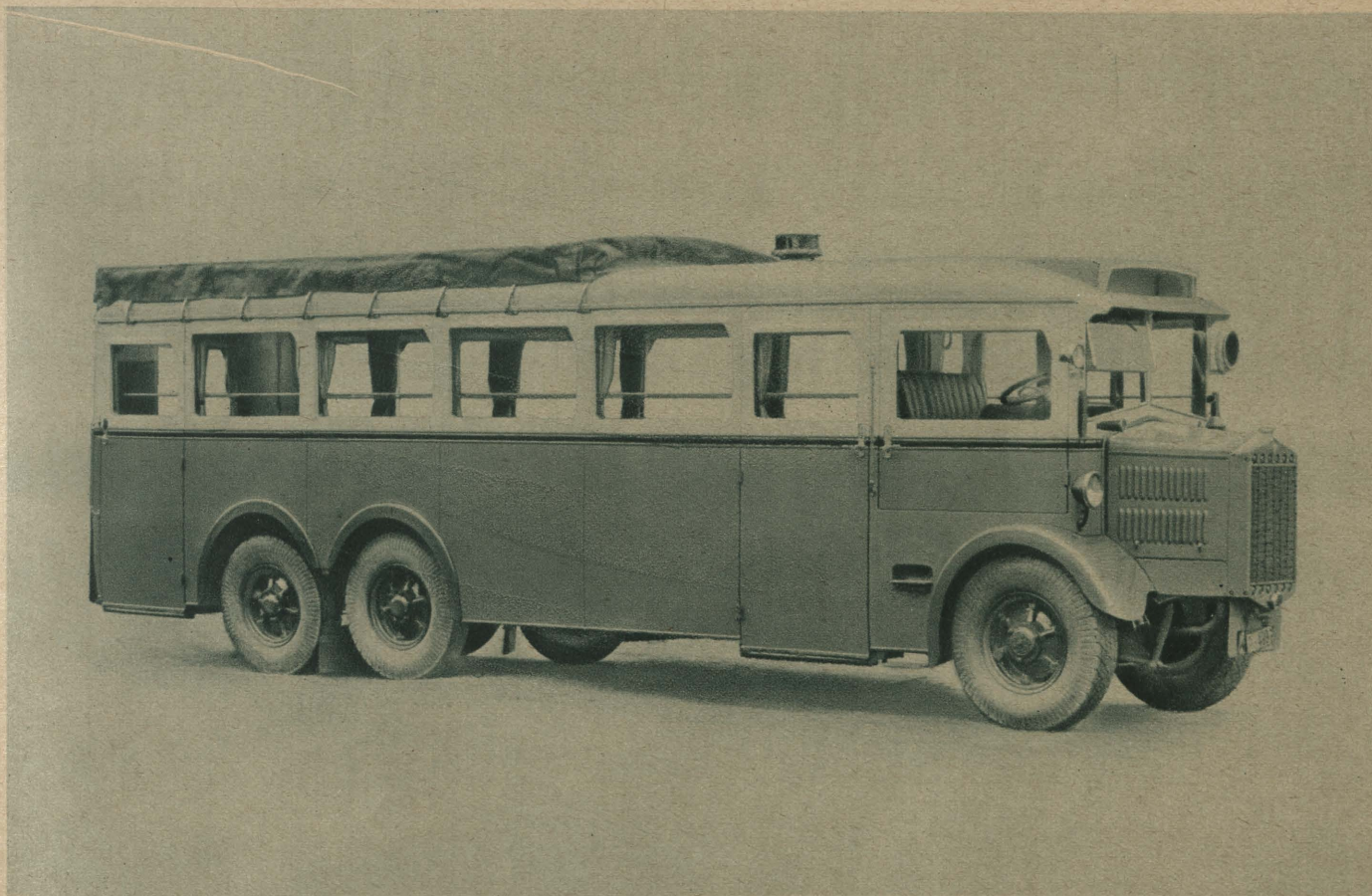
TATRA 4-ro cyl., skarosowana jako karetka stała 6-cio osobowa.



TATRA, typ 12, 2 cyl., 4/18 KM.

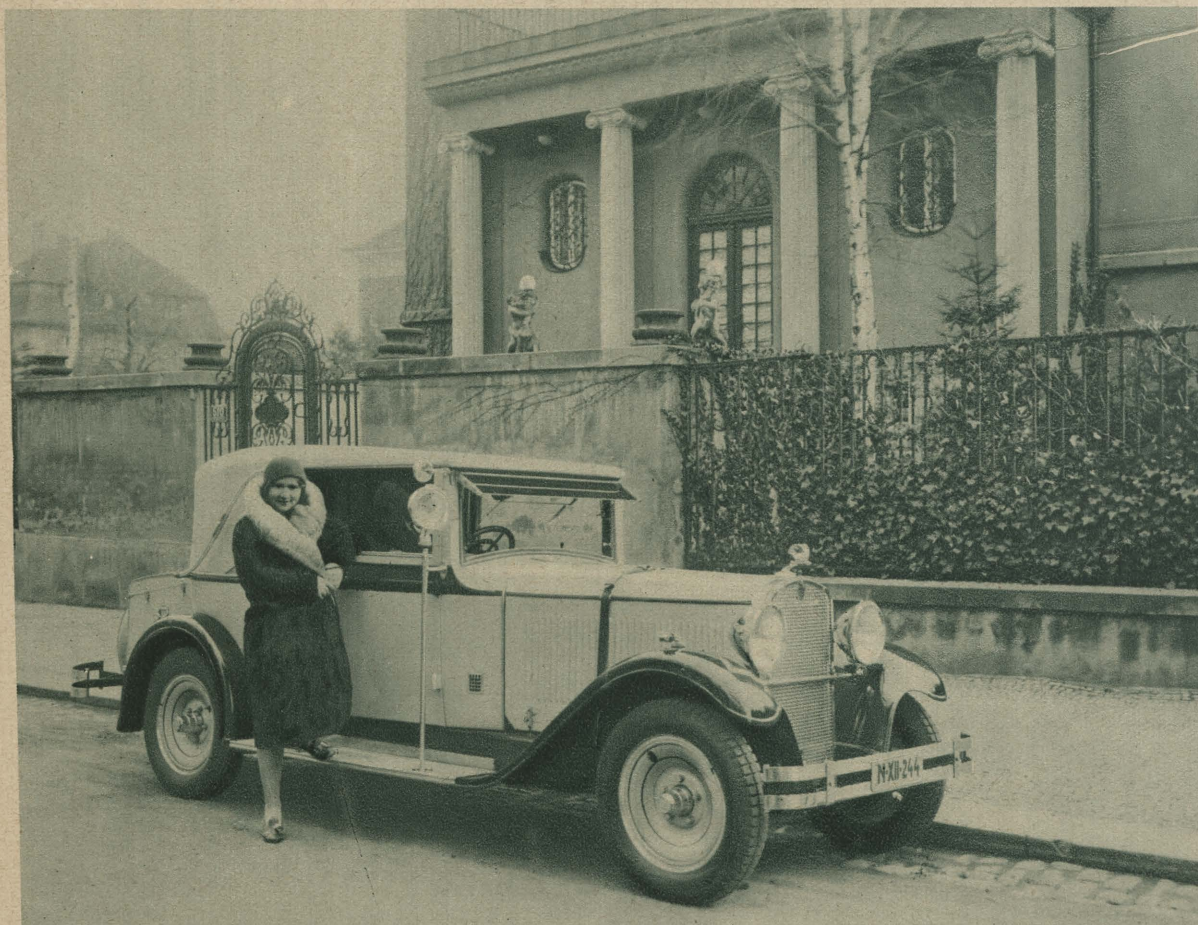
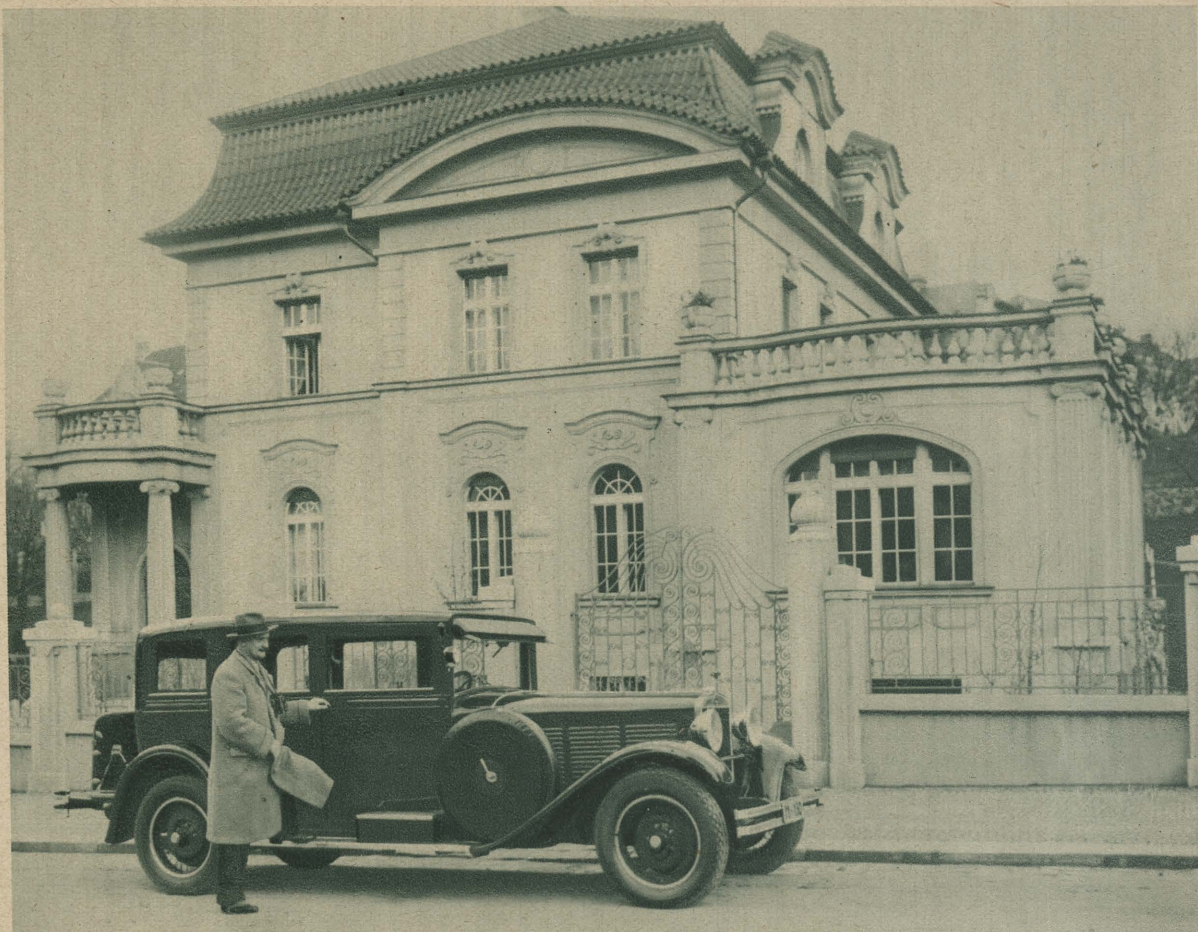


TATRA, typ 30, 4 cylindrowy, 6/24 KM., skarosowana jako „Kabriolet sportowy“.



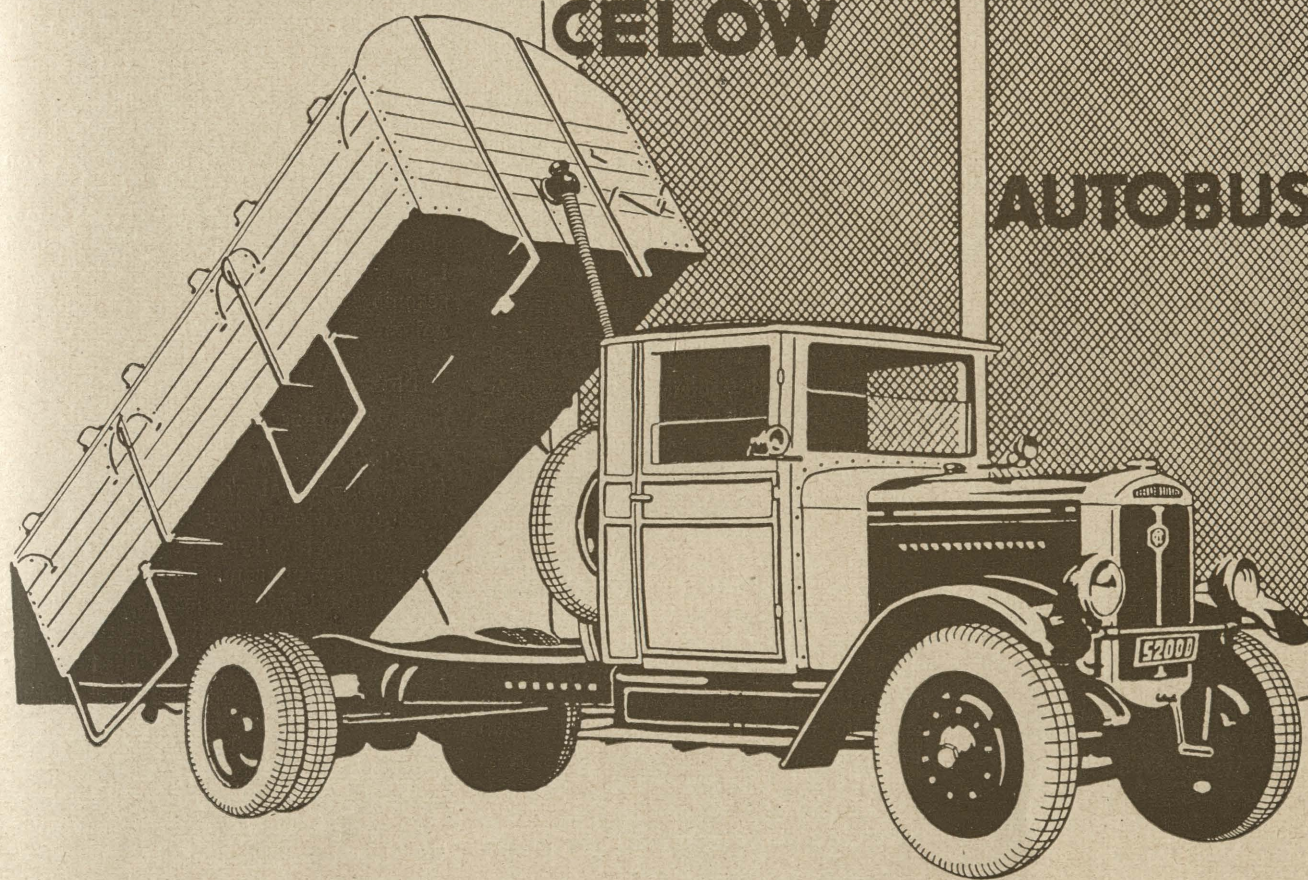
Autobus TATRA, 6 cylindrowy, 6 ton.

Limousina
8-mio cylindrowa
SKODA
860



Cabriolet
6-cio cylindrowy
SKODA
645

**SAMOCCHODY
CIĘŻAROWE
DO WSZYSTKICH
CELÓW**



**ODDZIAŁ FABRYCZNY
MORRIS COMMERCIAL**

S. Z O. O.

WARSZAWA,

TWARDA 64.

TEL. 546-40 (centrala) i 626-03.

ELEKTROTECHNIKA SAMOCHODOWA
„DUCELLIER“ części zapasowe

„SWEL“

BRACIA ZAKOLSCY
Warsztaty znacznie powiększone

WARSZAWA, WARECKA Nr. 8. Tel. 280-22

U w a g a: załatwiamy reparacje nadesłane pocztą

NA ŻYCZENIE ŁADUJEMY AKUMULATORY AMERYKAŃSKIM SYSTEMEM POŚPIESZNYM

Sport

Wright znowu rekordzistą świata.

Zaciekle walczył o światowy rekord szybkości, jaką od pewnego czasu toczą dwaj znakomici motocykliści, Niemiec Henne i Anglik Wright, przyniosła nowy wspaniały wyczyn. W dniu 6 listopada, na szosie koło Cork w Irlandji, Wright pobił rekord ustanowiony niedawno przez Hennego, osiągając wspaniałą szybkość przeciętną 242,5 klm./g. Rekord niemieckiego jeźdźcy przewyższony został zatem o prawie 21 kilometrów. W przebiegu z wiatrem Wright zdołał uzyskać, na swym litrowym motocyklu O. E. C. z kompresorem, szybkość maksymalną przeszło 245 klm./g.

Mistrzostwo Ameryki.

Tytuł Mistrza Ameryki na rok 1930 zdobył kierowca Billy Arnold, zwycięzca wyścigu o Grand Prix Indianapolis i szeregu innych amerykańskich zawodów torowych.

Kongres Fim.

W dniach 11 i 12 listopada odbył się w Londynie doroczny kongres Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych. Na kongresie tym postanowiono między innymi zorganizować w roku 1931 zawody o tytuł Mistrza Europy w jeździe górskiej, na wzór podobnej imprezy automobilowej. Poza tem ułożony został międzynarodowy kalendarz imprez motocyklowych na rok 1931, w którym Polska ma zarezerwowaną datę 28 czerwca na rozegranie wyścigów o Grand Prix Polski. W myśl uchwały, zapadłej na kongresie, zawodnicy startujący w wyścigach o Grand Prix Polski (tak samo zresztą, jak i we wszyst-

kich innych Grand Prix) będą musieli używać jako paliwa mieszaniny złożonej z benzyny i benzolu lub spirytusu.

Grand Prix Argentyny.

Na obwodzie szosowym w pobliżu Buenos Ayres rozegrane zostały w dniu 23 listopada wyścigi samochodowe o Grand Prix Argentyny. Dystans wynosił 400 klm. Zwyciężył najlepszy kierowca południowo-amerykański Carlos Satuszeek na samochodzie Mercedes-Benz w czasie 3 g. 04 m. 43 s. z szybkością średnią 125 klm./g. Drugie miejsce zajął Caru na sam. Fiat w czasie 3 g. 11 m. 37,6 s., a trzecie miejsce uzyskał Malcolm na sam. Maserati w czasie 3 g. 18 m. 07,8 s.

Próby bicia rekordów w Daytona.

Doroczne próby bicia światowych rekordów szybkości samochodowej odbędą się na plaży w Daytona we Florydzie między 26 stycznia a 7 lutego 1931 r. Z kierowców europejskich zgłosił się dotychczas Malcolm Campbell. Poza tem ma podobno startować pewien kierowca nowo-zelandzki oraz kilku rekordzistów amerykańskich, którzy gorąco szykują się do batalji. Dwaj słynni kierowcy amerykańscy, Peter de Paolo i Harlan Fengler, konstruują obecnie zupełnie nowego bolida o mocy 2400 koni mech., który posiadać będzie dwa silniki i napęd na wszystkie cztery koła.

Wyścigi miejskie wchodzi w modę.

W Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym na rok 1931 oprócz wyścigu o Grand Prix Monaco i naszego wyścigu lwowskiego, przewidziana jest jeszcze

jedna impreza, której terenem staną się ulice miasta. Imprezą tą będzie wyścig o Grand Prix Wiednia, zapowiedziany na dzień 14 czerwca, który rozegrany zostanie na słynnej Ringstrasse, mierzącej w obwodzie 5 kilometrów.

Poza tem jest bardzo prawdopodobne, że wyścigi uliczne urządzone zostaną także i w Budapeszcie. Pozostaje to w związku z projektem zarzucenia wyścigu na wzniesieniu Schwab, który był właściwie również rozgrywany na jednej z ulic Budapesztu.

Stuck i Caracciola w barwach firmy Alfa Romeo?

W sferach automobilowych krąży pogłoski, że dwaj świetni Mistrzowie Europy w jeździe górskiej, Hans Stuck von Villiez i Rudolf Caracciola, objęli przedstawicielstwo na środkową Europę samochodów włoskiej firmy Alfa Romeo i w związku z tem w nadchodzącym sezonie startować będą w barwach słynnej medjolańskiej marki.

Nowa kategoria samochodów w imprezach sportowych

Dotychczasowy podział samochodów, biorących udział w imprezach sportowych, na dwie kategorie: sportową i wyścigową, był o tyle nieodpowiedni, że zwykłe seryjne samochody turystyczne nigdy nie miały szans zwycięstwa, będąc zaliczane do jednej kategorii ze specjalnymi wozami sportowymi. Pragnąc zlikwidować ten nienormalny stan rzeczy, Międzynarodowa Komisja Sportowa postanowiła wprowadzić nową kategorię samochodów, którą nazwano kategorią samochodów katalogowych typu dominującego. Innymi słowy jest to kategoria, do której zaliczane będą samochody typu produkowanego w największej ilości przez daną fabrykę.

Typ „dominujący” musi być opisany w katalogu fabryki, wypuszczonym naj-

☆ CHEVROLET ☆ PONTIAC ☆ OLDSMOBILE ☆ OAKLAND ☆ BUICK ☆ LA SALLE ☆ CADILLAC ☆ CHRYSLER ☆

INSTALOWANIE I NAPRAWA USTROJÓW ELEKTRYCZNYCH

DELCO - REMY i AC

Jeneralne Przedstawicielstwo i Autoryzowana Obsługa

ELIS

Warszawa

Kazimierowska 74, tel. 301-48.

☆ ERSKINE ☆ AUBURN ☆ PACKARD ☆ STUTZ ☆ PIERCE-ARROW ☆ FIAT ☆ RENAULT ☆ CITROEN ☆ MINERVA ☆

VOISIN TALBOT

STUDEBAKER



OSRAMÓWKI

do reflektorów bocznych

później w dniu 1 stycznia tego roku, w którym samochód uczestniczyć będzie w imprezach sportowych. Wozy, które zaliczone będą do tej nowej kategorii, muszą być identyczne z typem „dominującym” pod względem ilości zaworów, typu zapalania i systemu karburacji, typu łożysk, skrzynki biegów, resorów i t. p. Aby zaliczanie do nowej kategorii nie natrafiało na żadne trudności, Kluby narodowe będą publikować przed 1 kwietnia każdego roku listy samochodów, które uważać należy, za wozy katalogowe typu dominującego.

Samochody z kompresorami zostały również dopuszczone do tej nowej kategorii i będą zaliczane do klasy, mającej o 30% większą pojemność cylindrów. Jako paliwo musi być w samochodach typu dominującego używana czysta benzyna lub mieszanina, zawierająca co najmniej 50% benzyny, a jako domieszki jedynie benzol i spirytus.

SYGNAŁ OSTRZEGAWCZY „AGA” dla przejazdów kolejowych

Wzrastająca ilość nieszczęśliwych wypadków na przejazdach kolejowych skłoniła w ostatnim czasie władze kolejowe do bliższego zajęcia się kwestją ochrony tych punktów. Pewien wybitny fachowiec kolejowy stwierdził słusznie,

że urządzenia dla ochrony przejazdów znajdują się dziś na tym samym poziomie, jak 50 lat temu. Tymczasem jednak obraz ruchu kołowego na szosach zmienił się nie do poznania.

W krajach o silnie rozwiniętym ruchu kołowym życie zmusiło już dawniej do studjum nad nowoczesnym zorganizowaniem ochrony przejazdów. W następstwie tych prac szwedzka firma Gasaccumulator w Sztokholmie skon-

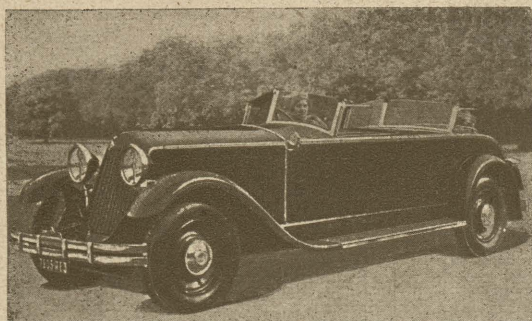
struowała samoczynny sygnał ostrzegawczy, który zaprowadzony od 10 lat w różnych krajach wydał jaknajlepsze wyniki. Niedawno również w Polsce, a to na terenie Okręgowej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach, Krajowe przedsiębiorstwo Gasaccumulator Sp. Akc. zainstalowało sygnał ostrzegawczy, przedstawiony na rycinie.

Sygnał wydaje światło błyskowe o 2 kolorach; białe dla oznaczenia przejazdu wolnego, czerwone zaś w chwili, gdy pociąg się zbliża wzgl. 30 do 35 sekund przed jego nadejściem. Ten okres czasu jest wystarczający dla zahamowania samochodu nawet w pełnym biegu. Nieostrzeżenie sygnału jest wykluczone, gdyż błyskowe działanie światła dobrane na podstawie długoletnich doświadczeń, skutecznie zwraca uwagę kierowcy na grożące niebezpieczeństwo.

Urządzenie działa bez przerwy dzień i noc i nawet podczas mgły jest bardzo widoczne. Jako źródło energii świetlnej używa się acetylenu, znajdującego się w stalowych butlach o zawartości 3500 litrów. Ilość ta wystarcza na 68 dni pracy, tak że w ciągu roku trzeba załadować 6 razy butle.

Z punktu widzenia ekonomicznego należy podkreślić, że koszty ruchu sygnału są minimalne, albowiem wynoszą tylko około zł. 500 rocznie.





CENY MODELI

1931 ROKU



ZNACZNIE ZNIŻONE

MONASIX	6 cyl.	25 KM.	Kareta 4 drzwiowa	1320 dol.
MONASTELLA	6 cyl.	25 KM.	Kareta 4 drzwiowa, central. smarowanie, szyby nie rozpryskujące, specjalnie luksusowa	1600 dol.
IOCV.	4 cyl.	45 KM.	Kareta 4 drzwiowa	1765 dol.
VIVASIX	6 cyl.	60 KM.	Kareta 4 drzwiowa	1935 dol.
VIVASTELLA	6 cyl.	60 KM.	Kareta 4 drzwiowa, centr. smarowanie, szyby nierozpryskujące, specjalnie luksusowa	2700 dol.
NERVAHUIT	8 cyl.	80 KM.	Kareta 4 drzwiowa zderzaki i kuferek	2920 dol.
NERVASTELLA	8 cyl.	80 KM.	Podwozie kompletne	1900 dol.
REINASTELLA	8 cyl.	100 KM.	Podwozie kompletne	4500 dol.

SAMOCHO DY CIĘŻAROWE od 400 klg. do 12.000 klg.
nośności, jak również samochody pożarnicze i użyteczności publicznej

„E S P E R“

WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 153. TEL. 621-64
KATOWICE, RYNEK 2. TEL. 585
KRAKÓW, UL. KARMELICKA 9, TEL. 155-05

Trójsilnikowy jednopłatowiec „Ford”—G-ABFF odbył przed niedawnym czasem dwumiesięczną podróż dookoła Europy. Przez cały czas lotu wszystkie silniki smarowane były wysokowartościowym olejem Gargoyle Mobiloil, wykazując znakomitą sprawność i zapewniając stuprocentowe bezpieczeństwo lotu. Ryciny nasze uwiadczniają: jedna—zaopatrywanie silników w wysokowartościowy olej Gargoyle Mobiloil, druga — samolot na chwilę przed startem z lotniska Kbely w Pradze Czeskiej do Londynu.

