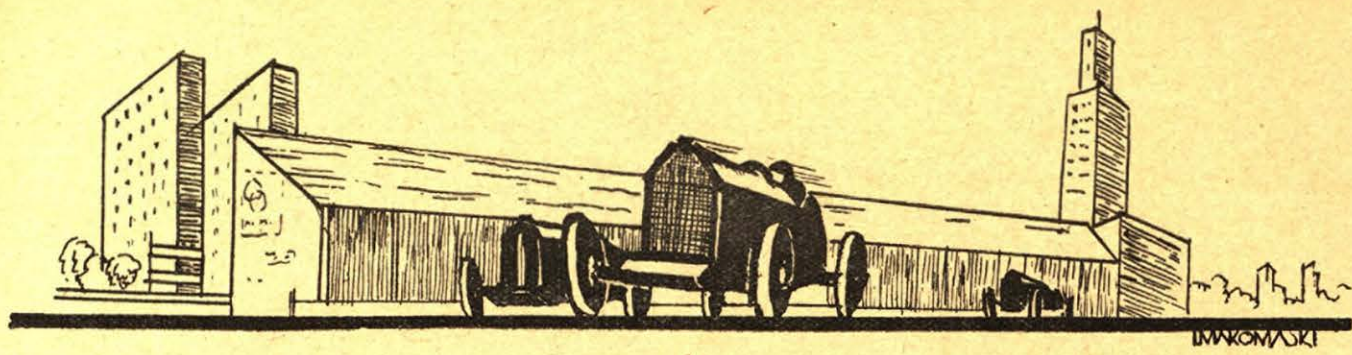


25-1,
22



Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy w Warszawie

8-10 grudnia 1927 r.

Protokół z posiedzenia w dniu 8 grudnia 1927 r.

O B E C N I :

Prezydjum:

Pp. Karol hr. Raczyński, vice-prezes Automobilklubu Polski; Janusz Regulski, prezes Komisji Sportowej A. P.; Stefan Fuchs, gen. sekretarz A. P.

Asesorowie:

Pp. Wawreczka Wiktor, vice-prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego; Leonhardt Franciszek, vice-prezes Łódzkiego Automobil-Klubu; Teodorowicz Mieczysław, vice-prezes Małopolskiego Klubu Automobil.; Bukowski Jan, sekretarz gen. Śląskiego Klubu Aut.; Głowiński Stefan, vice-prezes Automobilklubu Wielkopolskiego.

Delegaci Klubów Afiljowanych:

Krakowskiego Klubu Aut.: pp. Bukowiecki Tadeusz, Ripper Wilhelm, Wawreczka Wiktor.

Łódzkiego Automobil-klubu: pp. Kauczyński Karol, Leonhardt Franciszek, Tesche Edmund.

Małopolskiego Klubu Aut.: pp. Dębicki Karol, Gawel Marjan, Teodorowicz Mieczysław.

Śląskiego Klubu Aut.: pp. Bukowski Jan, Gawrych Józef, Szydelski Stanisław.

Automobilklubu Wielkopolskiego: pp. Głowiński Stefan, Linke Henryk, Suszyński płk.

Członkowie Automobilklubu Polski i Komisji Sportowej A. P.

Przedstawiciele władz państwowych i samorządowych:

Pp. minister Składkowski—Ministerstwo Spraw Wewnętrznych; dyr. dep. Nestorowicz — Minist. Robót Publ.; płk. Orlik-Rückeman — Min. Spraw Wojskowych; inż. Słomiński, prezydent m. st. Warszawy; p. Jaroszewicz, komisarz rządu na m. st. Warszawę.

Przewodniczył p. Karol hr. Raczyński, vice-prezes Automobilklubu Polski.

* * *

P. Przewodniczący powitał przybyłych na Zjazd pp. Delegatów Klubów Afiljowanych oraz przedstawicieli władz państwowych i samorządowych, dziękując tym ostatnim za okazywaną pomoc i współpracę z Automobilklubem Polski i Klubami Afiljowanymi na polu rozwoju automobilizmu, a tem samem rozwoju życia gospodarczego Polski, i wyrażając nadzieję, że władze w dalszym ciągu popierać będą zamierzenia Automobilklubu Polski.

Następnie wygłosili referaty:

P. Janusz Regulski — „Sport automobilowy w Polsce w r. 1927 i zamierzenia na rok 1928“.

P. Roger hr. Morsztyn — „Sprawy drogowe“.

P. Jan Tomicki — „Sprawozdanie administracyjno-organizacyjne“.

P. Karol Kauczyński — „Bezpieczeństwo ulicy“.

Treść tych referatów podana jest niżej.

P. prezes Janusz Regulski w imieniu Komisji Sportowej A. P. zgłosił następujące wnioski:

a) „W uznaniu zdobytych przez inż. Henryka Liefeldt'a w ciągu szeregu ostatnich lat na największych zawodach automobilowych w Polsce największej ilości nagród, oraz osiągniętych przez niego najwyższych w Polsce szybkości, a równocześnie

b) w uznaniu wielkich zasług i wielkiej pracy, jakie inż. Henryk Liefeldt w tym czasie położył dla rozwoju sportu automobilowego w Polsce

na wniosek Komisji Sportowej A. P.

Pierwszy Ogólno-polski Zjazd Automobilowy nadaje inż. Henrykowi Liefeldt'owi tytuł *Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej*“.

Powyższy wniosek został przyjęty przez aklamację.

Dalsze wnioski przekazano Międzyklubowemu Wydziałowi Sportowemu do opracowania i przedstawienia na następnem Ogólnem Zebraniu w d. 10 grudnia.

P. Przewodniczący udzielił głosu p. inż. Nestorowiczowi, przedstawicielowi Ministerstwa Robót Publ.,

którego przemówienie podane jest również poniżej, poczem podziękował p. Nestorowiczowi za rzucenie światła na działalność Min. Robót Publ. i udzielił głosu p. mjr. Meyerowi.

P. Meyer w imieniu p. płk. Orlik-Rückemana, przedstawiciela Min. Spraw Wojsk., dziękuje za zaproszenie

go na Zjazd i zaznacza, że kontakt w pracy, jaki nawiązał Automobilklub Polski w Min. Spraw Wojsk. na polu rozwoju sportu automobilowego, Min. S. Wojsk. jaknajchętniej będzie kontynuowało i udzielało A. P. swej pomocy i poparcia.

Na powyższym posiedzeniu zakończono.

Protokół z posiedzenia Międzyklubowego Wydziału Sportowego

dnia 9 grudnia 1927 roku.

O B E C N I:

Pp. Bukowiecki (K. K. A.), Bukowski (Ś. K. A.), Dębicki (M. K. A.), Głowiński (A. W.), Krasiński (A. P.), Kauczyński (Ł. A.), Linke (A. W.) Leonhardt (Ł. A.), Raczyński (A. P.), Ripper (K. K. A.), Regulski (A. P.), Rappe (A. P.), Seńkowski (A. P.), Szydelski (Ś. K. A.), Tomicki (A. P.), Teodorowicz (M. K. A.), Zakrzęski (K. K. A.).

Przewodniczył p. Janusz Regulski, prezes Komisji Sportowej A. P.

* * *

P. Przewodniczący, otwierając posiedzenie, zaznacza, że zadaniem Międzyklubowego Wydziału Sportowego będzie ustalenie kalendarza sportowego i omówienie poszczególnych imprez na rok 1928, oraz opracowanie wniosków, zgłoszonych w dniu otwarcia Zjazdu, poczem odczytuje projekt kalendarza sportowego, którego poszczególne imprezy podały Kluby Afiljowane przed Zjazdem.

Na wniosek p. Bukowieckiego, sekretarza K. K. A., kalendarz sportowy podzielono na:

- 1) ogólnopolski, w skład którego wchodzi imprezy organizowane przez A. P. i Kluby Afiljowane, zarejestrowane w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym, oraz zawody o znaczeniu ogólnokrajowym,
- 2) zawodów lokalnych.

Po dyskusji ustalono kalendarz sportowy na rok 1928 jak następuje:

Maj 6 Konkurs na zużycie paliwa — A. P.

„ 19 Raid Gwiazdzysty do Łodzi—Łódzki Automobil-Klub. (Raid powyższy odbędzie się według regulaminu, opracowanego przez Łódzki Automobil-Klub, a zatwierdzony przez A. P. Rozegrana na nim będzie nagroda przechodnia, zaofiarowana na Zjazd 1927 r., znajdująca się w posiadaniu Krakowskiego Klubu Automobilowego).

Maj 20 Wyścig płaski — Łódzki Automobil-Klub.

Czerwiec 17—24 Raid (międzynarodowy) — A. P. (P. Przewodniczący komunikuje, że Raid powyższy składać się będzie:

- 1) z próby sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu na przestrzeni około 3.000 klm.,
- 2) próby szybkości płaskiej z km. arrêté i km. lancé,
- 3) próby szybkości górskiej,
- 4) sprawności konstrukcji maszyn na przestrzeni około 30 klm.,

5) z badania stanu maszyny po ukończeniu konkursu, przyczem dla kierowców - właścicieli maszyn zarejestrowanych ustanowione będą: oddzielna klasyfikacja i nagrody, celem odróżnienia ich od zawodców).

Sierpień 19 Wyścig Tatrzański — Krak. Klub Automobilowy.

Wrzesień 8 Zjazd Gwiazdzysty do Lwowa — Małopolski Klub Automobilowy. (Celem powyższej imprezy będzie ściągnięcie największej ilości automobilistów dla podniesienia znaczenia Wyścigu Płaskiego oraz Rekordu Szybkości, mających się odbyć dnia następnego. Zjazd ten posiadać będzie charakter wycieczki, w której mogą wziąć udział wszyscy członkowie klubów oraz goście przez nich wprowadzeni. Uczestnicy Zjazdu otrzymają pamiątkowe plakiety — jeton de présence).

Wrzesień 9 Rekord Polski (we Lwowie) — A. P.

„ 9 Wyścig Płaski — Małopolski Klub Automobilowy.

Wrzesień 8—10 Raid Pań — A. P.

Kalendarz sportowy zawodów lokalnych, organizowanych przez poszczególne Kluby, po zgłoszeniu ich przez te Kluby, podany będzie przez Komisję Sportową A. P. osobno, w związku z czem uchwalono, że w datach, zarezerwowanych w wyżej podanym kalendarzu sportowym, Kluby Afiljowane bezwarunkowo nie będą organizowały żadnych imprez, ani manifestacji sportowych.

Odczytano wnioski zgłoszone w dniu otwarcia Zjazdu i po opracowaniu stylistycznym — zaakceptowano je.

W związku z uchwałą, przyjętą w dniu otwarcia Zjazdu jednośnie mistrzostwa Polski w jeździe automobilowej, opracowano następujący projekt regulaminu:

§ 1. Mistrzem Polski w jeździe automobilowej ogłoszony będzie corocznie przez Ogólnopolski Zjazd Automobilowy na wniosek Międzyklubowego Wydziału Sportowego ten z kierowców, posiadający obywatelstwo polskie, który, biorąc udział w 3-ch głównych zawodach automobilowych, osiągnie w nich najlepszą klasyfikację bez względu na rodzaj maszyny.

§ 2. W zawodach, w których klasyfikacja ma miejsce oddzielnie w poszczególnych kategoriach, brane będą pod uwagę najlepsze czasy, bez względu na kategorię i rodzaj maszyny.

§ 3. Za najlepszą klasyfikację uważana będzie najmniejsza ilość punktów 3-ch imprez, licząc jak nastę-

puje: I-sze miejsce—1 punkt, II-gie miejsce—2 punkty, III-cie miejsce—3 punkty i t. d.

§ 4. W razie równej ilości punktów, osiągniętych przez kilku zawodników, rozstrzyga rezultat Raidu Międzynarodowego.

§ 5. Doroczny Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy przeprowadzić może zmianę regulaminu Mistrzostwa Polski na rok następny.

§ 6. Międzyklubowy Wydział Sportowy wyznaczać będzie imprezy, za udział w których w roku następnym przyznawane będą punkty, decydujące o tytule mistrza, oraz ogłaszać o tem w czasopiśmie „Auto“.

§ 7. Każdorazowy Mistrz otrzyma plakietę (na koszt wszystkich klubów) oraz dyplom.

§ 8. Do interpretowania niniejszego regulaminu powołany jest jedynie Międzyklub. Wydział Sportowy.

§ 9. W razie nieodbycia się którejkolwiek z imprez, wyznaczonych przez Międzyklubowy Wydział Sportowy, tenże Wydział ma prawo wyznaczenia innej imprezy na jej miejsce, ogłaszając o tem conajmniej na 4 tygodnie naprzód w czasopiśmie „Auto“, względnie nie nadania tytułu mistrza na dany rok, albo też przedstawienia Dorocznemu Zjazdowi specjalnych wniosków w tym względzie.

Na rok 1928, w myśl § 6 powyższego regulaminu, Międzyklubowy Wydział Sportowy wyznaczył jako zawody klasyfikacyjne do Mistrzostwa Polski:

- 1) „Raid Międzynarodowy“ — 17—24 czerwca.
- 2) „Wyścig Tatrzański“ — 19 sierpnia.
- 3) „Wyścig Płaski“ (we Lwowie) — 9 września.

* * *

W sprawie propozycji Krakowskiego Klubu Automobilowego:

1. ujednostajnienia opłaty dla członków nadzwyczajnych (korespondentów, uczestników), aby Kluby nie czyniły sobie wzajemnie konkurencji, i

2. ujednostajnienia nazwy członków korespondentów — po dyskusji uchwalono:

1) W sprawie wysokości opłat, pobieranych od członków-korespondentów (nadzwyczajnych, względnie uczestników) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Auto-

bilowy uważa za pożądane ujednostajnienie tych opłat, pozostawiając oznaczenie ich wysokości porozumieniu się zainteresowanych Klubów.

2) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy wyraża opinię, iż pożądane jest również ustalenie jednolitej nomenklatury różnych kategorii członków klubów automobilowych.

Projektowano, bez powzięcia w tej mierze ostatecznej uchwały, następującą nomenklaturę:

- członek honorowy (dożywotni),
- „ tytułarny (honorowy czasowo),
- „ zwyczajny,
- „ nadzwyczajny (firmy, osoby prawne),
- „ uczestnik (korespondent).

P. Bukowiecki podał do wiadomości zebranych, że w związku z organizowanym przez Krakowski Klub Automobilowy Wyścigiem Tatrzańskim, Krakowski Klub ma zapewnione zezwolenie miejscowych władz rządowych oraz Państwowej Rady Ochrony Przyrody. W myśl życzeń i warunków tejże Rady, K. K. A. prosi o uchwalenie wniosku, iż droga Zakopane — Morskie Oko może być raz tylko używana dla celów konkurencji automobilowych i inne kluby, organizujące raidy, przy układaniu ich trasy, nie będą brały pod uwagę powyższej drogi.

Ponadto Krakowski Klub Automobilowy stawia wniosek, ażeby wszystkie kluby automobilowe, dla poparcia zamierzeń K. K. A. odnośnie Wyścigu Tatrzańskiego, zapisały się do Ligi Ochrony Przyrody.

Odnośnie I. części powyższego nie powzięto żadnej uchwały, natomiast II-gą część Międzyklubowy Wydział Sportowy przekazuje Komitetowi A. P. do rozpatrzenia i wydania odpowiednich zleceń dla wszystkich klubów, przyczem Krakowski Klub Automobilowy zobowiązał się przesać A. P. wyczerpujące dane w tej sprawie.

Po ustaleniu, że następny Zjazd Międzyklubowego Wydziału Sportowego odbędzie się przed rozpoczęciem przyszłorocznego sezonu sportowego w Krakowskim Klubie Automobilowym, który zaproponuje datę tego Zjazdu, posiedzenie zakończono.

Walne Zebranie w dniu 10 grudnia 1927 r.

O B E C N I:

Delegaci Klubów Afiljowanych, Członkowie A. P. i Komisji Sportowej A. P.

Przewodniczył P. Karol hr. Raczyński, vice-prezes A. P.

Odczytano wnioski opracowane i uzgodnione przez Międzynarodowy Wydział Sportowy:

1) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy, mając na uwadze wielkie znaczenie rozwoju automobilizmu użytkowego w życiu gospodarczym narodu i w zwiększeniu jego sił obronnych oraz ogromnej roli propagandowej w tym kierunku sportu automobilowego:

a) wzywa wszystkie Kluby Automobilowe w Polsce do jaknajenergiczniejszego kontynuowania ich działalności sportowej,

b) zwraca się do ogółu automobilistów polskich, ażeby jaknajczynniej współdziałali z klubami w tym kierunku,

c) uznając wielkie znaczenie, jakie ma tor samochodowy dla rozwoju automobilizmu, jako miejsce prób i propagandy, zwraca uwagę odnośnych władz na konieczność wybudowania pod Warszawą odpowiedniej szosy samochodowej w formie zamkniętego obwodu, która byłaby miejscem zawodów automobilowych i niezbędnym terenem prób samochodów dla

powstających fabryk krajowych, jak również służyłaby dla zawodów kolarskich, motocyklowych i pieszych,

d) składając podziękowania władzom państwowym, a w szczególności Ministerstwu Robót Publicznych, Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Ministerstwu Spraw Wojskowych, władzom samorządowym oraz prasie za okazywaną pomoc i opiekę Organizacjom Automobilowym w ich pracy sportowej, wyraża nadzieję, że i na przyszłość władze te i prasa popierać będą jaknajenergiczniej działalność tych organizacji, mającą na celu przede wszystkim rozwój automobilizmu w Polsce.

2) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy, stwierdzając fakty, że obecny stan zniszczenia, do którego zostały doprowadzone drogi polskie, osłabia siły obronne państwa, naraża gospodarstwo krajowe na olbrzymie straty i jest wyraźną przeszkodą dla rozwoju tak ważnego czynnika gospodarczego, jakim jest automobilizm, apeluje do powołanych władz, a zwłaszcza tych czynników, które przeznaczają kredyty na cele drogowe, aby wykazały jaknajwiększe zainteresowanie dla sprawy drogowej w Polsce i przedsięwzięły jaknajenergiczniejsze środki dla doprowadzenia dróg polskich do porządku.

Dla podkreślenia tego dzieła Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy uważa za konieczne jaknajprędzej stworzenie funduszu drogowego, opartego na podatku państwowym na wszystkie pojazdy mechaniczne jak i konne, korzystające z dróg bitych, przy czym wyraża życzenie, aby wysokość podatku w stosunku do samochodów nie zagrażała rozwojowi automobilizmu w Polsce.

Z tych względów Zjazd popiera stawki proponowane przez Automobilklub Polski.

3) Stwierdzając wielką niedogodność i niebezpieczeństwo dla ruchu samochodowego przejazdów kolejowych w poziomie, potwierdzonych przez wielką ilość wypadków śmiertelnych tak w Polsce jak i zagranicą, Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy wyraża życzenie, aby w punktach intensywnego ruchu kolejowego zwłaszcza w bliskości stacji kolejowych, obecne przejazdy w poziomie zostały przebudowane na wiadukty, względnie na tunele i aby zasada ta

stosowana była bezwzględnie w przyszłości przy budowie nowych linii kolejowych i nowych dróg.

4) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy uważa za pilną konieczność sprawę ujednostajnienia w całym państwie przepisów i ograniczeń ruchu kołowego, jak również i używanych w tym celu znaków, a w wypadkach odbiegających od norm ogólnych, wywołanych warunkami lokalnymi, obowiązek ogłaszania tych ograniczeń na miejscach, do których się odnoszą i to w formie napisów i znaków ostrzegawczych, umieszczonych na miejscach widocznych, jak również ogłaszania w „Monitorze Polskim“ oraz w oficjalnym piśmie organizacji automobilowych „Auto“.

5) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy uważa za wskazane wydanie jednolitej w całym Państwie ustawy, któraby regulowała w sposób odpowiadający dzisiejszemu rozwojowi komunikacji, odpowiedzialność cywilno-prawną automobilisty.

6) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy wzywa kluby afiliowane do rozpoczęcia energicznej propagandy zapomocą kina, radja i prasy, celem pouczenia publiczności o niebezpieczeństwie nowoczesnego ruchu ulicznego, jednocześnie uchwała wystąpić do Ministerstwa Oświaty o zorganizowanie dla nauczycieli kursów o ruchu publicznym, celem wprowadzenia we wszystkich szkołach wyjaśnień i stałych pogadanek na ten temat.

7) Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilowy zwraca się z prośbą do Ministerstwa Robót Publicznych o wzięcie pod szczególną uwagę przy zatwierdzaniu planów miast, miasteczek i wsi, przeprowadzanie ulic i regulację placów, w sposób odpowiadający wymaganiom nowoczesnego ruchu publicznego.

Powyższe wnioski zostały przez zebranych jednomyślnie zaakceptowane.

P. przewodniczący podziękował zebranych za przybycie na Zjazd i pracę, której wyrazem są uchwalone rezolucje i życząc wszystkim klubom dalszej owocnej pracy, posiedzenie zakończył.

Prezes Komisji Sportowej A. P. i Prezes Międzyklubowego Wydziału Sportowego

(—) J. Regulski.

Sport automobilowy w Polsce w roku 1927 i zamierzenia na r. 1928.

Referat dyrektora Janusza Regulskiego, prezesa Komisji Sportowej Automobilklubu Polski wygłoszony na Pierwszym Ogólno-Polskim Zjeździe Automobilowym w Warszawie w dniu 8 grudnia 1927 r.

Przypadł mi w udziale obowiązek zreferowania Panom co się stało w dziedzinie sportu automobilowego w sezonie ubiegłym i jakie mamy zamiary w tym względzie na rok przyszły.

Nim jednakże do sprawozdania tego przystąpię, pozwolę sobie przede wszystkim wypowiedzieć się w sprawie sportu automobilowego wogóle, a mianowicie o jego znaczeniu i celach, do jakich dąży.

Proszę mi wybaczyć jeśli ten temat może zbyt często w słowie czy w piśmie powtarzam, ale jestem zdania, że każdy z nas, który ze sprawą tą sympatyzuje i część czasu swego jej poświęca, powinien jak najczęściej i jaknajszerzej o niej mówić, ażeby wyrobić w społeczeństwie właściwą o niej opinię i zdobyć dla niej należyte zrozumienie, bo nie jest ona zabawką, ale sprawą ważną i mającą w skutkach swych wielkie znaczenie dla kraju.

Pokutująca u nas opinia, datująca się jeszcze z czasów kiedy samochód był symbolem wielkiego bogactwa i extra luksusu, opinia, że sport automobilowy jest zabawką ludzi, mających dużo czasu i pieniędzy, nie tylko nam szkodzi, ale i krzywdzi nas i z nią też musimy walczyć.

Musimy wpoić w społeczeństwo przekonanie, że sport ten kryje w sobie pierwiastki ideowości i to w stopniu znacznie większym niż wiele innych sportów, no a to, że jest on drogi, że pociąga on znaczne wydatki dla tych, którzy go uprawiają, to podnosi tylko załugę tych, co koszty te chcą ponieść.

W czym się kryje ideowość sportu automobilowego?

Większość sportów jak na przykład lekka atletyka, czy też piłka nożna odgrywają wielką rolę w wychowaniu szerokich mas, gdyż budzą w nich dążenie do zwiększenia sprawności fizycznej narodu.

Prawda, tych rezultatów sport nasz nie daje, natomiast daje on społeczeństwu co innego, w skutkach swych jeszcze ważniejszego, a mianowicie, propaguje on w sposób znakomity samochód, jako zwykły środek lokomocji, uczy ludzi użytkować go, pokazuje naocznie wady i zalety poszczególnych typów samochodów.

Jednym słowem ideą naczelną sportu automobilowego jest przede wszystkim propaganda automobilizmu użytkowego i zadania te sport nasz jak najlepiej i jaknajskuteczniej spełnia.

Wszyscy którzyśmy prowadzili maszyny na wielkich raidach, czy wyścigach, widzieliśmy te masy ludności stojące wzdłuż ulic i dróg i przyglądające się naszym maszynom, badając jakie są to marki, interesując się jak idą po złych drogach czy też brukach, a jaką szybkość osiągają na płaszczyźnie czy też górach, widzieliśmy te masy chłopców często lepiej niż automobiliści po formie chłodnicy odgadujących, jaki to jest samochód. A te szerokie warstwy które w prasie czytają ciekawe, często emocjonujące opisy i rezultaty osiągnięte na wyścigach czy raidach.

W nich to szczepimy zamiłowanie do samochodu i rozdmuchujemy chęć posiadania go; w ten sposób zwiększa się popyt na samochód, a zatem już idzie powstawanie własnego krajowego przemysłu samochodowego, ulepszanie i powiększanie sieci dróg, rozwój turystyki najprzód wewnątrz, a potem i przychodzącej do nas z zewnątrz.

Mówiąc o turystyce samochodowej muszę z przykrością stwierdzić, że u nas ona jeszcze nie istnieje, że natomiast na zachodzie pomimo że jest ona kolosalnie rozwinięta, jest nadal przedmiotem stałej propagandy przez władze państwowe i samorządowe oraz różne organizacje sportowe, bo przynosi ona ogromne korzyści materialne, a nawet służy za podstawę bytu ludności całych dzielnic niektórych krajów.

Mamy przecież w Polsce tak piękne i malownicze dzielnice, jak Małopolska, Cieszyńskie, Kieleckie, Pomorze. Wieleżby one zyskały, jak podniosłyby się dobrobyt ich mieszkańców, gdyby rozwinęła się u nas należycie turystyka.

Prawda, że zależną ona jest nie tylko od rozwoju automobilizmu ale między innymi i od stanu dróg.

Tej materji poruszać nie będę, bo jest ona tematem specjalnego referatu kolegi Morsztyna. Pozwalam jednak wyrazić przekonanie, że władze nasze, a w szczególności Min. Robót Publicznych w zrozumieniu całej doniosłości, jakie ma dla kraju posiadanie dobrych dróg, weźmie je w specjalną opiekę i dzisiejszy przykry stan zacznie przechodzić choć powoli, ale stale w stan przeszłości, a to ku pożytkowi całego naszego społeczeństwa.

Nie potrzebuje tutaj dowodzić Panom, jakie znaczenie ma rozwój automobilizmu w życiu gospodarczym każdego narodu i jaki wpływ ma on na zwiększenie jego sił obronnych.

To są motywy główne którymi powodujemy się, pracując nad rozwojem sportu automobilowego.

Przechodząc do części sprawozdawczej z sezonu ubiegłego muszę przede wszystkim podkreślić ten wielki ewenement w dziedzinie automobilizmu światowego, jakim było osiągnięcie bajecznej szybkości 326,678 kilometrów na godzinę przez majora Segrav'a na samochodzie Sounbeam, który tym samym ustanowił nowy wspaniały rekord światowej szybkości. Drugim wielkim wyczynem było osiągnięcie przeciętnej szybkości w jeździe 24 godzinnej w wysokości 182 klm./godz. na samochodzie Voisin.

Choć ta szybkość wydaje się nam dziś tak zawrotna i tak odbiegająca od praktycznych możliwości, to musimy sobie powiedzieć, że są one rezultatem olbrzymich postępów technicznych współczesności i muszą znaleźć odbicie swe w konstrukcji samochodów użytkowych. Szybkość jest dziś hasłem we wszystkich dziedzinach rozwoju ludzkości.

W rozwoju polskiego sportu automobilowego rok 1927 stanowi również widoczny i duży postęp. Nie dla tego, ażeby poszczególne imprezy, jakie miały miejsce, rażąco przerastały imprezy z lat poprzednich, ale dla tego, że ogólna liczba ich była większa i że wszystkie bez wyjątku udały się znakomicie, budząc wielkie zainteresowanie wśród szerokich warstw społeczeństwa, w przemyśle samochodowym i w sportowych kołach automobilowych.

Pozwolę sobie przypomnieć Panom w porządku chronologicznym wszystkie te imprezy, cytując jedynie główne ich wyniki.

1. Otwarcie sezonu był wyścig, zorganizowany przez Łódzki Klub Automobilowy pod protektoratem Automobilklubu Polskiego w dniu 15 maja 1927 r. Trasa 5 klm. teren lekko falisty, startujących maszyn 17 w tem 2 prowadzone przez panie, a mianowicie przez p. Marchlewską i p. Poznańską.

Moment ten specjalnie podkreślam, bo był to pierwszy wyścig w Polsce, w którym wzięły udział nasze kierowniczkę, konkurując na równych warunkach z płcią brzydką.

W klasie samochodów sportowych w kategorii 1100 I-sze miejsce zajęła p. Marchlewska na Fiacie, przeciętna szybkość 82,8 klm./godz. w kategorii 1500 pierwszy p. Regulski na Bugatti 91,2 klm./godz. w kategorii 2000 pierwszy p. Sułocki na sam. Om — 87,3 klm./godz. w kategorii 3000 pierwszy p. Zangl na sam. Steyer — 113,2 klm./godz.

W klasie wyścigowej p. Liefeldt — 126,6 na 3 litrowym Austro-Daimler.

Wyścig wzbudził olbrzymie zainteresowanie, a miarą tego był zjazd samochodów w liczbie przeszło 200 oraz ogromny napływ publiczności.

II. Dnia 26, 27 i 28 maja miał miejsce drugi raid śląski, organizowany przez Śląski Klub Automobilowy. Trasa ok. 2000 km. przeważnie w granicach wojew. Śląskiego i Krakowskiego. Udział wzięło 9 maszyn.

Pierwsze miejsce zajął p. Zangl na sam. Steyer,
drugie „ „ p. Kirszen na sam. Fiat,
trzecie „ „ p. Szydelski na sam. Dodge.

III. Międzynarodowy raid organizowany przez Automobilklub Polski odgrywający u nas rolę „polskiego grand prix“ odbył się w ciągu 6 dni od 7 do 12 czerwca. Szlak długości około 2500 klm. biegł od Warszawy do morza wzdłuż granic zachodnich Polski a potem przez Karpaty do Lwowa gdzie został zakończony. Ze startu ruszyło 24 maszyn, z których 21 ukończyło raid. Pierwsze miejsce zdobył p. Szwarcztajn na Austro-Daimlerze, drugie — p. Liefeldt na Austro-Daimlerze, trzecie — p. Ripper, senior, na Lancji.

Nie będę tu wyliczał szeregu innych nagród, zdobytych za różne wyczyny, zaznaczę tylko, że nagrodę zespołu zdobyła marka Chrysler.

Nagrodę przechodnią Ministerstwa Spraw Wojskowych za bezwzględną regularność p. Richter na Tatrze, nagrodę Min. Rob. Publicznych (medal złoty dla samochodu, zbudowanego w Polsce) — „Centralne Warsztaty Samochodowe“ i nagrodę przechodnią Ministerstwa Rob. Publicznych dla kierowcy, który prowadząc osiągnie najlepsze rezultaty, przyczem brany był pod uwagę stan wozu, — pan Hahn na Chryslerze.

Cechą charakterystyczną tego raidu był udział w nim grupy 5 samochodów wojskowych, które choć były oddzielnie przez władze wojskowe klasyfikowane, to jednak brały udział na warunkach ogólnych. Władze wojskowe poddały w ten sposób próbie samochody różnych marek, zakupione dla celów wojskowych, dały możliwość nabrania rutyny swym kierowcom oraz przyczyniły się znacznie do rozszerzenia ram tej ogólnopolskiej imprezy.

IV. Następnego dnia po zakończonym raidzie odbył się pod Lwowem wyścig, zorganizowany przez Małopolski Klub Automobilowy. Składał się on z 2 prób. Jedna na przestrzeni 20 klm. z licznymi wirażami w terenie mocno falistym, druga na przestrzeni 5 klm. W pierwszej próbie wzięło udział 10 maszyn. Najlepszy czas osiągnęli:

p. Liefeldt na Austro-Daimler — 130,5 klm./godz.
p. Adam hr. Potocki „ „ — 107,5 „ „
p. Ripper junjor Lancia — 102,8 „ „
W drugiej próbie najlepszy czas osiągnęli:
p. Liefeldt na Austro-Daimler — 156,51 klm./godz.
p. Adam hr. Potocki „ „ — 129,5 „ „
p. Regulski na Bugatti — 110,2 „ „

V. Pierwszy raid górski, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy odbył się dnia 16 i 17 lipca. Dystans około 680 klm. Wzięło udział 17 maszyn.

Pierwsze miejsce zajął:

p. Ripper na sam. Lancia,

drugie miejsce zajął p. Wawreczka na sam. Lancia,
trzecie „ „ p. Beres na sam. Fiat.

VI. Dnia 14 sierpnia na drodze do Morskiego Oka odbył się I wyścig górski, nazwany „Tatrzańskim“, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy. Trasa 7,5 klm. teren górski z serpentynami, przeciętne wzniesienie 4,2%. Startowało 22 maszyny, z tego 3 wyścigowe.

Najlepszy czas dnia i rekord miejscowy uzyskał p. Liefeldt w czasie 6 minut 48, 3/5 sek. na samochodzie wyścigowym Austro-Daimler.

W klasie samochodów sportowych najlepsze czasy uzyskali:

1) von Wentzel Mossau — (niemiecki klub automobilowy) na sam. Mercedes czas 7 m. 02 sek.

2) p. Szwarcztajn — Krakowski Klub Automobilowy 7 m. 40 sek.

3) p. Vetterli — Śląski Klub Automobilowy 7 m. 44 sek. na sam. Bugatti.

Miarą powodzenia tego wyścigu była nie tylko duża ilość startujących ale i liczba 370 samochodów oraz 200 dorożek konnych, którymi przybyli goście. Widzów było przeszło 3.000.

VII. Dnia 27 sierpnia miał miejsce I zjazd gwiazdzysty w Katowicach, zorganizowany przez Śląski Klub Automobilowy.

Impreza ta skromnie nazwana zjazdem miała wybitne cechy sportowe, a warunki jej były tak trudne, że mogła ona śmiało rywalizować z najtrudniejszym raidem. Ponieważ o zwycięstwie decydowała największa ilość kilometrów przebytych w ciągu doby, zwycięzcą mógł być też tylko najwytrwalszy i najwybitniejszy sportsmen, a więc p. Ripper, senior, z Krakowskiego Klubu Automobilowego, który przejechał 817 klm. prowadząc bez przerwy swą Lancję w ciągu prawie 17 godzin.

Drugie miejsce zajął p. Lund na Fiacie — przejechał on 740 klm.

Trzecie miejsce zajął p. Szwarcztajn — 647 klm.

Pan Zakrzeński, kierując na zmianę z p. Żychoniem przebyli niesamowitą ilość kilometrów, bo aż 1000 klm.

Nagrodę dla klubu, którego największa ilość członków weźmie udział w zjeździe, zdobył naturalnie Krakowski Klub.

Ogółem wzięło udział 22 maszyny co świadczy o celowości tego rodzaju imprez.

VIII. Ostatnią większą imprezą był raid damski zorganizowany przez Automobilklub Polski w dniu 10 i 11 września.

Ponieważ wszystko jest dobre, co się dobrze kończy, a więc możemy powinszować tego zbiegu okoliczności, który sprawił, że paniom naszym przypadło w udziale zakończenie pięknego sezonu sportowego.

Że nasze dzielne sportsmenki dobrze wywiążą się z zadania o tem niewątpiliśmy, natomiast rezultaty przez nie osiągnięte przeszły wszelkie nasze oczekiwania. Stańto na starcie 15 pań z tego 13 dała nam Warszawa i 2 Kraków.

Trasa Warszawa — Poznań — Warszawa około 700 klm. w ciągu 2 dni z punktami karnymi za wszelkie reperacje, za nieregularną jazdę, kontrolowaną na lotnych punktach oraz za nieuruchomienie motoru i nie

wyjechanie w ciągu 3 minut. I pomimo tak trudnych warunków; 8 pań osiągnęło maksymalną ilość punktów dodatnich, 4 otrzymały punkty karne za przekroczenie na lotnych punktach kontrolnych przepisanych szybkości, zaś 3 panie na skutek nieszczęśliwych defektów w maszynach; 8 pań, które przyjechały w równych warunkach jury musiało rozklasyfikować według pojemności motorów, dając pierwszeństwo słabszym maszynom.

W ten sposób I nagrodę otrzymała p. Marchlewska na Fiacie; II — p. Turnaiowa na Citroën; III — p. Jabłońska na Citroën; IV — p. dr. Sadowska na Steyer; V — p. Regulska na Metallurgique; VI — p. Byszewska na Chryslerze; VII — p. Neblowa na Chryslerze; VIII — p. Podhorodeńska na Pontiac.

Nagrodę przechodnią „Złego losu“ przeznaczoną dla tej zawodniczki, którą pech najmocniej dosięgnie, zdobyła p. Rychterowa, która pomimo pęknięcia w samochodzie tylnej osi, zdobyła się na taką energję, że przeprowadziła reperację na szosie i późno w nocy dogoniła raid.

Ażeby być dokładnym muszę dodać jeszcze, że Automobilklub Polski urządzał dwa razy „rally paper“, czyli pogoń za samochodem znaczącym ślad papierkami, oraz konkurs piękności samochodów i te imprezy znakomicie się udały.

Jeśli ubrać w cyfry tegoroczną naszą działalność sportową, to przedstawia się ona jak następuje:

Poza konkursem piękności samochodów urządzono w Polsce 10 imprez sportowych, nie licząc wycieczek i drobnych.

- Z tego Automobilklub Polski — 4.
- Krakowski Klub Automobilowy — 2.
- Śląski Klub Automobilowy — 2.
- Małopolski Klub Automobilowy — 1.
- Łódzki Klub Automobilowy — 1.

Brało udział w nich 171 konkurentów w tem 21 pań.

Na jednym z pierwszych 3 miejsc klasyfikacyjnych znaleźli się:

- p. Liefeldt — 5 razy;
- p. Ripper, senior — 3 razy;
- p. Marchlewska — 3 razy;
- p. Szwarcsztajn — 3 razy;
- p. Regulski — 3 razy;
- p. A. hr. Potocki — 2 razy;
- p. Szydelski — 2 razy;
- p. Zangl — 2 razy;
- p. Ripper — 2 razy.

Nie wyliczam tutaj tych licznych sportsmenów, którzy zdobyli jedno miejsce.

Największe zarejestrowane szybkości osiągnięte w Polsce w roku bieżącym ponad 110 klm. są następujące:

1. p. Liefeldt 156,5 klm. A. D. 3 litr.
2. p. hr. Potocki 129,5 klm. A. D. 3 litr.
3. p. Wentzel v. Mossau 123,3 klm. Mercedes 3 litr.
4. p. Szwarcsztajn 121,6 klm. A. D. 3 litr.
5. p. Zangl 113,2 klm. Steyer.
6. p. Regulski 110,3 klm. Bugatti 1,5 litr.

Posiadaczami oficjalnych rekordów szybkości na 1 klm., zorganizowanych w 1926 r. stosownie do

przepisów międzynarodowych, a więc mierzonych aparatem automatycznym przy jeździe w dwu kierunkach są.

Na samochodzie wyścigowym Austro-Daimler 3 litrowym p. Liefeldt — 152,996 klm./godz.

Na samochodzie sportowym Bugatti 1,5 litrowym p. Regulski — 109,522 klm./godz.

Na samochodzie sportowym „Fiat“ 1,1 litrowym p. Rannenfeld — 99,751 klm./godz.

Przyczem w jednym kierunku osiągnęli:

- p. Liefeldt 163,636
- p. Regulski 124,395
- p. Rannenfeld 112,925

Notuję te ostatnie cyfry jedynie dlatego, że są najwyższe z kiedykolwiek osiągniętych i zarejestrowanych szybkości w odnośnych kategorjach na ziemiach polskich.

Proszę Panów nie mamy dotychczas regulaminu mistrzostwa polski. Jeśli jednak spojrzeć na rezultaty przytoczone powyżej, to widać z nich, że bezapelacyjnym mistrzem polskim w jeździe automobilowej jest nasz sympatyczny i niezmordowany sportsmen inż. Henryk Liefeldt.

Rezultaty przez niego osiągnięte przynoszą zaszczyt i chlubę automobilizmowi polskiemu nawet w porównaniu z rezultatami, osiągniętymi w innych krajach.

Dlatego też w imieniu Kom. Sp. A. P. stawiam wniosek, ażeby Pierwszy Ogólno-Polski Zjazd Automobilklubów w uznaniu wielkiej pracy i wielkich zasług, jakie inż. Liefeldt położył dla rozwoju sportu automobilowego, w uznaniu rezultatów w Polsce bezapelacyjnie najlepszych przez niego osiągniętych nadał mu tytuł „Pierwszego mistrza polski w jeździe automobilowej“.

Równocześnie komunikuję Panom, że Kom. Sp. A. P. opracowała regulamin Mistrzostwa Polski, oparty na najlepszej klasyfikacji, w paru głównych imprezach dorocznych, i po omówieniu go na posiedzeniu Międzkl. Wydz. Sp. przedstawi go Panom w sobotę.

Rzucając okiem wstecz na ubiegły sezon sportowy muszę zaznaczyć, że w sezonie tym powstała nowa placówka sportowa, a mianowicie: Łódzki Klub Automobilowy, obejmujący swemi wpływami niezwykle uprzemysłowiony i bogaty okręg łódzki. Pierwszym krokiem tego młodego klubu było zorganizowanie znakomicie udanego pod każdym względem wyścigu w Łodzi.

Jesteśmy przekonani, że łodzianie nadal rozwijając będą działalność w tym kierunku, przyczyniając się do rozwoju w tym bogatym okręgu zamiłowania do sportu automobilowego, a przezeń i do rozwoju automobilizmu użytkowego.

Również po raz pierwszy w roku bieżącym wystąpił na arenę sportową Krakowski Klub Automobilowy. Wystąpił, z taką pełnią energii z takim zapałem sportowym ogółu swych członków, że odrazu wzniosł się na czoło wszystkich klubów automobilowych w Polsce nie tylko przez zorganizowanie pierwszego górskiego wyścigu, któremu na rok przyszły nadany został oficjalnie charakter międzynarodowy, ale przez zdobycie na wszystkich innych imprezach największej ilości nagród.

Następnie godnym zaznaczenia faktem jest powstanie w roku bieżącym międzyklubowego wydziału sportowego, którego zadaniem jest skoordynowanie prac sportowych wszystkich klubów polskich pod kierownictwem Automobilklubu Polski, jako instytucji pełniącej tę rolę z ramienia Międzynarodowego Stowarzyszenia Uznanych Klubów Automobilowych.

Międzyklubowy Wydział Sportowy zebrał się po raz pierwszy w Poznaniu, jako w siedzibie najstarszego polskiego klubu afiliowanego w dn. 6 marca i opracował całokształt spraw, sportowych na rok bieżący. Drugie posiedzenie odbyło się w dniu 12 czerwca we Lwowie, trzecie będzie miało miejsce jutro na zakończenie sezonu.

Prace międzyklubowego Wydziału Sportowego wykazały już rezultaty doskonałe, bo przedewszystkiem, usunęły wszelkie dotychczasowe nieporozumienia i stworzyły zgodną kooperację wszystkich klubów w kierunku rozwoju polskiego sportu automobilowego.

Przechodząc do zamierzeń naszych na przyszłość chcę przedewszystkiem zaznaczyć, iż w ustalaniu programu sportowego na rok przyszły kierować się będziemy przedewszystkiem zasadą, iż kluby nie powinny rozstrzeliwać sił swych na urządzenie szeregu podobnych do siebie zawodów, ale każdy klub urządzi jedną zasadniczą dużą imprezę, a wszystkie inne kluby obowiązane będą pomóc mu w tej pracy w szczególności przez delegowanie swych członków jako konkurentów.

Temi zasadniczymi imprezami będą:

Automobilklub Polski — międzynarodowy raid 17 i 24 czerwca.

Krakowski Klub — międzynarodowy wyścig tatrzański 19 sierpnia.

Małopolski Klub — wyścig 20 klm. 9.

Łódzki Klub — wyścig 7,5 klm. 20 maja.

Klub Wielkopolski prawdopodobnie wznowi wyścig na trójkącie poznańskim.

Klub Śląski będzie współdziałał z innymi klubami w urządzeniu ich imprez.

Naturalnie nie wyklucza to zorganizowania przez poszczególne kluby małych zawodów lokalnych o charakterze przygotowawczym klasy jeźdźców.

Jestto zadanie bardzo ważne i w tym względzie chcieliśmy specjalnie zwrócić uwagę innych klubów na Rally Paper, jako zabawę sportową łatwą do zorganizowania nietrudną samą z siebie, a bardzo emocjonującą i dlatego doskonale spełniającą rolę tworzenia nowych zastępów sportsmenów automobilowych.

Również rzeczą ważną jest ażeby zawody nasze ściągały jaknajwiększą ilość automobilistów w charakterze widzów. W tym celu proponujemy organizowanie w związku z poszczególnymi zawodami zjazdów gwiazdzystych, bez żadnych trudnych regulaminów. Każdy automobilista, który przejedzie pewną ilość klm. otrzyma plakietę pamiątkową.

Międzyklubowy Wydział Sportowy na jutrzejszym posiedzeniu ustali ostateczny kalendarz sportowy na rok przyszły i będzie mógł przedstawić go Panom na posiedzeniu w sobotę.

Z tego com powiedział widać, że służymy sprawie dobrej i w skutkach swej bardzo ważnej. Na to jed-

nakże, abyśmy mogli zadanie nasze należycie spełniać zastęp nasz tak w kategorii kierowców, jak i organizatorów musi się stale zwiększać, musi być zasilany nowymi młodeymi siłami. I w tym też kierunku, w kierunku przyciągania do zrzeszeń naszych jaknajwiększej ilości członków a w szczególności sportsmenów musimy rozwinąć wszyscy jaknajenergiczniejszą działalność. Każdy z członków powinien postawić sobie za zadanie przyciągnięcia do sprawy naszej nowych sił.

Na zakończenie chciałbym w imieniu polskiego sportu automobilowego złożyć podziękowanie Władzom Państwowym, a w szczególności Min. Rob. Publ., Min. Spraw Wojskowych i Min. Spraw Wewn. oraz władzom samorządowym i prasie za okazywaną nam dotąd pomoc oraz prosić, ażeby i na przyszłość Władze te i Prasa zechciały jaknajenergiczniej popierać prace nasze, mające na celu rozwój automobilizmu.

Mówiąc o warunkach, w jakich winien rozwijać się automobilizm, nie mogę pominąć sprawy toru samochodowego.

Polska nie posiadająca tego toru stanowi dziś wyjątek wśród większych państw Europy.

Poruszając ten temat nie chciałbym być posądzonym o megalomanię i dlatego też chcę odrazu powiedzieć co rozumiem pod słowem „tor samochodowy“, w pierwszym jego stadium istnienia w Polsce.

Winna to być zwykła szosa, w pojęciu naturalnie europejskim, o mocnej nawierzchni, szerokości conajmniej 10 mtr., w formie zamkniętego obwodu, długości około 8 klm., posiadająca prostą około 3 klm. dla prób szybkości.

Pozatem trasa musi posiadać szereg przeróżnych skrętów.

Tor ten musiałby być w pobliżu Warszawy, połączony z nią dobrą komunikacją podmiejską oraz naturalnie szosą, czy aleją.

Mógłby on być używany w czasie wolnym od wyścigów i za pewną opłatą, jako miejsce spacerów i przejazdów samochodowych, tembardziej, że terenu takiego Warszawa do dziś dnia nie posiada.

Powstałyby tam zaraz dobre kawiarnie i restauracje i stałyby się on odrazu miejscem ulubionych wycieczek Warszawian.

W ten sposób załatwilibyśmy odrazu dwie sprawy.

Pod kątem rozwoju automobilizmu posiadanie toru jest koniecznością dla nas, specjalnie dziś, kiedy pierwsze fabryki samochodów w Polsce rozpoczęły swą działalność.

Tor jest przedewszystkiem miejscem prób samochodowych i ich przydatności, a następnie jest miejscem wielkiej propagandy automobilizmu.

Sprawą tą A. P. zajmuje się już od dłuższego czasu i obecny p. Prezydent m. Warszawy, do którego zgłaszaliśmy się już przed rokiem w tej sprawie, przyrzekł nam swą pomoc.

Jednakże zrealizowanie tego projektu na razie odwlekło się, wskutek tego, że upatrzony przez nas idealnie nadający się na ten cel lasek bielański, w którym chcieliśmy widzieć coś w rodzaju paryskiego

„Bois de Boulogne“, rozplanowany ma być w taki sposób, że na drogę samochodową nie ma w nim miejsca.

Jednakże musimy stwierdzić, że powstanie toru samochodowego jest koniecznością i niewątpliwie władze miejskie potrafią go zrealizować.

* * *

W związku z moim referatem zgłaszam następujące wnioski:

I. Ogólnopolski Zjazd Automobilklubów,

a) w uznaniu wielkich zasług i wielkiej pracy, jakie inż. Henryk Liefeldt w ciągu szeregu lat położył dla rozwoju sportu automobilowego w Polsce,

b) w uznaniu zdobytych przez niego, na największych zawodach automobilowych w Polsce: największej ilości nagród, oraz osiągniętych przez niego najwyższych w Polsce szybkości, na wniosek Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, nadaje inż. Henrykowi Liefeldtowi tytuł: „Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej“.

II. Uchwalił przekazać Międzyklubowemu Wydziałowi Sportowemu do opracowania następujące wnioski:

— Mając na uwadze wielkie znaczenie rozwoju automobilizmu użytkowego w życiu gospodarczym narodu, dla zwiększenia jego sił obronnych, oraz ogrom-

nej roli propagandowej w tym kierunku sportu automobilowego:

a) wzywa wszystkie Kluby automobilowe w Polsce do jaknajenergiczniejszego kontynuowania ich działalności sportowej,

b) zwraca się do ogółu automobilistów polskich, ażeby jaknajczynniej współdziałali z Klubami w tym kierunku,

c) składając podziękowanie władzom państwowym, a w szczególności Ministerstwu Robót Publicznych, Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Ministerstwu Spraw Wojskowych, Władzom Samorządowym oraz Prasie za okazywaną pomoc i opiekę organizacjom automobilowym w ich pracy sportowej, wyraża nadzieję, że i na przyszłość władze te i prasa zechcą popierać jaknajenergiczniej działalność tych organizacji, mającą na celu przede wszystkim rozwój automobilizmu polskiego,

d) uznając wielkie znaczenie, jakie ma tor samochodowy dla rozwoju automobilizmu jako miejsce prób i propagandy, zwraca się do odnośnych władz o wybudowanie pod Warszawą odpowiedniej szosy samochodowej w formie zamkniętego obwodu, która byłaby miejscem zawodów automobilowych i niezbędnym terenem prób samochodów dla powstających fabryk krajowych, jak również służyłaby dla zawodów kolarskich, motocyklowych i pieszych.

Referat wygłoszony przez p. Jana Tomickiego

sekretarza A. P. na pierwszym Ogólnopolskim Zjeździe Automobilowym w Warszawie

w dn. 8 grudnia 1927 r.

W referacie moim mam zamiar poruszyć 2 sprawy, a mianowicie:

1) sprawę tryptyków,

2) sprawę zorganizowania w klubach działów turystyczno-informacyjnych, omawiając jednocześnie szczegóły wydawnictwa map.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że w chwili obecnej umowy tryptykowe, jakie Automobilklub Polski podpisał, obejmują już prawie wszystkie państwa europejskie i bałkańskie za wyjątkiem Turcji, która klubu automobilowego nie posiada, — Litwy, gdzie na przeszkodzie do zawarcia podobnej umowy stoi utrzymywany stale przez to państwo stan wojenny z Polską.

W ostatnich czasach Związek Republik Sowieckich zwrócił się do nas, jako też do innych klubów zagranicznych z propozycją zawarcia z nim konwencji tryptykowej; kwestja ta zasadniczo ma być rozstrzygnięta przez Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus w Paryżu, który w następstwie da odnośne dyrektywy klubom zainteresowanym.

Pozwolą Panowie sobie zakomunikować nieco statystycznych danych, dotyczących obrotu tryptykowego w roku ubiegłym i bieżącym:

	Rok 1926.
Tryptyki:	
Automobilklub Polski	130 egz.
Polski Touring Club	40 „
Śląski Klub Automobilowy	384 „
Automobilklub Wielkopolski	80 „
Krakowski Klub Automobilowy	42 „
Małopolski Klub Automobilowy	11 „
Razem	687 egz.
Carnets de Passages en Douane:	
Automobilklub Polski	4 egz.
Polski Touring Club	4 „
Krakowski Klub Automobilowy	2 „
Małopolski Klub Automobilowy	1 1
Razem	11 egz.
Tryptyków na Polskę wysłano klubom zagranicznym	3687 szt.
Międzynarodowych Swiadectw Drogowych wydano	142 „
Rok 1927 (do dnia 30 listopada 1927 r.)	
Tryptyki:	
Automobilklub Polski	62 egz.
Śląski Klub Automobilowy	355 „
Automobilklub Wielkopolski	78 „

Małopolski Klub Automobilowy	6 egz.
Krakowski Klub Automobilowy	20 „
Łódzki Automobil-Klub	2 „
Razem	523 egz.

Carnets de Passages en Douane:

Automobilklub Polski	61 egz.
Śląski Klub Automobilowy	12 „
Automobilklub Wielkopolski	20 „
Małopolski Klub Automobilowy	12 „
Krakowski Klub Automobilowy	23 „
Łódzki Automobil-Klub	6 „
Razem	134 egz.

Tryptyków na Polskę wysłano klubom zagranicznym	5.868 szt.
Międzynarodowych Świadectw Drogowych wydano	193 „

Jak widać z powyższego zestawienia obrót tryptykowy w r. b. znacznie się zwiększył, przyjmując pod uwagę ilość wydanych Carnets de Passages en Douane, które, jak to Panom wiadomo, zastępują tryptyki w podróżach obejmujących cały szereg krajów (minimum 3).

W r. 1926 wydano tryptyków	687 szt.
„ „ „ Carnets (11 × 3)	33 „
Razem	720 szt.

W r. 1927 wydano tryptyków	523 szt.
„ „ „ Carnets (134 × 3)	402 „
Razem	925 szt.
	925
	— 720
	205

czyli o 205 więcej licząc Carnet za 3 tryptyki.

Pozwolę sobie w tem miejscu wyjaśnić w kilku słowach znaczenie Carnets de Passages en Douane, jak również dogodność posiadania takiego dokumentu dla turysty, który odbywa samochodem dalszą podróż po Europie. Gdy przy systemie tryptykowym turysta taki musiał się zaopatrzyć w cały szereg tryptyków i pilnować, by wszystkie były należycie załatwione, t. j. ostateczny wyjazd z każdego państwa odnotowany, co nie dawało mu już możliwości powrotu, — ponadto miał zawsze pewne trudności wraz z zmiany marszruty, w tym wypadku bowiem trzeba mu się było w drodze zaopatrywać w dodatkowe tryptyki — system Carnetu wszystkie te niedogodności i trudności kasuje, jest to bowiem rodzaj książeczki czekowej, w której oddzielne przepustki w miarę ich użytkowania zatrzymywane są przez graniczne urzędy celne każdego państwa, marszrutę można zmienić ad libitum (książeczka ważna jest na wszystkie kraje), podróżując w ciągu całego roku.

Carnet de Passages en Douane wydawany jest pod gwarancją wszystkich klubów automobilowych uznanych przez A. I. A. C. R. w Paryżu, gdzie każdy z powyższych klubów złożył odpowiednią gwarancję pieniężną.

Powracając do ilości wydanych w roku bieżącym polskich tryptyków, zaznaczam, że w ogólnej ilości 5.868 — wysłaliśmy 1.300 egzemplarzy do dyspozycji Automobilklub von Deutschland w Berlinie, — 3.700

egzemplarzy do Allgemeiner Deutscher Automobilklub w Monachjum.

Tak wielka ilość tryptyków polskich wydanych obywatelom niemieckim tłumaczy się ze względu na konieczność przejazdów tranzytowych, jak również na duży ruch graniczny między Niemcami a Polską.

Przypuszczalnie, w związku z projektowaniem w sferach rządowych, podpisaniem umowy handlowej z Niemcami, wiele samochodów zarejestrowanych obecnie w Niemczech i przebywających w Polsce za tryptykami, zostaną oclone i zarejestrowane na naszym terytorjum, co powinno podnieść akcję tryptykową naszych Klubów afiliowanych.

W początku roku bieżącego zmieniliśmy warunki podpisanej w swoim czasie umowy z Towarzystwem Ubezpieczeniowem — Poznański Bank Ubezpieczeń, Oddział w Warszawie, wprowadzając stałe opłaty ubezpieczeniowe. Pragnęliśmy w ten sposób manipulację wydawania tryptyków ułatwić, gdyż obliczanie premji, na podstawie poprzedniej umowy, w stosunku procentowym od sumy przypadającej kaucji celnej, która znów obliczana była od wagi i wartości samochodu — okazało się skomplikowanym i uciążliwym. Ponadto poprzednia umowa nie gwarantowała dostatecznie Klubowi jego ryzyka, gdyż termin każdej polisy określony był na 15 miesięcy, t. j. o trzy miesiące dłużej niż termin wartości tryptyku. Obecnie każda polisa ubezpieczeniowa pokrywa ryzyko Klubu aż do czasu jej umorzenia, t. j. bezterminowo.

Kalkulację tych stawek wprowadziliśmy sami, na podstawie tariff celnych poszczególnych państw i biorąc pod uwagę statystyczne dane dotyczące samochodów, na które wydawane były tryptyki poprzednio.

Obliczenia nasze wykazują, że przy zwiększonym obrocie tegorocznym ogólna suma wpłaconej Bankowi Ubezpieczonemu premji jest mniejsza w roku bieżącym.

W r. 1926 wypłacono Bankowi zł. 23.234.56

W r. bieżącym „ „ „ 23.138.75

z czego widzimy, że opłaty asekuracyjne stosunkowo się zmniejszyły.

Przechodząc teraz do sprawy wydawania tryptyków na samochody zarobkujące (taksówki) — (Niemcy i Czechosłowacja dopuszczając wprowadzenie takich samochodów na swoje terytorjum na podstawie tryptyków) — kwestja ta rozpatrywana była przez Komitet A. P. w wyniku czego uchwalonem zostało, że właściciele taksówek, zawodowi szoferzy nie modą w żadnym wypadku, w jakiejkolwiek bądź kategorii, zostać członkami Klubu, — dla umożliwienia im jednak korzystania z tryptyków Komitet postanowił wydać następujące przepisy:

Właściciele samochodów zarobkujących (taksówek) mogą otrzymywać w Automobilklubie Polski tryptyki na państwa ościenne, które na te środki lokomocji tryptyki honorują, przyczem pobierana będzie przez Automobilklub Polski opłata w kwocie zł. 75 — w stosunku rocznym, tytułem rejestracji w klubie każdego poszczególnego samochodu, na który tryptyk będzie zapotrzebowany. Opłaty tryptykowe pobierane będą normalne.

Zobowiązanie ubezpieczeniowe od kaucji celnej, poza podpisem właściciela taksówki winno być podpisane ponadto przez osobę finansowo odpowiedzialną, solidarnie odpowiadającą za mogące wyniknąć z tego tytułu ewent. straty.

Oprócz zobowiązania ubezpieczeniowego winna być deponowana w kasie Klubu kaucja w gotówce w kwocie zł. 200 — od każdego wydanego tryptyku. Pomieniona kaucja podlega zwrotowi po dostarczeniu Klubowi formalnie załatwionego tryptyku w terminie określonym w zobowiązaniu ubezpieczeniowym.

Zechcą więc Panowie rzecz tę przyjąć pod uwagę, otrzymując podania o tryptyki na tego rodzaju środki lokomocji, zastrzegając, że dozwolonem by to było jedynie na Niemcy i Czechosłowację. Radziłbym też wprowadzić w tym wypadku podobne przepisy dotyczące wydawania tryptyków, nie przyjmując na członków zawodowych szoferów, aby nie obniżyć w ten sposób poziomu Klubu.

Przechodząc teraz do sprawy wydawania tryptyków na zbiorowe wycieczki, organizowane przez Kluby Afiljowane, komunikuję, że w roku bieżącym Krakowski Klub Automobilowy, organizując dla swych członków wycieczkę do Czechosłowacji, (która nawiasem mówiąc nie doszła do skutku), zwrócił się do nas, prosząc o przyznanie ulgowych opłat tryptyków. Po porozumieniu się z Towarzystwem Ubezpieczeniowym uzyskaliśmy obniżenie premji ze zł. 69.70 do zł. 20. — Z przypadających na nasze dobro kosztów wystawienia bonifikowaliśmy ponadto zł. 20 — na każdym tryptyku, obniżając te opłaty do 5 zł. — za tryptyk, koszt więc wystawienia takiego tryptyku wynosił sumarycznie 25 zł. — pod warunkiem jednak, by wszystkie tryptyki uczestników wycieczki zwrócone zostały Klubowi naszemu nie później jak po upływie 2-ch tygodni od daty wystawienia.

Organizacja wycieczki odbywałaby się w ten sposób, że prowadzący wycieczkę (komandor) przechowuje u siebie wszystkie tryptyki i po załatwieniu formalności celnych przy wjeździe i wyjeździe — zwraca następnie dokumenty te swojemu klubowi, który obowiązany jest natychmiast je nam zwrócić.

Szczegóły te dotyczące wszystkich klubów afiliowanych podaję Panom do wiadomości, w razie zorganizowania zbiorowej wycieczki zagranicę, podkreślając zarazem jej znaczenie dla propagandy klubowej.

Bonifikaty te mogłyby być uzyskane każdorazowo i na inne państwa.

Powracając do sprawy zabezpieczenia kaucji celnej i zwrotu w terminie załatwionych już tryptyków, pozwolę sobie zwrócić uwagę Panów, że praktyka nasza, jak również i innych klubów zagranicznych wykazała, że złożenie podpisu przez właściciela samochodu na zobowiązaniu ubezpieczeniowym nie daje mu dostatecznego bodźca do zwrócenia Klubowi w terminie załatwionego tryptyku. Często bardzo jesteśmy zmuszeni kilkakrotnie go monitować o zwrot dokumentu, przewidziane zaś w zobowiązaniu kary za zwłokę są prawie niemożliwe do ściągnięcia (jak to Panowie sami w kilku podobnych wypadkach stwierdzić osobiście mogli). Z tych to powodów proponowałbym, na wzór kilku klubów zagranicznych, pobierać dodatkowo kaucję

w gotówce (zł. 200 — od każdego zobowiązania tryptykowego), która podlegałaby zwrotowi po załatwieniu formalności w przewidzianym terminie. W razie przekroczenia tego terminu potrącałyby się z niej przypadające kary za opóźnienie.

Kaucje takie A. P. pobierał już od członków Polskiego Touring Klubu, co dało bardzo dobre wyniki, gdyż każdy posiadacz tryptyku śpieszył do Klubu po odbiór złożonych pieniędzy.

Uzyskane tą drogą wpływy każdy Klub wpłacałby na specjalne, w tym celu otwarte konto w miejscowym banku, a odsetki z tego płynące szłyby na jego korzyść.

Propozycję tę zechcą Panowie szczegółowo rozważyć i po przedstawieniu jej swym Zarządom — zakomunikować nam swe odnośne uwagi, ponieważ wniosek ten chciałbym przedstawić Komitetowi A. P. jeszcze przed końcem r. b. wprowadzić go w życie z dniem 1 stycznia 1928 r.

Przeprowadzając w swoim czasie kalkulację opłat za Carnets de Passage en Douane pragnęliśmy cenę tego dokumentu możliwie obniżyć, celem spopularyzowania go pośród naszych członków. Obecnie zaś doszliśmy do przekonania, że koszt wystawienia książeczki z przepustkami należy podwyższyć do zł. 100, biorąc pod uwagę, że koszt wystawienia łącznie z opłatą ubezpieczeniową 3-ch, a nawet 2-ch tryptyków jest większy aniżeli książeczki, która zastępuje tryptyki na wszystkie państwa europejskie. Dla przykładu pozwolę sobie przytoczyć następujące cyfrowe dane:

Koszt wystawienia łącznie z opłatą ubezpieczeniową wynosi:

za 2 tryptyki (austriacki i czechosłowacki)	zł. 154.95
„ 3 „ (czechosł. austrj. i niemiecki)	„ 189.75
Carnet de Passages en Douanes	„ 144.70

Przypuszczając, że dane te dostatecznie uzasadniają projektowaną podwyżkę, zaznaczam, że tym klubom afiliowanym, które dokumenty te samodzielnie wystawiają, liczylibyśmy je po zł. 80, zamiast pobieranych dotychczas zł. 60. Pomienioną podwyżkę wprowadzimy od Nowego Roku.

Przy podróżach do ościennych krajów — Carnet'ów wystawiać nie należy.

* * *

Przechodząc do punktu 2-go mego referatu, dotyczącego sprawy organizacji działu informacyjno-turystycznego, wyjaśniam, że jednym z głównych zadań klubów automobilowych, poza wydawaniem tryptyków i organizacją sportu automobilowego — jest popieranie i ułatwianie turystyki przez stworzenie przy Sekretarjatch Klubów oddzielnych działów informacyjno-turystycznych, dla udzielania wszelkich potrzebnych informacji turystom krajowym i zagranicznym.

Dział informacyjny winien obejmować wskazywanie marszrut podróży krajowych i zagranicznych i ich kilometrów, z uwzględnieniem stanu dróg, oraz informacji dotyczących polecanych hoteli, restauracji, garaży, stacji benzynowych i t. d.

Powyższą sprawą zajmowała się już A. I. A. C. R. i w ostatnich swych postanowieniach włożyła na klu-

by obowiązek, aby dział ten starannie był prowadzony podług szematów ustalonych dla wszystkich klubów,— szemat ten dotyczy przygotowywania marszrut.

W roku bieżącym, na skutek polecenia, A. I. A. C. R. wszystkie kluby zamieniły pomiędzy sobą wszelkie materiały, jako to: mapy, przewodniki, wykazy miejscowości z hotelami i t. p. Brak podobnych wydawnictw w Polsce postawił nas w dość trudnym położeniu, gdyż materiał, którym rozporządzaliśmy był bardzo ubogi, szczególnie w dziale przewodników wydanych w językach obcych. Ostatnio ukazał się w sprzedaży przewodnik po Polsce po europejsku wydany p. t. „Guide Illustré de Pologne” w opracowaniu d-ra Mięczysława Orłowicza, w języku francuskim.

W sprawie wydawania map samochodowych Polski, Automobilklub Polski wszedł w porozumienie dwa lata temu z Wojskowym Instytutem Geograficznym, który zaproponował wydanie mapy R. P. w kilkunastu arkuszach, w skali 1:300.000. Na wydanie pierwszego odcinka „Gdańsk-Gdynia” zaawansowaliśmy zł. 5.000, co przy ówczesnym kursie dolara tworzyło pokaźną sumę. Ponieważ wydanie następnego odcinka „Bydgoszcz” znacznie się opóźniło, byliśmy w obawie, że tenże los spotka i następne arkusze, awansowaliśmy już tylko na nie zł. 2.000. Przewidywania nasze po części się sprawdziły, gdyż trzeci arkusz „Poznań” teraz dopiero ma wyjść z druku.

Na rachunek awansowanych sum otrzymaliśmy od W. I. G. odpowiednią ilość map po cenie hurtowej, prawie całkowity ten nakład dotychczas nie został rozsprzedany, ponieważ brak dalszego ciągu, tworzącego pewną całość, zniechęca do ich nabywania. Arkusza „Poznań” już nie zamawialiśmy i nabędziemy tylko taką ilość, jaką będziemy mogli rozsprzedać. Jesteśmy jednak w dalszym ciągu w bliskim kontakcie W. I. G., który nadsyła nam mapy do korekty, zamieszczając na okładce, bezpłatnie, nasze ogłoszenia włączając w nie i Kluby afiliowane, co stanowi pewną reklamę.

W połowie roku bieżącego grupa oficerów, która wystąpiła z W. I. G. założyła spółkę wydawniczą p. f. „Gea” i zwróciła się do nas z propozycją częściowego sfinansowania mapy całej Polski, w skali 1:800.000 w 4-ch arkuszach. Uważając wydawnictwo to więcej niż pożyteczne i mając zaufanie do jego wykonawców, jako fachowców, awansowaliśmy zł. 4.000—za co dostarczono nam pewną ilość map. Wykonanie map zawiadło nas jednak, jest ona bowiem niedokładna i dająca mylne wskazówki. Wkrótce do mapy tej ma być wydane uzupełnienie, jako korekta, za minimalną kilkunastogroszową opłatą.

Należy tu uwzględnić, że pomieniona mapa była ich pierwszym wydawnictwem, wykonaniem w tempie nader pośpiesznym. W dalszym ciągu jesteśmy z firmą „Gea” w bliskim kontakcie i popieramy tę młodą placówkę wydawniczą, która projektuje z początkiem przyszłego sezonu wydanie dalszych map, mając obecnie w zimie więcej czasu do ich dokładnego opracowania. Poza mapami są w opracowaniu też i przewodniki.

Nasze wydawnictwa krajowe dotychczas palącej kwestji posiadania dobrej mapy samochodowej R. P. nie wyczerpują. Stosownie do prywatnych nieoficjalnych moich informacji, f. Gebethner i Wolff prowadzi

obecnie pertraktacje ze znaną firmą wydawniczą w Wiedniu „Freitag”, co do wydania mapy drogowej Polski w odcinkach. F. Freitag posiada już bardzo dobre mapy Polski, należałoby więc jedynie wstawić nazwy miejscowości w oryginalnym brzmieniu.

Przechodząc do obowiązku zorganizowania przez Kluby działu informacyjno-turystycznego, komunikuję, że na ostatnim tegorocznym Walnym Zgromadzeniu A. I. A. C. R. w Paryżu, w którym uczestniczyli z ramienia A. P. — Vice-Prezes naszego Klubu — Karol hr. Raczyński i Prezes Komisji Sportowej — Janusz Regulski, sprawa ta była zasadniczo omawiana, przy tem brane było pod uwagę nadzwyczaj sprawne zorganizowanie tych działów przez Touring-Kluby, które posiadają olbrzymie ilości członków uprawiających wszelkiego rodzaju turystykę. Kluby te rozwijają się w specjalnym kierunku organizowania turystyki i posiadając ogromne nader cenne materiały, przez co konkurują już poważnie z klubami automobilowymi.

W wyniku obrad postanowionem zostało, na wniosek i zaproszenie Automobile-Club de Suisse w Genewie, który posiada aparat informacyjno-turystyczny bardzo dobrze skonstruowany, utworzyć przy nim, jako ekspozyturę A. I. A. R. C., Międzynarodowe Biuro informacyjno-turystyczne, które zajmowałoby się opracowaniem materiałów dostarczonych mu przez wszystkie kluby automobilowe uznane i służyłoby klubom tym potrzebnymi wskazówkami i informacjami. Biuro to w pierwszym rzędzie zajęłoby się opracowaniem i wydaniem (najpóźniej w okresie wiosennym 1928 r.) ogólnej europejskiej mapy samochodowej w skali 1:2.000.000, uwzględniając na niej przedewszystkiem międzynarodowe szlaki samochodowe, stosownie do podawanych rokrocznie przez Kluby poszczególnych państw — projektów.

Mapa ta wydana będzie:

- 1) — w jednym arkuszu, jako mapa ścienna,
- 2) — w czterech arkuszach,
- 3) — w formie atlasu (książki) o 44-ch arkuszach.

Do mapy dołączone będą opisy i specyfikacje poszczególnych marszrut oraz wskazówki i informacje turystyczno-celne i inne, dotyczące poszczególnych krajów. Wydanie to tworzyć będzie pewną całość i zastąpić będzie mogło przy większych i mniejszych podróżach wszelkie inne mapy, przewodniki i t. p.

Cena sprzedażna całego kompletu wynosić będzie w handlu detalicznym Fr. szw. 20 — dla klubów cena będzie obniżona.

Na pokrycie kosztów wspomnianego wydawnictwa i zorganizowania Międzynarodowego Biura Turystycznego w Genewie, koszt których obliczono na rok bieżący na Fr. szw. 50.000 — kluby zadeklarowały swoje udziały. Automobilklub Polski wniósł Fr. szw. 2.000.

Celem przeprowadzenia korekty map poszczególnych państw, oraz ustalenia z klubami proponowanych międzynarodowych szlaków, delegaci biura odwiedzać będą kolejno wszystkie kluby, celem omówienia spraw tych na miejscu i zebrania potrzebnych danych do zamieszczenia w Przewodniku, który wydany będzie w 3-ch językach: angielskim, francuskim i niemieckim.

Niezależnie od zasięgania informacji, delegat wska-
zywać będzie, w jaki sposób każdy klub ma swój dział
informacyjno-turystyczny zorganizować, ewent. uzu-
pełnić.

Aby dać możność każdemu automobiliście — człon-
kowi klubu automobilowego — w podróżach zagranicę,
korzystania z rad i wskazówek miejscowych klubów
narodowych lub też afiliowanych, ustalona została już
w roku bieżącym Międzynarodowa Legitymacja Człon-
kowska (Carte de présentation), na mocy której oka-
zicielowi jej wszystkie kluby uznane i afiliowane winne
są służyć informacjami. Do każdej takiej Carte de pré-
sentation dołączone są spisy klubów wraz z ich adre-
sami — narodowego i afiliowanych na każde poszcze-
gólne państwo.

Zamówiliśmy pewną ilość tych Cartes de Présen-
tation i na żądanie służyć niemi będziemy członkom
klubów afiliowanych, zamierzającym odbyć dłuższe po-
dróże.

Na skutek porozumienia z A. I. A. C. R. zamieszcze-
nie jakiegokolwiek bądź klubu w pomienionym spisie,
daje gwarancję, że klub taki jest w stanie żądanych
informacji udzielić, co uzasadnia również konieczność
sprawnego funkcjonowania działów informacyjno-tury-
stycznych.

W najbliższym czasie A. P. przystąpi do organi-
zowania takiego działu przy swym Sekretarjacie, anga-
żując w tym celu odpowiednie siły.

Odnosniami wskazówkami i radami, dotyczącymi
organizacji tego działu najchętniej klubom afiliowanym
służyć będziemy, żądając wzajemian informacji o cha-
akterze lokalnym.

Co do opracowania poszczególnych marszrut prze-
ślemy Panom wzory, ponieważ pewna unifikacja pod-
ług przyjętych międzynarodowych szematów jest
pożądaną, a nawet konieczną.

Na zakończenie dodam, że czasopismo „Auto“ wpro-
wadziło u siebie ilustrowany dział krajoznawczy i za-
mierza go z początkiem przyszłego sezonu znacznie
rozszerzyć, propagując w ten sposób podróże i wy-
cieczki krajoznawcze.

Zwracamy się więc z gorącym apelem do P.P.
przedstawicieli Klubów, by zechcieli czasopismo to

propagować i zjednywać mu prenumeratorów. Osiąg-
nięcie znacznej ilości prenumeratorów, a co za tem
idzie, większych wpływów z wydawnictwa, da nam
możność dalszego jego ulepszenia, tak pod względem
treści jak i formy, — nie mamy bowiem na celu cią-
gnięcia z tego zysków.

Przedstawiłem tu Panom w ogólnym zarysie, za-
kres działalności A. P. w ważniejszych jego przejawach.
Porównywując ilość członków zapisanych na liście A. P.
i Klubów Afiliowanych z lat ubiegłych i roku bieżą-
cego, stwierdzamy pewien przyrost, niestety niewspół-
mierny z ilością osób posiadających samochody, a na-
dających się na członków tej, czy innej kategorii, które
jednak do Klubu nie należą. Uważam za bardzo wska-
zane przeprowadzenie przez Kluby pewnej agitacji,
mającej na celu zjednywanie członków; agitacja ta mo-
głaby być wprowadzona, zależnie od warunków miej-
scowych, w 4-ch kierunkach: 1) towarzyskim, t. j. klu-
bowym, dając odpowiedni lokal, 2) turystycznym, przez
udzielanie szybkie i ściśle wszelkich informacji drogo-
wych, co, jak z praktyki stwierdziłem, specjalnie auto-
mobilistów do klubu przyciąga, 3) przez odpowiednie
zorganizowanie Sekretarjatów, aby mogły tryptyki na
miejscu wydawać, który to dział znacznie się rozwi-
nie, w przewidywaniu obniżenia opłat za paszporty
zagraniczne, 4) sportowym, organizując wycieczki i inne
imprezy sportowe.

Uważałbym agitację przeprowadzoną nawet za po-
mocą prasy codziennej w tym wypadku za dopusz-
czalną; uświadamiałaby ona ogół automobilistów o ko-
rzyściach, wypływających z należenia do klubu i pod-
kreślałaby konieczność zrzeszenia się dla obrony swych
interesów.

Grono nasze zapewne wkrótce się powiększy o no-
wo-powstający Klub Wileński, który działalność swą
rozwijać będzie na terenie Wileńszczyzny. Klub ten
ma zwrócić się do nas w sprawie afiliacji.

Mam nadzieję, że w wyniku naszej solidarnej i wzmo-
żonej pracy, na Zjeździe Klubów w roku przyszłym,
będę miał możność przedstawić Panom znacznie ob-
szerniejsze sprawozdanie, stwierdzające stały i znaczny
rozwój i owocną działalność wszystkich Klubów zrze-
szonych.

Sprawa drogowa w Polsce.

Referat redaktora inż. hr. Morsztyna, wygłoszony na Pierwszym Ogólno-Polskim Zjeździe
Automobilowym.

Proszę Panów — sprawa drogowa jest u nas bodaj,
że jedną z najważniejszych, któremi zajmować się
muszą Kluby Automobilowe, w każdym razie spra-
wą, w której, wskutek nieszczęsnego stanu dróg pol-
skich, winny one rozwinąć jak najczynniejszą działal-
ność zewnętrzną. Zbytecznym jest tutaj przedstawie-
nie w gronie automobilistów dzisiejszy stan dróg pol-
skich — wszyscy aż nadto dobrze poznaliśmy go na
własnej skórze — jedno tylko należy z wielkim wsty-

dem i smutkiem podkreślić, iż wtedy, gdy w innych
państwach rząd i organizacje społeczne czyniły i czynią
olbrzymie wysiłki dla podniesienia zapuszczonych
i zniszczonych podczas wojny dróg — i osiągnęły wi-
doczne w tym zakresie rezultaty — to niestety wysi-
łek, ujawniony przez Polskę w tej dziedzinie jest mi-
nimalny i stan naszych dróg nie tylko, że się nie po-
prawił, ale, przeciwnie, uległ od wojny dalszemu
i znacznemu pogorszeniu.

Ponieważ stan ten zbiega się jednocześnie z szybkim wzrostem u nas lokomocji samochodowej, przeto organizacje, powołane do propagandy i szerzenia automobilizmu, nie mogą dzisiaj patrzeć beczynnie na postępujące zniszczenie dróg, co musiałoby w rezultacie poważnie zahamować rozwój automobilizmu. Środki, które rozporządzają kluby automobilowe, nie pozwalają na rozwinięcie innej działalności w tym zakresie, jak tylko propagandowej. Odpowiednie wystąpienia do władz, wykazujące kolosalne szkody, jakie ponosi gospodarstwo krajowe, wskutek fatalnego stanu dróg i niebezpieczeństwo tego stanu z punktu widzenia militarne — poza tem oddziaływanie na prasę, z opinią której liczyć się muszą wszystkie władze, podsuwanie środków wyjścia z tej sytuacji, oto program działalności Klubów w tym kierunku. Działalność ta musi być ciągła, nieprzerwana i głośna. Głośno, coraz głośniej wołać powinniśmy, że stan dzisiejszy dróg w Polsce jest niedopuszczalny, że jeżeli ambicją naszą było postawić kolejnictwo na stopie, nie ustępującej zagranicy, to jednocześnie nie do pomyślenia jest kompletne zaniedbanie dróg kołowych, które wszędzie na świecie są dopełnieniem arterji kolejowych, że wreszcie Polska ciężko kiedyś odpokutuje za zaniedbanie tak ważnego czynnika gospodarczego, jakim są drogi.

Proszę Panów — jeżeli jednak krytykujemy tak ostro stan dróg polskich i w związku z tem i gospodarkę władz powołanych, to jednak zdać sobie musimy sprawę, że i trudności rozwiązania sprawy drogowej w Polsce są wprost ogromne. A. P. znane są dokładnie wysiłki, jakie czyni w zakresie poprawienia stanu dróg Ministerstwo Robót Publicznych. Niestety, pomimo dokładnie opracowanego programu i pomimo przygotowania robót wstępnych, Ministerstwo dotąd nie mogło przystąpić do celowej i programowej pracy naprawy istniejących dróg, nie mówiąc już o budowie nowych, z powodu braku funduszy. Na utrzymanie państwowych dróg bitych w Polsce potrzebaby co najmniej 60.000.000 zł., tymczasem do tej pory Ministerstwo otrzymywało na te cele zaledwie jedną trzecią tej kwoty. Na rok przyszły wyasygnowano większe kredyty, które jednak nie przekraczają jeszcze 28.000.000 zł., a więc nie stanowią i teraz jeszcze połowy niezbędnie koniecznej sumy. Wobec powyższego, oczywiście, nie było dotąd mowy o żadnej planowej pracy, którąby można było doprowadzić przy rozporządzalnych środkach do jednej trzeciej wykonania — pozostawało jedynie dorywcze łątanie tylko tych dróg, które w zupełności były już zniszczone. Cóż dziwnego, że wobec tego szybko postępuje dalsze zniszczenie dróg i, że dorywczo naprawiane odcinki nie wytrzymują przez krótki nawet czas wzmagającego się z dnia na dzień ruchu kołowego. O ogromie prac wstępnych, wykonanych przez Ministerstwo R. P., niech da Panom wyobrażenie kilka graficznych zestawień, opracowanych przez to Ministerstwo. Są to mianowicie grafiki intensywności ruchu kołowego i samochodowego na wszystkich drogach państwowych, oraz grafiki grubości istniejącej nawierzchni i koniecznej dla istniejącego ruchu teoretycznej grubości — samo opracowanie tych dokumentów dla całej Polski wymagało olbrzymiej pracy wstępnej, gdyż należało po-

czynić po kilka wierceń próbnych na każdym kilometrze dróg państwowych i to po 3 na szerokości szosy. Grafiki te dosadniej, niż wszelka argumentacja, pokazują przyczynę zepsucia się szybkiego dróg polskich, oraz ogrom czekającej nas pracy i potrzebnych materiałów dla doprowadzenia dróg do stanu dobrego, odpowiadającego obecnej gęstości ruchu. Poza zbadaniem, djagnostyką, zniszczonych dróg i obliczeniem potrzebnych do naprawy ilości materiałów, M. R. P. poczyniło dalsze przygotowania dla dostarczenia na zniszczone drogi potrzebnych materiałów. W tym celu nastąpiła rozbudowa istniejących kamieniołomów, szczęśliwie rozłożonych na trzech krańcach naszego kraju: w Poznańskim, Krakowskim i na Wołyniu. Jednak i pod tym względem jesteśmy w położeniu bardzo złym, gdyż cały środek i północ państwa nie posiadają ani kamieniołomów, ani dobrego materiału polnego. Dowożenie zaś kamienia z istniejących kopalni trafia na znaczne trudności wobec małej gęstości sieci dróg żelaznych i konieczności uzupełniania przewozu kolejowego już i tak nadmiernie kosztownego, bo wynoszącego dla centralnych Województw 130% wartości materiału, jeszcze kosztami przewozu kołowego na miejsce robót. Dlatego Ministerstwo, decydując się na budowę i naprawę dróg w okolicach zbyt oddalonych od kamieniołomów materiałem miejscowym, najczęściej lichym, przeprowadziło na szerszą skalę próby uszlachetnienia tego materiału przez stosowanie z jednej strony czynników chemicznych (szkła wodnego), co daje dobre rezultaty przy użyciu do budowy dróg wapieni, z drugiej zaś strony przez stosowanie sztucznych, zwłaszcza bitumicznych, wiązań. Jedna i druga metoda, mając za sobą doskonałe wyniki, osiągnięte w krajach zachodniej Europy i w Ameryce, jest, niestety, bardzo kosztowną. Dla obniżenia więc kosztów tych chemikalji Ministerstwo zamierza organizować już własną wytwórnię szkła wodnego, prawdopodobnie w jednej z nieczynnych hut szklanych, oraz poddało badaniom bitumy krajowe, dla przekonania się, jakich wymagałyby one przeróbek, aby zastąpić mogły bitumy meksykańskie, lichwiarsko wprost kalkulowane przez firmy, importujące je do Europy.

Jak widzą więc Panowie, praca M. R. P. i podległych mu organów jest celowa i daleko już posunięta. Jest to jednak tylko praca przygotowawcza, gdyż na przystąpienie do programowej naprawy dróg brak zupełny środków. Obecnie sytuacja przedstawia się w ten sposób, że, chcąc w przeciągu 5 lat doprowadzić do stanu używalności zniszczone szosy państwowe, należałoby rozporządzać corocznie sumą 60 milionów zł. W roku przyszłym więc dopiero Ministerstwo rozpocząć będzie mogło poważniejsze prace, dzięki temu, że przyszłoroczne kredyty jednak będą już nieco większe. O budowie nowych dróg na razie niema mowy.

Program Ministerstwa obejmuje 4.000 klm. nowych szos na kresach, które należałoby zbudować co najmniej w 10 lat, licząc á 100.000 zł. klm. daje nam to 400.000.000 zł., czyli rocznie po 40 milionów. Tymczasem na ten cel M. otrzymało zaledwie 3,5 milionów zł., co jest sumką wprost śmieszną. Dlatego Kresy Wschodnie długie jeszcze lata pozbawione będą szos. Wobec niemożności uzyskania dla naprawy i budowy

dróg większych sum, powstał projekt opodatkowania samochodów. Projekt ten, opracowany przez M. R. P. i Ministerstwo Skarbu, obecnie rozważany przez inne zainteresowane Ministerstwa, przyjmował za podstawę wagę samochodu. Stawka podatkowa wynosić miała 40 zł. rocznie od każdego 100 kg. dla samochodów osobowych, do 1.000 kg. i 50 zł. od 100 kg. samochodów zarobkowych, powyżej 1.000 kg. 50 i 55 zł. i 35 zł. rocznie od 100 kg. dla samochodu ciężarowego, dla zarobkowych zaś ciężarowych 45 zł. Podatek ten miał zwalniać posiadaczy samochodów od wszelkich innych opłat z racji używania samochodu, a więc od rejestracyjnych, podatków komunalnych i kopytkowych, które mają być wreszcie skasowane itd. Sumy, które z podatku tego wpłynąć miały, obliczone przez zainteresowane Ministerstwa na 9 milionów zł. rocznie, zużyte być miały jedynie na konserwację i budowę dróg. Projekt ten, poddany łaskawie przez M. R. P.— A. P. do zaopiniowania, uznany został przez K. S., do której sprawa ta została odesłana, w zasadzie za słuszny, jednak pod względem wysokości stawek, jak i kategorii opodatkowanych pojazdów, spotkał się z pewną krytyką. Wysłunięto mianowicie objeKCję, że wysoki ten podatek, obciążający w tak silnej mierze samochody, iż zahamować to będzie mogło rozwój automobiliizmu (np. samochód 3 tonowy, płaciłby 1.800 zł. rocznie, zaś taksówka Renault 720 zł.) w sumie da M. R. P. kwotę zupełnie nikłą i nie będącą jeszcze w żadnym stosunku do jego potrzeb. Wysłunięto więc słuszny bardzo postulat konieczności opodatkowania, choćby minimalnego, wszystkich, korzystających z dróg, to znaczy, wszystkich, niszczących je, a więc i wszystkich wozów konnych, których oblicza się w Polsce na 2 miliony. Jednocześnie wyrażono życzenie zmniejszenia stawki podatkowej od samochodów do zł. 20 za 100 kg. samochodów osobowych i 70% tej stawki od samochodów ciężarowych na masywach, 50% na pneumatykach, 300% na żelaznych obręczach, natomiast zaprojektowano podatek pośredni od samochodów w formie 5 gr. podatku od litra benzyny, przeznaczonego, w odróżnieniu od istniejącej już akcyzy na benzynę, wyłącznie na cele drogowe. W ten sposób samochody, których w Polsce jest 20.000 wraz z użytą przez nie benzyną w ilości 50 milionów litrów rocznie, dadzą rocznie 7 milionów zł., co zbytnio nie odbiega od sumy, obliczonej przez M. R. P., natomiast wszystkie wozy przy opodatkowaniu tylko po 10 zł. od wozu rocznie, zaś frachty po 100 zł. dadzą około 12 milionów, co w sumie wyniesie 19 milionów rocznie i przedstawia już wcale poważną sumę. Łącznie z kredytami zwykłymi na konserwację dróg dałoby to M. R. P. dostateczne już fundusze na doprowadzenie do porządku zniszczonych dróg polskich. Stosowny memoriał został wystosowany przez A. P. do zainteresowanych Ministerstw i są wszelkie dane, iż dzięki życzliwemu stanowisku M. R. P., dezyderaty A. P. w zakresie sprawiedliwego opodatkowania samochodów będą uwzględnione. Sprawa ta jednak rozstrzygniętą będzie musiała być przez sejm. Chciałbym, iżby wszyscy członkowie Automobilklubów Afiljowanych zrozumieli z jednej strony słuszność opodatkowania samochodów jednym ryczałtowym

i z góry wiadomym podatkiem, zamiast dotychczasowych fantazyjnych i arbitralnych przeróżnych opłat, z drugiej zaś strony własny interes automobilistów płacenia podatków na cele drogowe — wyrażający się w pewności otrzymania wreszcie dobrych dróg — a dzięki temu zmniejszenia kosztów eksploatacji samochodów.

Jeżeli projekt opodatkowania samochodów w formie projektowanej przez A. P., zostanie przyjęty, to nie wątpimy, że ogół automobilistów polskich przyjmie go przychylnie — a rolą Automobilklubów Afiljowanych będzie przekonanie malkontentów, którzy, gdy mowa o płaceniu, zawsze się znajdują, iż w tym razie podatek pójdzie na cele, istotnie im bliskie, i że ostateczną korzyść z tego osiągną właściwie automobiliści.

Co się tyczy dalszego urządzenia dróg polskich, to w pierwszym rzędzie powstaje sprawa znaków drogowych ostrzegawczych. Jak Szanownym Panom wiadomo, na zasadzie konwencji międzynarodowej z dn. 20 — 24 stycznia 1926 r., wszystkie znaki drogowe mają być zmienione na nowe międzynarodowe znaki trójkątne. W Polsce mamy bardzo dużo dróg jeszcze, pozbawionych znaków ostrzegawczych, na innych znaki te są ustawione fantazyjnie lub już zniszczone. Dla nas więc sprawa ta jest bardzo aktualną. Rząd nasz zgodził się ratyfikować wspomnianą konwencję — po dokonaniu więc tej formalności trzeba będzie przystąpić do obowiązujących już nas znaków drogowych. Chcąc, aby znaki te ustawione były w sposób, odpowiadający potrzebom ruchu samochodowego, a wychodząc z założenia, iż prowincjonalne władze drogowe nie zawsze znają warunki jazdy samochodowej, A. P. zaproponował M. P., iż przyjmie na siebie ten obowiązek, dając gwarancję, iż rzecz ta potraktowana będzie istotnie fachowo. Zaprojektowano więc odpowiednią umowę z M. R. P., obowiązującą na lat 15. Bardzo wysokie koszty, które pociągnie za sobą tego rodzaju przedsięwzięcie (gdyż znaków drogowych trzeba będzie ustawić około 8.000), A. P. będzie mógł w części pokryć ogłoszeniami firm, które w okoleniu znaków będzie miał on prawo umieścić. Umowa ta została już w zupełności między stronami uzgodnioną i podpisaną zostanie z dniem ratyfikowania przez Polskę konwencji międzynarodowej. A. P. bierze na siebie w ten sposób znaczny ciężar tak finansowy, jak i moralny, gdyż nie ulega wątpliwości, iż rzecz ta wymagać będzie bardzo wyteżonej pracy, w której, wierzymy, wszystkie Kluby Afiljowane zechcą łaskawie użyzyć w przyszłości swej pomocy.

Gdy mowa jeszcze o działalności M. R. P., to wspomnę tu już tylko mimochodem, gdyż bezpośrednio sprawa ta dróg się nie tyczy, iż M. opracowało nowe przepisy jazdy zamiast Rozporządzenia z dn. 6 lipca 1927 r., które to przepisy z jednej strony modernizują różne pojęcia stosownie do ostatnich postępów techniki samochodowej, z drugiej zaś strony usuwają zbytni biurokracizm przy udzielaniu pozwoleń na prawo jazdy i prawo prowadzenia samochodu. Wszystkie więc niejasności i anomalje, wszystkie przestarzałe przepisy dawnego Rozp. zostały usunięte, — zostały natomiast wprowadzone jedynie pewne nowe formalności, w związku z kontrolą wojskową taboru

samochodowego, których to formalności żądało M. S. Wojskowych, w trosce o zapewnienie sobie w razie mobilizacji odpowiedniej ilości nowoczesnych środków lokomocji. W ten sposób otrzymamy już w najbliższym czasie, gdyż odpowiednie Rozp. znajduje się w podpisie Ministrów, zgodne z nowymi pojęciami i postęпами w budowie samochodów — przepisy jazdy. Jest to jeden jeszcze, jak Panowie widzą, dowód wytężonej pracy Dep. Drogowego M. R. P. i życzliwego jego w stosunku do automobilizmu stanowiska. Poza przepisami jednak ogólnymi, obowiązującymi w całym państwie, zarządy poszczególnych miast, względnie gmin, mają prawo wydawać specjalne przepisy i stwarzać ograniczenia na obrębie ich terenu. Znanymi nam są wszystkim absurdalne przepisy, ograniczające do cyfr wprost śmiesznych szybkość samochodów w poszczególnych miasteczkach. Istnieje szereg zakazów postojów, wywołanych lokalnymi warunkami, a niestety, nieznanymi automobilistom, przybywającym z poza granic danej miejscowości, co w rezultacie wywołuje interwencję policyjną, szereg zatargów i przykrości. Mogę tu przytoczyć charakterystyczny przykład z oświetleniem samochodów. W Warszawie dozwolone jest używanie pod pewnymi warunkami światła reflektorów w obrębie miasta, o ile ulica jest zbyt słabo oświetlona. Przepis ten wysoce humanitarny i racjonalny nie wywołał w Warszawie żadnych nadużyć i uważać go można za odpowiadający w zupełności wymaganiom życiowym. Jednak w innych miastach, zwłaszcza w dawnych dzielnicach pruskich, automobiliści warszawscy stale mają liczne zatargi o używanie reflektorów w miastach i na drogach o słabym publicznym oświetleniu, gdyż tam ulga ta nie istnieje. Otóż nasuwa się pilna potrzeba unormowania tych poszczególnych lokalnych przepisów. Ograniczenie szybkości np. w miejscowościach zamieszkałych musi być wszędzie to samo, o ile zachodzi rzeczywista konieczność ograniczenia jej poniżej norm, przewidzianych w rozporządzeniu ministerjalnym. To samo tyczy się użycia reflektorów na ulicach niedostatecznie oświetlonych. Wreszcie lokalne zarządzenia, o których istnieniu nie mogą być obowiązani wiedzieć automobiliści, przybywający z daleka, powinny być bezwarunkowo ogłaszane. Ogłoszenie to może być w dwóch formach: albo na specjalnych plakatach, umieszczonych przy wjeździe do danych miejscowości, lub w punktach, gdzie zakazy te obowiązują, albo w jakimś piśmie powszechnie czytelnym, np. w Monitorze Polskim. Dopiero wtedy zarządy miast i gmin byłyby w prawie stosowania represji do niestosujących się do ich przepisów automobilistów — dzisiaj ich interwencja ma, niestety, charakter złośliwej szykany, zwróconej przeciwko obcym, przybywającym na ich teren.

W związku z nowymi przepisami muszę poruszyć tu jeszcze jedną nadzwyczaj ważną i nierozstrzygniętą sprawę. Mianowicie sprawę skrzyżowania dróg i pierwszeństwa przejazdu. Jak Szanowni Panowie wiedzą, na podstawie konwencji Międzyn. przyjęto zasadę pierwszeństwa dla pojazdu nadjeżdżającego z prawej strony bez różnicy ważności arterji. O ile zasada ta jest słuszną dla miast i nie spotyka się dla nich z żadnym sprzeciwem, to natomiast w szeregu krajów spotkała

się ona w zastosowaniu do szos ze znacznymi zastrzeżeniami. We Francji prowadzi się obecnie kampanję za odrzuceniem uchwały konwencji Medjolańskiej i powrociem bezwarunkowo do pierwszeństwa dla pojazdów jadących po drogach głównych. A. C. F. uchwalił nawet w tym roku postawienie na drogach drugorzędnych specjalnych znaków. Jako argumenty przytaczane są te: że jadący drogami głównymi są to turyści dalekodystansowi, dla których pośpiech jest rzeczą ważną, muszą więc mieć pierwszeństwo — po-
zatem, iż ruch na drogach głównych jest najczęściej znacznie większy, niż na drugorzędnych i wreszcie ten argument, iż jadący drogami drugorzędnymi z samej istoty tej drogi lokalnej, która jest mniej znaną, mają powolniejsze tempo jazdy. Nie sposób nie przyznać tym argumentom zupełnej słuszności, ale ponieważ nasze przepisy, stosując się w tem do konwencji Międzynarodowej, wyraźnie dają pierwszeństwo nadjeżdżającym z prawej strony, przeto K. S. A. P. wyraziła tylko po przedyskutowaniu tej sprawy życzenie, aby pomimo to na drogach drugorzędnych przed skrzyżowaniem z drogami głównymi umieszczony był jakiś odrębny znak ostrzegawczy, który zabezpieczy jadących od ewentualnego wypadku w razie niezastosowania się któregoś z nich do zasady pierwszeństwa prawej strony. K. S. wychodziła z założenia, iż niski stan umysłowy naszych furmanów i włościan nie gwarantuje absolutnie zrozumienia i stosowania się do tego dość trudnego przepisu, gdy natomiast znak dużo bardziej zrozumiały, nakaże im przed skrzyżowaniem większą ostrożność. Z odnośnym wnioskiem A. P. wystąpi przeto do znajdujących się na jego terenie władz wojewódzkich, a byłoby ze wszechmiar pożądanem, aby i A. K. A. tak samo postąpiły i na swoich terenach. Ze sprawą tą wiąże się blisko sprawa nieszczęsnych skrzyżowań szos z torami kolejowymi. U nas tak, jak zresztą i prawie wszędzie zagranicą skrzyżowania te zbudowane są w większości wypadków w formie przejazdów w poziomie. Nie wywoływało to dawniej większych niedogodności, gdyż ruch kołowy-konny był względnie powolny, a ruch na linjach kolejowych nie był zbyt intensywnym. Zresztą corocznie pomimo to wypadki na przejazdach kolejowych liczyły się wszędzie na setki. Obecnie jednak z niezwykłym wzmocnieniem się z jednej strony szybkiego ruchu kołowego, z drugiej zaś strony gęstości ruchu kolejowego — niebezpieczeństwo przejazdów w poziomie niepomiernie wzrosło, a niedogodności zamykania często na czas dłuższy ruchliwych arterji kołowych, każe zwrócić na sprawę tę wreszcie specjalną uwagę. W niektórych punktach w bliskości zwłaszcza większych stacji węzłowych, w okolicach większych miast (np. pod Warszawą, pod Łowiczem, pod Kutnem) ruch samochodowy doznaje bardzo poważnych przeszkód, przez zamykanie nieraz na 1/2 i więcej godziny przejazdów dla manewrujących na stacjach pociągów. Ilość wypadków śmiertelnych na przejazdach w poziomie mnoży się w sposób zastraszający, a jak dowiodło doświadczenie zagranicy, żadne środki ostrzegawcze świetlne i t. d. skutku nie odnoszą. Pozostaje jedynie radykalne rozwiązanie — pobudowanie na najruchliwszych skrzyżowaniach tuneli i wiaduktów dla

przejazdu w dwóch poziomach. Sprawa ta jest wielkiej wagi, a u nas ma o tyle szanse urzeczywistnienia, że w programie Ministerstwa Kolei, leży przebudowanie prawie wszystkich większych węzłów kolejowych, które nieodpowiadają dzisiejszej intensywności ruchu, jednocześnie więc mógłby być uwzględniony postulat budowy przejazdów w dwóch poziomach. Automobilklub winny bezwarunkowo domagać się, aby przy budowie nowych linii kolejowych i przy przebudowie węzłów kolejowych rzecz ta była stanowczo już uwzględniona.

Chciałbym tu poruszyć jeszcze jedną, bardzo żywo automobilistów obchodzącą sprawę. Poza zniszczeniem niesłychanym dróg w Polsce, zniszczeniem w niemożliwy sposób demolującym nasze samochody, drogi polskie usiane są wprost kolosalną ilością gwoździ i żelastwa, które w niebywałym stopniu wpływają na zniszczenie ogumienia. Wiadomo jakie są tego powody. Niechlujstwo woźniców i przydrożnej ludności, złośliwość wyrostków i niedbałe kucie koni.

Nasuwa się więc pilna konieczność oczyszczania dróg polskich, zwłaszcza podmiejskich z tego zapaskudzonego je żelastwa. Zagranicą, a zwłaszcza w Ameryce, gdzie niema na drogach 10 tej części tej ilości gwoździ, używają do tego celu specjalnych samochodów ciężarowych z agregatami elektrycznymi, zaopatrzonych od spodu w wielki elektromagnes. Efekt takiego aparatu jest nadzwyczajny i jest on w stanie zebrać po kilka ton żelastwa dziennie. Kto wie, czy w naszych warunkach eksploatacja takich aparatów nie okazałaby się wcale dobrym interesem.

W każdym razie stwierdzam fakt, iż istnieją już dziś środki do walki z plagą gwoździ na szosach i że byłoby w najwyższym stopniu pożądanym, aby i u nas metody te zastosowano. Może Szanowni Panowie wypowiedzą się tutaj za chwilę, jakie widzieliby możliwości wprowadzenia oczyszczania w Polsce szos z gwoździ, przynajmniej choćby w okolicach większych miast, gdzie plaga ta jest najdotkliwszą.

Proszę Panów, dałem tutaj pobieżny zaledwo obraz sprawy drogowej w Polsce — obraz ten jest bardzo nie wesoły, pomimo pocieszającego faktu zrozumienia niedopuszczalności takiego stanu u niektórych powołanych władz i wysiłków czynionych przez nie w kierunku znalezienia z niego wyjścia. Jak powiedziałem A. K. nie mogą być biernymi świadkami tej straszliwej naszej bolączki. I one muszą w zakresie swoich, statutowo przewidzianych czynności, występować i działać, jaknajenergiczniej działać w kierunku wyjścia z tego stanu, a to w interesie swych członków i ogółu automobilistów, w interesie istnienia samego automobilizmu. Jak słyszeliście Szanowni Panowie w referacie p. Tomickiego, nałożony został przez tegoroczny zjazd A. K. U. obowiązek stworzenia biura informacyjno-drogowego. Same tylko informacje, które to biuro będzie dawało, będą głośną skargą na straszny stan naszych dróg, na kalwarję automobilistów w Polsce. Aby biuro to posiadało pewien prawdziwy materiał, aby skargi jego były tem głośniejsze i dosadniejsze, koniecznym jest aby wszystkie Kluby Afiljowane zechciały współdziałać w jego czynnościach, przez nad-

syłanie możliwie licznych i wyczerpujących informacji ze swoich terenów. Z informacji tych korzystać wszak będą automobilści ze wszystkich dzielnic, ze wszystkich krajów. Już dziś na skutek dezyderatu wyrażonego przez A. P. na ostatnim zjeździe delegatów Polskich Towarzystw Turystycznych M. R. P. zarządziło nadsyłanie do redakcji „Auta“ dla opublikowania wszelkich informacji o budowach, naprawach i zamknięciu dróg. Informacje te znajdowali już Szanowni Panowie od szeregu miesięcy w „Aucie“, jednak dopiero wtedy będą one dokładnie Ich informować, gdy dopełnione zostaną odpowiednią szematyczną mapą dróg, która jest już w opracowaniu i która reprodukowana będzie periodycznie w „Aucie“, oraz wtedy, gdy będzie można na zasadzie informacji zebranych, przy pośrednictwie A. K. ustalić stan wszystkich dróg w Polsce. Jak mówię, znaczenie tego biura będzie ogromne i to nie tylko informacyjne, ale i jako kliszy, na której odbija się straszliwy stan zapuszczenia naszych szos. Nie wstydliwie milczeć o tej naszej hańbie, ale głośno krzyżeć, wołać, pisać po gazetach, oto nasz obowiązek, gdyż innej możliwości nie mamy przeciwdziałania powiększającemu się złu, jak tylko poruszenie sumień tych, którzy podjęli się roli budowniczych silnej Polski.

Dla poparcia powyższego proponuję Szan. Panom uchwalenie następującej rezolucji: Pierwszy Wszechpolski Zjazd K. A. stwierdzając fakt, że obecny stan zniszczenia, do którego zostały doprowadzone drogi w Polsce przeczy wprost pojęciu państwa cywilizowanego, naraża gospodarstwo krajowe na wprost olbrzymie straty i jest wyraźną przeszkodą dla rozwoju tak ważnego czynnika gospodarczego, jakim jest automobilizm—apeluje do powołanych władz, zwłaszcza tych, od których zależna jest repartycja funduszy, aby wykazały większe zainteresowanie dla sprawy drogowej w Polsce i przedsięwzięły jaknajenergiczniejsze środki do doprowadzenia dróg polskich do porządku. Chcąc się przyczynić do tego dzieła Pierwszy Wszechpolski Zjazd K. A. popiera myśl stworzenia funduszu drogowego, opartego na wprowadzeniu podatku państwowego na wszystkie pojazdy, korzystające z dróg bitych, i wyraża życzenie, aby wysokość tego podatku w stosunku do samochodu nie zagrażała rozwojowi automobilizmu w Polsce. W tym celu Zjazd popiera stawki proponowane przez A. P., oraz

Pierwszy Wszechpolski Zjazd K. A. jest zdania, iż byłoby pożądanym, aby na szosach wojewódzkich przed skrzyżowaniami ich z szosami państwowymi zostały umieszczone specjalne znaki ostrzegawcze, nakazujące zdwojona ostrożność.

I po 3-e: stwierdzając wielką niedogodność i niebezpieczeństwo dla ruchu samochodowego przejazdów kolejowych w poziomie—potwierdzone przez ogromną ilość śmiertelnych wypadków tak w Polsce jak i zagranicą — Pierwszy Wszechpolski Zjazd Klubów Automobilowych wyraża życzenie, aby w punktach intensywnego ruchu kołowego, zwłaszcza w bliskości większych stacyj węzłowych, obecne przejazdy w poziomie zostały przebudowane na wiadukty względnie tunele i aby zasada ta była w przyszłości bezwzględnie stosowana przy budowie nowych linii kolejowych.

Wreszcie ostatni postulat:

Pierwszy Wszechpolski Zjazd Klubów Automobilowych uważa za pilną konieczność sprawę ujednostajnienia w całym państwie miejscowych przepisów i ograniczeń ruchu kołowego, jak również i używanych

w tym celu znaków, a w wypadkach odbiegających od normy, wywołanych lokalnymi warunkami — obowiązek ogłaszania tych ograniczeń przez stosujące je gminy w jednym centralnym piśmie np. w „Monitorze Polskim“.

Bezpieczeństwo ulicy.

Referat wygłoszony przez p. Karola Kauczyńskiego.

Stałą rubryką w gazetach dzisiejszych jest kronika wypadków ulicznych, przejechań, potrącań, zderzeń się tramwajów, samochodów i innych pojazdów. Kronika ta znajduje się we wszystkich zarówno polskich, jak obcych, stołecznych czy prowincjonalnych gazetach i z dnia na dzień staje się dłuższą i obszerniejszą.

Przyczyny wypadków są rozmaite, a więc: 1) Nieostrożność przechodnia, 2) Nieuwaga kierowcy, 3) Nieuporządkowanie regulacji ruchu, 4) Nieracjonalne prowadzenie robót publicznych, 5) Zła wola, 6) Ciasnota, wywołana nieproporcjonalnie szybkim wzrostem ruchu kołowego, 7) Złe bruki, 8) wreszcie vis maior w postaci uszkodzenia urządzeń kierowniczych lub hamulcowych. Jesteśmy tak przyzwyczajeni do tych objawów niebezpieczeństwa ulicy, że przeciętny obywatel, ani nie zwraca na nie uwagi, ani nie zastanawia się nad środkami zaradczymi. Do niedawna jeszcze wszelkie wypadki uliczne były podporządkowane pod rubryką „Harce samochodowe“ i nieodmiennie kończyły się bądź to uwagą, że szofer zbiegł, bądź też, że go aresztowano. Dopiero od niedawna czynniki miarodajne na podstawie danych statystycznych doszły do wniosku, że niekoniecznie winę ponosi kierowca, lecz że często przyczyny wypadków są od niego zupełnie niezależne.

Biorąc pod uwagę nagłość wzrostu ruchu samochodowego i nieświadomienie naszej publiczności wzrost wypadków nie może nas bardzo dziwić. Przy dzisiejszym stanie rzeczy musimy się pogodzić z faktem wypadków ulicznych choć liczba ofiar tychże wypadków jest ogromna. Żadna najstraszniejsza zaraza nie porывa tylu ofiar co dzisiejszy ruch uliczny — więc walczyć o zmniejszenie liczby tych ofiar musimy.

Niebezpieczeństwo ulicy — to epidemia, o której na całym świecie się mówi i pisze, wszędzie setki ludzi pracuje nad tym aby tej epidemii przeciwdziałać — a przytem dotychczas walka ta nie wydała dużych rezultatów.

Według zestawień statystycznych z ostatnich lat było w Stanach Zjednoczonych około 30.000 wypadków w przeciągu roku, spowodowanych przez samochody i inne środki lokomocji. Wypadki te są usprawiedliwione ogromnym wzrostem ruchu samochodowego w Ameryce i w krajach Zachodniej Europy. Musimy się jednak zastanowić nad kwestją czy intensywność naszego ruchu kołowego usprawiedliwia tę ilość wypadków, jaka się zdarza u nas. Otóż możemy stwierdzić z całą stanowczością, że liczba wypadków nieszczęśliwych w kraju, a zwłaszcza w Warszawie, nie

jest usprawiedliwioną ani wielkim zgęszczeniem ludności ani wielką liczbą pojazdów mechanicznych i konnych. Posiadamy zaledwie około 20.000 samochodów i tylko dziesięć miast, t. j. Warszawa, Toruń, Łódź, Bydgoszcz, Lwów, Katowice, Poznań, Tarnów, Kraków i Grudziądz, posiadają tramwaje elektryczne. Przez kilka zaś miast przechodzą kolejki parowe podjazdowe.

Nie mogą się więc nasze miasta porównywać co do ruchu nawet z prowincjonalnymi miastami zagranicy, a cóż dopiero z miastami jak Paryż, Londyn, Berlin lub nawet Wiedeń, gdzie ilość samochodów, znajdujących się na ulicy dochodzi do setek tysięcy — a w których poczucie bezpieczeństwa osobistego ulicy jest daleko większe niż u nas.

Mogę Panów zapewnić z osobistych wrażeń, że czułem się przed tygodniem na ulicach Berlina, więc w bądź co bądź obcem mi mieście, daleko bezpieczniej, niż dajmy na to przy dworcu Wiedeńskim albo przy przejściu przez ulicę Królewską przy gmachu Przewoźności,

Musi więc być jakiś minus, który czyni chodzenie po naszych miastach i jeżdżenie po naszych szosach przedsięwzięciem zarówno ryzykownym, jak niebezpiecznym. Jest to fakt tembardziej zastraszający, że przy poprawiającej się sytuacji gospodarczej w Polsce tylko ze zwiększeniem ruchu i wzrostem zaludnienia miast liczyć się należy.

Ta poprawa i wzrost będą miały dla ulicy wprost katastrofalne skutki. Na podstawie długich badań i dyskusji z czynnikami miarodajnymi doszedłem do wniosku, że pomódz może nam teraz i w przyszłości tylko bardzo energiczne i natychmiastowe zdecydowane określenie niebezpieczeństwa i walki z nim.

Zaznaczam, że w referacie moim a priori przyjmuję, że obowiązujące u nas przepisy ruchu kołowego są dobre i że wysiłki naszej policji oraz organów drogowych idą po linii postępu. Uważam, że w tak młodym organizmie jak nasze Państwo, ogromnie dużo w tym kierunku uczyniono. Narzekanie na szoferów, po części usprawiedliwione, znajduje tłómaczenie raczej w charakterze naszych zwyczajów, niż w faktycznych wykroczeniach przeciwko przepisom.

W Państwach, gdzie ludność jest łatwo poddająca się dyscyplinie, jest dużo łatwiej wiele rzeczy przeprowadzić. Podróże i inspekcje Pana Ministra Spraw Wewnętrznych wyjaśniły wiele ciemnych punktów w stosunku władz do ludności. Dlatego jeszcze raz zaznaczam, że podane poniżej przezemnie przykłady dotyczą tych najbardziej jaskrawych wypadków.

Przyczyny jak: nieuwaga kierowców, nieuporządkowanie regulacji ruchu, zła wola oraz poczęści i nieostrożność przechodnia dadzą się usunąć: 1) przez energiczne i bezwzględne stosowanie istniejących przepisów o ruchu kołowym do wszystkich, czy to pojazdów, czy też pieszych, czy to osób prywatnych, czy też władz. Energicznym stosowaniem przepisów nie nazywam nałożenie nowych przepasek pewnej grupie posterunkowych lecz:

Pociągnięcie całej policji państwowej do stosowania się samej do tychże przepisów.

Charakterystycznym przykładem jest na szosach fura chłopska, na niej policjant a nawet przodownik, jadąca z całym spokojem lewą stroną i nieustępująca drogi żadnemu samochodowi.

Drugi przykład:

Jeszcze nie widziałem wypadku, aby policjant spisujący w ruchu podmiejskim samochody wyjeżdżające i wjeżdżające z miast, czuł się w obowiązku zwrócić uwagę furom i wozom ciężarowym, jadącym nieprawidłowo lub też ściągnąć dla przykładu parę kar. Dzieje się to tak samo w Warszawie na wszystkich posterunkach podmiejskich, jak w Łodzi i wszędzie.

W Łodzi miałem wypadek, że o jakie dwieście kroków od posterunku na szosie brzezińskiej, stała parę dni nieoświetlona barjera przez całą szerokość szosy — tak blisko, a jednak za daleko, aby choć jeden z posterunkowych zwrócił uwagę na takie przekroczenie zasadniczych przepisów bezpieczeństwa przez Magistrat. Czy Panowie nie sądzą, że byłoby naprzykład obowiązkiem dzielnicowego przodownika zainteresować w wypadkach zastawienia drogi przez tramwaje, układające całe zastawy zwrotnic lub składające materiały budowlane w ten sposób, że pół ulicy jest zawalone.

O ile mamy za mało policji, gdyż była ze względów politycznych dotychczas redukowana, to miejmy odwagę postawić kwestję jasno, albo zwiększenie korpusu policyjnego, albo dalsze ofiary i kalectwa, — uważam jednak, że jeśli mamy posterunkowych, zajmujących się kwestowaniem, ściąganiem zaległości podatkowych, kar sądowych, towarzyszących urzędnikom urzędu miar i wag, to chyba dla najważniejszego celu policji dla bezpieczeństwa publicznego muszą się ludzie znaleźć.

Jaskrawym wykroczeniem jest również niestosowanie się i lekceważenie przepisów przez same władze, urzędy państwowe i t. d. Sam miałem raz, jako rzeczoznawca przy egzaminie zatarg z pewnym panem starostą, dlatego, że nie chciałem jego policjantowi, który wcale nie umiał jeździć wydać prawa jazdy. Mimo mego sprzeciwu policjant ten jechał w jakie dwa miesiące później na szosie samochodem bez numeru.

Zauważyli to chyba wszyscy, jaką szybkość rozwijają samochody rządowe, wojskowe w Warszawie, na prowincji samochody kierowników urzędów, wojewodów, starostów i t. d. Charakterystycznym jest np. nieoświetlanie wozów pocztowych konnych w nocy. Lampa jest, ale się nie pali! Takich przykładów mamy setki.

Bardzo ważnym czynnikiem byłoby także ustalenie, że tramwaje nie są żadną władzą lecz przedsiębiorstwem publicznym obowiązaniem do takiego samego stosowania się do przepisów bezpieczeństwa, jak każdy z nas.

I że wieczna zmosfera rozkładu jazdy, jest czystą wewnętrzną rzeczą tego przedsiębiorstwa i nie upoważnia absolutnie do jakichkolwiek wykroczeń przeciwko przepisom ruchu kołowego. Zaznaczam z całym uznaniem, że Ministerstwo Robót Publicznych czyniło i czyni stale wysiłki, aby istniejące całkiem dobre przepisy o ruchu kołowym do życia dostosować i uzupełnić.

Drugim postulatem umożliwienia rozwinięcia się ruchu kołowego w miastach jest bardziej owocna i celowa współpraca władz rządowych z władzami komunalnymi.

Przykładem tej współpracy jest ul. Marszałkowska—Dworzec. Skrzyżowanie ulic, jakich jest w Paryżu i Londynie tysiące, w Berlinie setki, w miastach w których ruch jest stokroć większy, a mimo to nigdzie nie ma tego, co się na tem skrzyżowaniu dzieje.

Targowano się tam prawie rok o umieszczenie latarni sygnałowych, o wieżę sygnałową, o plantacyjkę z pawilonem i efekt — latarnie wiszą tak, że ich nikt nie widzi i przejście przez ulicę należy dalej do rzeczy niebezpiecznych.

Dopóki pseudoestetyka tego, i tak nie pięknego placu, będzie stała na przeszkodzie rozwinięciu skrzyżowania w ruch okrążający, z poświęceniem szaletu oraz przesunięciem miejsc postojowych, po obcięciu kawałka ogrodu kolejowego z Aleją Jerozolimską, dopóty skrzyżowanie to będzie ciągle Scyllą i Charybdą dla pojazdów i przechodni w Warszawie.

Postulatem do natychmiastowego wykonania jest umieszczenie latarni sygnałowych, na wzór amerykański i bełliński, na całym ciągu ulicy Marszałkowskiej, Nowego Świata i Krakowskiego Przedmieścia.

Kwestja wysepek przy przystankach tramwajowych ma też już swoją historję: Przy wszystkich przystankach, o ile tramwaj idzie środkiem jezdni, musi być umieszczona wysepka — szerokość jej nie gra roli, wystarczy nawet 40 cm. wszelkie rozumowanie o przeszkodzie dla ruchu kołowego — nie znosi żadnej krytyki, o ile wysepka jest oznaczona jaskrawą barwą. W Berlinie np. biało-czerwone słupki.

Naturalnem jest, że specjalnie trudne miejsce jak Królewska, Przejazd, Leszno, żądają oddzielnego traktowania; ruch jednostronny nie rozwiązuje kwestji, — jedynem wyjściem będą z czasem tunele pod jezdnią.

Mamy nadzieję, że nowy prezydent miasta, jako inżynier i znany fachowiec w planowaniu miast, weźmie pod uwagę te spostrzeżenia i, że w magistracie znajdzie się niewielka suma, potrzebna dla dokonania tych drobnychulepszeń. Pan Prezydent zawsze, przy planowaniu pierwszych wysepek w Warszawie, popierał nas i nam pomagał.

Tę samą kwestję co i w Warszawie należy porużyć i na prowincji. Stosunki na ulicach Łodzi, Lwowa i Krakowa są tak samo niebezpieczne, jak w Warszawie, choć nie ma tam wcale tak wielkiego ruchu. Mojem osobistem wrażeniem jest, że na prowincji

skargi na szoferów są bardziej usprawiedliwione, niż w Warszawie. Czyżby to polegało na mniejszej energii policji w stosunku do szoferów? Czy może na gorszym jej wyszkoleniu?

Jak już wspominałem wielką winę w wypadkach ulicznych ponosi sama publiczność, lekceważąc przepisy i nie stosując się do nich. Rzecz naturalna, że ludzie przyzwyczajeni od wieków, że ulica do nich należy, dają się z trudem ograniczyć tylko do chodników i wysepek.

Dużo o tem pisano i mówiono — ja uważam, że koniecznym jest natychmiastowe rozpoczęcie bardzo wielkiej propagandy, celem uświadomienia ludności o niebezpieczeństwach, jakie jej grożą. Propaganda powinna objąć wszelkie środki, zwracające uwagę szerokiej publiczności, nie tylko prasy, ale także np. umieszczenie odpowiednich obrazków i napisów na pojazdach służących do ruchu publicznego — a więc na tramwajach, autobusach, samochodach i t. d. Na przystankach tramwajowych uczyniono to już na oświetlonych słupkach w Warszawie — ale to wszystko za mało. Propaganda taka winna być prowadzona na jak największą skalę. Naturalnym jest, że musi ona być bardzo intensywną, aby się wszystkim wbić w pamięć i aby ostrożność na ulicy przeszła prosto w nałóg.

Dysponujemy dzisiaj rozmaitymi środkami propagandy, należy więc wykorzystać bilety tramwajowe, afisze, kina i radio. Jestem przekonany, że kina za małą cenę w podatku chętnie wyświetlą choć jeden obrazek, w każdym programie, ilustrujący wypadki ulicy. Kluby automobilowe zbiorą odpowiedni materiał, stosowany na całym świecie i propaganda gotowa. Większa ilość stacji radiowych ułatwi wszystkim klubom urządzenia krótkich pogadanek na temat tak palący.

Wiemy na podstawie doświadczenia, że najwięcej ofiar ruchu ulicznego dają dzieci i niedorośli. Dzieci z powodu braku uświadomienia i lekkomyślności. Ameryka poznała już dawno przyczyny tych nieszczęśliwych wypadków i wprowadzono tam już oddawna naukę sposobu zachowywania się na ulicy i w tramwajach. Musimy więc tylko intensywnie naśladować to, co tam rozpoczęto, a dojdziemy do poważnych rezultatów. Miałem już kilkakrotnie zaszczyt omawiać kwestję tę na posiedzeniach K. S. A. P. lecz upadała ona zawsze z powodów niezależnych od K. S. Dzisiaj, gdy kwestja bezpieczeństwa na ulicy stała się ogromnie paląca, gdy mamy tu reprezentantów całego polskiego Automobilizmu, myślę, że Panowie wezmą mój wniosek pod dyskusję i zechcą uchwalić konieczność uczenia ludzi od dziecka, w jaki sposób zachować się należy na ulicy, aby możliwość niebezpieczeństwa zmniejszyć do minimum.

Jak ważną kwestją jest usunięcie dzieci z ulicy i z szos o tem nie potrzebuję chyba dużo mówić. Mamy w przepisach nawet dokładnie podane, że dzieciom na ulicy bawić się nie wolno, a jednak...?

Jestem przekonany, że wszyscy staniemy do współpracy z kuratorjami szkolnymi i zaprowadzony zostanie we wszystkich szkołach miejskich i wiejskich krótki kurs o zachowywaniu się na drodze i ulicy. Zorganizowanie odpowiednich kursów dla nauczycieli

w miastach wojewódzkich należałoby do klubów miejscowych. Środki pieniężne na materiał propagandowy, obrazy, wykresy i druki znajdziemy. Samo nauczanie nie musi odbywać się w specjalnych godzinach — nauczyciel będący w ciągłej styczności ze swoimi wychowancami znajdzie dużo sposobności, aby zwrócić uwagę dzieciom; najważniejszym jest, aby on sam wiedział, jak się zachowywać na ulicy, aby nie paść ofiarą ruchu. Jest rzeczą naturalną, że o ile o takich rzeczach zaczną słuchać dzieci to już i ich rodzice zainteresują się tą sprawą i zaczną się tym publicznie zajmować.

Przechodzimy do omówienia bardzo ważnego czynnika w ruchu kołowym, — jest to sposób rozbudowania naszych miast, miasteczek i wsi.

Wiemy wszyscy, że sposób rozbudowania osiedli u nas przyczynia się w ogromnej mierze do zwiększenia niebezpieczeństwa i ofiar.

Ulice i place ciasne, nieproste, o zupełnie nieobliczalnych zakrętach i skrętach, przejazdach i wzniesieniach. W miasteczkach ulice również wąskie i pokręcone, z najgorszym brukiem. Prawie w co drugiej wsi trzeba objeżdżać z trzech stron jakąś oborę lub stodołę, nie wiedząc co się za rogiem dzieje. Wzniesienia krótkie, a za to strome, z rynsztokami uniemożliwiają jazdę nie tylko samochodem, ale i wozem konnym.

Nie czynimy wyrzutu nikomu, gdyż dotychczas nie mieliśmy dużego ruchu kołowego, ale za to teraz musimy problem rozbudowy i regulacji miast, miasteczek i wsi bardzo energicznie wziąć do opracowania. Mamy nadzieję, że w ciągu najbliższych lat znacznie się u nas wielki ruch budowlany i, że rozbudowa będzie prowadzona na wielką skalę.

Proszę Panów, nigdy nie była chwila stosowniejsza do skontrolowania planów regulacyjnych. Musimy poruszyć wszystkie sprężyny, aby naprawiać błędy stuleci i, aby tychże samych błędów dalej nie popełniano. Niestety, dotychczas tych rzeczy wcale nieuwzględniano; proszę się przejechać po wszystkich nowych dzielnicach, w całym Państwie, po różnych kolonjach i t. d. znowu te same zakamarki, ślepe i wąskie ulice. Żadnego planu na szeroką skalę. I znowu musimy apelować do M. R. P. i Prezydym Miasta Warszawy, aby zaopiekowały się planami nowych przedmieść.

Więc przede wszystkim w nowych dzielnicach ulice szerokie, place nie zaciasne, zawsze okrągłe, szerokie chodniki, wszelkie linje tramwajowe na osobnym planum, możliwie małe różnice terenowe.

Zakręty przejrzyste, trakty, przecinające miasta proste, bez nagłych i niebezpiecznych zakrętów, o ile możliwe, trakty główne poza obrębem zabudowań zgęszczonych. Trakt główny, przechodzący przez najciaśniejsze ulice, krępuje nie tylko ludność, narażając ją na niebezpieczeństwo, ale równocześnie zmniejsza możliwość prędszej jazdy. Naturalnie skrzyżowania szos z koleją powinny być stale przeprowadzone nie na jednej płaszczyźnie, lecz jako podjazdy lub przez mosty.

Drugą niemniej ważną kwestją jest regulacja istniejących miast, miasteczek i wsi.

Co do miast, to niestety brak pieniędzy na długie lata uniemożliwia wszelkie poważniejsze regulacje. Do czego dążyć musimy, to opisywać można było długo, ale każdy z Panów zrozumie, jeżeli powiem, że żądamy nie wiele, ale tylko tyle aby nasze miasta stały się podobne do miast w Poznańskim i na Pomorzu.

Jak dalekim jest ten ideał o tem niech świadczy stan miasteczek jak: Chęciny, Nowe Miasto, Rawa, Bircza, Nadwórna i setki innych.

Przy regulacji dążyć musimy do dobrych bruków, do usunięcia tramwaj z centrum miast i zastąpienia ich przez autobusy, przeprowadzenie magistrali z obciążeniem ciasnych i starych ulic. O przecięciu starych, niehygienicznie pobudowanych dzielnic, ulicami „avenue” jak w Paryżu i innych wielkich miastach na razie marzyć nie możemy.

Mamy jednak niepłonną nadzieję, że parę jeszcze lat spokojnego rozwoju, a będziemy mieli możność wyprostowania naszych ulic, szos i rozwinięcie ruchu przy paru setkach tysięcy samochodów.

Reasumując, proszę Panów o podjęcie dyskusji i uchwalenie:

Zjazd Delegatów Klubów uchwała:

1) Rozpoczęcie bardzo energicznej propagandy także i zapomocą kina i radja, celem pouczenia publiczności o niebezpieczeństwach ruchu ulicznego; opracowaniem szczegółów i przeprowadzeniem zajmie się specjalnie eliminowana Komisja Centralna i Kluby afiliowane.

2) Wystąpienie do Ministerstwa Oświaty o urządzenie kursów dla nauczycieli o ruchu kołowym, oraz prośbę polecenia urzędzenia we wszystkich szkołach wyjaśnień i stałych pogadanek na ten temat. Jako instruktorów delegują poszczególne kluby swych członków; materiał ilustracyjny dla szkół będzie wydany przez A. P. po przygotowaniu.

3) Zwracać się z prośbą do M. R. P. o zwrócenie szczególnej uwagi przy zatwierdzaniu planów miast, miasteczek i wsi na przeprowadzenie ulic, regulację placów na rozwinięcie ruchu kołowego i polecenia uwzględnienia przy opracowaniach planów regulacyjnych starych dzielnic, wszystkich zasadniczych postulatów nowoczesnego ruchu kołowego, wzorując się na krajach Europy zachodniej.

Przemówienie p. Melchjora Nestorowicza

Dyrektora Departamentu Drogowego Ministerstwa Robót Publicznych, na I-ym Ogólno-Polskim Zjeździe Automobilowym w Warszawie, w dniu 8-ym grudnia 1927 r.

Korzystam ze sposobności, aby kilka słów powiedzieć o stosunku Ministerstwa Robót Publicznych do Automobilklubu Polski, oraz o polityce drogowej Ministerstwa Robót Publicznych.

Ministerstwo Robót Publicznych, które z polecenia p. Ministra Robót Publicznych, mam zaszczyt na tym zjeździe reprezentować, od początku jest w ścisłym kontakcie z Automobilklubem Polski i pragnie ten kontakt nadal utrzymać i uczynić go ściślejszym. Ministerstwo docenia działalność A. P., gdyż widzi w niej nie tylko stronę sportową i turystyczną, ale i stronę propagandową, przyczyniającą się do rozwoju nowego środka lokomocji, jakim jest samochód, środka, którego rozpowszechnienie szczególnie ważne jest dla Polski, niemającej dostatecznie gęstej sieci kolei żelaznych, i niemającej możności, przynajmniej narazie, odpowiedniego do potrzeb powiększenia tej sieci. Wreszcie Ministerstwo R. P. widzi w działalności A. P. nadzwyczajnie ważną rzecz, a mianowicie badanie udoskonaleń techniki samochodowej i ruchu samochodowego, co w równej mierze interesuje też Ministerstwo.

Ze względów powyższych bliski kontakt dla Ministerstwa z A. P. jest cenny i potrzebny, a Zjazdy takie, jak obecny, przyczynią się niewątpliwie do jego utrwalenia.

Słyszeliśmy tu przed chwilą ciekawy referat p. Redaktora, inż. R. Morsztyna o bolączkach drogowych w Polsce. Sądzę, że Panów zainteresuje ogólna linja

polityki drogowej Ministerstwa R. P., którą tu postaram się możliwie treściwie przedstawić.

Niestety, polityka drogowa M. R. P. z powodu trudności finansowych Państwa natrafiała na wielkie przeszkody i tylko w małym stopniu mogła być realizowana.

Należy jednak być optymistą i mieć przekonanie, że może już najbliższa przyszłość przynieść zmiany na lepsze.

Wracając do ogólnej linii polityki drogowej M. R. P., wykorzystam „credo”, jakie M. R. P. złożyło na II-gim Zjeździe polskich techników we Lwowie we wrześniu r. b. Z polecenia p. Ministra R. P. opracowałem na ten Zjazd, zwołany pod hasłem „pracy gospodarczej w Polsce” referat p. t. „Problem drogowy w Polsce i możliwości jego rozwiązania”.

Zjazd zwołany pod hasłem „Pracy gospodarczej w Polsce”, pod hasłem opracowania wytycznych w różnych dziedzinach życia gospodarczego dużo również czasu z natury rzeczy poświęcił sprawom komunikacyjnym.

Z przyjemnością mogę tu oświadczyć, że wnioski podane w moim referacie, będące wyrazem dążności M. R. P. w polityce drogowej, II-gi Ogólny Zjazd Techników polskich w całości podzielił i (jedynie z drobnymi zmianami charakteru redakcyjnego) uchwalił jako swoje.

Są rzeczy, które powinny być powtarzane jaknajczęściej, aby wbijać je w świadomość i pamięć jaknajszerszych sfer, dlatego też pozwalam sobie odczytać te wnioski w redakcji przyjętej przez II-gi Zjazd techników polskich.

Uchwały dotyczące komunikacji drogowej.

1. Potrzebne jest uświadomienie całego społeczeństwa o obecnym stanie sprawy drogowej i o potrzebie jaknajwiększego wyłączenia wszystkich sił, aby rychło nastąpił stanowczy zwrot ku poprawie istniejących stosunków.

2. Za najpilniejsze zadanie gospodarki drogowej w Polsce należy uważać:

a) Uporządkowanie istniejących sieci dróg z twardą nawierzchnią przez możliwie rychłe, w ciągu kilku lat: 1) odbudowanie zniszczonych odcinków, 2) przebudowanie nawierzchni odcinków dróg pod większymi miastami, a na których odbywa się intensywny ruch podmiejski na nawierzchni przystosowane do takiego ruchu, 3) przystosowanie nawierzchni dróg na odcinkach, na którym odbywa się ruch samochodowy, do wymagań takiego ruchu.

b) Rozszerzenie sieci dróg z twardą nawierzchnią, a przede wszystkim pobudowanie sieci państwowych dróg bitych we wschodnich częściach Rzeczypospolitej, co należy uważać za sprawę szczególnie ważną ze względów ekonomicznych, administracyjnych, ze względów na obronę państwa, oraz ze względów politycznych.

Program budowy dróg musi być uzgodniony z wymaganiami obrony Państwa. Jednocześnie z przystąpieniem do budowy dróg państwowych należy rozpocząć przebudowę tych dróg wojewódzkich i powiatowych, które nie mają jeszcze twardej nawierzchni.

c) Konieczne jest ulepszenie stanu dróg gruntowych przez zastosowanie racjonalnych metod ich utrzymania; w szczególności należy zwrócić uwagę na wyzyskanie na drogach gruntowych szarwarku, który należy racjonalnie zorganizować. Szczególną uwagę należy zwrócić na potrzebę stałego, a systematycznego utrzymania tych dróg.

d) Przystąpienie do przebudowy mostów o charakterze prowizorycznym na mosty stałe według programu i kolejności z góry ustalonej.

e) Wprowadzenie nowoczesnych metod i systemu w budowie ulic i placów miejskich i pobudzenie działalności miast w kierunku systematycznego uporządkowania placów i ulic miejskich.

f) Uruchomienie kamieniołomów, produkujących wyborowe gatunki materiałów do budowy i utrzymania dróg.

Aby wykonanie powyższych, najpilniejszych zadań z zakresu gospodarki drogowej mogło być urzeczywistnione, potrzebne będzie przeznaczenie przez rząd i samorządy odpowiednich środków na cele drogowe a w szczególności:

a) Wprowadzenie opłat od pojazdów jest środkiem do stopniowego polepszenia gospodarki drogowej, gdyż da możliwość przystąpienia do wykonania inwestycji; ewentualnie w razie uzyskania pożyczki na cele dro-

gowe, mogą być te opłaty przeznaczone na spłatę rat rocznych.

b) Możliwe jest ściąganie kapitałów z zewnątrz a częściowo i z wewnątrz przez powierzenie wykonania pewnych inwestycji krajowych przedsiębiorstwom, które finansowałyby te inwestycje na spłaty 15—20-letnie. (Tyczy się to zarówno inwestycji państwowych jak samorządowych).

c) Częściowa możliwość przystąpienia do budowy stałych mostów istnieje, gdy budowa takich mostów na ożywionych szlakach lub w większych miastach oddana zostanie przedsiębiorstwom t. zw. „Toll-Bridge Co“ t. j. towarzystwom, które finansują budowę mostów i budują je, a koszty amortyzują przez pobieranie myta na tych mostach w ciągu pewnego okresu, z góry ustalonego.

d) Samorządy mogą rozwinąć większą inwestycyjną działalność drogową w razie, jeżeli dana im będzie możność subiektywnego stosowania norm specjalnych opłat drogowych, przystosowanych do miejscowych warunków ekonomicznych i potrzeb drogowych; w tym celu zatwierdzanie opłat drogowych przy normach niezbyt wysokich (zwykłych) winno być przekazane w całości urzędowi wojewódzkim; przy wyższych normach zatwierdzenia opłat winny dokonywać władze centralne.

e) W celu nadania należytego tempa akcji inwestycyjno-drogowej i umożliwienia zużytkowania kredytów drogowych w okresie budowlanym, winna być podjęta w możliwie szerokim zakresie akcja kredytowa Banków Gospodarstwa Krajowego i Komunalnego. Akcja ta winna dostarczyć samorządom taniego długoterminowego kredytu na inwestycje drogowe; w razie otrzymania przez Rząd pożyczki inwestycyjnej, powinien być powiększony w należyty stopniu pożyczkowy fundusz drogowy, istniejący na zasadzie art. 22 Ustawy Drogowej.

3. Gospodarka drogowa samorządów zahamowana jest z powodu braku samorządu powiatowego i wojewódzkiego, zbudowanego na zasadach przewidzianych w Ustawie Konstytucyjnej. Jednym z warunków poprawy gospodarki drogowej należy uznać powołanie do życia szerokiego samorządu powiatowego i wojewódzkiego. W szczególności położyć trzeba nacisk na potrzebę rychłego powołania do życia — ze względu na specjalne potrzeby gospodarki drogowej — samorządu wojewódzkiego, bez którego działalność samorządów powiatowych nie osiągnie należytych skutków, nie wprowadzenie dotychczas w życie ogólnych ustaw samorządowych powoduje nieobliczalne straty gospodarcze wogóle, a w gospodarce drogowej w szczególności. Winna być przewidziana w budżecie państwowym znaczniejsza pomoc na budowę dróg samorządowych. W szczególności pomoc ta winna być przeznaczona na budowę dróg łączących poszczególne dzielnice.

4. Z powodu ogromu zadań w zakresie gospodarki drogowej pożądanym jest wyzyskanie inicjatywy prywatnej w zakresie budowy i utrzymania dróg przez tworzenie spółek drogowych dobrowolnych lub przymusowych, oraz ustawowe zapewnienie tym spółkom pomocy państwowej i samorządu wojewódzkiego.

5. W celu wyrobienia kadrów pracowników drogowych — inżynierów i techników — należy zwrócić odpowiednią uwagę zarówno w technicznych szkołach akademickich, jak w szkołach średnich drogowych na studia nad techniką drogową.

Wychowawców wydziału inżynierji lądowej szkół akademickich oraz szkół średnich drogowych należy przyjmować zarówno w czasie studjów, jak po ukończeniu na praktykę na roboty drogowe, w celu wyspecjalizowania personelu technicznego drogowego.

Aby personel techniczny drogowy mógł nadążyć za postępem, konieczne jest urządzenie co pewien czas kursów dokształcających, na których słuchacze zaznajamiani byłiby z postępami techniki drogowej. Odnośnie władze i instytucje winny umożliwić korzystanie z wymienionych kursów.

Dla ułatwienia utrzymania personelu drogowego na wysokim poziomie technicznym, należy dążyć do stworzenia literatury drogowej fachowej, stojącej na wysokim poziomie naukowym oraz literatury drogowej popularnej, któraby szerzyła wiedzę o technice drogowej w szerszych kołach.

6. Powinna być przedsięwzięta akcja, mająca na celu podniesienie poziomu techniki budowy i utrzymania dróg w Polsce. Jednocześnie przy wykonaniu robót drogowych powinno się zwrócić uwagę na zastosowanie naukowej, umiejętnej organizacji. Wreszcie tam, gdzie tylko warunki na to pozwolą, winny być zastosowane rozmaite współczesne maszyny drogowe, zamiast pracy ręcznej.

Budowa dróg musi się oprzeć na materiałach znajdujących się w kraju i na maszynach wyrabianych przez własny przemysł.

* * *

Powiedzą Panowie po wysłuchaniu tego programu: tak wygląda teoria, a przeczy temu rzeczywistość.

Rzeczywistość jest w istocie smutna i szara.

Ale też i nic dziwnego: wszak Polska przeszła wszystkie ciężki Wojny Europejskiej, a potem jeszcze do 1921 r. prowadziła wojnę ze wschodnimi sąsiadami — po drogach polskich przetaczały się wielokrotnie olbrzymie armje, niszcząc je; po ukończeniu wojny mieliśmy inflację, dzięki której do 1924 r. włącznie nic nie można było zdziałać w gospodarce drogowej.

Ale już są pierwsze jaśniejsze promyki poprawy.

Są one może jeszcze słabe, ale są, a wszystko przemawia za tem, że w gospodarce drogowej w najbliższej przyszłości nastąpi gruntowna zmiana na lepsze.

To promyki poprawy widzimy w następujących faktach:

Fundusze na utrzymanie dróg z roku na rok powiększają się i np. fundusze w przyszłym okresie budżetowym na utrzymanie dróg państwowych prawdopodobnie będą większe o 50% niż w obecnym; jest to jeszcze mało, ale jest postęp naprzód.

Samorządy na utrzymanie dróg wykorzystują coraz chętniej swoje uprawnienia, nakładając opłaty drogowe i spotykając w tym kierunku nawet hamulec w organach nadzorczych.

Budowa dróg samorządowych poszła bardzo naprzód. Są powiaty, które pobudowały już po 100 klm.

dróg bitych (Częstochowski). Ostatnio wielki rozmach w budowie dróg samorządowych widzimy w województwie lubelskim. Podkreślam tu wielką zasługę obecnego wojewody lubelskiego p. A. Remiszewskiego.

Budowa dróg państwowych do roku 1926 szła bardzo ospale, dzięki niewielkim kredytom; budowano rocznie zaledwie 20 — 30 klm.

Obecnie tempo budowy powiększyło się kilkakrotnie. W roku 1925 na ten cel przeznaczono zaledwie 80.000 zł., w obecnym roku budżetowym już 3,500.000 zł.

Prowadzona jest forsownie budowa drogi bitej do Wilna, dotychczas niemającego połączenia drogą bitą z resztą Polski; budowa ta najdalej na wiosnę 1929 r. będzie już ukończona. W roku przyszłym M. R. P. przystąpi do budowy nowoczesnej klinikierni w województwie lubelskim, która dostarczać będzie sporą ilość dobrego materiału do budowy dróg.

Również w roku przyszłym w celu zabezpieczenia dobrego materiału M. R. P. przystąpi do uruchomienia na większą skalę kilku kamieniołomów, produkujących dobry materiał drogowy.

Opracowany już przez M. R. P. *projekt ustawy o podatku od pojazdów mechanicznych* wniesiony będzie do przyszłego sejmiku. Spodziewany wpływ z tego źródła (około 10,000.000 zł.) przeznaczony będzie wyłącznie na inwestycje drogowe, a przede wszystkim na budowę dróg nowych i przebudowę dróg pod wielkimi miastami.

Zamierzona jest *reorganizacja* obecnej fatalnej trzytorowej *administracji drogowej w województwach małopolskich* na jednotorową, daleko oszczędniejszą i sprawniejszą.

Ponieważ dobra i oszczędna gospodarka drogową zależy nie tylko od środków materialnych, jakie się na nią przeznaczają, ale i w równej mierze i od personelu technicznego, prowadzącego tę gospodarkę, przeto M. R. P. przykładą dużą wagę do tego, aby wyrobić i wyszkolić specjalistów drogowych.

Obecne kadry personelu technicznego drogowego, skompletowanego w większości z ludzi starszych, którzy przedtem z techniką drogową nie mieli nic wspólnego, powoli rzadnie i wymaga uzupełnienia przez siły młode.

Otóż mogę tu skonstatować fakt pocieszający. Od dwóch lat rozpoczął się dopływ sił młodych — młodych inżynierów i techników wychowawców Politechniki i średnich szkół drogowych.

Ponieważ w ostatnich czasach technika drogową poszła w swym rozwoju naprzód i wymaga od ludzi poświęcających się jej wyspecjalizowania, Politechnika Warszawska poszła za wymaganiem życia i umożliwia swoim wychowawcom, którzyby chcieli z techniką drogową się zapoznać bliżej, taką do pewnego stopnia specjalizację.

Ta specjalizacja umożliwiona została dzięki unji osobistej katedry budowy dróg Politechniki Warszawskiej i Departamentu drogowego M. R. P.; mianowicie wprowadzone zostały na Wydziale Inżynierji lądowej Politechniki Warszawskiej projekty dyplomowe z budowy dróg. Dotychczas projekty dyplomowe można było wykonywać z innych działów inżynierji.

Tematy dyplomowe z budowy dróg polegają na opracowaniu projektu rzeczywistego odcinka drogi 15—20 klm. ze wszystkimi szczegółami, odcinka który ma się budować.

Dyplomant musi sam przeprowadzać szczegółowe pomiary na gruncie, przeprowadzać studia ekonomiczne i opracować kompletny projekt techniczny. Młodzież bardzo się zapala do takiej pracy, a przypatrując się z bliska działalności inżyniera drogowego, nabiera zamiłowania do techniki drogowej.

Naturalnie, że nie można takiego dyplomanta uważać po odrobieniu pracy dyplomowej za specjalistę drogowego, w każdym jednak razie jest to „mąka” z której będzie „chleb”.

Bo nabierając wszyscy prawie bez wyjątku zamiłowania do gospodarki drogowej, będą pracować na drogach z zamiłowaniem. A wiadomo, jaką ważną rzeczą jest w życiu zamiłowanie do pracy.

Powoli więc kadry drogowe wypełniają się Młoda Polska, która, mam nadzieję, z zapałem i umiejętnością budować będzie polskie drogi i mosty.

Temi uwagami o jaśniejszych promykach na firmamencie gospodarki drogowej chciałem się z Panami podzielić.

* * *

Kończąc przemówienie, korzystam z tego, że jestem przy głosie i pozwalam sobie Panom przypomnieć, że dnia 3, 4 i 5 stycznia odbędzie się w Warszawie w gmachu Politechniki *1-szy Polski Kongres Drogowy*, połączony ze skromną wystawą. Celem Kongresu jest zgromadzenie wszystkich czynników interesujących się sprawą drogową, a więc rządowych, samorządowych, rolniczych, przemysłowych, sportowych, turystycznych i t. p., zapoznanie ich ze stanem sprawy drogowej, omówienie bolączek, dyskusowanie nad środkami poprawy.

We wszystkich krajach dbających o drogi, takie Kongresy się odbywają i są bardzo pożyteczne dla sprawy.

Mam nadzieję, że na 1-szym Polskim Kongresie Drogowym przedstawiciele z Klubów Automobilowych nie zabraknie.



Automobilklub Polski

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

K O M U N I K A T Y .

W dniu 25 stycznia o godzinie 18 w pierwszym terminie i godzinie 19 w drugim terminie, odbędzie się doroczne Ogólne Zebranie Członków Automobilklubu Polski, z następującym porządkiem dziennym:

1. Wybór Przewodniczącego.
2. Sprawozdanie Komisji z działalności za 1927 rok.
3. Sprawozdanie rachunkowe za 1927 rok, Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i zatwierdzenie rachunków.
4. Uchwalenie zmian w Statucie Klubu.
5. Zatwierdzenie budżetu na 1928 rok.
6. Wybory do Komitetu.
7. Wybory do Komisji Balotującej.
8. Wybory do Komisji Rewizyjnej.

Nowi członkowie Automobilklubu Polski.

Jan Hołyński, Warszawa, Żórawia 4a.
Stanisław Sokołowski, Gniszewo, p. Tczew.
Ludwik ks. Czetwertyński, Warszawa, Mokotowska 42, m. 6; Żołudek, woj. Nowogródzkie.
Konstanty Rembieliński, Krośnice, woj. Warszawskie.
Karol Radecki-Mikulicz, Warszawa, Aleja Ujazdowska 37.
Stanisław Fałat, Warszawa, Mokotowska 36, m. 1.
Piotr hr. Pruszyński, Równo (Wołyń), skrz. p. 237.
Ignacy Mieczkowski, Ciborz, p. Lidzbarski.

Aleksander Maczewski, Łódź, Orla 25.

Członek korespondent Lewy Zygmunt, Warszawa, Chłodna 20.

Winnicki Tadeusz, Wilcza 13, m. 2, tel. 218-80.

Tryptyki na samochody zarobkujące.

Właściciele samochodów zarobkujących mogą otrzymać z Automobilklubu Polski tryptyki na państwa ościenne, które na te środki lokomocji tryptyki honorują, przyczem pobierana będzie przez Automobilklub Polski opłata 75 zł. w stosunku rocznym, tytułem rejestracji w Klubie każdego poszczególnego samochodu, na który tryptyk będzie zapotrzebowany.

Opłaty tryptykowe pobierane będą normalne.

Zobowiązanie ubezpieczeniowe od kaucji celnej, poza podpisem właściciela samochodu, winno być podpisane ponadto przez osobę finansowo odpowiedzialną, solidarnie odpowiadającą za możliwe wynikające z tego tytułu ewentualne straty.

Oprócz zobowiązania ubezpieczeniowego winna być deponowana w kasie Klubu kaucja w gotówce, w kwocie zł. 200 od każdego wydanego tryptyku. Pomieniona kaucja podlega zwrotowi po dostarczeniu Klubowi formalnie załatwionego tryptyku w terminie, określonym w zobowiązaniu ubezpieczeniowym.

W chwili obecnej wystawia się tryptyki na Czechosłowację i Niemcy.

Znaki przynależności państwowej.

Według zestawienia, ustalonego ostatnio oficjalnie, znaki przynależności państwowej, które muszą być obowiązkowo umieszczane na samochodach wyjeżdżających zagranicę, są dla różnych krajów następujące:

Anglja	G. B.
Austria	A.
Belgia	B.
Brazylja	B. R.
Bułgarja	B. G.
Chiny	R. C.
Columbja	C. O.
Czechosłowacja	C. S.
Danja	D. K.
Egipt	E. T.
Estonja	E. W.
Finlandja	S. F.
Francja, Alger, Tunis, Indje franc.	F.
Gdańsk	D. A.
Gibraltar	G. B. Z.
Grecja	G. R.
Guernesey	G. B. G.
Guatemala	G.
Hiszpanja	E.
Holandja	N. L.
Indje ang.	B. I.
Indje holend.	I. N.

Irlandja	S. E.
Jersey	G. B. J.
Jugosławia	S. H. S.
Korpus dyplomat.	C. D.
Kuba	C.
Lichtenstein	F. L.
Litwa	L. T.
Luksemburg	L.
Łotwa	L. R.
Malta	G. B. Y.
Marokko	M. A.
Meksyk	M. E. X.
Monaco	M. C.
Montenegro	M. N.
Niemcy	D.
Norwegja	N.
Panama	P. A.
Peru	P. E.
Persja	P. R.
Polska	P. L.
Portugalja	P.
Rumunja	R. M.
Siam	S. M.
Stany Zjednocz. A. P.	U. S.
Szwecja	S.
Szwajcarja	C. H.
Turcja	T. R.
Węgry	H.
Włochy	I.
Wyspa d'Aurigny	G. B. A.
Zagłębie Saary	S. A. A. R.
Związek Republik Sowieckich	S. U.

SPIS LICENCJI SPORTOWYCH

wydanych przez Komisję Sportową Automobilklub Polski od 1/VII — 31/XII 1927 r.

Data wpłynięcia podania	S k a d	Nazwisko petenta	Nr licencji dla kierowcy	Nr licencji dla zawodnika	Data załatwienia
7/VII 1927 r.	Małopolski Kl. Aut.	inż. Wł. Rubczyński — Lwów	61	43	7/VII 1927
9/VII "	Krakowski Kl. Aut.	T. Szymczykiewicz — Kraków	62	—	9/VII "
9/VII "	" "	A. Kwiatkowski — Kraków	—	44	9/VII "
9/VII "	" "	A. Dygat — Kraków	—	45	9/VII "
9/VII "	" "	A. Oborski — Husów	63	46	9/VII "
9/VII "	" "	St. Dydaś — Kraków	80	—	9/VII "
9/VII "	" "	W. Zakrzeński — Kraków	—	47	9/VII "
9/VII "	" "	J. Meyer — Kraków	81	42	9/VII "
12/VII "	" "	B. Załuski — Kraków	—	49	12/VII "
12/VII "	" "	St. Żychoń — Kraków	—	62	12/VII "
12/VII "	" "	P. Chudy — Kraków	82	—	12/VII "
14/VII "	" "	J. Dworek — Husów	84	—	14/VII "
14/VII "	" "	Wł. Kostrzewa — Kraków	83	—	14/VII "
14/VII "	" "	A. Łazarski — Witkowice	—	50	14/VII "
15/VII "	" "	Dr. M. Söhnel — Kraków	—	51	15/VII "
15/VII "	" "	O. Beres — Kraków	—	52	15/VII "
15/VII "	" "	J. Talaga — Kraków	97	—	15/VII "
15/VII "	" "	F. Karczmarczyk — Kraków	95	—	15/VII "
18/VII "	" "	A. Skączyk — Biskupice	98	—	18/VII "
18/VII "	" "	R. Biller — Warszawa	99	—	18/VII "
18/VII "	" "	I. Jabłońska — Warszawa	—	53	18/VII "
18/VII "	" "	J. Krieger — Kraków	—	54	18/VII "
18/VII "	" "	M. Walter — Biskupice	—	57	18/VII "
Załatwione przez Krakowski Kl. Aut.		P. hr. Rostworowski — Nięgoszowice	—	63	—

Data wpłynięcia podania	S k a d	Nazwisko petenta	Nr licencji dla kierowcy	Nr licencji dla zawodnika	Data załatwienia
Załatwione przez	Krakowski Kl. Aut.	T. Bukowiecki — Kraków	—	64	— 1927 r.
" "	" "	J. Jurek — Kraków	70	—	—
" "	" "	M. Harkowy — Kraków	71	—	—
" "	" "	H. Jankowski — Kraków	72	—	—
19/VIII 1927 r.	Małopolski Kl. Aut.	J. K. Pfau — Lwów	110	91	19/VIII "
26/VIII "	A. P.	I. Paschalska — Warszawa	120	92	26/VIII "
26/VIII "	Krakowski Kl. Aut.	R. Herget — Kraków	111	—	26/VIII "
29/VIII "	" "	Adam hr. Potocki — Zator	112	93	29/VIII "
2/IX "	A. P.	J. Neblowa — Warszawa	113	95	2/IX "
2/IX "	" "	Dr. Z. Sadowska — Warszawa	114	94	2/IX "
3/IX "	" "	M. Byszewska — Warszawa	115	96	3/IX "
5/IX "	" "	Tow. „Esper“ — Warszawa	—	41	5/IX "
5/IX "	" "	M. de Lavaux — Warszawa	60	—	5/IX "
5/IX "	" "	B-cia Bergman — Warszawa	—	97	5/IX "
5/IX "	" "	A. Podhorodeńska — Warszawa	116	—	5/IX "
5/IX "	" "	H. Regulska — Warszawa	117	—	5/IX "
6/IX "	" "	Z. Maryańska — Warszawa	118	—	6/IX "
6/IX "	" "	J. Maryańska — Warszawa	—	99	6/IX "
6/IX "	" "	J. Tuszyńska — Warszawa	119	100	6/IX "
7/IX "	" "	F-a „Austro-Daimler — Warszawa	—	101	8/IX "
7/IX "	" "	M. Turnai — Warszawa	121	—	8/IX "
8/IX "	Krakowski Kl. Aut.	H. H. Schielowa — Zakopane	152	—	8/IX "
8/IX "	A. P.	K. Schiele — Zakopane	—	102	8/IX "
8/IX "	" "	H. Rychterowa — Warszawa	123	—	8/IX "
8/IX "	" "	I. Jabłońska — Warszawa	124	—	8/IX "
8/IX "	" "	H. Fromowa — Warszawa	125	104	8/IX "
Załatwione przez	Małopolski Kl. Aut.	A. Kapliński — Lwów	85	78	—
" "	" "	St. Romer — Lwów	86	79	—
" "	" "	Z. Lityński — Lwów	87	80	—
" "	" "	L. Cieński — Lwów	88	81	—
" "	Krakowski Kl. Aut.	Dr. S. Tomczyk — Rabka	—	55	—
Załatwione przez	Krakowski Kl. Aut.	Dr. K. Kaden — Rabka	—	56	—
" "	" "	W. Łaszczyński — Kraków	—	65	—
" "	" "	J. Pawlikowski — Zakopane	—	73	—
" "	" "	E. Urban — Warszawa	—	74	—
" "	" "	L. Matula — Rabka	73	—	—
15/XI 1927 r.	A. P.	B. J. Kachel — Warszawa	131	—	23/XI 1927 r.
Załatwione przez	Łódzki Kl. Aut.	K. Emde — Łódź	12	21	—
" "	" "	H. Poznańska — Łódź	13	13	—
" "	" "	A. Rysenberg — Łódź	14	14	—
" "	" "	J. Schreer — Łódź	16	16	—
" "	" "	T. Sułocki — Łódź	17	17	—
" "	" "	R. Richter — Łódź	20	20	—
" "	" "	K. Plihal — Łódź	21	12	—
" "	" "	H. Eisert — Łódź	93	83	—



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, telefon 3-73, 34-29, 48-48.

Godziny biurowe od godziny 17-ej do 19-ej.

KOMUNIKATY.

KOMUNIKAT L. 12.

Z racji dopiero co ubiegłych Świąt Bożego Narodzenia i nadejścia Nowego Roku, Wydział Małopolskiego Klubu Automobilowego przesyła P. T. Członkom serdeczne życzenia.

1. Lokal M. K. A.

Po wielu trudach, uzyskał wreszcie Małopolski Klub Automobilowy swój własny lokal. Lokal jest duży

i pozwala na rozwinięcie się życia klubowego w niepomierne szybszym tempie i szerszym zakresie, niż dotychczas. Cała praca i wszystkie wysiłki Członków koncentrować się powinny w tym momencie nad doprowadzeniem nowego lokalu do takiej formy, by tworzył on magnes, skupiający wokół siebie wszystkich chętnych i pozwalał na spędzenie czasu w sposób zarówno interesujący, jak też i przyjemny.

Po doprowadzeniu nowego lokalu do dobrego stanu i po zrobieniu inwestycji najkonieczniejszych, potrzebny jest dalszy wysiłek celem uzupełnienia umeblowaniem i urządzeniami, które przyczyniłyby się do wywołania odpowiedniego nastroju i służyły ku użyteczności i wygodzie.

Wysiłek powinien iść do uzyskania tego w dwóch kierunkach. Jeden — jako poparcie finansowe, które już w pierwszych chwilach powstania nowego lokalu w bardzo poważny sposób dało się odczuć i nie ulega wątpliwości, że każdy z członków M. K. A. będzie uważał sobie za obowiązek, w miarę możliwości, do tego celu się przyczynić. Moment ten jednakowoż nie jest jeszcze wystarczający, gdyż w równym stopniu potrzebne jest moralne poparcie, polegające na jaknajczęstszym odwiedzaniu lokalu, braniu jaknajczynniejszego udziału w pracach, imprezach i życiu klubowym, propagandzie i wprowadzaniu nowych członków. Wydział wytknął sobie za cel stworzenie środowiska, które byłoby przystanią dla grona ludzi, mających jednakie upodobania. Jeżeli członkowie M. K. A. usiłowania te w odpowiedni sposób poprą, stworzy się rzecz dużą, a promienie życia klubowego rozchodzą się będą daleko.

Duża część mebli klubowych została już zakupiona, lecz fotele znajdują się w robocie, i w niedługim czasie zaczną się roboty koło instalacji baru. Klub zamierza intensywnie popierać wszystko, coby mogło umilić pobyt w nowym lokalu, a więc bibliotekę, gry wszelkich rodzajów, nadto podwieczorki, które, zwłaszcza w niedziele, będą mogły być połączone z danciem.

Klub apeluje do wszystkich członków pozamiejscowych, by z okazji pobytu we Lwowie zechcieli odwiedzić nowy lokal klubowy, który z pewnością odtąd co wieczora się zapełni.

2. Danina na lokal.

Nadzwyczajne Walne Zebranie Małopolskiego Klubu Automobilowego w dniu 3 grudnia 1927 r. uchwaliło opodatkować wszystkich członków Klubu jednorazową kwotą w wysokości 180 zł. Sumy otrzymane z tej daniny przeznaczone na urządzenie lokalu. Prócz powyższej daniny zapoczątkowano listę dobrowolnych składek ponad uchwaloną obowiązującą sumę 180 zł.

Dotychczas zadeklarowali:

JWPan Gen. R. hr. Lamezan-Salins . . .	50 dol.
„ Choiński-Dzieduszycki . . .	15 „
„ Mieczysław Dropiowski . . .	30 „
„ Karol Dębicki . . .	15 „
„ ppł. Władysław Damski . . .	15 „
„ dr. Adam Faliszewski . . .	15 „
„ Marjan Gaweł . . .	25 dol.
„ Franciszek Hulimka . . .	30 „
„ Marjan Osmólski . . .	25 „
„ inż. Władysław Rubczyński . . .	25 „
„ Leopold hr. Starzeński . . .	20 „
„ Stanisław hr. Siemieński . . .	20 „
„ Alfred Somerstein . . .	25 „
„ Stanisław hr. Skarbek . . .	25 „

JWPan dr. Stefan Stenzel . . .	25 dol.
„ dr. Stanisław hr. Tyszkiewicz . .	50 „
„ inż. Mieczysław Teodorowicz . .	25 „
„ inż. Kazimierz Weiss . . .	20 „
„ dr. Bronisław Wysoczański . . .	25 „
„ inż. Aleksander Juhre . . .	25 „

Wydział M. K. A. zwraca się z apelem do P. T. Członków o możliwie rychłe wpłacenie uchwalonej daniny, gdyż lokal wymaga natychmiastowych dużych wkładów.

Wpłaty prosimy skutecznieć wprost do Sekretarjatu Klubu (od 6-tej do 8-mej wieczorem) lub za pośrednictwem P. K. O., na rachunek bieżący M. K. A. w Banku Związku Spółek Zarobkowych — konto P. K. O. L. 152.263.

3. Sąd Honorowy M. K. A.

Na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu M. K. A. w dniu 3 grudnia ub. roku dokonano wyborów do Sądu Honorowego Klubu. Zostali wybrani:

Na stałych członków S. H.:

JWPan Franciszek Horodyski,
„ Tomisław Jędrzejowicz,
„ Ludwik Myszkowski,
„ Henryk Borek-Prek,
„ inż. Mieczysław Teodorowicz.

Na zastępców:

JWPan Mieczysław hr. Chodkiewicz,
„ Zbigniew Orzechowski,
„ Włodzimierz Strzelecki,
„ Stanisław hr. Skarbek,
„ dr. Bronisław Wysoczański.

4. Przejazd do Czechosłowacji i na Węgry.

Na skutek starań M. K. A. Dyrekcja Cel we Lwowie zezwoliła na przejazd samochodów i motocykli, zaopatrzonych w książeczki z przepustkami granicznymi (Carnet de passages en douanes) i tryptyki przez posterunek straży celnej w Klimcu, z tem zastrzeżeniem, że omawianymi samochodami nie wolno przywozić lub wywozić żadnych towarów, które podlegają celnym lub innym opłatom; jedynie przewozić można:

1) należne do danego samochodu części zapasowe i odpowiednią ilość benzyny;

2) rzeczy podrózne i to w takiej ilości, jaka każdorazowo w podróży, na zasadzie obowiązujących przepisów, wolna jest od opłat celnych i innych.

Co do otwarcia ruchu samochodowego w Worochcie, to sprawa ta jest w toku załatwienia.

5. Godziny urzędowe Sekretarjatu M. K. A.

Od dnia 15 grudnia ub. roku Sekretarjat M. K. A. urzęduje od godziny 6 do 8 wieczorem. Połączenie telefoniczne z Klubem otrzymać można za pośrednictwem Hotelu Europejskiego, Nr. tel. 6-71.

(—) *Lamezon Salins*
Prezes.

(—) *Karol Dębicki*
Sekretarz Generalny.



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 124.

Godziny Sekretariatu: 10—2 i od 5—7.



Łódzki Automobil-klub

Łódź, ul. Piotrkowska 104. Tel. 63-03.

Sekretariat czynny od godz. 10 do 15.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.

URZĘDOWE

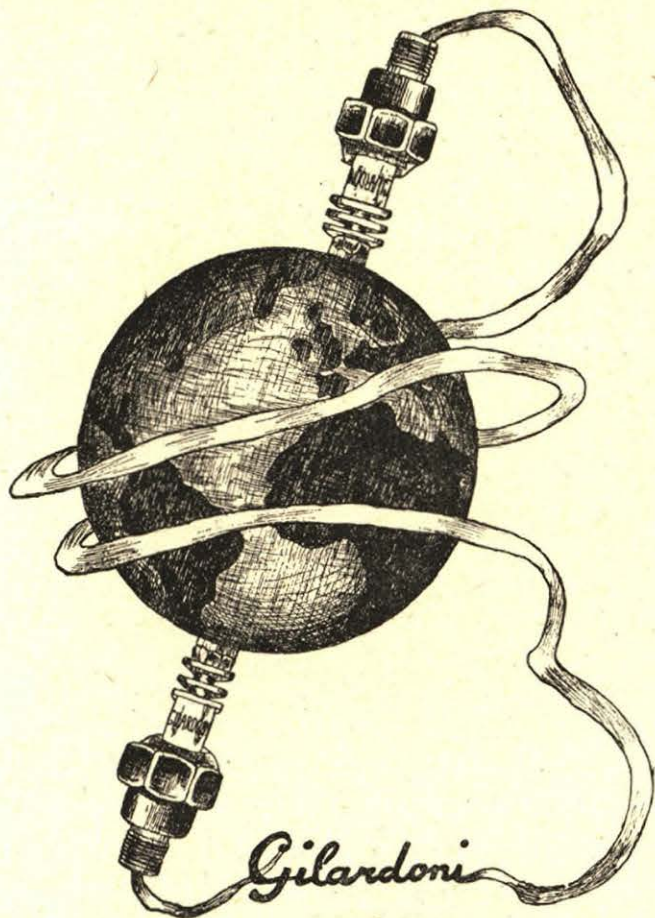
Okręgowa Dyrekcja robót publ. w Malechowie komunikuje, że zamknięty z końcem września ub. roku dla ruchu kołowego odcinek drogi państwowej № 8/3 na przestrzeni od Zboisk do Dublan (62,9 do 65,2 km.)

został wobec ukończenia budowy mostu żelazno-betonowego na potoku Malechówka pod Malechowem oddany z powrotem dla komunikacji.

Spis samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu listopadzie 1927 roku.

Ford	24	Peugeot	3	Chrysler	1	Packard	1
Opel	7	Unic	5	Fiat	2	Morris	2
F N	1	Citroën	2	Marmon	1	Austro-Daimler	1
Chevrolet	19	Delaunay Belleville	1	Tatra	10	Minerva	1
Renault	10	La Salle	1	Buick	3	Berliet	1
		Donnet	1				





Najlepsze Świece **GILARDONI**

Dostarcza Przedstawicielstwo
BELGIJSKO POLSKIE TOWARZYSTWO
HANDLOWO-PRZEMYSŁOWE

„BELPOL“
Sp. Akc.

WARSZAWA

ULICA ŻÓRAWIA Nr. 15

TELEFONY: 274-63 i 274-03

AKUMULATORY do SAMOCHODÓW
„ERGS“

PIERWSZA
KRAJOWA FABRYKA
AKUMULATORÓW
„ERGS“
WARSAWA ELEKTORALNA 10
TEL. 193-59

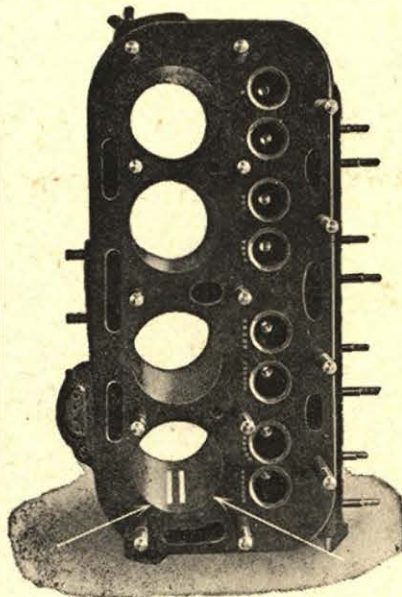
Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory (typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania, starteru, zapalania etc.

Pojemność i trwałość gwarantowana.

E. HERMAN

WARSZAWA, MŁYNARSKA № 19, TEL. № 174-25

REPERACJA RYSÓW w CYLINDRACH NA ZIMNO BEZ NAGRZEWANIA



średnica cylindra
nie ulega żadnej
zmianie,
również tłok
i pierścienie
zostają te same
całkowita
gwarancja
Termin
wykonania:
w ciągu
24 godzin

WARSZTATY

Samochodowe, Powozowe, Siodlarskie
Stelmachskie i Lakiernicze

J. KWAPISIEWICZ

WARSAWA

ul. Kejażowa 19, telef. 317-48

Przyjmuje wszelkie roboty wchodzące w zakres fachu jako to: tapicerskie obicia, gruntowne dorabianie bud, firanek, pokrowców wszelkiego rodzaju.

Wykonanie solidne, szybko i akuratanie, na życzenie
CENY KONKURENCYJNE

DUNLOP

JEDYNA
OPONA
DLA
TWEGO
SAMOCHODU

