



ROZWÓJ I LATA ŚWIETNOŚCI AUTOMOBILKLUB POLSKI

1921 – 1939

Siedziba Automobilklubu Polski przy Alei Szucha 10 (od 1929 r.).

Rozwój

LATA ŚWIETNOŚCI

Wraz z końcem I wojny światowej (11 listopada 1918 roku), Polska odzyskała niepodległość, wyzwając się spod jarzma zaborców. Powstały tym samym warunki sprzyjające rozwojowi samodzielnego ruchu automobilowego.

Musiał jednak upłynąć jeszcze czas, poświęcony na utrwalanie drogi zdobytej niepodległości, zanim działacze byłego Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego przystąpili do tworzenia w jego miejsce nowej organizacji automobilowej.

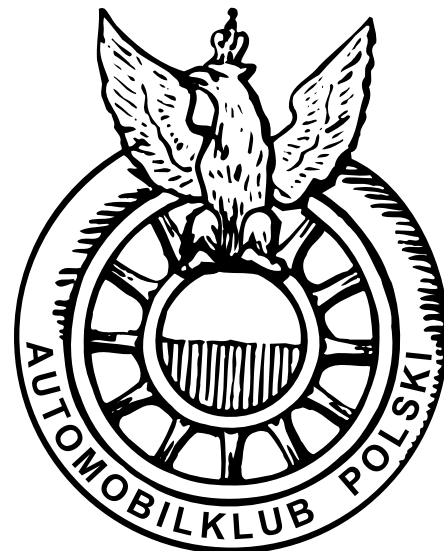
Karol hr. Raczyński
prezes Automobilklubu
Polski w latach 1921–1923
oraz 1928–1934.



Opracowany został, przystosowany do nowej sytuacji otwierającej znacznie szersze pole działania, statut stowarzyszenia, któremu nadano nazwę Automobilklub Polski (AP). Statut został zatwierdzony w styczniu 1921 roku, ale wcześniej, bo już w czerwcu 1920 roku, Automobilklub Polski został przyjęty do Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznaných (AIACR) w Paryżu; jako jedyny klub reprezentujący Polskę na arenie międzynarodowej.

Po liczącej kilka miesięcy kadencji **Zdzisława ks. Lubomirskiego**, jako prezesa Automobilklubu Polski (kontynuacja sprawowanej funkcji w Towarzystwie Automobilistów Królestwa Polskiego), i prawie dwuletniej **Karola hr. Raczyńskiego**, ster władzy w Automobilklubie objął w lutym 1923 roku **Stanisław Grodzki**, dotychczasowy sekretarz generalny klubu, a uprzednio Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego.

Po jego śmierci w 1927 roku, funkcję prezesa Automobilklubu objął w 1928 roku ponownie **Karol hr. Raczyński**. Jego zastępcami w 21-osobowym Komitecie Automobilklubu Polski byli wiceprezesi: **Adrian Chelmicki**, **Stefan Fuchs** i **Franciszek Karpiński**, a sekretarzem generalnym – **Franciszek Sznarbachowski**, skarbnikiem – **Tadeusz Marchlewski**, zaś gospodarzami – **Ryszard Borman** i **Józef Grabowski**. Prezesem Komisji Sportowej został **Janusz Regulski**, a **Mieczysław Rappe** – jej wiceprezesem. Mianowanym sekretarzem klubu był **Jan Tomicki**. Komisja rewizyjna liczyła trzech członków (**Michał Bogusławski**, **Włodzimierz Boski**, **Zygmunt Ludwig**) i dwóch zastępców (**Jan Gebethner**, **Stefan Schiffner**).



W skład Komisji Balotującej, która decydowała o przyjęciu w poczet członków, wchodziło 10 osób.

Od początku Automobilklub Polski w sposób ciągły rozwijał swoją działalność, wzbogacając ją o bardzo wartościowe elementy o szczególnej przydatności społecznej. W 1922 roku klub uzyskał prawo wydawania „Polskich Tryptyków”. Ten trzyczęściowy dokument zwalniał jego posiadacza od obowiązku uiszczania kłopotliwych opłat celnych, zastępując je gwarancją organizacji automobilowej – upoważnionej przez państwo. Ułatwiał on także wzajemną wymianę turystyczną z krajami, których kluby automobilowe powiązane były odpowiednimi umowami z Automobilklubem Polski.

W trosce o właściwe oznakowanie polskich dróg, w wyniku porozumienia zawartego w 1927 roku z Ministerstwem Robót Publicznych, Automobilklub własnym sumptem zakupił i ustawił 10 tys. (o 2 tys. więcej niż przewidywała umowa) znaków drogowych, wykonanych według nowego wzoru – zgodnego z przepisami Międzynarodowej Konwencji Drogowej. W zamian za to Automobilklub uzyskał od ministerstwa wyłączne prawo

Jeden ze znaków drogowych
ustawionych przez AP na
polskich drogach (z reklamą
miesięcznika „AUTO”).



1921 – 1939

do umieszczania ogłoszeń i reklam na tych samych słupach, na których zamocowane były znaki drogowe. Czynił to za pośrednictwem swojej agencji – Wydziału Drogowego.

Wspomnieć należy, że wg danych statystycznych z tego roku, 1 samochód przypadał na około 2000 mieszkańców Polski (w Stanach Zjednoczonych na 5,3 mieszkańca).

Walka z anarchią drogową i popularyzowanie kultury motoryzacyjnej to dodatkowe działania Automobilkлубu, które realizowane były za pośrednictwem różnorodnych wydawnictw (mapy, przewodniki itp.), a głównie przez własny miesięcznik „AUTO”. Było to ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne,

które ukazywało się od 1922 roku jako organ Automobilkлубu Polski (później także klubów afiliowanych). Jego redaktorami byli początkowo **Stanisław Szydelski**, **Roger Morsztyn**, a w późniejszym okresie wielce oddany motoryzacji dziennikarz, **Tadeusz Grabowski**.

Na terenie kraju Automobilkлуб nawiązał ściśle kontakty z nowo powstającymi terytorialnymi (dzielnicowymi) klubami automobilowymi, które w miarę powstawania łączyły się z nim umowami afiliacyjnymi. Ta współpraca wzmocniona została dzięki zapoczątkowanym w 1928 roku corocznym Ogólnopolskim Zjazdom Automobilkлубów. Na pierwszym zjeździe,

Strona tytułowa wydawanego przez AP miesięcznika „AUTO”.

№ 11
WARSZAWA, LISTOPAD 1927 r.
ROK VI.

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKЛУBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILIOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKЛУB)

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3
FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO”

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

REDAKCJA ZASTRZEGA SOBIE PRAWO ZMIAN I POPRAWEK W NADESŁANYCH ARTYKUŁACH. WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKÓW I REPRODUKCJI ZASTRZEŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA.

REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN
WYDAWCA: AUTOMOBILKЛУB POLSKI

PRENUMERATA:	CENA OGŁOSZEŃ:	
Rocznie 24 zł.	1/1 1/2 1/4 1/8 1/16	Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Kwartalnie 6 zł.	2 i 3-cia okładka za tekstem . 240 140 85 50 30	Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Zagranicą 32 zł.	4 okł. przed tekstem i w tekście 300 180 100 60 40	Fotografie i klisze na rachunek klienta.
Wklejka 360 210 — — —		

TREŚĆ NUMERU: Od Redacji. — Jesienne nastroje. — Doroczny Zjazd Uznanych Klubów Automobilowych w Paryżu, Janusz Regulski. — Salony samochodowe w Paryżu i Londynie, M. K. — Polska fabryka samochodów Ursus, Marjan Krynicki. — W sprawie polskiego toru samochodowego, Bolesław J. Kachel. — Nowoczesne środki napędowe samochodów, Marjan Krynicki. — Jak utworzyłem bandę samochodową, Edziszław Kleszczyński. — Raid propagandowy samochodów Morris (dokończenie), Marjan Krynicki. — W sprawie utrzymania dróg, Nils Barrén. — Kronika. — Z bibliografii obec. — Z czasopism. — Ogłoszenia.

PODNIOSŁA UROCZYŚCIOŚĆ W AUTOMOBILKЛУBIE POLSKI



Prezes Komisji Sportowej, p. Janusz Regulski, wręcza p. mjr. Meyerowi, kierownikowi Centralnych Warsztatów Samochodowych, złoty medal Min. Robót Publ., zdobyty na tegorocznym Raidzie międzynarodowym przez samochód C. W. S.

1921 – 1939



w grudniu 1928 roku, obecni byli delegaci wszystkich ówczesnych klubów afiliowanych. Uczestnicy zjazdu zwiedzili fabrykę samochodów Ursus oraz Centralne Warsztaty Samochodowe.

Na zjeździe nadano po raz pierwszy nowo ustanowiony tytuł Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej – otrzymał go reprezentant Automobilkлубu Polski, **Henryk Liefeldt**. Zawodnik ten znany był z szybkiej jazdy – relacjonując jego poczynania na wyścigach samochodowych we Lwowie w 1928 roku, jeden z dziennikarzy pisał: „Na finiszu samochód Liefeldta mknął z szybkością dochodzącą do 200 km/godz., a mimo to kierowca prowadził go jedną ręką, przesyłając drugą ukłony rozentuzjzmowanej publiczności”.

Poniżej:
plakietka pamiątkowa od Ogólnopolskiego Zjazdu Klubów Automobilowych dla inż. Henryka Liefeldta – Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej, oraz:
H. Liefeldt po zwycięstwie w Wyścigu Samochodowym na szosie Stryjskiej w 1928 r.



1921 – 1939

Henryk Liefeldt (Austro–Daimler) był w tych zawodach zwycięzcą w kategorii samochodów wyścigowych (pojemność 3000 cm³), zarówno w wyścigu 20-, jak i 5-kilometrowym.

W kategorii samochodów sportowych (poj. 1500 cm³) w obydwu wyścigach triumfował **Janusz Regulski** (Bugatti).

Kolejne tytuły mistrza Polski w jeździe automobilowej nadane zostały: w 1929 roku **Janowi Ripperowi** (syn **Wilhelma Rippera**, zasłużonego zawodnika sprzed I wojny światowej), a w 1930 roku – **Maurycemu hr. Potockiemu** z Krakowa. Kierowcy posiadający tytuł mistrza Polski byli uniwersalnymi

HENRYK LIEFELDT

Urodził się w 1894 roku w Warszawie. Z zawodu był inżynierem, właścicielem Wytwórni Silników i Warsztatu Mechanicznego „Henryk Liefeldt i Stefan Schiffner” w Warszawie, gdzie produkowano silniki przemysłowe i nadwozia do samochodów osobowych (tam też był produkowany m.in. ciągnik artyleryjski PZInż. 302 z otwartym nadwoziem, opracowany wg wytycznych Biura Badań Technicznych Broni Pancernych). Przez pewien czas jego firma miała przedstawicielstwo fabryki samochodów Austro–Daimler w Polsce.

Karierę zawodniczą rozpoczął w roku 1912, startując na Rudge’u w zawodach motocyklowych w Anglii, Belgii i Francji. Od 1922 roku zaczął uczestniczyć w zawodach samochodowych w Polsce odnosząc sukcesy w Rajdach AP, a zwłaszcza w wyścigach płaskich i górskich.

Jego życiową pasją, obok automobilizmu, było lotnictwo. Współtworzył w 1918 roku pierwszą polską eskadrę lotniczą i brał czynny udział w licznych lotach bojowych. Zajmując się od roku 1922 sportem automobilowym, był stałym posiadaczem polskich rekordów szybkości (np. jego rekord z 1928 roku w samochodzie Austro–Daimler wynosił 170,5 km/godz.). W uznaniu zasług dla motoryzacji i rozwoju automobilizmu, został w 1937 roku odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Był posiadaczem zaszczytnego tytułu Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej. Zmarł we wrześniu 1937 roku.



Na zakończenie sezonu automobilowego 1929 roku, odbyło się poświęcenie i oficjalne otwarcie pierwszej w stolicy stacji obsługi samochodów, wybudowanej przez firmę Standard-Nobel w Polsce S.A. na terenie własnej posesji przy zbiegu ulic Żelaznej i Prostej.



Otwarcie tak niezbędnej dla rozwoju automobilizmu placówki odbyło się przy udziale przedstawicieli rządu, prasy i warszawskich automobilistów. Należy zaznaczyć, że poza „zaopatrzeniem samochodu w materiały pędne i oleje smarowe”, co czyniły zazwyczaj zwykłe stacje, w nowym miejscu dzięki specjalnym urządzeniom technicznym (...) każdy automobilista ma tu możliwość dokładnego opatrzenia swego wozu, a więc – wyotowowania maźnic, przepłukania skrzyni biegów i karteru motoru, napełnienia ich nowym zapasem smarów i olejów, oczyszczenia i naoliwienia resorów. Wszystkie te świadczenia dokonywane są bezpłatnie, jedynie za pobraniem wartości zużytych produktów. Nadto samochody korzystające z usług stacji otrzymują bezpłatnie wodę do akumulatorów, wodę do chłodnic i powietrze do opon.

„AUTO”, 1929 rok

kierowcami, jako że tytuł ten był przyznawany za osiągnięcia w trzech konkurencjach: rajdach samochodowych, wyścigach i gymkhanach.

W 1928 roku z inicjatywy Komisji Sportowej AP powołano do życia Elitę Polskich Jeźdźców Automobilowych (EPJA), aby zwrócić uwagę na rozwój automobilizmu w Polsce i podkreślić zasługi tych automobilistów, którzy przez swój udział w zawodach automobilowych najbardziej się przyczynili do rozwoju sportu samochodowego, a równocześnie wykazali się wysokim stopniem usportowienia i znajomości techniki sportowo-samochodowej. Żeby być przyjętym do EPJA, kandydat musiał m.in. pięciokrotnie zająć jedno z pierwszych miejsc w ogólnej klasyfikacji w oficjalnych krajowych zawodach i dwukrotnie w zawodach międzynarodowych oraz uzyskać oficjalnie szybkość 110 km/godz. Pierwszym członkiem elity wybrany został na posiedzeniu

Ze statystyki pojazdów mechanicznych w Warszawie – pozwoleń na prawo kierowania pojazdami mechanicznymi (samochodami i motocyklami) wydano w 1926 roku: zawodowych 2677, niezawodowych amatorskich 187. Ogółem do końca 1926 roku Komisariat Rządu wydał 9099 pozwoleń (zawodowych i niezawodowych).

„AUTO”, 1927 rok

Międzyklubowej Komisji Automobilowej w marcu 1930 roku **Karol hr. Raczyński**, który już w roku 1898 na trójkołowcu De Dion-Bouton we Francji ustanowił rekord trasy.

Wśród wyróżnionych znakiem Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych (złota, trójramienna kierownica z godłem klubu w środku) byli także: **Janusz Regulski, Wilhelm Ripper, Henryk Liefeldt, Paweł Bitschan, Maurycy hr. Potocki, Adam hr. Potocki, Jan Ripper, Jerzy Widawski, Stanisław Szwarcsztajn, Witold Rychter**.

Z myślą o rozwoju w Polsce turystyki motorowej Automobilklub Polski w 1930 roku wydał opracowany przez dr **Mieczysława Orłowicza** i inż. **Rogera Morsztyna** „Przewodnik Automobilowy po Polsce”, zawierający opisy szlaków automobilowych i ciekawych miejsc oraz podający niezbędne informacje dla podróżujących samochodem.

Siedziba WŁASNY LOKAL W ALEI SZUCHA

Bogata działalność, jaką prowadził Automobilklub Polski, wymusiła na nim konieczność starania się o pozyskanie odpowiedniego dla niej, własnego lokalu. Stosowną uchwałę, upoważniającą zarząd klubu do nabycia wybranej przy al. Szucha 10 nieruchomości, podjęło w lutym 1928 roku Ogólne Zebranie Członków. Dom przeznaczony na siedzibę klubu był budynkiem jednopiętrowym; parter został przeznaczony na biura, zaś piętro na lokal klubowy, a na terenie posesji urządzono garaże do dyspozycji członków.

Do
AUTOMOBILKLUBU POLSKI
6, Ossolińskich
WARSZAWA

Niniejszym deklaruje nabycie _____ sztuk 500 złotych 5^o/₁₀ obligacji wewnętrznych Automobilklubu Polski na budowę własnej siedziby.

Należność w sumie zł. _____ (słownie zł. _____)
zobowiązuję się wpłacić do kasy A. P. w terminie do dn. _____ 1929 r.

(podpis) _____

Adres _____

dn. _____ 1929 r.

Obszerne wnętrza wyposażono w odpowiednie meble i urządzenia biurowe. Na pokrycie kosztów związanych z tą inwestycją wyemitowano 5-procentowe wewnętrzne obligacje o nominale 500 zł na ogólną sumę 250 000 zł. Z wykupem obligacji nie było problemu – zarówno członkowie klubu, jak i przedstawiciele firm samochodowych zaprzyjaźnionych z klubem, w krótkim czasie z nawiązką wywiązały się z nałożonego na nich zadania uzbierania wymaganej kwoty.

Uroczystość poświęcenia nowej siedziby Automobilklubu Polski, która odbyła się 19 września 1929 roku, miała bardzo podniosły charakter. Aktu poświęcenia dokonał **ks. bp Augustyn**

Deklaracja nabycia obligacji na budowę własnej siedziby Automobilklubu Polski.

1921 – 1939



Siedziba Automobilklubu Polski (do 1929 r.) przy ul. Ossolińskich 6 (dawna siedziba TAKP w latach 1912–1918).

Łosiński, a w uroczystości brali udział: ambasador Francji – **Laroche** i ambasador Włoch – **Albert Martin Franklin**. Licznie były reprezentowane kluby afiliowane.

W nowej siedzibie rozpoczęło pracę własne Biuro Turystyczne dostarczające informacji zainteresowanym turystyką samochodową. Od momentu powołania w 1929 roku w strukturze klubu Komisji Turystycznej, biuro stało się organem wykonawczym tej komisji, co przyczyniło się do poszerzenia zakresu jego pożytecznej pracy dla automobilistów.

Automobilklub Polski troszczył się także o właściwe pre-

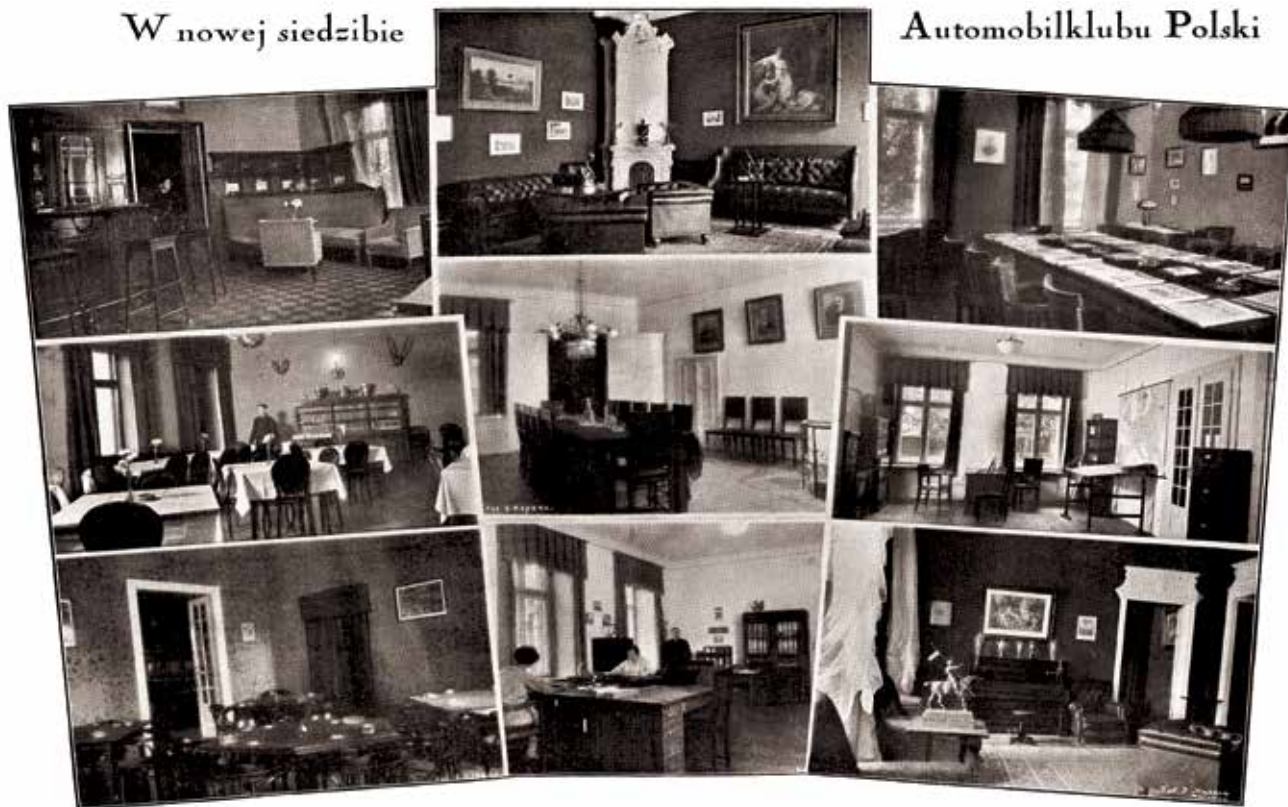
zentowanie się członków klubu. Dowodem tej troski była podjęta jeszcze w 1927 roku decyzja komitetu (tak nazywany był wówczas zarząd) o wprowadzeniu w miejsce dotychczasowego (niewygodnego), nowego modelu czapki klubowej (czapka wykonana była wraz z daszkiem z granatowego sukna i miała wyhaftowany znak klubu).

Niestety, intensywnie rozwijająca się działalność Automobilklubu Polski, zresztą tak jak i cały rozwój gospodarczy Polski i świata, w 1931 roku zahamowana została na kilka lat przez ogólnoswiatowy kryzys. Do upadku automobilizmu w Polsce, na szczęście tylko na pewien czas, przyczyniła się także błędna polityka ówczesnych władz państwowych, pogarszający się stan dróg, negatywne nastawienie władz skarbowych i stagnacja na rynku samochodowym.

W ten kolejny okres swojej działalności Automobilklub Polski wkroczył pod kierownictwem nowego komitetu (zarządu), wybranego na Ogólnym Zebraniu Członków w marcu 1931 roku. Jego skład tworzyli: **Karol hr. Raczyński** – prezes (ponownie) oraz wiceprezesi **Adrian Chelmicki**, **Stefan Fuchs** (skarbnik), **Franciszek Karpiński** i **Janusz Regulski** (prezes Komisji Sportowej), a także **Franciszek Sznarbachowski** (generalny sekretarz), **Aleksander Leszczyński** (drugi skarbnik), **Ryszard Borman** i **Józef Grabowski** (gospodarze), **Aleksander Seńkowski** (wiceprezes Komisji Sportowej), **Mieczysław Rappe** (prezes Komisji Turystycznej), **Roger hr. Morsztyn** (wiceprezes Komisji Turystycznej), **Aleksander Leszczyński** i **Jan Tomicki** (kierownictwo Wydziału Drogowego) oraz **Kazimierz Wasilewski**, **Jerzy Iwanowski**, **Tadeusz Marchlewski** i wspomniany już **Janusz Regulski** (Komisja Finansowa).

W nowej siedzibie

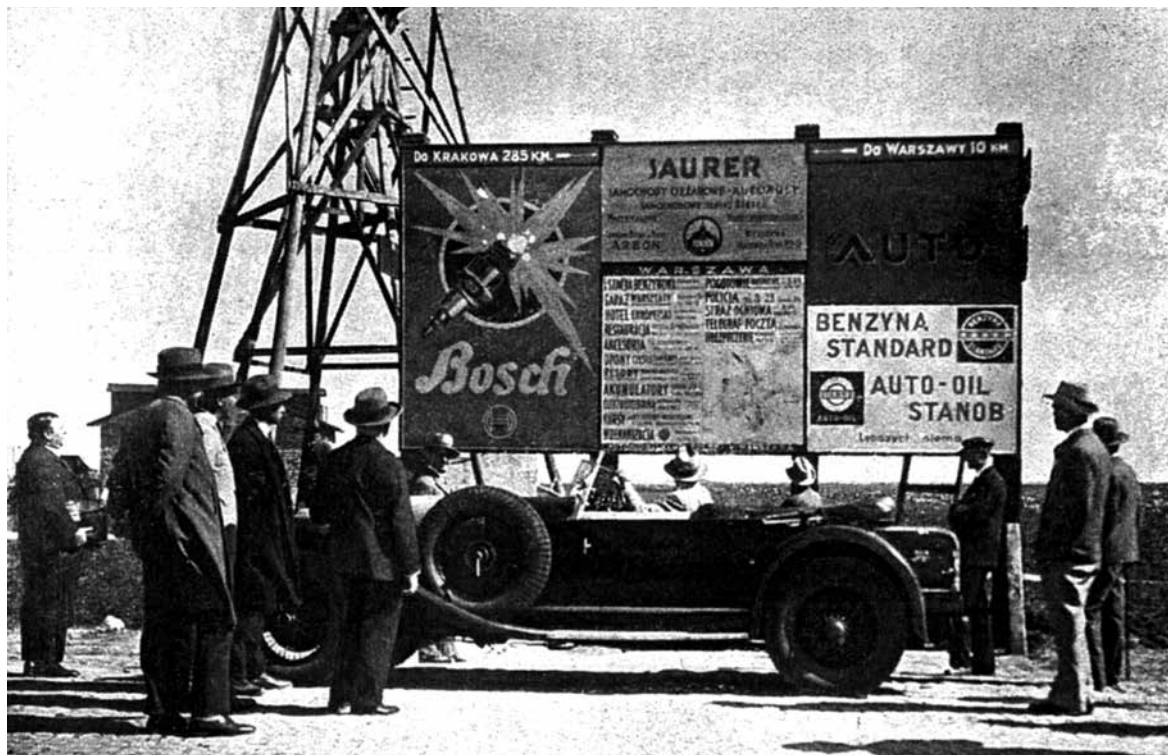
Automobilklubu Polski



Nowy lokal towarzyski i biura Automobilklubu są już całkowicie wykończone i oddane do dyspozycji P. P. Członków, którzy nie szczędzą słów uznania Gospodarzom p. Ryszardowi Bormanowi i p. Józefowi Grabowskiemu za niezmiernie gustowne urządzenie siedziby klubu, stwarzające prawdziwie domową, sympatyczną atmosferę.

Na zdjęciach widzimy pośrodku od góry do dołu: fragment salonu, salę posiedzeń, biuro tryptykowe; z lewej strony: bar amerykański, restaurację, jeden z pokojów do gry; z prawej strony: czytelnię, biuro turystyczne i inny fragment salonu.

1921 – 1939



Komisję Rewizyjną stanowili **Karol Kowerski, Stanisław Miłodowski, Janusz Sękowski**, a ich zastępcami byli: **Józef Jerzy Bronikowski** i **Jan Gebethner**. Kolejnych 10 osób tworzyło Komisję Balotującą.

Po kilkuletnim okresie mniej intensywnej działalności Automobilklubu Polski, spowodowanej kryzysem, od 1934 roku (w 25. roku istnienia Automobilklubu Polski) działacze klubu włączyli się aktywnie w publiczną debatę nad sposobami likwidacji następstw kryzysu motoryzacyjnego. Uczestnicząc w licznych konferencjach z udziałem przedstawicieli rządu, wygłaszając odczyty, starali się uświadomić społeczeństwu i władzy znaczenie rozwoju motoryzacji dla gospodarki.

Na wspomnienie zasługują dwa referaty z czerwca 1934 roku: inż. **Ryszarda Hergeta** „Wpływ polityki motoryzacyjnej na rozwój automobilizmu” oraz inż. **Rogera Morsztyna** „Błędy polskiej polityki motoryzacyjnej” (wydane dodatkowo w formie broszur).

Te, między innymi, działania spowodowały, że w 1936 roku nastąpił zwrot w krajowej polityce motoryzacyjnej, korzystny dla rozwoju automobilizmu.

Wyzwania

PRZEŁAMANIE KRYZYSU NOWE WYZWANIA I ZADANIA

W tym okresie działalność Automobilklubu została wzbogacona o nowe zadania – z upoważnienia Ministerstw Spraw Wewnętrznych i Komunikacji rozpoczęto w AP i szeregu jemu podległych placówkach na terenie kraju egzaminowanie kierowców pojazdów mechanicznych. Automobilklub zainicjował także akcję budowy małych garaży i wspomagał ją praktycznie, organizując odpowiednie pokazy oraz wydając „Zbiór informacji dotyczących budownictwa garażowego”. Bardzo istotnym było zintensyfikowanie działań klubu na rzecz zwalczania anarchii w ruchu drogowym – jego działacze

TABELA POLSKICH REKORDÓW SZYBKOŚCI SAMOCHODOWEJ.						
RODZAJ SAMOCHODÓW	Poj. cyl. ccm.	KIEROWCA	MARKA SAMOCHODU	Czas w sek.	Szybkość przeciętna klm./g.	Ustanowiony w roku
1. Kilometr z rozbiegu.						
Samochody sportowe . . .	1100	Rahmenfeld	Fiat	36,090	99,751	1926
Samochody sportowe . . .	1500	Regulski	Bugatti	32,870	109,522	1926
Samochody sportowe . . .	2000	Bogucki	Bugatti	27,880	129,124	1931
Samochody sportowe . . .	3000	Szwarcstein	Bugatti	24,232	148,560	1928
Samochody sportowe . . .	5000	Bitschan	Stutz	28,075	128,230	1928
Samochody wyścigowe . . .	3000	Liefeldt	Austro-Daimler	21,162	170,110	1928
Samochody wyścigowe . . .	5000	Liefeldt	Austro-Daimler	19,495	184,673	1931
2. Kilometr z miejsca.						
Samochody sportowe . . .	1100	Krawczyk	Amilcar	50,650	71,076	1926
Samochody sportowe . . .	1500	Regulski	Bugatti	46,540	77,353	1926
Samochody wyścigowe . . .	3000	Liefeldt	Austro-Daimler	36,570	98,441	1926
Samochody wyścigowe . . .	5000	Liefeldt	Austro-Daimler	28,190	127,770	1931

1921 – 1939

Spotkanie towarzyskie
w lokalu Klubu.



uczestniczyli w kongresach poświęconych tej tematyce i pracach różnych komitetów, takich jak np. Liga Drogowa.

W dziedzinie wydawniczej, poza kontynuacją redagowania własnego miesięcznika „AUTO”, AP wydawał popularne broszury dla kierowców – zarówno amatorów, jak i zawodowych, np. „Przepisy drogowe”. Wydał też książkę pt. „Bez szofera”, zawierającą wszelkie niezbędne wiadomości z dziedziny działania i obsługi samochodu.

Pragnąc stworzyć właściwy klimat dla rozwoju motoryzacji, Automobilklub w sposób konsekwentny i uparty, urządzając odczyty i wieczory dyskusyjne dla znawców tej dziedziny, informował o zaletach motoryzacji i korzyściach płynących z jej popularyzacji. Pomocnym w realizacji tego zadania był utworzony w AP Wydział Propagandy, którego zadaniem było popularyzowanie wiedzy fachowej wśród osób zajmujących się motoryzacją oraz dostarczanie wiadomości o pracach podejmowanych przez organizacje zrzeszające automobilistów.

Efektom włączenia się Automobilklubu Polski, w okresie jego powracającej świetności, w sprawy ogólnospołeczne – w ich sferze duchowej – było objęcie patronatem przez Automobilklub Polski, wspólnie z Aeroklubem Polski i Polskim Związkiem Motocyklowym, budowy kościoła św. Krzysztofa w Podkowie Leśnej. Emblematy tych trzech klubów i Polskiego Touring Klubu oraz postać św. Krzysztofa zostały wkomponowane przez światowej sławy malarza, prof. **Jana Rosena**, w cztery witraże jego autorstwa umieszczone nad ołtarzem. Dzwon do kościoła ufundował **Janusz Regulski**. W zdobywaniu funduszy na pokrycie kosztów budowy kościoła wielce zasłużyła się reprezentująca Automobilklub Polski **Halina Regulska**, kierująca Komisją Finansową Komitetu Budowy Kościoła. Za działalność przy jego budowie **Halina Regulska** została uhonorowana w 1938 roku Papieskim Orderem Pro Ecclesia et Pontifice nadanym przez papieża Piusa XI.

W rok po położeniu kamienia węgielnego (11 listopada 1932 roku) nastąpiła konsekracja kościoła. Święcenie w dniu 3 maja

Przed kościołem
w Podkowie Leśnej podczas
Otwarcia Sezonu '1939.



1921 – 1939

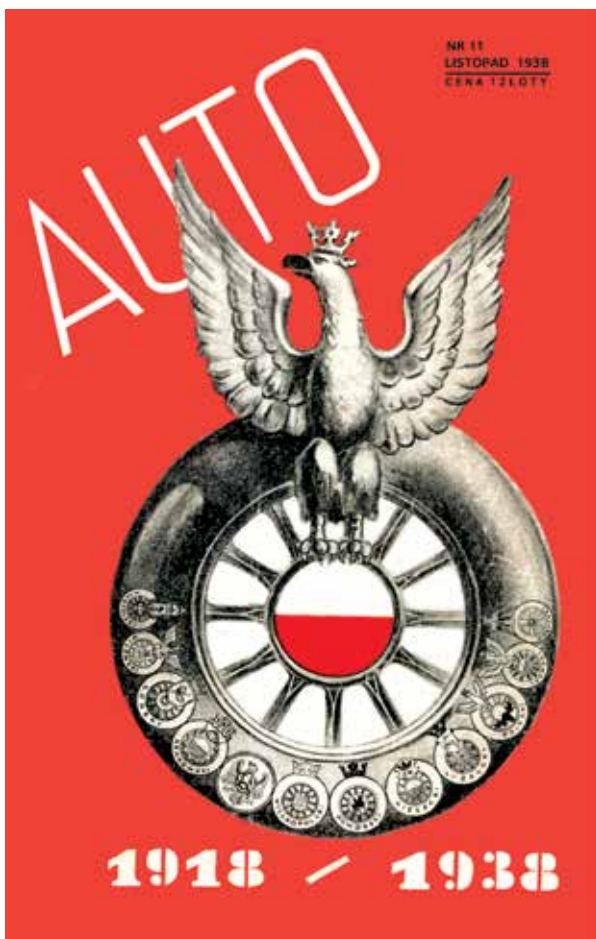
1934 roku liczącej 250 pojazdów ekipy reprezentującej automobilistów i motocyklistów z całej Polski, w podniebnej asyście samolotów Aeroklubu RP, zapoczątkowało trwającą do dziś (z przerwami na „wiadome” lata) tradycję święcenia pojazdów przed kościołem w Podkowie Leśnej, rozpoczynające coroczny sezon automobilowy.

Wzrost zadań i znaczenia Automobilklubu Polski spowodował konieczność zmiany jego statusu. Opracowano więc nowy statut Automobilklubu Polski, a jego projekt uzgodniony w maju 1937 roku na Zjeździe Międzyklubowym, w którym brali udział przedstawiciele 11 (z istniejących wówczas 12) automobilklubów, został ostatecznie zatwierdzony przez Komisariat Rządu m.st. Warszawy 31 grudnia 1937 roku i wszedł w życie z dniem 1 stycznia 1938 roku.

Według tego znowelizowanego statutu władzami stowarzyszenia Automobilklub Polski były: Rada Klubów Automobilowych, do której kompetencji należało koordynowanie działalności klubów terytorialnych, Walne Zgromadzenie – będące najwyższą władzą uchwalającą i kontrolującą Automobilklub Polski, Zarząd Główny i jego Komitet Wykonawczy oraz Komisja Rewizyjna.

Automobilklub Polski realizował swoje cele na terenie całej Polski bezpośrednio lub za pośrednictwem klubów terytorialnych, które były z nim powiązane odpowiednimi umowami, a także poprzez własne oddziały i delegatury.

Będąc najwyższą instancją w dziedzinie sportu automobilowego w Polsce, Automobilklub Polski reprezentował kluby terytorialne na arenie międzynarodowej. Te istniejące wówczas kluby terytorialne były samodzielne, bo posiadały osobowość prawną i własne statuty zarejestrowane zgodnie z prawem o stowarzyszeniach.



Przez jednolitą i silną organizację automobilową do rozwoju motoryzacji

STATUT AUTOMOBILKLUBU POLSKI*)

I. NAZWA, SIEDZIBA, CHARAKTER PRAWNY, ZAKRES TERYTORIALNY.

§ 1. Stowarzyszenie nosi nazwę AUTOMOBILKLUB POLSKI w skrócie A. P.

§ 2. Siedzibą A. P. jest miasto stołeczne Warszawa.

§ 3. A. P. jest osobą prawną.

§ 4. Terenem działalności A. P. jest Rzeczpospolita Polska i Wolne Miasto Gdańsk.

§ 5. A. P. posiada własną pieczęć, godło i oznaki, których rodzaje, formę i warunki ich używania określa Zarząd Główny.

§ 6. A. P. jako członek Międzynarodowego Związku Klubów Automobilowych uznanych w Paryżu (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus A. I. A. C. R.) oraz Międzynarodowej Komisji Sportowej w Paryżu jest z ramienia tych organizacji najwyższą instancją w dziedzinie sportu automobilowego w Polsce.

Z tytułu członkostwa w Związku Polskich Związków Sportowych posiada A. P. w dziedzinie sportu automobilowego prawa i obowiązki wynikające ze Statutu tego Związku.

II. CELE STOWARZYSZENIA I ŚRODKI DZIAŁANIA.

§ 7. Celem A. P. jest budzenie i krzewienie zamiłowania do sportu automobilowego, popieranie rozwoju automobilizmu we wszystkich jego przejawach, tworzenie potrzebnych do tego warunków, rozwój sportu i turystyki automobilowej oraz opieka nad nimi, reprezentacja całości automobilizmu polskiego w kraju i zagranicą, zespolanie stowarzyszeń automobilowych oraz współpraca z władzami państwowymi w powyższych kierunkach.

§ 8. Dla osiągnięcia swych celów A. P. może:

- 1) prowadzić, rozwijać i popierać sport i turystykę automobilową, budownictwo drogowe, oraz dbać o porządek na drogach.
- 2) utrzymywać stosunki z zagranicznymi stowarzyszeniami o pokrewnych celach oraz jednoczyć, koordynować i uzgadniać działalność wszystkich stowarzyszeń automobilowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.
- 3) przedkładać władzom ustawodawczym i administracyjnym projekty, memoriały i wnioski oraz współpracować z władzami administracyjnymi w spełnianiu czynności, pozostających w związku z celami A. P. jak też wyrażać je w spełnianiu niektórych funkcji urzędowych.
- 4) urządzać zawody sportowe, organizować odczyty, kursy, pokazy, wystawy, konkursy, zjazdy, wycieczki i zebrania, rozpisywać ankiety, utrzymywać bibliotekę, lokal towarzyski, czytelnię, biura, garaże, warsztaty, lokale wypoczynkowe, wydawać lub popierać wydawnictwa pism, przewodników, map, oraz ogłaszać publikacje w prasie.
- 5) prowadzić i popierać przedsiębiorstwa związane z ruchem automobilowym, sportem i turystyką, organizacją obsługi samochodów, kształceniem kierowców, bezpieczeństwem i ratownictwem drogowym, dyscypliną porządkową na drogach, przemysłem samochodowym, turystycznym, hotelowym, znakowaniem drogowym i t. p.
- 6) organizować i prowadzić akcję ubezpieczeniową dla członków A. P.
- 7) przedsięwziąć wszelkie inne środki zgodne z prawem i niniejszym statutem, które mogą przyczynić się do osiągnięcia celów Stowarzyszenia.

W 1937 roku były to następujące kluby
(w nawiasach podany rok założenia):

- * Krakowski Klub Automobilowy (Galicyjski Klub Automobilowy; 1908) – Automobilklub Krakowski,
- * Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów (1923) – Automobilklub Wielkopolski,
- * Śląski Klub Automobilowy (1924) – Automobilklub Śląski,
- * Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie (1925),
- * Łódzki Automobilklub (1927) – Automobilklub Łódzki,
- * Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy (1928) – Automobilklub Bydgoski,
- * Wileński Klub Automobilowy (1928),
- * Wołyński Klub Automobilowy w Łucku (1929),
- * Automobilklub Lubelski (1937),
- * Gdyński Automobilklub (1936) – Automobilklub Morski,
- * Automobilklub Kielecki (1936),
- * Automobilklub Poleski w Brześciu (1937).

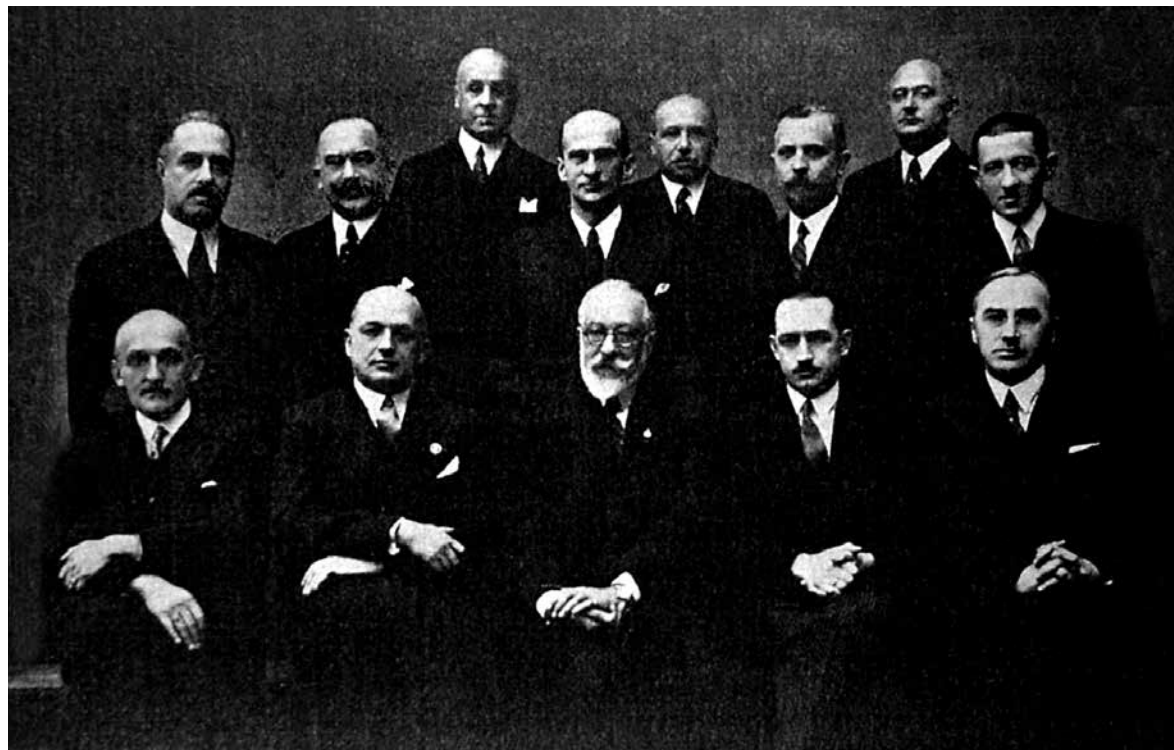
Automobilści warszawscy oraz ci z innych regionów kraju, na terenie których nie było klubu, zrzeszeni byli bezpośrednio w Automobilklubie Polski.

Powyżej:
pierwsza strona statutu
Automobilklubu Polski
z 1937 r.

Obok:
znak AP z kompozycją
znaków 12 klubów
afiliowanych, na okładce
„AUTO” z listopada 1938 r.

1921 – 1939

Komitet AP w dniu jubileuszu 25. lecia Klubu (od lewej w dolnym rzędzie i u góry: wiceprezes S. Fuchs, wiceprezes J. Regulski, prezes K. hr. Raczyński, J. Piasecki, S. Siła-Nowicki, R. Borman, S. Miodrowski, M. Rappe, J. Łepkowski, T. Marchlewski, K. Meyer, sekretarz generalny F. Sznarbachowski, H. Liefeldt).



Wśród pięciu zapisanych w statucie AP rodzajów członkostwa, wyjątkowym było członkostwo rzeczywiste, które było określone tak: „członkiem rzeczywistym może być osoba fizyczna wprowadzona przez dwóch członków rzeczywistych i przyjęta przez Komisję Balotującą”. Decyzję o tym, czy kandydat jest odpowiedni, podejmowała ta specjalna statutowa komisja, przy czym do prawomocności uchwały Komisji Balotującej niezbędna była obecność jej 10 członków, a do przyjęcia w poczet członków rzeczywistych kandydat musiał uzyskać 3/4 głosów „za”.

Przyjmowanie kandydatów w poczet członków rzeczywistych AP poprzez balotowanie stosowane było od początku istnienia klubu i z uwagi na jego elitarny charakter te zasady były kiedyś bardzo rygorystyczne. Gdy podczas głosowania członków Komisji Balotującej pojawiły się w „nadmiarze” gałki czarne (głosowano wówczas przy pomocy gałek białych – „za” i czarnych – „przeciw”), kandydat nie był przyjmowany. Przyjęty otrzymywał legitymację klubową z podpisem prezesa i miał prawo nosić odznakę klubową (opona koła, na której siedział orzeł) w kolorze złotym.

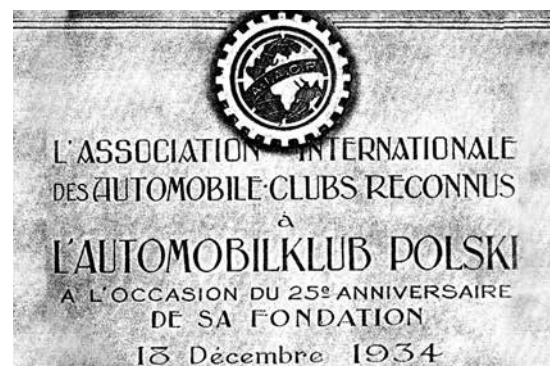
Łatwiejszym do uzyskania było członkostwo zwyczajne – takim członkiem „mogła zostać osoba fizyczna lub prawna przyjęta przez Zarząd Główny”. Członkowie ci korzystali z praw członków rzeczywistych, jednak bez prawa uczestniczenia w Walnym Zebraniu, mogli nosić znaczek AP tego samego rodzaju co członkowie rzeczywisci, ale w odróżnieniu od nich – w kolorze srebrnym. Wielu zawodników klubowych, nawet tych o znanych nazwiskach, nie mogło szczyć się członkostwem rzeczywistym – nosili odznaki w kolorze srebrnym.

Poza członkami rzeczywistymi (stanowiącymi niezbyt liczną grupę, bo byli to jedynie działacze zasłużeni) i zwyczajnymi (stanowiącymi liczebnie podstawową grupę) oraz honorowymi i tytularnymi, w klubie funkcjonowali członkowie wiryliści. Byli to aktualni prezesi i wiceprezesi klubów terytorialnych, mający wszelkie prawa członków rzeczywistych (bez obowiązku płacenia składek).

Patriotyzm

DZIAŁALNOŚĆ MIĘDZYNARODOWA I PATRIOTYCZNA

Automobilklub Polski nieprzerwanie od 1927 roku zaznaczał swoją obecność na arenie międzynarodowej poprzez uczestniczenie w pracach Międzynarodowej Komisji Sportowej. Klub reprezentowany był tam w osobach prezesa Komisji Sportowej AP, **Janusza Regulskiego** oraz prezesa klubu, **Karola hr. Raczyńskiego**, który od grudnia 1934 roku występował już jako dożywotni Honorowy Prezes AP (godność tą nadało mu Nadzwyczajne Walne Zebranie w tym samym dniu, w którym ukończył on swoją kadencję jako prezes). Ci dwaj działacze reprezentowali jednocześnie polski automobilizm w naczelnych władzach światowego automobilizmu – Międzynarodowym Związku Automobilklubów Uznanych (AIACR).



Wspomnieć należy rzecz charakterystyczną dla tamtych czasów: wszelkie koszty związane z pracą społeczną, w tym wyjazdy, pokrywane były przez dane osoby, a nie przez instytucje, w których te osoby działały. Jedyną nagrodą dla ludzi angażujących się w pracę w organizacjach tego typu, jak np. Automobilklub Polski, była satysfakcja, że zrobili coś pozytywnego dla swojej organizacji i kraju.

Plakietka od AIACR dla Automobilklubu Polski w 25. lecie jego powstania.

1921 – 1939



Uczestnicy Walnego Zjazdu AIACR w Paryżu w 1938 r. (po środku prezydent Francji Albert Lebrun, z lewej prezes Komisji Sportowej AP Janusz Regulski).

JANUSZ REGULSKI

Urodzony w 1887 roku, absolwent Szkoły Rontalera, ukończył wyższe studia w Liege w Belgii. Rozpoczął w wieku 25 lat pracę zawodową (dyrektor oddziału Siemens w Łodzi) przerwał wybuch I wojny światowej, w której brał udział jako oficer armii rosyjskiej (cztery awanse i wiele odznaczeń).



W 1917 roku współtworzył związek polskich żołnierzy w armii rosyjskiej i podjął służbę w Polskim Korpusie gen. **Dowbór-Muśnickiego**. Aresztowany w 1918 roku przez WCzK (późniejsze NKWD), uciekł z grupą polskich oficerów z więzienia w St. Petersburgu.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego kierował koncernem energetycznym „Siła i Światło” (twórcy m.in. Elektrycznej Kolei Dojazdowej (EKD) z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego, z odnogą do Milanówka). W świecie przemysłowym jego pozycja była znacząca – był znanym autorytetem nie tylko zawodowym, ale i moralnym.

Swoją działalność społeczną skoncentrował na wspieraniu rozwoju automobilizmu poprzez aktywną pracę w Automobilklubie Polski. Przed nadejściem wojny w 1939 roku zainicjował i współorganizował pomoc przemysłu dla państwa.

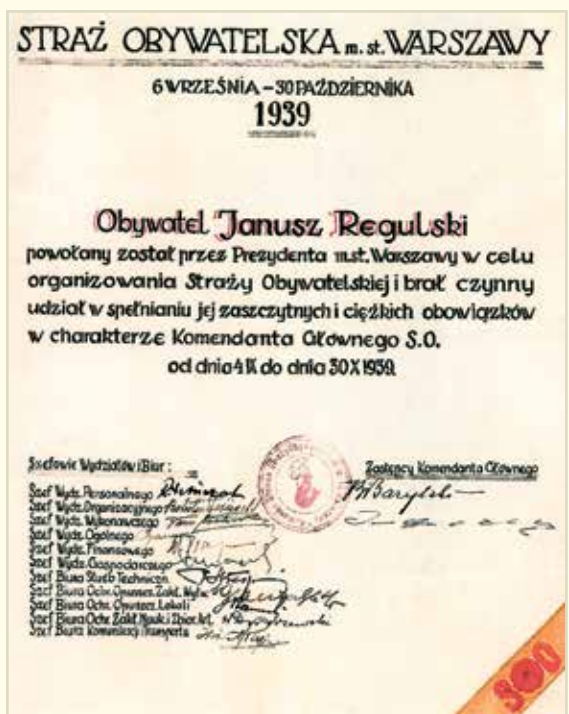
4 września 1939 roku został powołany przez prezydenta m.st. Warszawy, **Stefana Starzyńskiego**, do zorganizowania Straży Obywatelskiej. Funkcję komendanta straży pełnił do dnia 30 października 1939 roku.

W okresie okupacji wraz z żoną **Haliną Regulską**, także działaczką Automobilklubu i zawodniczką sportu automobilowego w okresie międzywojennym, na wszelkiego rodzaju sposoby wspierał ludzi potrzebujących pomocy. Po zakończeniu wojny próbował włączyć się w odbudowę kraju, było to jednak trudne,

bowiem został uznany przez władze PRL za wroga klasowego. Dzięki jego staraniom nastąpił powrót reaktywowanego Automobilklubu Polski do AIACR.

Był prezesem Oddziału Warszawskiego Automobilklubu Polski od 22.07.1946 roku do stycznia 1948 roku, w którym to roku został aresztowany i po trzech latach śledztwa trafił do więzienia z wyrokiem 14 lat pozbawienia wolności z oskarżenia za współpracę z „wrogą organizacją”. Zwolniono go po 7 latach, a w 1955 roku zrehabilitowano. Jednak więzienie na tyle wyczerpało jego siły, że nie mógł powrócić do pracy zawodowej na skalę odpowiadającą jego wiedzy i umiejętnościom.

Pozostał aktywny w sferze działalności społecznej – z jego inicjatywy zbudowano i odsłonięto pomnik **Stefana Starzyńskiego** w katedrze warszawskiej. W 1966 roku Walne Zgromadzenie Automobilklubu Warszawskiego nadało mu tytuł Honorowego Członka AW. **Janusz Regulski** zmarł w 1983 roku, przekroczywszy 95 lat życia.



1921 – 1939

Na tym samym Walnym Zebraniu, na którym **Karol hr. Raczyński** otrzymał godność Honorowego Prezesa AP, do zarządu klubu wybrano inż. **Juliana Piaseckiego**. W czerwcu 1935 roku powierzono mu funkcję prezesa Automobilkлубu Polski, którą pełnił do wybuchu II wojny światowej w 1939 roku.

Przykładem patriotycznej postawy i oddania sprawom ojczyzny może też być osoba kolejnego wielce zasłużonego dla Automobilkлубu Polski działacza – **Janusza Regulskiego**, który uważał, że w chwili zagrożenia każdy ma obowiązek obrony państwa, a w okresie pokoju aktywnie działał na rzecz jego rozwoju.

Turystyka

Na polu sportowym (po części także turystycznym) w okresie dwudziestolecia międzywojennego Automobilkлуб Polski od początku rozwijał ożywioną działalność. Po pierwszej imprezie sportowej, raczej z pogranicza sportu i turystyki samochodowej – wycieczce klubowej do Zegrzynka na początku 1921 roku – organizowane były dłuższe imprezy samochodowe, zwane Rajdami (Turystycznymi) Automobilkлубu Polski, które stały się na wiele lat główną imprezą... sportową klubu.

JULIAN PIASECKI



Będąc wysokim urzędnikiem państwowym (wice-minister komunikacji w rządzie RP), wielce zasłużył się dla rozwoju Automobilkлубu Polski jako jego prezes (1935–1939). Dowodem uznania dla jego zasług, tak w działalności państwowej, jak i społecznej, było nadanie mu w listopadzie 1938 roku przez prezydenta Rzeczypospolitej, **Ignacego Mościckiego**, Krzyża Komandorskiego z Gwiazdą Polonia Restituta.

Życiorys płk. dypl. inż. **Juliana Piaseckiego**, kawalera orderu wojennego Virtuti Militari – zresztą tak jak życiorysy wielu innych działaczy Automobilkлубu Polski – był bogaty w działalność wojskową i konspiracyjną. Legionista, POW–iak, powstaniec śląski, oficer 36. Pułku Legii Akademickiej, w latach 20. był współtwórcą i przywódcą Obozu Polski Walczącej.

Po klęsce wrześniowej w 1939 roku, zorganizował uwolnienie z internowania w Rumunii i powrót do kraju marszałka Polski, **Edwarda Rydza-Śmigłego** (na przejściu granicznym w Chochołowie stoi pamiątkowy głaz z datą 27 października 1941 roku, upamiętniającą przejście marszałka przez granicę ze Słowacją). Zmarł w wyniku postrzału, jaki otrzymał pierwszego dnia Powstania Warszawskiego w 1944 roku.



DZIAŁ KLUBOWY

Automobilkлуб Polski

Warszawa, ul. Szucha 10 (dom własny)

Sekretariat czynny od godziny 10 do 4 pp.—Telefon 8-45-11.

ZMIANY W PREZYDJUM AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

Z okazji obchodu 25-lecia założenia Klubu, nadana została Prezesowi p. Karolowi hr. Raczyńskiemu godność Dożywotnego Honorowego Prezesa Klubu.

Z powodu złego stanu zdrowia, nie pozwalającego na branie czynnego udziału w pracach Klubu p. Prezes Karol hr. Raczyński zgłosił swą rezygnację z Prezesury Klubu i na jego miejsce wybrany został na urzędującego Prezesa p. Julian Piasecki Vice-Minister Komunikacji.

KOMUNIKAT.

Komisariat Rządu uprzejmie przypomina o obowiązku każdorazowego bezwzględnego ustępowania drogi samochodowi Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w razie zauważenia tego pojazdu, usłyszenia sygnału lub dostrzeżenia znaków policji.

Dla ułatwienia szybkiego przejazdu wozu Pana Prezydenta. pożądanym jest nawet zatrzymywanie się wszelkich innych samochodów po zjechaniu z drogi.

Pismo prezesa
Karola hr. Raczyńskiego
z okazji 25. lecia
Automobilkлубu Polski.

Jak przed 25 laty, przed nowozałożoną naszą instytucją, stało ważne zadanie stworzenia i organizowania automobilizmu na ziemiach polskich, tak i obecnie, w roku jubileuszowym, przed Automobilkлубem Polski i z nim zrzeszonymi klubami, stoi i nadal nie mniejsze zadanie dalszego rozwoju rodzimego automobilizmu, aby doprowadzić motoryzację w naszej wolnej Ojczyźnie do poziomu godnego jej państwowego stanowiska.

*Karol Raczyński,
Prezes Automobilkлубu Polski.*

1921 – 1939



Mieczysław Rappe – prezes Komisji Turystycznej AP.

Należy jeszcze wspomnieć, że począwszy od roku 1927, Automobilklub Polski zapraszał do współpracy przy organizacji rajdów kluby terytorialne, a trasa rajdu wychodziła poza granice Polski (np. do Czech i Niemiec w 1929 roku).

Obok samochodów znanych marek zagranicznych, w rajdzie uczestniczyły także samochody konstrukcji polskiej, jak np. już od 1925 roku Stetysz – samochód konstrukcji **Stefana Tyszkiewicza**, odznaczający się łatwością poruszania w każdych warunkach dzięki wysokiemu zawieszeniu. Startował też samochód CWS, produkowany przez Centralne Warsztaty Samochodowe,

Sport i turystyka motorowa w Automobilklubie okresu międzywojennego początkowo przenikały się wzajemnie. Z czasem zaistniał podział na te dyscypliny, o czym świadczy chociażby pojawienie się na przełomie lat 20. i 30. dwóch niezależnych komisji – sportowej i turystycznej. Prezesem pierwszej był początkowo **Włodzimierz Zagórski**, a następnie **Janusz Regulski**. Drugiej zaś przewodził **Mieczysław Rappe**.

Z uwagi na uczestnictwo w Rajdzie Automobilklubu Polski kierowców zagranicznych, do jego nazwy od roku 1927 dodano słowo „Międzynarodowy”. Od tego momentu rajd przestał być imprezą kierowców amatorów, a stał się rywalizacją firm samochodowych i kierowców fabrycznych (zawodowych).

Co ciekawe, rajdem zainteresowały się także polskie władze wojskowe, czego dowodem był udział w rajdzie w 1938 roku załóg jadących w specjalnego typu samochodach wojskowych.

Drugą gałęzią pracy organizacji automobilowych, gałęzią równie ważną jak sport jest turystyka.

Prezes Kom. Sport. A. P.
Janusz Regulski



którymi kierował marzący o stworzeniu polskiego samochodu inż. płk **Kazimierz Meyer**. Marzył i wraz z zespołem inżynierów stworzył (i stale ulepszał) samochód, który stanowił swoistą rewelację w automobilizmie. Jego konstrukcja, z nadwoziem autorstwa inż. **Stanisława Panczakiewicza**, przy swojej prostocie wybiegała ponad przeciętność.



Komandor IX Międzynarodowego Rajdu AP – J. Regulski wyprowadza zawodników z Placu Piłsudskiego (1930 r.).

1921 – 1939



Powyżej:
Na trasie Międzynarodowego
Rajdu AP w 1930 roku.

Po prawej:
Plakietka
X Międzynarodowego
Rajdu AP w 1937 r.

Do ciekawostek należy zaliczyć zbudowanie w 1928 roku pod kierunkiem **Tadeusza Tańskiego** prototypu sportowego kabrioletu CWS T8 (8 cyl. – 3000 cm³) i CWS T4 (4 cyl. – 1500 cm³). W 1927 roku w Międzynarodowym Rajdzie Automobilklubu Polski wziął udział jeden z prototypów polskiego samochodu CWS T-1 (723 cm³), prowadzony przez **Mieczysława Mrajskiego**.

Niestety, decyzją władz zaprzestano rozwijania rodzimej produkcji, a zajęto się wdrażaniem licencji Fiata, która z czasem przekształciła się w produkcję polskiego Fiata 508 i 518 w Państwowych Zakładach Inżynierii.

Rajdów AP do 1939 roku odbyło się 12. Wyjątkowym, pod względem trasy, był VII Międzynarodowy Rajd AP, jego trasa

przebiegała przez najważniejsze polskie uzdrowiska, stąd jego nazwa Uzdrowiskowy. Rajd był wielką sensacją – na drogach gromadziły się tłumy widzów, władze miejscowości, przez które prowadziła jego trasa, dbały bardzo o właściwe przyjęcie jego uczestników.

Ostatni – kończący, niestety, okres zawodów dwudziestolecia międzywojennego – XII Międzynarodowy Rajd Automobilklubu Polski, otrzymał tytuł Grand Prix Polski. Został on nadany imprezie na Kongresie AIACR w Paryżu w 1938 roku, dzięki staraniom prezesa Komisji Sportowej AP, **Janusza Regulskiego**.

Było to duże osiągnięcie, bowiem o ile w przypadku wyścigów nie było problemów z uzyskaniem statusu międzynarodowego, o tyle w przypadku rajdów było to niezwykle trudne. Przekonywające argumenty prezesa **Regulskiego**, o znaczeniu tego właśnie typu sportu samochodowego dla Polski, zwyciężyły!

Regulamin tego rajdu był ujęty w 52 paragrafach opisanych na 27 stronach (format A4) i mówił o tym, że: „Wielka Nagroda



Dyplom z 1930 roku.



1921 – 1939

Polski ustanowiona zostaje dla zwycięskich zawodników każdej klasy, a mianowicie: samochodów małych, średnich, dużych i największych oraz dla zwycięskiego zespołu fabrycznego”.

Rajdy AP były nie tylko imprezami czysto sportowymi. Były również poważną propagandą motoryzacji, albowiem udawały przez osiągnięte wyniki, „że samochód nowoczesny jest niezawodnym środkiem lokomocji i to w dodatku – szybkim”. Rajdy spełniały ważną rolę uświadamiania społeczeństwa o potrzebie rozwoju motoryzacji, były przeglądem sił przemysłu samochodowego poszczególnych krajów na podstawie ilości marek i typów startujących samochodów.

Prawidłowe przygotowanie i przebieg wspomnianych rajdów, a także pozostałych licznych imprez samochodowych, które organizował Automobilklub Polski, było zasługą liczego grona oddanych bez reszty automobilizmowi klubowych działaczy. Należał do nich m.in. „wieczny” komandor rajdów międzynarodowych, **Janusz Regulski**, wielokrotnie pełniący tę funkcję **Tadeusz Heyne**, a także ich „pomocnicy” – wicekomandorzy: **Aleksander Seńkowski**, **Jan Maryjański**, **Stefan Sztukowski** i **Włodzimierz Zeydowski**, **Ryszard Borman** (stały gospodarz), **Stefan Zabłocki**, **Stanisław Szydelski** (prowadzący niezmiennie sekretariat) i wielu innych.

W sporcie samochodowym na arenie międzynarodowej Automobilklub Polski zaznaczał swoją obecność, uczestnicząc i współpracując przy organizacji Rallye Monte Carlo, którego pierwsza edycja została zorganizowana w 1911 roku przez księcia

Do ciekawostek można zaliczyć start w VIII edycji rajdu MC w 1929 roku polskiego samochodu Stetysz, którego kierowcą był **Stanisław hr. Gorzeński-Ostroróg**. Samochód ten ze względu na chorobę mechanika nie dotarł do Monte Carlo w wyznaczonym czasie i nie został sklasyfikowany, ale jury rajdu, uznając hart ducha polskiej załogi, nagrodziło kierowcę plakietką za ukończenie rajdu (2614 km przejechano w 67 godz.). Konstruktor Stetysza, **Stefan hr. Tyszkiewicz**, otrzymał puchar w konkursie komfortu.

Monako, **Alberta I**. Głównym organizatorem rajdu był International Sporting Club i Automobilklub Monaco, a celem rajdu – z punktu widzenia producentów samochodowych – była możliwość wypróbowania samochodów w ciężkich warunkach terenowych i klimatycznych. Zlot gwiazdzysty kończył się w Monte Carlo konkursem regularności jazdy.

W latach dwudziestych i trzydziestych Warszawa była czterokrotnie jedynym w Polsce punktem startowym tego rajdu, raz obok Warszawy, był jeszcze Lwów i dwukrotnie tylko Lwów.

W tej najtrudniejszej imprezie zimowej Europy – Rallye Monte Carlo – licznie byli reprezentowani zawodnicy AP, trzy razy jej uczestnikiem był **Aleksander Mazurek** i dwukrotnie był najlepszym z Polaków.

Uczestnictwo zawodników Automobilklubu Polski w zawodach zagranicznych nierzadko uwieńczono było sukcesem, jak np. zwycięstwo w rajdzie–wyścigu Liege – Roma – Liege w 1939 roku w kategorii samochodów turystycznych **Aleksandra Mazurka** w Chevrolecie (z montowni Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie). Bardzo udane występy na terenie międzynaro-



dowym mieli także m.in. **Henryk Liefeldt** i **Jan Ripper**, których nazwiska zapisały się chlubnie na wyścigach w Czechach.

Automobilklub Polski, poza rajdami, organizował także liczne imprezy zaliczane do – jak to określił **Witold Rychter** – klas „turystycznej i krajoznawczej, sportowo-treningowej, sportowej lekkiej, sportowej ciężkiej oraz zabaw i widowisk”. Były to zarówno modne w latach 20. wyścigi płaskie, jak i gymkhany – bardzo widowiskowe turnieje zręczności, w których orientacja i szybki refleks okazywały się niezbędne, bowiem samochód prowadziło się jedną ręką, a drugą wykonywało różne zadania. Były też czysto rozrywkowe „Pościgi za lisem”, wycieczki oraz zjazdy gwiazdziste z dodatkiem bardziej sportowych prób zręcznościowych.

W późniejszych latach doszły, adresowane do amatorów, Jednodniowe Jazdy Konkursowe, stanowiące świetną szkołę dla przyszłych zawodników sportu samochodowego, bowiem zawierały w sobie szereg trudnych prób, które trzeba było zaliczyć na niewielkich odcinkach. Zaliczały się do nich: jazda okrężna na trasie liczącej kilkaset kilometrów, próba szybkości turystycznej na 5 km ze startem z miejsca, próba zrywu i hamowania. W tych wszystkich imprezach brali licznie udział także czołowi zawodnicy AP. Dotyczy to także Turystycznych Rajdów Zimowych, np. do Zakopanego (z próbą sprawności w kopnym śniegu). Nagrodami za przejazd bez punktów karnych były złote plakietki. Srebrne otrzymywało się za zmieszczenie się w 10 punktach karnych, a brązowe – za samo ukończenie rajdu.

Z czasem pojawiły się budzące zainteresowanie władz wojskowych (pomagały w ich organizowaniu) jazdy terenowe, o trasie

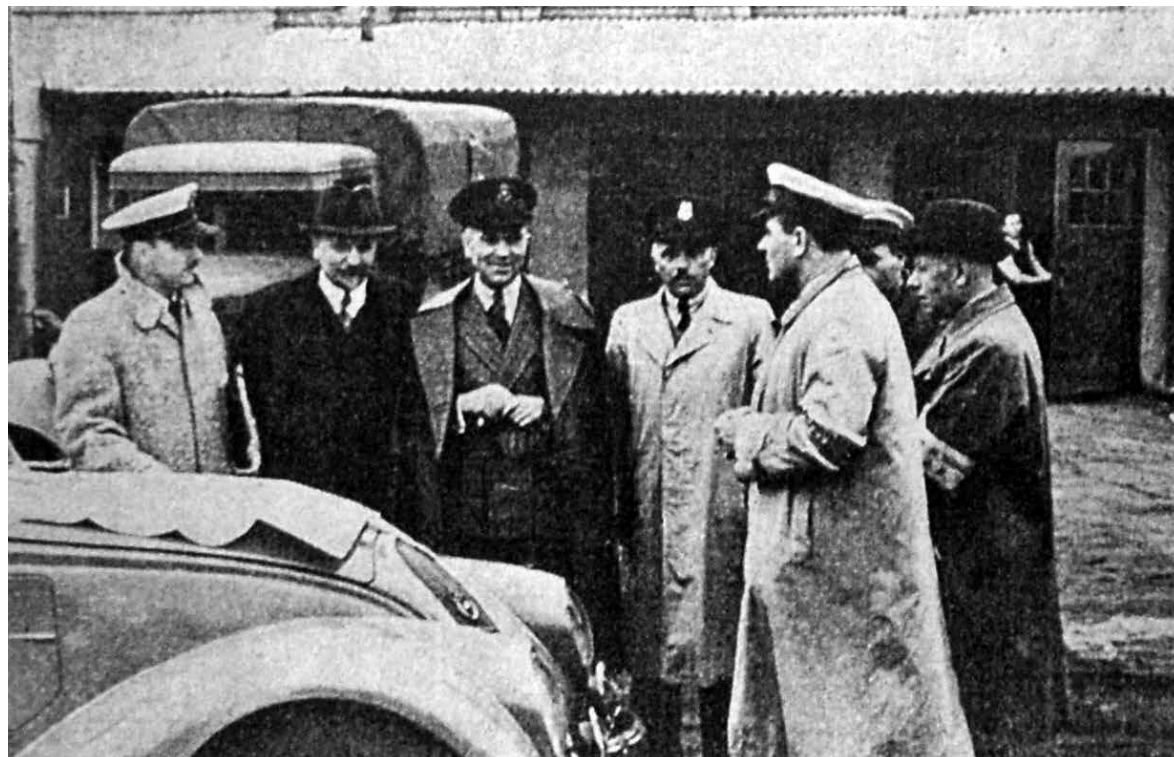
Startująca z Tallina w XIV RMC polska załoga – J. hr. Łubieńskiego (Packard) w składzie: W. Rychter, A. Wędrychowski i A. Mazurek zajęła w ogólnej klasyfikacji 49 miejsce.



Plakietka Wiosennej Jazdy Konkursowej w 1938 roku.

1921 – 1939

Komisja Techniczna Pierwszej Jazdy Terenowej w 1938 r. (od lewej: kpt. Szydelski, inż. Meyer, inż. Seńkowski, dyr. Maryański, inż. Zakrzewski, red. Grabowski).



dochodzącej nawet do kilkuset kilometrów. Podczas ich rywalizacji cywile rywalizowali z kierowcami wojskowymi.

W pierwszej „terenówce” w 1938 roku zwyciężył **Aleksander Mazurek** w Chevrolecie, a kpt. **Stanisław Grąbczewski** w „Łaziku” (Fiat 518) był czwarty.

Automobilklub Polski wspierał działalność sportową klubów afiliowanych, współpracując przy organizacji imprez klubowych, które dzięki staraniom AP uzyskały międzynarodową rangę. Dotyczyło to przede wszystkim Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego (Krakowskiego Klubu Automobilowego) oraz Grand Prix Miasta Lwowa (Małopolskiego Klubu Automobilowego).

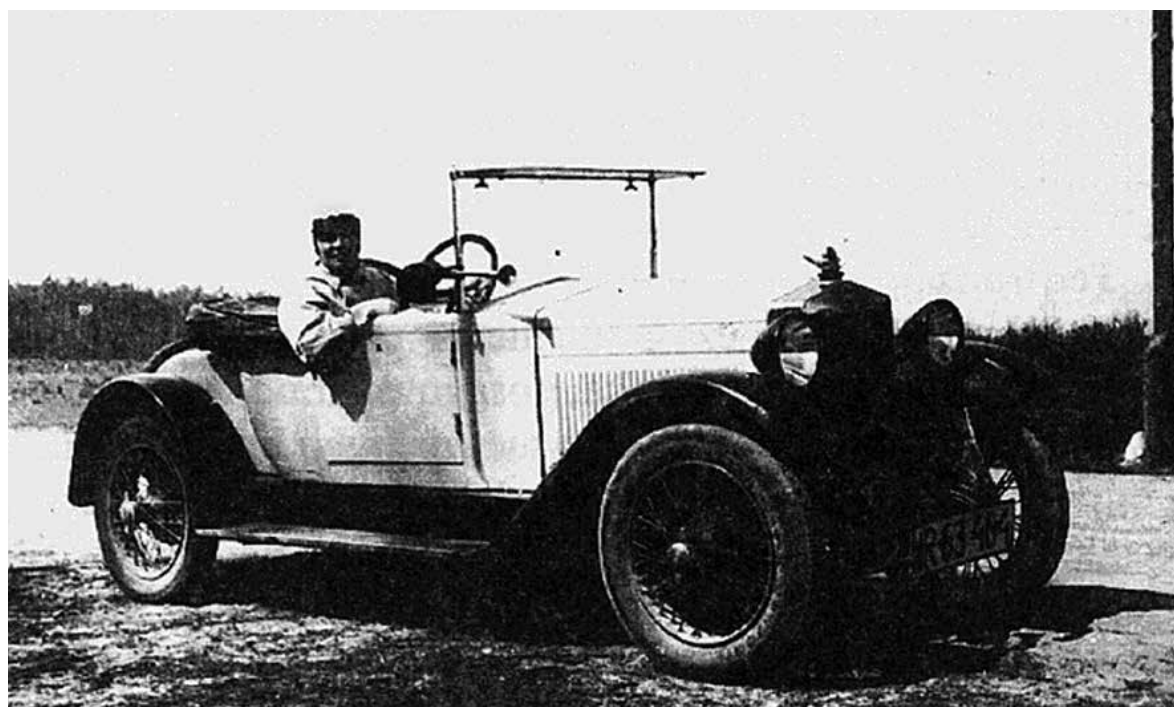
AP organizował, obok dużych imprez sportowych, także inne zawody, o mniejszej randze, jak np. konkursy małego zużycia paliwa, polegające na przejechaniu największego dys-

tansu przy szybkości minimum 25 km/godz. na takiej samej ilości paliwa (5 l). W 1928 roku w konkursie tym zwyciężył **Henryk Liefeldt** jadący samochodem Citroën, który pokonał 116,3 km, a drugim był **Witold Rychter** – 116 km.

Członkowie klubu znani byli także z uczestnictwa w wyprawach automobilowych po świecie – trasa podróży po Europie i Afryce **Janusza i Haliny Regulskich** w 1930 roku (opisana w książce **Haliny Regulskiej** „Samochodem przez dwudziestolecie”) wynosiła 17 000 km.

Wyjątkową aktywnością w tamtych czasach w Automobilklubie odznaczało się środowisko kobiece. Panie bowiem brały udział nie tylko w życiu towarzyskim, ale nierzadko rywalizowały z panami w imprezach sportowych (nie mówiąc już o licznych, specjalnie tylko dla nich organizowanych imprezach – Rajdach Pań, których odbyło się siedem). Możliwość zademonstrowania

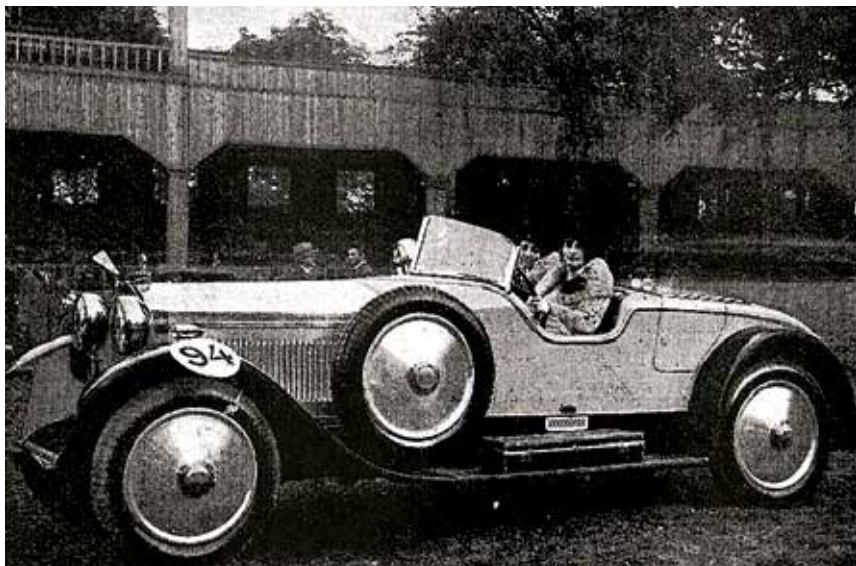
Halina Regulska w swoim Fiacie 509 (1928 r.).



1921 – 1939

swojej urody, stroju i wdzięku klubowych pań stwarzały konkursy piękności samochodów, organizowane głównie w Parku Paderewskiego. Oceniano bowiem na nich całościowo: piękno linii samochodu oraz jego załogi!

Lata świetności Automobilkłubu Polski przerwała II wojna światowa, ale jeszcze w czerwcu 1939 roku udało się jego działaczom zorganizować „samochodowe zawody sportowe, stanowiące imprezę międzynarodową i otwartą (pkt 15. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego AIACR)”, pod nazwą „Wielka Nagroda Polski – XII Międzynarodowy Rajd AP 1939” i wysokim patronatem prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, prof. dr **Ignacego Mościckiego** i marszałka Polski, **Edwarda Rydza-Śmigłego**. Ten patronat był widowym dowodem na to, jak znaczącą pozycją szczylił się Automobilkłub Polski w okresie dwudziestolecia międzywojennego.



Powyżej:
Pani Z. Mariańska
w samochodzie Delage
z karoserią krajową.

Obok:
Informacja w Aucie z 1939 r.
o zwycięstwie A. Mazurka
w Pierwszej Jeździe Terenowej
AP (reklama Chevroleta)

**Na bezdroża
tylko
CHEVROLET**

409-764

PIERWSZA JAZDA TERENOWA AUTOMOBILKLUBU POLSKI
I miejsce w klasyfikacji ogólnej
A. MAZUREK na CHEVROLECIE

- REKORD 120 km trasy – średnia 64,1 km/godz. (następny zawodnik 45,8 km/godz.)
- REKORD odcinka terenowego – średnia 54,5 km. godz. (następny zawodnik 40 km./godz.)
- REKORD szybkości i zwrotności na piasku – 70 sekund (następny zawodnik 86 sekund)

1921 – 1939