



# WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

NR 5

KRAKÓW  
Św. JANA' 11.

Kraków, maj 1930.

TELEFON  
Nr. 2386.

## *Witajcie!*

Niniejszy numer «Wiadomości Klubowych» jest ostatnim jaki ukaże się przed «Krakowskim Turniejem Automobilowym», który rozpocznie się IV-tym Polskim Zjazdem Gwiazdzystym do Krakowa.

Bez jednego słowa opozycji uchwałyły wszystkie polskie Kluby na posiedzeniu Międzyklubowej Komisji Automobilowej wniosek naszego Klubu postanawiający, aby ten wielki zjazd rodziny automobilowej poprowadził w tym roku naszych kolegów do Krakowa.

Stare mury dostojnego miasta, które w ciszy i skupieniu żyje swoją wspaniałą historyczną przeszłością, powtarzać sobie będą echem niezwykłą muzykę setek motorów, którym zawdzięczać będziemy przybycie do nas miłych i oczekiwanych Gości.

Jeżeli Kraków stanie się w myśl intencji całego swego społeczeństwa stolicą polskiej turystyki, to tem samem Krakowski Klub Automobilowy uważać będzie, iż przyczynił się do tego również swoją działalnością, bowiem jednym z celów i ideą naszej pracy jest propaganda turystyczna.

W dzisiejszym stanie rzeczy stwierdziliśmy z okazji prac przygotowawczych, że nasze miasto na wielki ruch turystyczny nie jest niestety jeszcze przygotowane.

Kilka pierwszorzędných hoteli, pomieścić może zaledwie kilkaset osób i dlatego już prosimy przybywających do Krakowa automobilistów o pobłażanie, gdyby nie powiodło nam się sprawę kwaterekową przygotować tak, jakbyśmy tego pragnęli.

Data naszego Turnieju zbiega się ściśle z datą zjazdu imienia Kochanowskiego urządzanego staraniem Akademji Umiejętności, to też sprawa należytej organizacji Turnieju przypadła na okres stwarzający istotnie duże trudności.

Jednak owiani szczerą i prawdziwą radością, pracujemy z całym zapalem i mamy nadzieję, że nasi Goście czuć się będą w Krakowie tak dobrze, jak serdecznie i gorąco nasz Klub tego pragnie i o to się będzie starał.

To też przybywajcie do nas jak najliczniej z wszystkich zakątków Polski a będziecie nie tylko naszymi ale i całego miasta najmiłszymi Gośćmi



# WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

NR 5

KRAKÓW  
Św. JANA 11.

Kraków, maj 1930.

TELEFON  
Nr. 2386.

## Program Krakowskiego Turnieju Automobilowego.

### Sobota 31 maja 1930

godz. 18-ta ostateczne zamknięcie listy zgłoszeń na kwatery dla uczestników Zjazdu.

### Środa 4 czerwca 1930

godz. 18-ta zamknięcie listy zgłoszeń na Zjazd Gwiazdzisty za pojedynczą opłatą.

### Piątek 6 czerwca 1930

od godz. 4 do 8-mej trening samochodów na „Wyścig pod Ojcowem“.

godz. 18-ta zamknięcie listy zgłoszeń na „Zjazd Gwiazdzisty“ za podwójną opłatą.

na „Wyścig pod Ojcowem“ za pojedynczą opłatą.  
„ „Raid Pętlicowy“ „ „ „ „ „

### Sobota 7 czerwca 1930

od godz. 4 do 8-mej trening samochodów na „Wyścig pod Ojcowem“.

godz. 16-ta otwarcie parku „Zjazdu Gwiazdzistego“ na pl. Szczepańskim,

„ 18-ta zamknięcie listy zgłoszeń na „Wyścig pod Ojcowem“ za podwójną opłatą,

„ 19-ta zamknięcie parku „Zjazdu Gwiazdzistego“ na pl. Szczepańskim.

Komisja Kwaterunkowa urzędująca na pl. Szczepańskim od godz. 15-tej do 19-tej, wydaje karty kwaterunkowe tym uczestnikom Zjazdu, którzy zamówili kwatery. O godzinie 20-tej zebranie w lokalu klubowym przy ul. św. Jana 11. Strój dowolny.

### Niedziela 8 czerwca 1930

od godz. 4 do 8-mej trening samochodów na „Wyścig pod Ojcowem“.

godz. 9-ta zbiórka przed Klubem celem zwiedzenia Wawelu,

godz. 12-ta odbiór samochodów przez Komisję Techniczną pod Ojcowem,

godz. 13-ta zgłoszenie zawodników na startcie w Ojcowie,

godz. 14-ta początek „Wyścigu pod Ojcowem“.

Bilety wstępu na wyścig sprzedawane będą przez dwie kasy od strony Krakowa i Ojcowca od godz. 10:30. Ceny wstępu od osoby zł 3.—, dla studentów szoferów i żołnierzy po zł 1.—.

Do wyścigu zebranie towarzyskie w Ojcowie,

godz. 17-ta zamknięcie listy zgłoszeń na „Raid Pętlicowy“ za podwójną opłatą,

godz. 18-ta odbiór samochodów zgłoszonych do „Raidu Pętlicowego“ na pl. Szczepańskim,

godz. 20-ta zamknięcie parku na placu Szczepańskim,

godz. 21-sza zebranie w lokalu klubowym.—Strój dowolny.

### Poniedziałek 9 czerwca 1930

godz. 4:30 otwarcie parku „Raidu Pętlicowego“ na pl. Szczepańskim,

godz. 5-ta start wozów do „Raidu Pętlicowego“.

Śniadania od godz. 4-tej na pl. Szczepańskim.

### Wtorek 10 czerwca 1930

godz. 8-ma śniadanie w Klubie,

godz. 9-ta wyjazd uczestników na wycieczkę do Moście,

godz. 20-ta rozdanie nagród i zebranie towarzyskie w Klubie.

Redakcja naszego pisma, starając się stale o podnoszenie jego poziomu zabiega o współpracę wybitnych jednostek, dzięki czemu zamieściła w numerze IV-tym nowelkę p. Magdaleny Samozwaniec i spotkała się z tego powodu z wielu stron z wyrazami uznania.

Do numeru dzisiejszego pozyskaliśmy artykuł b. V-Ministra Inż. Henryka Dudeka, dyrektora O. D. R. P. w Krakowie traktujący szeroko o problemie dróg w Polsce.

Dziękujemy na tem miejscu serdecznie JWPanu Dyrektorowi Inż. H. Dudekowi za łaskawą gotowość, z jaką udzielił nam artykuł tak świetnie, szeroko i dokładnie opracowany. Jesteśmy przekonani, że wzbudzi on najwyższe zainteresowanie nie tylko członków naszego Klubu, ale najszerszych warstw tą sprawą interesującego się społeczeństwa.

**Prosimy zabierać głos na łamach naszego pisma!**

## Problem dróg w Polsce.

Z pomiędzy wielu bolączek ludności w Polsce, jedną z najbardziej palących jest kwestja drogowa. Doprowadzenie dróg do stanu choćby przedwojennego, to jedno z najpilniejszych zadań i obowiązków Rządu i samorządów. — Tem, czem dla organizmu ludzkiego są arterje i nerwy — tem dla życia gospodarczego są drogi komunikacyjne.

Polska powstała z 3 zaborów i stan dróg odzwierciedla zabór, pod którym się dana dzielnica znajdowała. Podczas gdy Województwa zachodnie — poznańskie i pomorskie mają gęstość sieci drogowej od 200—300 mb., była Galicja 206 mb. — była Kongresówka 67 mb., to Kresy posiadają nieprawdopodobnie rzadką sieć, bo Wileńskie 11 mb. — Wołyńskie 27 mb., Nowogrodzkie 25 mb., a Poleskie 18 mb. — na 1 klm. kwadratowy powierzchni.

Ażeby ustalić program potrzebnej sieci i gęstości dróg na terenie Rzeczypospolitej przypatrzmy się jak w innych państwach europejskich przedstawiała się długość dróg bitych do powierzchni kraju według stanu przedwojennego.

1. Francja dł. dróg 597.000 km. pow. kr. 536.000 km<sup>2</sup> 1114 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

2. Belgja dł. dróg 23.000 km. pow. kr. 29.000 km<sup>2</sup> 800 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

3. Anglja dł. dróg 240.000 km. pow. kr. 314.000 km<sup>2</sup> 764 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

4. Niemcy dł. dróg 287.000 km. pow. kr. 541.000 km<sup>2</sup> 530 m dróg na 1 km<sup>2</sup>. W tem Prusy dł. dróg 120.000 km. pow. kr. 345.000 km<sup>2</sup> 344 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

5. Włochy dł. dróg 148.000 km. pow. kr. 286.000 km<sup>2</sup> 517 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

6. Austrja dł. dróg 119.500 km. pow. kr. 300.000 km<sup>2</sup> 400 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

7. Szwajcarja dł. dróg 14.000 km. pow. kr. 41.000 km<sup>2</sup> 341 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

8. Węgry dł. dróg 85.000 km. pow. kr. 326.000 km<sup>2</sup> 260 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

9. Rosja europ. dł. dróg 36.000 km. pow. kr. 5850.000 km<sup>2</sup> 6 m. dróg na 1 km<sup>2</sup>.

Natomiast stan sieci dróg bitych na ziemiach Rzeczypospolitej przedstawia się następująco:

1. B. Król. Kong. dł. dróg dr. 8.600 km. pow. kr. 127.000 km<sup>2</sup> 67 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

2. Zabór austr.:

a) Galicja dł. dr. 16.200 km. pow. kr. 78.500 km<sup>2</sup> 206 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

b) Śląsk cały dł. dr. 3.900 km. pow. kr. 5.200 km<sup>2</sup> 750 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

3. B. Zab. pruski:

a) Poznańskie dł. dr. 6.000 km. pow. kr. 29.000 km<sup>2</sup> 207 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

b) Prusy zach. dł. dr. 7.500 km. pow. kr. 25.000 km<sup>2</sup> 294 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

c) Śląsk górny dł. dr. 16.000 km. pow. kr. 40.300 km<sup>2</sup> 400 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

4. Ziemie wschodnie:

1. B. Guber. Wileńska dł. dr. 380 km. pow. kr. 42.000 km<sup>2</sup> 9 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

2. Gub. Grodzieńska dł. dr. 1600 km. pow. kr. 38.600 km<sup>2</sup> 41 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

3. B. Gub. Wołyńska 1.200 km. pow. kr. 71.800 km<sup>2</sup> 17 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

4. B. Gub. Mińska dł. dr. 400 km. pow. kr. 91.200 km<sup>2</sup> 4 drogi na 1 km<sup>2</sup>.

5. B. Gub. Kowieńska dł. dr. 400 km. pow. kr. 40.200 km<sup>2</sup> 10 mb. drogi na 1 km<sup>2</sup>.

Widzimy zatem, że gęstość dróg w poszczególnych województwach jest różna i sięga od 300 mb. do 11 mb. na 1 km<sup>2</sup> i aby gęstość dróg na ziemiach Polski doprowadzić do gęstości jaka jest w Województwach zachodnich (Pomorze) około 300 mb., na 1 km<sup>2</sup> pow. potrzeba wybudować około 75.000 km, kosztem około 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> miliardów zł. przy uwzględnieniu potrzebnej ilości mostów stałych. Problem ten może być rozwiązany w okresie przypuszczalnym około 40 lat przy odpowiednim przyczynieniu się Skarbu Państwa, samorządów i interesowanych (rocznie około 85 milj. zł.), przyczem nie należy zapominać, że w województwach wschodnich samych dróg państwowych gruntowych jest zgorą 4.300 km, które wymagają przebudowania na drogi bite i program ich budowy nie powinien być dłuższy nad lat 20, co wymagać będzie około 10 milionów zł rocznie dotacji państwowej — (podczas gdy dzisiaj kredyt dla całego Państwa na budowę nowych dróg państwowych wynosi około 3 milj. rocznie).

Bez pomocy państwowej nie pójdzie także budowa nowych dróg samorządowych tak, że należałoby się liczyć z rocznym wydatkiem Państwa na budowę nowych dróg i mostów państwowych i subwencjonowanie nowych dróg samorządowych około 40 milj. zł (dziś około 6 milj. zł). Przed wojną Sejm galicyjski udzielał rocznie subwencji powiatom (np. w 1914 r.) na budowę nowych dróg około 1.800.000 Kor., a na naprawę dróg powiatowych i gminnych 1,2 milj. — razem 3 milj. Kor., co odpowiada dziś kwocie około 6 milj. zł. poza kredytem na utrzymanie dróg krajowych i powiatowych, czyli tyle, ile dziś wynosi kredyt dla całego Państwa na budowę nowych dróg i mostów.

Widzimy zatem, że przy średnio dobrym stanie dróg w b. zaborze austr. bez pomocy Państwa i kraju samorzady nie mogłyby same nowych dróg budować. Dziś sytuacja finansowa samorządów nie jest lepsza, a raczej gorsza i bez pomocy Państwa nowej

sieci dróg samorządowych nie dałoby się przeprowadzić. Wysiłek Skarbu Państwa będzie zatem musiał być znaczny.

A jakież jest stan dzisiaj istniejących dróg na ziemiach Polskich? Zdaje się, że z wyjątkiem Województw zachodnich, które wielka wojna oszczędziła — drogi są w stanie nader opłakanym. Pozwolę sobie zobrazować jak się ta sprawa przedstawia na terenie Województwa Krakowskiego.

Stan sieci dróg wszelkiej kategorii w tutejszym Województwie zarówno z powodu nadmiernego i niewyrównanego zużycia w okresie wojny światowej, jakoteż z powodu niewystarczającej konserwacji w okresie późniejszym, tak się pogorszył, że występujące zazwyczaj tylko sporadyczne z nastaniem roztopów wiosennych przełomy i wywroty warstwy żwirowej, przybrały na drogach tutejszych rozmiary groźne, ogarniając przestrzenie, wyrażające się w dziesiątkach kilometrów, na których droga bita przestała istnieć, gdyż utrzymująca się dotychczas cienka warstwa zużytej do ostatecznych granic żwirówki, nieopartej na trwałym podkładzie kamiennym została całkowicie rozrzucona i zmieszana z ziemią.

W tym stanie sprawy, problem drogowy w tutejszym Województwie, bez względu już na swą aktualność w kierunku konieczności przystosowania naszych dróg do nowoczesnych wymagań i wzorów państw zachodnich, nabiera charakteru specjalnie naglącego i domaga się bezzwłocznego rozpatrzenia i zastosowania środków zaradczych, które zdołały zapobiec nieuchronnej katastrofie gospodarczej, w razie powtórzenia się przerw komunikacyjnych w większych rozmiarach. Akcja, która ma być przedsięwzięta winna:

a) objąć wszelkie kategorie dróg tj. państwowe, wojewódzkie, powiatowe i ważniejsze gminne, jeśli polepszenie komunikacji ma przynieść korzyści gospodarcze nie tylko okolicom położonym wzdłuż głównych szlaków drogowych, ale też i najszerszym warstwom ludności wiejskiej, których udział w wykonaniu programu sanacji drogowej jest niezbędny,

b) winna oprzeć się na zbiorowym wysiłku i ofiarach materialnych całej ludności w okręgu, w którym zostanie wdrożoną,

c) winna uwzględnić najbardziej nagłą potrzebę komunikacji drogowej, tj. zasadę przyprowadzenia dróg tutejszych przynajmniej do stanu przedwojennego, nadającego się do normalnej corocznej i skutecznej konserwacji, gdyż na razie niema środków finansowych na bardzo kosztowne inwestycje według nowoczesnych systemów nawierzchni i ponieważ konieczności gospodarczo-komunikacyjne nie pozwalają na poprzednie długotrwałe studia nad doborem systemów jezdni, ewentualnie potrzebną przebudowę dróg o wadliwych trasach i t. d.

Opinia ogółu domaga się dobrej drogi bitej, wystarczająco konserwowanej, oczekując poprawy obecnych stosunków w najbliższym, kilkuletnim okresie.

Zniszczone bowiem drogi wszystkich kategorii, otrzymywały do 1925 r. tak znikome dotacje, że ledwo wystarczyły na opłacenie kosztów administracyjnych.

I tak — dotacje państwowe w obrębie tutejszego Województwa na utrzymanie 1.035 km. dróg państwowych — 30 km b. państwowych i 685 km. b. krajowych — ogółem na 2.023 km. wraz z subwencją na drogi powiatowe wynosiły:

	złotych w złocie na 1 km.	
w 1921 r. 56 milj. Mkp. czyli	220.000	109
„ 1922 „ 530 „ „ „	427.000	211
„ 1923 „ 34 miljard. Mkp. czyli	492.000	233
„ 1924 „	2,034.000	1.005
„ 1925 „ wyd. państw. 1.564.000		
„ wyd. T. W. Sam. 805.000	2,369.000	1.171

W r. 1926 na klm. b. drogi wyniosła dotacja — 1114 zł obiegowych.

W r. 1927 na klm. b. drogi wyniosła dotacja — 1668 zł obiegowych.

W r. 1928 na klm. b. drogi wyniosła dotacja — 2372 zł obiegowych.

W r. 1929 na klm. b. drogi wyniosła dotacja — 2182 zł obiegowych.

Kwoty markowe przerachowano na dzień asygnowania na złote franki, czyli złote w złotych, bo wobec spadku waluty cyfry w markach nie dałyby żadnego obrazu.

Widzimy zatem, że dotacje obliczone w złotej walucie w latach 1921 wynosiły 1/10 — zaś w latach 1922 i 1923 zaledwo 1/5 normalnej dotacji w roku 1924 lub 1925.

Odbiło się to fatalnie na stanie nawierzchni drogowej bo podkład żwirówki został starty i dziś według przeprowadzonych pomiarów grubości żwirówki — wynosi na niektórych drogach 5—8 cm. (zamiast 30 cm. na drogach budowanych bez podkładu i 16 cm. budowanych na podkładzie).

Województwo krakowskie posiada następującą sieć dróg na swym terenie, utrzymywanych przez:

I. Państwo — jest 1.039 km (1050).

II. samorząd wojewódzki, 1.223 km.

III. dróg powiatowych, j. w. 2.654 km.

IV. dróg gminnych j. w. 9.152 km.

Drogi pod 1, 2, 3 są to drogi szutrowane — zaś z grupy 4 będą to przeważnie drogi gruntowe.

Koszt naprawy tychże dróg obliczono w przybliżeniu przyjmując okrągło:

a) dla dróg pod I) państwowych 500 m<sup>3</sup> materiałów kamiennych i szutrowych na 1 km, z uwzględnieniem trwałych gatunków tłuczni ewentualnie

porfiru lub bazaltu oraz pewną ilość kamienia wapiennego lub stosownego lokalnego na sączki i podkład, tak, aby łączny koszt 1 m<sup>3</sup> materiałów nawierzchniowych i robocizny nie przekroczył kwoty 30 zł, co wyniesie 15.000 zł na 1 km. czyli dla sieci 1050 km. dróg państwowych wypadnie łączny koszt po zaokrągleniu 15.600.000 zł.

b) dla dróg pod II. przyjęto naprawę dróg b. krajowych tj. 627 km. i b. państwowych tj. 238 km. oraz zdeklasowanych dróg obu tych kategorii na powiatowe, łącznie 129 km. razem 994 km.

Poza tem przyjęto konieczność częściowej przebudowy dróg proponowanych jako wojewódzkie dawnych powiatowych i gminnych, a znajdujących się przeważnie w stanie, nienadającym się do gruntownego remontu, bez poprzedniego uregulowania szerokości korony, ulepszenia odwodnienia, wzmożenia mostów i t. d. Pozycje powyższe wyrażają się w następujących cyfrach:

1) naprawa 865 km. dróg wojewódz. t. j. b. państwowych i b. krajowych oraz zdeklasowanych na powiatowe 129 km. razem 994 km, licząc po 4.000 m<sup>3</sup> materiałów szutrowych na 1 km. oraz przyjmując cenę szabru po 15 zł m<sup>3</sup>, co wraz z robocizną wyniesie 6.000 zł. 1 km. czyli okrągłe 6.000.000 zł.

2. częściowa przebudowa dróg proponowanych na wojewódzkie t. j. 358 km., licząc po 22.000 zł jako koszt przebudowy 1 km, wyniesie okrągłe 7,900 tys. zł.

c) dla dróg pod III. przyjęto naprawę pozostałych po uwzględnieniu i odliczeniu j. w. pod b) zdeklasowanych dróg tj. właściwych dróg powiatowych 2.525 km, przeznaczając na 1 km. po 300 m<sup>3</sup> żwiru lokalnego w cenie 15 zł m<sup>3</sup> wraz z robocizną, czyli koszt ich naprawy wyniesie okrągłe 11.400.000 zł.

d) wreszcie na naprawę ważniejszych dróg gminnych przewiduje się kwotę 500 zł na 1 km. czyli łączny koszt tej naprawy wyniesie okrągło 4.500 tys. zł.

Całkowity zatem koszt doprowadzenia dróg w obrębie tutejszego Województwa do normalnego stanu używalności wyniesie:

a) dla dróg państwowych . . . . .	15.600.000 zł
b) „ „ 1. wojewódzkich . . . . .	6.000.000 zł
2. propon. jako wojew. . . . .	7.900.000 zł
c) „ „ powiatowych . . . . .	11.400.000 zł
d) „ „ gminnych . . . . .	4.500.000 zł

O g ó ł e m . . . . . 45.400.000 zł

przyczem nie uwzględniono budowy mostów większych ponad 20 m. św., które z normalnych budżetów, będzie się nadal budować.

Powyższy program odbudowy dróg, poza normalną konserwacją, zostałby rozłożony na okres 5-ciu lat, gdyż w tym terminie będzie je można od-

nowić, wymagać będzie rocznie  $45.400.000 : 5 = 9.100.000$  zł czyli:

na drogi państw. około . . . . .	3,1 milj. zł
„ „ wojewódz. . . . .	1,2 „ „
„ „ propon. wojewódzkie . . . . .	1,6 „ „
„ „ powiatowe . . . . .	2,3 „ „
„ „ gminne . . . . .	0,9 „ „

R a z e m . . . . . 9,1 milj. zł.

Zachodzi pytanie jak sfinansować ten koszt odbudowy dróg? Przy zaludnieniu około 2 milj. mieszkańców w Województwie krakowskim, wynosi to obciążenie około 4,5 zł. rocznie na głowę przez 5 lat.

Połowa wymienionych kosztów przypadnie w przybliżeniu na materiał drogowy, połowa na robociznę. Materiał musi być zapłacony gotówką, czy to za kamień w kamieniołomach — czy też za dowóz koleją — otrzymamy zatem następujące zestawienie:

licząc dniówkę konną . . . . .	12 zł.
„ robotnika . . . . .	3 zł.

należałoby liczyć 4 dniówek pieszych za 1 ciąglą  $\frac{1}{2}$  kosztów odbudowy dróg przypada na mieszkańca,  $\frac{1}{2}$  kosztów odbudowy dróg przypada na właścicieli koni. Biorąc za podstawę koszt roczny 9 milj. zł. przez 5 lat wypada rozdzielić te kwoty po połowie na wszystkich mieszkańców w połowie na właścicieli koni, czyli przy ludności 2 milj. na głowę 2 zł 25 gr. czyli prawie 1 dzień roboczy rocznie — zaś przy ilości 135.000 koni — około 40 zł na właściciela konia — czyli na 1 konia  $3 \frac{1}{3}$  dni robocze. Nie byłoby to t. zw. szarwark, ale Wydziały powiatowe mogłyby odrobioną dniówkę zarachować na rachunek opłaty.

Cały szereg właścicieli będzie wołał odrobić należność gotówką przez robociznę szczególnie konną, zaś ludność miast i miasteczek opłaciłaby należności gotówką.

Dla celu przeprowadzenia realizacji programu proponuje się utworzenie: 1) Wojewódzkiego Komitetu odbudowy dróg pod przewodnictwem Wojewody — w skład którego weszliby przedstawiciele:

- Dyrekcji Robót Publicznych i Województwa, Wydz. Sam.
- Izby Skarbowej,
- przedstawicieli wszystkich Wydziałów powiatowych,
- przedstawiciele miasta Krakowa,
- przedstawiciel Dyrekcji kolejowej (ze względu na transport materiałów),
- przedstawiciel Związku turystycznego,
- przedstawiciel Klubu automobilowego.

Do zakresu Komitetu należałoby:

- Ustalić program szczegółowy odbudowy dróg,
- kolejność odbudowy w 5 latach,
- rozkład opłat na poszczególne powiaty w sto-

**WINA FRANCUSKIE** znanej firmy: J. Calvet & Cie Bordeaux i Beaune zawsze na składzie w firmie:

sunku do stanu gospodarczego, ilości mieszkańców i gęstości dróg;

4. rozdział dotacji na poszczególne drogi — względnie powiaty.

W każdym powiecie pod przewodnictwem starosty zostałby utworzony powiatowy Komitet drogowy — w skład którego wchodziłby:

1. delegat Zarządu drogowego, 2. delegat Wydziału Powiatowego, 3. delegat Związku Turyst. lub Klubu automobil. lub innej organizacji np. Związku przedsiębiorstw autobusowych. — Komitet ustaliłby program i kolejność odbudowy dróg powiatowych i gminnych w danym powiecie w ciągu 5 lat — na podstawie kosztorysów, przedłożonych przez zainteresowane Zarządy drogowe.

Oplaty rozdzielone na powiaty jako nadzwyczajne opłaty drogowe — byłyby w następujący sposób obliczone np.

Dany powiat posiada 100.000 ludności \*) i 5 tysięcy koni do opłaty przychodzi:

$$\begin{aligned} 100.000 \times 2.25 &= 225.000 \text{ zł} \\ 5.000 \times 40 &= 200.000 \text{ zł} \end{aligned}$$

R a z e m : 425.000 zł.

Tę kwotę 425 tysięcy należałoby rozdzielić do poboru z powiatu przy częściowym uwzględnieniu dotychczasowego klucza, stosowanego przy opłatach drogowych (w myśl okólnika Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 22 kwietnia 1925 r. N. S. Z. 2870/25).

Byłby to najłatwiejszy pobór opłat drogowych, przyczem należy wziąć pod uwagę, że połowa tych opłat mogłaby być wykonana roboczną pieszą lub ciąglą jako świadczenia interesowanych, przypominając tu, że już dekretem Namiestnika byłego Królestwa Kongresowego Zajączka z dnia 29 sierpnia 1820 r. przeprowadzono budowę dróg w Kongresówce wyznaczając połowę opłat z szarwarku w gotówce, a mianowicie z dymu ciągłego dwa dni ciągłe, a z dymu pieszego 4 dni piesze na opłatę w gotówce po 2 zł za dzień ciągły, a po 1 zł za dzień pieszy.

Osobno zostałyby pociągnięte do świadczeń poniżej podanych kwotach pojazdy mechaniczne, których na obszarze tutejszego Województwa jak obecnie zarejestrowanych jest:

	Ilość	roczna	rocznie
automobile osob.	1274	opłata 500 zł	dochód 637.000 zł
ciężarowe	553	500 „	276.500 „
autobus	333	1000 „	333.000 „
motocykle	563	50 „	28.150 „
dorożek	453	500 „	226.500 „
	<u>3176</u>		<u>1501.150 zł</u>

\*) Ludność do świadczeń liczonaby tylko ponad 16 lat w górę do 60 roku życia.

Razem opłata od pojazdów mechan. wyniosłaby 1,501.150 zł, która to kwota zostałaby użyta *na specjalne dotowanie dróg*, gdzie ruch autowy jest znaczny.

Inż. Nestorowicz w programie o państwowym funduszu drogowym w Polsce oblicza wpływ do Funduszu drogowego dla całego Państwa:

1. Podatek od samochodów . . . . .	16.300.000 zł
2. Podatek od biletów autobusowych	23.000.000 „
3. Podatek od benzyny . . . . .	8.900.000 „
4. Cło samochodów, opon, dętek itp.	25.200.000 „
5. Wpływy z kar za przekroczenie przepisów	500.000 „
6. Wpływy z podatku reklam przy drogach . . . . .	1.000.000 „
7. Dotacja w budżecie państwowym . . . . .	60.000.000 „

R a z e m . . . 134.000.000 zł

Program, którego główny zarys powyżej podano, opiera się w myśl przyjętych na wstępie zasad, głównie na wykorzystaniu wielkich zasobów świadczeń roboczych najszerzych kół ludności województwa, licząc się natomiast z koniecznością ograniczenia świadczeń gotówkowych, które z powodu pauperyzacji społeczeństwa w granicach niniejszego planu finansowego nie dałyby się w całości zrealizować, gdyż jak wspomniano tylko w obrębie miast i miasteczek stosowanoby opłaty gotówkowe.

Niezależnie od środków finansowych i roboczych, uzyskiwanych z powyżej wskazanych źródeł, byłaby konieczną stała dotacja finansowa Rządu. Zapewnienie jej mogłoby nastąpić: 1) jako udział Skarbu Państwa w kosztach naprawy dróg przede wszystkim państwowych oraz byłych państwowych, ponadto 2) w formie zaliczkowania przez Skarb dochodów, prelimitowanych corocznie przez Komisje Wojewódzkie i Powiatowe w pozycjach gotówkowych, celem wykonania zakreślonego j. w. programu; zaliczki te spłacalne w ciągu jednego okresu budżetowego, byłyby z początku roku użyte na zakupno materiałów itp. zanim Komitety uzyskałyby potrzebne fundusze z wymierzonych — i ściągnąć się mających w ciągu tegoż roku świadczeń pieniężnych.

Wysokość udziału Skarbu Państwa i corocznych zaliczek zostałaby ustaloną po wypracowaniu i uzgodnieniu programu szczegółowego, przez Komisje Powiatowe i Wojewódzką.

Wprowadzenie w życie niniejszego projektu mogłoby nastąpić drogą osobnej ustawy, przyczem pragnę wskazać zarówno na wyjątkowo zagrożony stan komunikacji drogowej groźny dla bezpieczeństwa Państwa, jak też i na wynikającą w konsekwencji doraźną potrzebę zarządzenia wyjątkowych środków zaradczych, w formie zmobilizowania, pociągnięcia, do świadczeń pieniężnych i naturalnych szerokich warstw ludności, przez nałożenie obliczo-

nego j. w. pogłównego i podatku autowego skoro w obecnym stanie sprawy ramy obowiązującej ustawy drogowej z dn. 10/12. 1920, nie mogą zapewnić dostatecznych środków na pokrycie kosztów niecierpiącej zwłoki, odnowy dróg i przywrócenie normalnych warunków komunikacyjnych.

Trzeba bowiem liczyć się z faktem, że w tak wyjątkowych wypadkach, sam Skarb Państwa, nawet w najkorzystniejszym położeniu finansowym, nie będzie mógł żadną miarą przeznaczyć potrzebnych funduszy, choćby tylko na odbudowę dróg państwowych, pochłaniającą w jednym Województwie kwotę przeszło 16.500.000 zł, gdyż równie pilnym i niecierpiącym zwłoki jest np. problem rozbudowy dróg państw. na Kresach, wymagających olbrzymich wkładów, przeto podaję projekt oparty głównie na samopomocy zainteresowanego w swych najżywotniejszych sprawach gospodarczych społeczeństwa, które zagrożone katastrofą zupełnego zaostoję komunikacyjnego z pewnością potrafi się zdobyć na konieczne ofiary, jeśli akcja objęta niniejszym projektem znajdzie ustawową podstawę i połączoną z tem możność należytego wyegzekwowania ustalonych umiarkowanie ciężarów.

Musimy sobie zdać sprawę z tego, że drogi w całej Polsce są zniszczone i ten sam wysiłek musi wykonać każde województwo, a zatem przelanie

ciężaru na Państwo, t. j. to samo ściąganie podatku w innej formie. A Państwo biedne — ledwo budżet zrównoważony, w dotychczasowych ramach budżetu wydobycie potrzebnych kwot na odbudowę dróg — bez jakiejś wielkiej pożyczki się nie znajdzie. — Ale i pożyczkę trzeba spłacić również podatkami, zmienia to tylko formę, a nie treść ciężarów. Czy dalej mamy patrzeć z założonymi rękami na zanik dróg, na walące się mosty — doły i wyboje, gdzie konie łamią nogi, a wozy koła, czy ta inercja społeczeństwa nie da się przełamać i w tej dziedzinie tak ważnej — przyczyniającej się do synonimu pojęcia „drogi polskiej“. Trzeba zdobyć się na czyn, na wysiłek wielki, trzeba sobie uprzytomnić, że za nas nikt dróg nie naprawi — dołów nie wyrówna — szutru nie dowiezie — mostów nie zbuduje.

Obciążenie 4,5 zł względnie 2,25 zł, rocznie na głowę mieszkańca Województwa Krakowskiego oraz wpływ z opłat autowych nie poderwie dobrobytu ludności, a da możność doprowadzenia dróg do wyglądu europejskiego.

Czas najwyższy zwrócić baczniejszą uwagę na stan ekonomiczny naszego kraju — a dobra sieć dróg podniesie jego stan rolniczy i rozwój turystyczny.

*Inż. Henryk Dudek.*

## SPORT.

### Komunikaty Komisji Sportowej.

Komisja Sportowa K. K. A. wzywa wszystkich członków Klubu do gremjalnego udziału w imprezach Krakowskiego Turnieju Automobilowego a przede wszystkim do gremjalnego udziału w »IV Polskim Zjeździe Gwiazdzystym« do Krakowa, celem obrony barw Klubu i zdobycia po raz trzeci a temsamem na własność Klubu nagród przechodnich.

Ponieważ w związku ze Zjazdem Gwiazdzystym spodziewany jest duży zjazd członków klubów z całej Polski, których kwatery zarezerwowane w hotelach nie będą w stanie pomieścić, uprasza się członków K. K. A. o zgłaszanie kwater prywatnych do sekretariatu klubu z ewentualnym imiennym podaniem członków innych klubów, których chcieliby mieć jako swoich gości.

Komisja Sportowa K. K. A. uprasza członków Klubu o zgłaszanie się w sekretarjacie celem objęcia funkcji w organizacji Krakowskiego Turnieju Automobilowego. Natychmiastowe zgłoszenia są niezbędne.

### Krakowski Turniej Automobilowy.

Już zaledwie tydzień dzieli nas od Krakowskiego Turnieju Automobilowego, która to impreza według założenia ma się rozwinąć na jedną z największych lokalnych imprez sportowych w Polsce a w przyszłości ma uzyskać stanowisko międzynarodowe.

Aparat organizacyjny Klubu jest w pełni pracy i należy się spodziewać, że tak jak dotychczas, tak i w tej imprezie strona organizacyjna nie zawiedzie i chlubne nasze imię co do organizacji wszelkich imprez zostanie nadal podtrzymane.

Niemniej jednak obok strony organizacyjnej, której dobre imię Władze Klubowe pieczołowicie starają się podtrzymać, w związku z powyższą imprezą stają przed naszym Klubem zadania sportowe. Dotychczas Klub nasz również pod względem sportowym wybijał się na czoło wszystkich Klubów w Polsce, co uwidaczniało się nie tylko w wyczynach sportowych poszczególnych zawodników czy to na wyścigach, czy też przy uzyskiwaniu pierwszych miejsc indywidualnych na zjazdach gwiazd-

**Szampian z własnej wytwórni polecają:**

dzistych, lecz również wskutek dużego poziomu sportowego ogółu członków w zjazdach gwiazdzistych w postaci zwycięstw zespołów naszego Klubu nad innymi zespołami.

Jest rzeczą konieczną by Klub nasz to chlubne stanowisko sportowe nadal utrzymał i abyśmy nadal zarówno pod względem organizacyjnym jak i sportowym przodowali życiu automobilowemu w Polsce. Aby jednak to osiągnąć konieczny jest jaknajwiększy udział wszystkich członków naszych w Krakowskim Turnieju Automobilowym, w tej imprezie, która obok wyścigu Tatrzańskiego jest i ma być imprezą reprezentacyjną K. K. A.

Powinniśmy więc uważać za punkt honoru naszego, aby wszyscy członkowie nasi wzięli udział w imprezach Krakowskiego Turnieju Automobilowego i powinniśmy osobistą agitacją i wzajemnym zachęcaniem się doprowadzić do tego, by ani jednego z nas nie zabrakło w powyższych imprezach.

Szczególnie twarda walka odbędzie się w 4-tym Polskim Zjeździe Gwiazdzistym do Krakowa. Jesteśmy przekonani, że inne Kluby afiliowane dołożą wszelkich starań by nam palmę pierwszeństwa w ogólnie Polskich Zjazdach Gwiazdzistych tak chlubnie dotychczas dzierzoną a wskutek własnej winy w roku ubiegłym utraconą, odebrać. To też zdając sobie sprawę dokładnie z tego, że inne Kluby będą organizować swoich członków na 4 Polski Zjazd Gwiazdzisty do Krakowa, powinniśmy wszyscy stanąć do apelu i wezwanie Komisji Sportowej K. K. A. uważać za rozkaz. Jesteśmy przekonani, że ambicja

sportowa wszystkich członków K. K. A. nie zezwoli im na bezczynność w czasie powyższej imprezy i nakaże im w obronie barw Klubu i ambicji sportowej tegoż jak i własnej by wszyscy zgłosili się na starcie.

Zwycięstwo nie będzie dla nas trudnem. Trzeba tylko chcieć i dołożyć troszkę starań by do tej chęci pobudzić innych, w których ambicja sportowa drzemie i którą to ambicję trzeba tylko rozbudzić.

Jeżeli jako punkt ambicji naszej postawimy sobie w dniu 7 czerwca br. zwycięstwo w »4 Polskim Zjeździe Gwiazdzistym do Krakowa naszego zespołu i jeżeli wszyscy tego zwycięstwa będziemy chcieli, to je odniesiemy.

Nawet ci, dla których Zjazd Gwiazdzisty do innych miast ze względu na dość znaczne wydatki materialne przedstawiałyby pewne trudności, mogą i muszą w roku bieżącym wziąć udział w Zjeździe Gwiazdzistym do Krakowa, gdyż zjazd ten odbędzie się do ich miejsca zamieszkania.

Chcemy i musimy zwyciężyć. A jeżeli hasłem tem naprawdę się przejmujemy i jeżeli potrafimy je przeszczepić do myśli i dążenia innych naszych członków, to zwycięstwo nasze będzie pewnem.

Zorganizujmy należycie udział nasz w powyższej imprezie a będziemy dalej mogli się chlubić, że sport automobilowy, który miał kolebkę swoją w K. K. A. nadal tutaj pięknie się rozwija.

Chcemy zwyciężyć i zwyciężymy.

*Dr. Gr.*

## Kalendarz sportowy na czerwiec 1930.

Data	Zawody	Organizator
7—10 czerwca	Turniej automobilowy	Krakowski Klub Automobilowy
7	IV Polski Zjazd Gwiazdzisty do Krakowa	Krakowski Klub Automobilowy
8	Wyścig Górski pod Ojcowem	Krakowski Klub Automobilowy
9	Raid Pętlicowy	Krakowski Klub Automobilowy
10	Wycieczka do Mościc	Krakowski Klub Automobilowy
22—29	Międzynarodowy Raid A. P.	Automobilklub Polski
28—29	Zjazd nad Morze	Pomorski Automobilklub

## Zjazd Gwiazdzisty najważniejszą imprezą klubową.

Narażam się na zarzut przesady — przed Zjazdem trzeba pisać, że on właśnie jest najważniejszy, przed Wyścigiem Tatrzańskim, że Wyścigi, i t. d. Nie wysuwam jednak turnieju na pierwsze miejsce, tylko Zjazd. Dlaczego? — Sprawa jest zupełnie jasna i prosta.

Każde zawody pływackie lub lekkoatletyczne

kończą się zawsze biegami rozstawnymi. Tym faktem, przyjętym we wszystkich krajach, manifestuje sport naprościej uznanie dla wyniku zespołowego. Siłą magiczną, jaka pociąga tłumy widzów na boiska piłkarskie i stadiony hokejowe jest uznanie dla wagi wysiłku zespołowego. Gdy w drużynie piłkarskiej wybija się jednostka, jakiś łącznik lub obroń-

**Federowicz i Palugay**

Kraków, Podwale 6. Zaprzysiężeni dostawcy win mszalnych.



ca — okrzyk „primadonna“ w znaczeniu bardzo ujemnej krytyki — jest na ustach wszystkich. Przynajmniej namiętniejszych widzów.

Jednostka mimo najlepszych swych wyczynów pozostanie zawsze jednostką. Wyczyny jej są jej własnością. To, że wyrosła na jakimś podłożu, że ze sportem zapoznano słynnego zawodnika w jakimś klubie, — to jest rzeczą poboczną. Tego się nie wie, o tem się nie mówi. Szczególnie, gdy jakiś zawodnik przerośnie miarę zwyczajną, gdy zacznie być zawodnikiem reprezentującym swój kraj, gdy wejdzie do „Extraklasy“ — wtedy klub macierzysty znika bardzo prędko.

A przecież klub nasz jest klubem sportowym. Nie wystarczy najpiękniejszy lokal klubowy, nie wystarczy wiele miłych wieczorów spędzonych w Klubie nie wystarczy poczucie przynależności klubowej, korzystanie z urządzeń Klubu, nie wystarczy nawet zapewnienie, że ktoś czuje się w Klubie jak u siebie w domu. Wszystko to za mało. Poza pieczętką i papierem firmowym, poza znakami na wozach musi Klub na zewnątrz jeszcze coś reprezentować, musi móc się powołać na zewnętrzne sprawdziany swej wartości sportowej.

Nie wystarczy szczyć się laurami członków. Pod tym względem jesteśmy w szczęśliwym położeniu. Nie wystarczy to jednak i jeżeli Klub krakowski aspiruje do opinii sportowego stowarzyszenia, jeżeli chce wykazać, że jest ostoją rzeczywistości sportowego ducha musi dać tego żywe dowody.

Niema klasyczniejszego dowodu takiej żywotności sportowej, jak wynik sportowy osiągnięty przez wielką liczbę członków, wynik zespołowy. Opinię najbardziej sportowego Klubu w Polsce uzyskaliśmy wtedy, gdy w Katowicach i w Łodzi potrafiliśmy zdystansować wszystkie inne kluby polskie w zespołowych wyczynach. Jeszcze wtedy (na wiosnę 1928) nie wiedzieliśmy, jakie będą wyniki Wyścigu Tatrzańskieho, wyścigów łódzkich itd. Wieczorem w Łodzi po Zjeździe gwiazdzistym, gdy po raz drugi zespół krakowski potrafił zdobyć wszystkie dostępne nagrody wędrowne, Klub zmanifestował duch sportowy pierwszej klasy.

Próba taka naturalnie, może odbyć się tylko raz do roku. Raz tylko może Klub od swych członków żądać w roku takiej manifestacji, raz tylko możemy się domagać, by wszyscy przyczynili się swym, mniejszym lub większym udziałem do wspólnego triumfu. Niemniej w tym jednym wypadku wezwanie nie może przejść bez echa. Manifestacja taka jest bardzo niebezpieczna. Gdy część członków w swym zapale odpowie wezwaniu, a część nie, jakże łatwo mogą się startujący zniechęcić!

Podkreślam raz jeszcze. Wynik zespołowy jest najcenniejszy, jaki możemy jako Klub uzyskać. Uzyskamy go tylko wtedy, jeżeli zespół krakowski obejmie rzeczywiście wszystkich członków — jeżeli

potrafimy zademonstrować przed zebranymi u nas automobilistami z całej Polski, że duch sportowy w naszym Klubie przenika wszystkich członków, że na zdobyciu nagród zespołowych wszystkim nam zależy.

*Dr. Sz.*



Plakiety

### Kupno i sprzedaż używanych samochodów.

Redakcja naszego pisma przyjmować będzie zgłoszenia członków mających zamiar sprzedać swoje samochody, oraz członków mających zamiar je nabyć. Umieszczane będą notatki z podaniem krótkiego opisu. Opłata wynosić będzie zł 10 od samochodu na pokrycie kosztów druku.

#### Sprzedaż.

**Austro-Daimler** 4 osobowy sportowy 100 HP, cena nowego dol. 6.300, przejechanych 2.000 km, za dol. 3.950 do sprzedania. Może być przyjęta w cenie m. limuzynka w dobrym stanie.

**Studebaker** typ Komandor, „Victorja“, karoserja fiszerowska oryginalna, 4 osobowy w bardzo dobrym stanie za dol. 2.000 gotówką do sprzedania.

Informacje w Sekretarjacie K. K. A.

**Cognac, Wódki gatunkowe z fabryki „Suchawola“ Seweryna X. Czetwertyńskiego, Nalewy domowe, F-my: Jankowski. Do nabycia hurtownie i detalicznie w firmie:**

## Ważne imprezy.

Niniejszem przypominamy naszym członkom, że poza zbliżającym się »Krakowskim Turniejem Automobilowym« jako najaktualniejszą dla nas imprezą, urządzane są w najbliższym czasie następujące zawody automobilowe, na których nasz klub powinien być jak najliczniej reprezentowany:

**I. Wołyński Raid Automobilowy**, organizowany przez Wołyński Klub Automobilowy odbędzie się w dniach od 27—29 maja br. Regulaminy tej imprezy otrzymać można w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego w godzinach urzędowych.

**Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski**, odbędzie się w czasie od 22—29 czerwca br. na podstawie ciekawie skonstruowanego regulaminu. Interesującym się wysyłamy regulamin na życzenie.

**Zjazd nad Morze**, urządza Pomorski Automobilklub pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w dniach od 28—29 czerwca br. Regulamin zostanie nam w najbliższych dniach przez organizatorów dostarczony i będziemy je członkom na życzenie wysyłać.

W następnym numerze »Wiadomości Klubowych« podamy jeszcze bliższe szczegóły tej imprezy a narażie uprzedzamy o niej naszych członków, chcąc aby swoje plany sportowe na czerwiec układali przewidując ten piękny raid, którego sama nazwa wystarczy do zachęcenia, aby w nim brać udział.

**Zjazd Gwiazdzisty do Poznania**, urządza Automobilklub Wielkopolski z okazji Międzynarodowej Wystawy Komunikacyjnej i Turystycznej w Poznaniu w dniu 12 lipca br. Następnie w dniu 13 lipca odbędzie się »Pościg za Balonem«, który w ubiegłym roku tak wielkim cieszył się powodzeniem.

### Sprostowanie.

W piśmie »Zakopane« w numerze 16, na stronie 6, w artykule traktującym o sporcie letnim zostało podane, że Komitet Imprez Sportowych w Zakopanem organizował będzie »Międzynarodowy Wyścig Tatrzański« pod względem technicznym i administracyjnym.

Prostujemy tę wiadomość, nic nam bowiem niewiadomo jakoby Komitet Imprez Sportowych uzyskał z nami tego rodzaju porozumienie a podawanie takich nieścisłych wiadomości jest dla dobra sprawy conajmniej niepożądane.

Z ostatniej chwili.

## „Wyścig płaski“ pod Łodzią.

Na »Wyścigu Płaskim« w Łodzi reprezentowany był nasz Klub przez Prezesa p. Piotra hr. Ros-tworowskiego: oraz przez p. Wilhelma Rippera, który był członkiem »Jury« Wyścigu, oraz przez Sekret. Kom. Sport. Dr. Z. Grabowskiego, członka »Jury« Zjazdu.

W wyścigu wzięli jako zawodnicy udział następujący nasi członkowie: Prezes Komisji Sportowej p. Dr. Adam hr. Potocki, Mistrz Polski p. Jan Ripper, p. Antoni Januszkowski, p. Tadeusz Koziański i p. Artur Reim.

Zwycięzcą wyścigu został p. Henryk Liefeldt,

który na samochodzie »Austro Daimler« osiągnął czas 1.49.69 tj. szybkość przeciętną 164.098 km/g, czem osiągnął rekord trasy.

Prezes Komisji Sportowej K. K. A. p: Dr Adam hr. Potocki zajął na samochodzie »Austro Daimler« pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji w kategorii sportowej i otrzymał nagrodę Łódzkiego Automobilklubu. Czas osiągnięty przez p. hr. Potockiego wynosi 2.15.16, przeciętna szybkość 133.175 km/g.

Mistrz Polski p. Jan Ripper minął metę bez działania motoru, który po przejechaniu około trzech km. uległ poważnemu defektowi.



**AUTO-AERO Specjalna Wytwórnia Chłodziw, Błotników i wszelkich robót automobilowo-blacharskich**  
Wiedeń rok założenia 1905  
Kraków rok założenia 1922

**CZESŁAW PATRYN Kraków, ul. Pawia 10.**  
BYŁY WSPÓŁWŁAŚCICIEŁ Wiedeńskiej Wytwórni Chłodziw „WIENER AUTOBELEUCHTUNG ERZEUGUNG VON AUTOKÜHLER & SCHEINWERFER WIEN XIX. Stypendzysta Wydziału Krajowego we Lwowie, wykształcony fachowo w wiedzy automobilowo-blacharskiej w zagranicznych fachowych w tej dziedzinie firmach jak: BITTNER & COMP. WIEN. SCHÖN & BINDERMANN WIEN. WIENER - AUTO-BETRIEBSGESELLSCHAFT. WEICH & COMP. WIEN. FR. KARTUSCH WIEN. WINDCHOFFER BERLIN. MEGEVE GENEVE.

Wykonuje chłodziwa nowe i naprawia stare, oraz wszelkie roboty automobilowo-blacharskie po cenach konkurencyjnych. Tylko wykształcenie zawodowe daje gwarancję fachowego wykonania robót, temsamem solidnej obsługi klienta.

**Federowicz i Palugyay**

Kraków, ulica Podwale 6.  
Telefon 0123.

## KOMUNIKATY ZARZĄDU I SEKRETARJATU

### Zmiany w Zarządzie.

Pan Wilhelm Ripper zrezygnował ze stanowiska V-Prezesa K. K. A. Równocześnie Zarząd uchwalił wręczyć p. Wilhelmowi Ripperowi z okazji 25-lecia Jego pracy sportowej pamiątkową plakietę honorową. Uroczystość wręczenia zostanie ogłoszona.

### Nowi członkowie Zarządu.

W myśl uchwały Zarządu został Pan Inż. Zygmunt Drozdowski kooptowany na Członka Zarządu, zaś na wniosek Prezesa Komisji Sportowej wybrany został na V-Prezesa tejże Komisji.

### Nowi członkowie.

W poczet Członków rzeczywistych K. K. A. przyjęci zostali PP.:

Zygmunt Karsch, Łódź.

Inż. Antoni Schnimitzek, Kraków.

Dr. Kazimierz Sayse-Tobńczyk, Kraków.

Artur hr. Tarnowski, Dzików.

### Ulgowe ceny benzyny i oliwy dla członków.

Firma »Standard Nobel w Polsce« przyznała członkom naszego Klubu przy systemie książeczek czekowych swoich 2% rabatu standaryzowanej ceny benzyny w stacjach benzynowych i 10% rabatu od ceny oliwy.

Książeczki czekowe opiewają na:

100 litrów benzyny (czeki 5 litrowe).

200 litrów benzyny (czeki 10 litrowe).

20 litrów oliwy (czeki 1 litrowe).

i są do otrzymania w godzinach urzędowych w Sekretarjacie Klubu za odpowiednią zapłatą.

**Apel do Członków zalegających z wkładkami.** Na ostatniemu posiedzeniu Zarządu przedstawił Skarbnik listę członków zalegających z wkładkami. Zaległości te wynoszą przeszło 20.000 zł. Ponieważ liczne urgencje nie odnoszą skutku, Zarząd zwraca się na tej drodze z apelem do wszystkich członków, którzy zalegają z wkładkami, aby ostatecznie sprawę tę załatwili. Zapadła uchwała, że o ile członkowie na ten apel nie zareagują, w następnych komunikatach Zarządu podawane będą nazwiska członków oraz wysokość zaległości, przyczem Klub zmuszony będzie potem pretensje swoje zaskarżyć.

Do tej ostateczności zmusza Zarząd ta okoliczność, że istnienie Klubu, który nie posiada funduszy rezerwowych zależy jedynie od regularnego płacenia wkładek przez członków. Zaległości członków w wysokości przeszło 20.000 zł. zmusiły Klub do zaciągnięcia pożyczki bankowej na bieżące wydatki, za którą trzeba płacić wysokie procenta, które preliminarem budżetowym nie są przewidziane.

Mamy nadzieję, że apel nasz odniesie pożądaną skuteczną i że członkowie nie dopuszczą do tego, aby Zarząd musiał stosować tak przykre środki.

## KRONIKA KLUBOWA.

### Rozdanie Nagród „Krakowskiego Turnieju Automobilowego“.

Krakowski Klub Automobilowy zaprasza wszystkich Członków na uroczystość rozdania nagród, która odbędzie się we wtorek dnia 10 czerwca br. o godzinie 20 w salonach klubowych.

Osobnych zaproszeń do Członków nie wysła się.

### Wycieczka do Mościc.

Komisja Turystyczna K. K. A. prosi o zgłoszenia na udział w wycieczce do Mościc, która odbędzie się we wtorek dnia 10 czerwca br. o godzinie 9 rano.

### Odczyt.

W dniu 8 bm. miesiąca odbył się w lokalu klubowym odczyt p. Magdaleny Samozwaniec p. t.: »Z Gdyni »Gdynią« do Kopenhagi«.

Z właściwą powszechnie znaną swadą i poczuciem humoru podzieliła się prelegentka z licznym

audytorjum swemi wrażeniami, które dały ogólne pojęcie o stolicy Danii.

Członek Klubu p. Witold Bartel z niezawodną gotowością wypożyczył epidjaskopu i demonstrował zdjęcia fotograficzne objaśniane szczegółowo przez prelegentkę.

Tą drogą Zarząd Klubu dziękuje p. Magdalenie Samozwaniec za łaskawe wygłoszenie odczytu a p. Bartłowi za udzielenie pomocy.

### Nagrody pieniężne na „Wyścig Tatrzański“.

Na fundusz nagród pieniężnych na »Wyścig Tatrzański« wpłynęła przesłana nam przez Ministerstwo Robót Publicznych kwota 3.000 zł.

Za łaskawą pomoc w tej sprawie przesyłamy Panu Prezesowi Inż. Mieczysławowi Rappe najserdeczniejsze podziękowanie.

Automobilklub Polski poza inicjatywą i poparciem udzielonem naszym staraniom, zadeklarował z własnych funduszy kwotę 3.000 zł.

Automobilklub Wielkopolski uchwalił na posie-

## Wina mszalne z własnych winnic polecają:

dzeniu swego Zarządu przyznać na powyższe cele kwotę 2.000 zł. jako pierwszy Klub regionalny, który na wezwanie A. P. pozytywnie zareagował.

Młody bo zaledwie kilka miesięcy istniejący Pomorski Automobilklub solidaryzując się z naszą inicjatywą najzupełniej, mimo swych słabych jeszcze podstaw finansowych, zmanifestował swoje uczucia dla naszej akcji deklarując sumę 500 zł.

Wymienionym Klubom, nasz Klub jako organizator Międzynarodowego Wyciągu Tatrzańskiego za powyższe deklaracje składa najserdeczniejsze podziękowanie.

**Dnia 9 bm. odbyło się** w użyczonej na ten cel sali posiedzenie konstytuujące organizującego się Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej oddziału w Krakowie, pod przewodnictwem Pana Wojewody Krakowskiego Dr Mikołaja Kwaśniewskiego.

Po posiedzeniu Pan Wojewoda zwiedził nasze Biuro Turystyczne, w którym szczególnie zainteresował się sposobem prowadzenia ewidencji stanu dróg w naszym województwie.

**Sekretarz Komisji Turystycznej K. K. A. p. Dr. Ignacy Cieszyński** otrzymał za prace sportowe złoty krzyż zasługi. Z tej okazji redakcja »Wiadomości Klubowych« składa Mu gratulacje.

## Czy ta polityka jest racjonalną?

Temat który chcę poruszyć dotyka wszystkich automobilistów ale najwięcej przedsiębiorców lub posiadaczy kilku lub kilkunastu samochodów: jest to sprawa części zapasowych i ich cen.

Na ten temat rozmawiałem z wielu automobilistami i wszyscy przyznawali mi rację ale nikt dotychczas nie zrobił w tym kierunku żadnych kroków.

Przy kupnie samochodu nowego o tem najczęściej się zapomina i nabywca samochodu nie zapytuje sprzedawcy czy przedstawicielstwo będzie posiadało części zamienne do jego samochodu na składzie. Ta kwestja przychodzi na porządek dzienny dopiero wtedy, gdy jakaś część jest potrzebną i dopiero wtedy okazuje się, że takową trzeba sprowadzić z fabryki a trwa to miesiąc, dwa lub trzy miesiące. Ale to jest dopiero połowa boleści druga zaś połowa to ceny tych części. Naturalnie taki co się wyczekał na część zapasową miesiącami — zapłaci za nią wszystko i nie zastanowi się czy zapłacił tanio czy drogo, czy zapłacił cenę godziwą czy cenę lichwiarską — zapłaci wszystko bo to umożliwi mu korzystanie z swego samochodu. Inny automobilista płaci za część otrzymaną ze składu — wszystko bo mówi sobie lepiej zapłacić drożej niż czekać trzy miesiące i wydawać na taksówki setki złotych. Obydwaj ci automobiliści mają rację ze swego punktu widzenia — a przedstawiciel zacierą ręce i zarabia na tych częściach minimalnie 100% a czasem nawet jak się da to i 300%. Ten ostatni procent zabiera według starego rosyjskiego przysłowia „łów moment“. Poszczególnemu automobilistcie trudno jest się zorientować o faktycznej cenie danej części, przedstawiciel zestawia cenę danej części z kilkunastu pozycji: cena loco fabryka (tą cenę niektórzy znają) a więc musi do tego dojść szereg pozycji ukrywających nadmierny zysk, cło, pozwolenie przywozu, starania się o pozwolenie przywozu (konieczna podróż do stolicy w tym

celu a stolica jest drogą???) transport do granicy, transport od granicy, koszta biur ekspedycyjnych — i dlatego zwykły śmiertelnik ma się w tym wszystkim wyznaczyć — nie może nawet znaleźć odpowiedzi — wyjmuje portfel i płaci a nawet dalej zasugerjowany przez przedstawiciela — broni go — a pomstuje na ustawę celną i koszta transportu. Mając szczęście posiadać parę samochodów, które nie posiadają przedstawicielstw albo posiadały dawniej, albo posiadają od niedawna — tak, że przedtem kupowało się części wprost w fabryce, mam też taki samochód, którego przedstawicielstwo zmieniło właścicieli — udało mi się pozbyć „auto“ — sugestji zaaplikowanej mi przez sprzedawców samochodowych. Aby udowodnić moje twierdzenie, podam parę przykładów:

część wału kardanowego, wagi 2·5 kg.	
cena loco fabryka w. oficjalnego cennika	Zł 101·50
cło, stawka cel. 173/17	Zł 258 plus 10%
za 100 kg.	„ 7·10
transport do Krakowa wraz z kosztami spedycji	„ 8·40
	<u>Zł 116·50</u>
przedstawicielstwo pobrało za tę część loco Kraków	Zł 189·50
cena części sprowadzonej bez przedstawicielstwa	„ 116·50
	<u>Zł 73·—</u>
różnica na korzyść przedstawicielstwa od fabryki od 25% do 35% a więc biorąc 30% rabatu odchodzi z ceny części loco fabryka	„ 30·30
	<u>Zł 103·30</u>
zarobek przedstawiciela ponad 90%	Zł 103·30
tryb do skrzynki biegów, wagi 94 dkg.	
cena loco fabryka według ofic. cennika	Zł 79·20
cło, stawka jak powyżej	„ 2·67
transport do Krakowa wraz z kosztami przesyłki	„ 3·—
	<u>Zł 84·87</u>

przedstawicielstwo pobrało za tę część loco Kraków	„ 154·87
cena części sprowadzonej bez przedstawiciela	„ 84·87
zarobek przedstawiciela	Zł 69·13
rabat od fabryki dla przedstawiciela	„ 23·76
zarobek przedstawiciela ponad 110 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> itd., przykładów można było by podać mnóstwo.	Zł 92·89

Tego rodzaju polityka jest polityką na krótką metą jak dla przedstawicielstw tak i dla fabryk, które ją popierają, w co osobiście nie wierzę, bo każdej fabryce zależy na jak największym zbyciu swych wytworów a to postępowanie uniemożliwia zbyt na dalszą metę. Ceny za części są

wrachowywane przez każdego w koszta utrzymania samochodu i tym samym podnoszą je bardzo, co wpływa silnie na zmniejszenie popytu na samochody wogóle a w szczególności na samochody, których przedstawicielstwa rachują za części zamienne ceny o wysoce nadmiernym zysku.

Według mnie jedyną obroną byłaby obrona na łamach prasy fachowej, która by publikowała ceny części według cen fabrycznych i podawała orientacyjne koszta cła i transportu od wagi danej części. Tym sposobem uchroniłoby się wielu automobilistów od zupełnie bezpotrzebnych, rozechodów, stanowiących czasami poważne pozycje w kosztach utrzymania samochodów.

*Władysław Cybulski.*

## TURYSTYKA.

### Otwarcie sezonu automobilowego.

W dniu 4-go bm. odbyło się w kościółku na Obidowej tradycyjne nabożeństwo z okazji otwarcia sezonu automobilowego.

Na uroczystość tę przybyło kilkanaście samochodów z Krakowa, Katowic i ze Lwowa. Po nabożeństwie ksiądz Kanonik proboszcz rabczański dokonał poświęcenia samochodów.

Po nabożeństwie udała się wycieczka złożona z około 20-tu samochodów do Czorsztyna Nadzamicza, gdzie w budującym się przepięknym lotnisku członek naszego Klubu p. St. hr. Drohojowski przyjmował wycieczkę. Przy wspaniałej pogodzie spożyto wspólny obiad na tarasie budującej się restauracji, poczem zwiedzono tereny budującego się lotniska.

W czasie uroczystości sprzedano kilkanaście plaketek kościółka. Komitet kościółka składa niniejszem serdeczne podziękowanie JWPani Posłowej Marjanowej Dąbrowskiej za łaskawe zajęcie się sprzedażą plaket.

### Wycieczki klubowe.

Komisja Turystyczna organizuje dwie wycieczki do Czechosłowacji do miejscowości znajdujących się w pasie turystycznym.

Pierwsza wycieczka odbędzie się w czerwcu na Śląsk Czeski dla zwiedzenia zakładów przemysłowych.

Druga wycieczka odbędzie się później na południową stronę Tatr.

Dla uczestników przewidziane są ulgowe taryfy, po minimalnej cenie oraz ułatwienia w uzyskaniu przepustek turystycznych. Bliższe szczegóły podane będą w imiennych zaproszeniach rozsyłanych do członków.

Nadto w ramach programu «Krakowskiego Turnieju Automobilowego» odbędzie się we wtorek dnia 10. czerwca wycieczka dla zwiedzenia Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach. Wyjazd z przed Klubu o godzinie 9-tej rano.

Zawiadamiamy, że projektowaną wycieczkę na czeską stronę Tatr Komisja Turystyczna ma zamiar połączyć z raidem automobilowym urządzonym przez Slovenský Motorclub w Bratislavie w dniu 5 lipca br. do Tatrzańskiej Łomnicy. Warunki tego raidu są bardzo łatwe, szlak z Krakowa wiedzie przez Orawę do Rożemberok, a stamtąd doliną Wagu przez Strbskie Jezioro drogą popod Tatrę do Tatrzańskiej Łomnicy.

W razie tej wycieczki, ewentualnie raidu, roześle Komisja Turystyczna osobne zawiadomienia w swoim czasie.

### Strzeżone stoisko.

W najbliższych dniach nastąpi otwarcie urządnego przez Klub strzeżonego stoiska dla samochodów na Rynku gł. koło strażnicy.

Stoisko będzie oznaczone tablicą klubową i znakiem ostrzegawczym.

Stoisko będzie czynne od godziny 8-mej rano do 23-ciej.

Opłata za strzeżenie, mająca służyć tylko na pokrycie kosztów urządzenia stoiska i utrzymania strażników, wynosić będzie w godzinach od 8 — 19-tej zł. 1.—, a od 19-tej do 23-ciej zł. 2.—.

Nie wątpimy, że urządzenie tego stoiska będzie przyjęte przez wszystkich automobilistów, zwłaszcza jeżdżących bez szofera, z radością jako wielkie udogodnienie.

W sobotę dnia 21 czerwca projektowana jest wycieczka do Żywca dla zwiedzenia browaru i piarni jako druga wycieczka z cyklu wycieczek do centrów przemysłowych.

#### Wezwanie do członków.

Z wielu stron dochodzą do Klubu zażalenia na automobilistów, którzy w ostatnich miesiącach jeżdżą po Krakowie z otwartymi wydmuchami.

Komisja Turystyczna interweniowała u odpowiednich władz, aby spowodować ze strony organów bezpieczeństwa czuwanie nad przestrzeganiem tego przepisu.

Leży bowiem w interesie wszystkich automobilistów, aby bez potrzeby nie zakłócali spokoju

mieszkańców i nie usposabiali do siebie wrogo opinii publicznej.

Na konferencji z władzami, ze strony władz podniesiono jako zarzut to, że niektórzy członkowie Klubu jeżdżą również z otwartymi wydmuchami. Stojąc na stanowisku, że właśnie członkowie Klubu powinni być dla ogółu automobilistów wzorem w zakresie przestrzegania przepisów jazdy. Komisja Turystyczna Klubu apeluje niniejszem do wszystkich członków Klubu, aby zechcieli przepisów jazdy z zamkniętymi wydmuchami bezwzględnie przestrzegać w obrębie miasta Krakowa.

W tej sprawie Komisja Turystyczna zwróciła się do Zawodowego Związku Automobilistów i do Związku Autobusowego.

## SKRZYŃKA POCZTOWA

Polski Związek Motocyklowy nadesłał do Zarządu Klubu następujące pismo:

13 maja 1930 r.

Do Szanownego Zarządu Krakowskiego Klubu Automobilowego

Kraków

Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego pragnąc zlikwidować istniejące do dnia dzisiejszego nieporozumienie pomiędzy P. Z. M. i K. K. A. na posiedzeniu w dniu 10 maja br. polecił mi wystosować list do Zarządu Klubu WPanów z zaznaczeniem, iż ubolewa nad istniejącym dotychczas zatargiem i pragnie odnowić ponownie przyjazne stosunki oraz współpracę z Panami.

Mając nadzieję, że Panowie uchwałą Zarządu przyjmą jako ostateczne porozumienie i zlikwidowanie zatargu w imieniu tegoż łączę wyrazy wysokiego szacunku.

Z poważaniem

Sekretarz Generalny Pol. Zw. Motocyklowego  
*red. Tadeusz Qriido Kozietkiewicz*

Zarząd naszego Klubu odpowiedział na nie w następujący sposób:

17 maja 1930 r.

P. T.  
Polski Związek Motocyklowy  
Warszawa

Potwierdzamy odbiór pisma WPanów z dnia 13 bm., którego treść przyjęliśmy z prawdziwą przyjemnością do wiadomości.

Zatarg uważamy tem samem za zlikwidowany co stwarza podstawę do wzajemnych przyjaznych stosunków i współpracy na terenie sportowym.

Pozostajemy z wyrazami

poważania

Krakowski Klub Automobilowy

Prezes Sekret. Gen.  
*Dr. M. Hładij Adam Dygat*

Kraków, 19 kwietnia 1930 r.

Do

PT. Prezydjum Krakowskiego Klubu Automobilowców w Krakowie

Odpowiadając natychmiast na apel JWPana Dra Hładija ogłoszony w Wiadomościach Klubowych Nr. 4 proszę przyjąć do łaskawej wiadomości, że jako członek K. K. A. a równocześnie Dyrektor Krakowskiego Oddziału Spółki Akcyjnej »Polski Fiat« solidaryzuję się w zupełności ze stanowiskiem Szanownego Autora artykułu pt. »Skrzyńka Poczta«.

Stojąc już uprzednio na tem stanowisku i nie mogąc się pogodzić z metodą stosowaną przez Związek Kupców branży samochodowej a ogłoszoną w cyrkularzu Nr. 9 z dnia 22 marca 1930 r. odmówiłem wpisu kierowanego przeze mnie Oddziału »Polskiego Fiata« do tegoż Związku i rygorom ogłoszonym w wymienionym cyrkularzu się nie poddałem.

Za postąpienie mojejbiore na siebie pełną osobistą odpowiedzialność i upoważniam niniejszem PT. Prezydjum do zużytkowania mojego oświadczenia wedle Swego uznania.

Łączę wyrazy pełnego poważania

z Klubowem pozdrowieniem  
*Dr. Tadeusz Piotrowski*

#### Do Przyjaciół i Znajomych.

Wszystkim P. T. Znajomym i Przyjaciółom, którzy z powodu wypadku samochodowego, jaki miał mnie spotkać w dniu otwarcia sezonu sportowego i uroczystości automobilistów w Kościółku na Obwodowej, wyrazili mi swoje współczucie bardzo uprzejmie dziękuję, zapewniam Ich jednak, że żadnego wypadku nie miałem i tak moje jak mojego »Graham Paige'a« powodzenie jest bardzo dobre.

*Zbigniew Józefczyk*  
Chelmiec p. Nowy Sącz

## Przyczyny wypadków samochodowych

Niema gazety, którą wzięwszy do ręki nie znalazłoby się w niej kilku, a nawet kilkunastu wypadków samochodowych opisanych, naturalnie sensacyjnie i podających za powód katastrofy zwyczajnie winę kierowcy, chociaż niejednokrotnie pokazuje się potem po przeprowadzonym dokładnie śledztwie, że wina leży gdzie indziej.

Robienie sensacji z wypadków samochodowych i przesadzanie zgóry winy kierowcy przez dzienniki jest szczególnie w naszym społeczeństwie objawem bardzo ujemnym. Wzbudza się bowiem i roznieca u ludności nienawiść do automobilizmu, która już i tak tkwi w naszym społeczeństwie, choćby z tego powodu, że niestety automobil, który na zachodzie stał się już przedmiotem codziennego użytku, u nas uważany jest za luksus. Z powodu małych nieprzyjemności na jakie narażeni są przechodnie, a więc usuwanie się z drogi, ochłapanie błotem podczas deszczu i t. d. nasze społeczeństwo odnosi się nieprzyjaźnie do tego postępu, jakim jest samochód. Jeżeli jednak bliżej i obiektywnie przyglądnijemy się i zbadamy przyczyny wypadków samochodowych, przekonamy się, iż można podzielić je na cztery grupy.

I. Wina kierowcy, II. wina konstrukcji samochodu, III. wina policjantów, regulujących ruch na ulicach, IV. wina publiczności.

Statystyka wykazuje, że 96% wypadków samochodowych u nas to wina publiczności pieszej lub jeżdżącej powózkami, gdyż z winy kierowcy wypadek samochodowy nastąpić może tylko wtedy, jeżeli wóz prowadzi kierowca nieumiejący prowadzić wozu, a więc bez licencji, lub też nietrzeźwy. Wypadki te są rzadkie, gdyż każdy prowadzący samochód zdaje sobie sprawę z odpowiedzialności tak karnej, jak i cywilnej jaka na nim ciąży. O ile taki wypadek ma miejsce, to władze powinny bezwzględnie stosować do takich kierowców jak najwyższe kary więzienia i odebranie licencji samochodowej. Procentowo wypadki takie przedstawiają dwa procent.

Co się tyczy konstrukcji samochodów to dzisiaj technika samochodowa stoi tak wysoko, że z tego powodu najwyższej statystyka wykazuje jeden procent wypadków.

Wypadki z winy policji regulującej ruch na ulicach, procentowo wykazują jeden procent i to przeważnie po mniejszych miastach, gdzie policja nie jest jeszcze w regulowaniu ruchu odpowiednio wykształcona.

Olbrzymią zatem większość wypadków samochodowych przypisać należy winie publiczności i ażeby to uplastyczyć postaram się przedstawić porządki panujące u nas na drogach.

Przedewszystkiem przekleństwem są u nas furmanki jednokonne o jednym dyszlu. Woźnica nie jest w stanie opanować wozu, którego dyszel na

długim łańcuchu przymocowany jest do konia tak, iż bardzo często koń idzie bokiem drogi, a dyszel środkiem. Jest to sposób zaprzęgania koni niewidziany w zachodniej Europie, (ba, nawet w Rosji jeżdżą o dwóch dyszelkach jadąc jednym koniem) i żadne powody nie przemawiają u nas za tem, ażeby władze pozwalały nadal na taki sposób jeżdżenia jednym dyszlem. Ponieważ ustawa samochodowa idąc najmniejszą drogą oporu jest tak skonstruowana, że zawsze można winę zwalić na kierowcę samochodu, gdyż mówi, że kierowca powinien jechać z taką szybkością, ażeby w każdej chwili mógł wóz opanować, wobec tego publiczność na sygnały samochodowe bardzo mało zwraca uwagi, jeżeli usuwa się na bok to jakby z łaski, furmanki jeżdżą i lewą i prawą stroną gościńca tak jakby dla nich żadnych przepisów drogowych nie było i z tego powodu kierowca bardzo często nie chcąc na kogoś najechać rozbija wóz o drzewo, lub wpada do rowu powodując kalectwo jadących automobilem. Jeżeli dodam do tego wyrostków przebiegających rozmyślnie dla sportu przed samochodem z jednej strony gościńca na drugą, stawanie fur po gościńcach tak, że tarasują zupełnie przejazd, bardzo często usuwanie się furmanek w ostatniej chwili z prawej strony na lewą gościńca, stawanie na krzyżowaniu się dróg i t. p. zobaczymy, że kierowanie w tych stosunkach samochodem jest rzeczą bardzo trudną i aby zmniejszyć ilość wypadków, należałoby przedewszystkiem bardzo ostro i bezwzględnie zabrać się do uregulowania ruchu kołowego i pieszego na drogach. Powinniśmy to zrobić, jeżeli już nie przez wzgląd na zmniejszenie ilości wypadków, to przez wzgląd na zagranicę, która przyjeżdżając do nas i widząc ten chaos panujący na drogach nie wnika głębiej w ducha naszego społeczeństwa, tylko sądząc nas po zewnętrznych objawach głośi o nieporządkach panujących w Polsce.

Co do jazdy z jednym dyszlem wydał wprawdzie rząd zarządzenie, że jadąc jednym dyszlem należy konia zaprzęgać z prawej strony dyszla ażeby w ten sposób furmanki jednokonne jeździły prawą stroną. Jest to jednak półśrodek nie wiodący do celu. Chcąc to zło usunąć należałoby wydać ustawę zakazującą najdalej do lat dwóch używania wozów o jednym dyszlu przy jeździe jednym koniem i zakazującą jazdy po miastach i miasteczkach jednym dyszlem w ogólności, a wtedy możnaby nareszcie te jednodyszlowe furmanki u nas usunąć. Jeżeli chodzi o kosztą przerobienia jednodyszlowych furmanek, na furmankę o dwóch dyszlach, to kosztą te są tak minimalne, że właściciele by to nie zrujnowało, a i dla tego biednego konia byłoby lepiej, gdyż ten jeden dyszel nie szarpałby go tak na wyboistych drogach.

Ż. J.

## HUMOR KLUBOWY.

»Jak to się dzieje Panie Władysławie, że slyszeliśmy o kilkunastu sprzedanych przez Pana »Hanomagach« a jednak od dwóch lat nie sprowadził Pan z fabryki żadnego a ma Pan w dalszym ciągu stale trzy na składzie?«.

»Zadał mi Pan pytanie, na które trudno odpowiedzieć w kilku słowach, sprawa bowiem jest conajmniej tak skomplikowana, jak n. p. naprawa drogi Kraków—Zakopane. Kiedy przed dwoma laty przenieśliem się do Krakowa i powziąłem tragiczny zamiar poświęcenia się pracy handlowej w dziale samochodowym, przyprowadzono do mnie niejakiego p. B., który mając kontrakt na objęcie reprezentacji »Hanomagów« nie posiadał do tego celu potrzebnej gotówki. Po krótkich pertraktacjach, że tak powiem wsiąłem z sumą około 2.000 dolarów w ten interes z wiarą, iż aktywność całej sprawy nie ma w tym wypadku drugiej strony medalu, zwanej w nauce o handlu — passywnością.

Pewnego dnia z drżeniem serca dowiedziałem się, iż dwa »Hanomagi« osobowe i jeden ciężarowy nadeszły do Krakowa. Kiedy pełen entuzjazmu p. B. zaprowadził mnie do miejsca postoju »wozów« i kiedy pierwszy raz na nie spojrzałem, zatracił się we mnie w jednej sekundzie, niemal charakterystyczny, mój optymizm życiowy i za najodpowiedniejsze dla mnie miano uważałem określenie brzmiące: »nieszczęsna ofiara«. Przez półtora roku, moje życie, usiłowania, inicjatywa, pomysłowość, spryt, wiedza, doświadczenie, kombinatorstwo itd., związane były ściśle z trzema potworkami, pozostającymi u mnie »na stajni«. Nie pomagała reklama, demonstracje, udział w »Wyścigu Tatrzańskim«, specjalne rabaty, praca szeregu agentów, — »Hanomagi« tkwiły nieustępliwie przy mnie. Zacząłem uważać za najracjonalniejszą radę udzieloną mi przez jednego z przyjaciół, abym czempredzej kupił »flitu« z odpowiednią dodawaną już przez sprzedawców strzykawką, a moich »Hanomagów« niezawodnie się pozbędę.

Ponieważ byłem swego czasu dyrektorem banku, przeto wpadłem na pomysł rozwiązania skomplikowanej sprawy wstępując na drogę rozumowania finansowego. Ogłosiłem, że fabrycznie nowe, tanie »samochody« sprzedam wskutek likwidowania zastępstwa fabrycznego po »niskich cenach« odbiorcom, dającym »coś gotówką«, resztę rozkładając na długoterminowe drobne raty bez kosztów i odsetek. Otrzymałem cały szereg zgłoszeń i przedewszystkiem odrzucałem wszystkich odpowiedzialnych finansowo reflektantów i wchodziłem w bliższe pertraktacje z takimi, którzy posiadali »coś gotówki«, ale nie mając nic więcej dawali pewność, że umówionych rat płacić nie będą. Udzielałem otwartych kredytów i zastrzegałem jedynie prawo własności samochodów, aż do spłacenia rat.

W terminie płatności rat, oczekiwałem z niecierpliwością, aby nie były one płacone, pretensja wówczas stawała się cała płatną, skarżyłem dłużnika,

»wóz« wystawiałem na licytację, oczywiście nie znajdował on nabywców i był kupowany przeze mnie po cenie wywołania.

W ten sposób odbiorca tracił wpłacony zadatek a ja wchodziłem w posiadanie »Hanomaga«, z całej zaś transakcji »coś gotówki« zostawało mi w kieszeni. Tak sprzedałem trzy »Hanomagi« czternaście razy i wycofałem część kapitału, który śmiało mógł być uważany za stracony.

Kiedy raz byłem w podróży poza Krakowem, mój zastępca, nie znając jeszcze całej »kombinacji«, sprzedał ciężarowego »Hanomaga« pierwszorzędnej fabryce czekolady. Jakież było jego zdziwienie, kiedy musiał słuchać moich gorzkich wymówek za dokonanie tak pewnej transakcji, bowiem nie było żadnej nadziei na nie wpłacenie przez tak finansowo odpowiedzialnego odbiorcę mojej należności, wyrażającej się znacznie zniżoną ceną owego Hanomaga.

To też wykorzystałem nadarzącą się sposobność i kupiłem w krótkim czasie okazynego »Hanomaga«, jakiego poza mną jeszcze jeden z trzydziestu milionów Polaków posiadał. Dziś mam  $\frac{3}{4}$  włożonego kapitału w kieszeni i posiadam u siebie w garażu dwa »Hanomagi« a w hali licytacyjnej przy ul. św. Jana jeden, który w ciągu najbliższego tygodnia stanie się niezawodnie moją własnością.

Wskutek tych ustawicznych sprzedaży »moje Hanomagi« amortyzują się szybko i są coraz tańsze, a może niedługo nadejdzie chwila, że je będę mógł rozdać między biednych lub zwyczajem amerykańskim spalić na stosie«.

(ad).



Naszemu reporterowi udało się otrzymać rysunek wykonany przez jednego z Członków Komisji Turystycznej na posiedzeniu podczas obrad w sprawie akcji Komisji jaka ma być podjęta u władz w kierunku uzyskania naprawy drogi Kraków—Zakopane znajdującej się w okropnym stanie. Rysunek ten słusznie możnaby tytułować: „Senne marzenia o amerykańskiej pustyni“.





## Nowe Typy Samochodów „FIAT“

Fabryka samochodów FIAT w Turynie wypuściła na rynek zdawna oczekiwany model 514, tudzież nowe typy modeli 521 i 525.

Na specjalną uwagę zasługuje model 514, jako typ jednoczący w sobie wszystkie zalety sławnej 501 o konstrukcji i wytwornej linii 521, ze zmianą tylko na 4 cylindry o litrażu 1438 cm. Uwzględniono w nim wszystkie zdobycze na polu techniki, wygody i elegancji samochodowej.

Bliższych szczegółów również i co do nowych typów 521 i 525

UDZIELA ODWROTNIE

**POLSKI FIAT S. A.**

Oddział w Krakowie,  
ulica Sławkowska 30.

# DRUKARNIA STEREOTYPJA, INTROLIGATORNIA JANA GABLANKOWSKIEGO

W KRAKOWIE, ULICA SŁAWKOWSKA L. 6 TELEFON NR. 4465.

Wykonuje wszelkie prace graficzne.

Zakład Auto-Karoseryjny

**Fr. ŻMIJA**

Kraków XIII, Mogilska L. 86



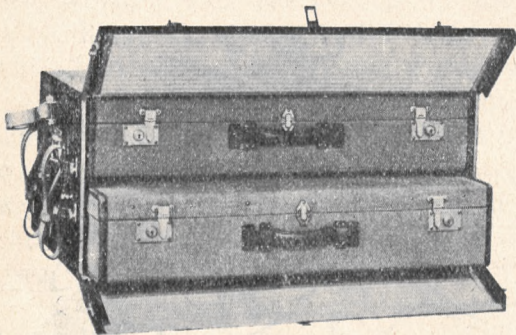
Wykonuje  
karoserje :



sportowe, kabriolety

limuzyny i autobusy

według najnowszych modeli.



### Specjalność:

Kufry samochodowe do wszelkich typów wozów

**J. Kempler** Kraków, Bożego Ciała 21-23

Specjalność: Kufry szafowe i na wzory dla wojażerów.  
Rok założenia 1905. Wytwórnia wszelkich przyborów podróżnych.  
Specjalność! Wytwórnia kufrów i torb.



Uszkodzony

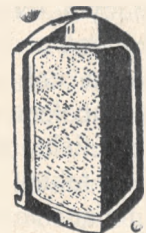
### Zakład blacharsko-mechaniczny

WSZELKIE ROBOTY SAMOCHODOWE — SPAWALNIA METALI.

Tak naprawia każdy chłodnik szybko i dokładnie

**BERNARD APPEL**

Kraków, św. Łazarza 11. Tel. 1987. — (obok Collegjum Medicum)



Naprawiony

Chłodnice i błotniki do samochodów wszelkich typów wyrabia nowe i naprawia stare. Środki do chłodnic całkiem nowe (na żądanie w 2 dniach) wykonuje po cenie niskiej, ze specjalnością w pierwszorzędnym chłodzeniu i roczną gwarancją. Wykonuje również wszelkie roboty w zakres blacharstwa wchodzące.

Redaktor odpowiedzialny: Adam Dygat.  
Drukarnia, Stereotypja i Introligatornia Jana Gablankowskiego w Krakowie, Sławkowska 6. Tel. 4465.

Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.