

WIADOMOŚCI KLUBOWE KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

x
59

KRAKÓW
Św. JANA 11.

KRAKÓW

NR.

10.

STYCZEŃ 1931.

TELEFON
Nr. 123-86.



MIĘDZYKLU- AUTOMOBILOWA.

BOWA KOMISJA SPRAWOZDANIE ZE ZJAZDU 11. I. 1931. R.

Tekst



2986
111
CZASOP.
1931

Oficjalne sprawozdanie szczegółowe z obrad i uchwał, powziętych na dorocznym zjeździe delegatów Klubów automobilowych, znajdują nasi Czytelnicy w czasopiśmie „Auto“, które ukaże się po wyjściu naszych „Wiadomości Klubowych“. Drukując zatem podobne sprawozdanie w terminie wcześniejszym, narazilibyśmy „Auto“ na nieuniknione powtarzanie tematu, na co nam kurtuazja wobec międzyklubowego organu nie pozwala. To też podajemy naszym Czytelnikom ważniejsze uchwały zapadłe na tym zjeździe, na którym nasz Klub reprezentowała delegacja w osobach PP.: V-Prezesa T. Bukowieckiego, Sekretarza Generalnego Adama Dygata i Sekretarza Kom. Sport. Dr. Grabowskiego.

Na zjeździe reprezentowane były wszystkie Polskie Kluby Automobilowe. Spotkaliśmy starych znajomych, których

na żadnym posiedzeniu Międzyklubowej Komisji Automobilowej nie brakuje. Jest to dowodem wielkiego umiłowania idei, dla której ci sami ludzie od szeregu lat pracują, ofiarowując swoją wiedzę i czas.

Po powitalnym przemówieniu wygłoszonym przez Prezesa A. P. Karola hr. Raczyńskiego objął przewodnictwo Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Janusz Regulski, zaś na posiedzeniu popołudniowym w sprawach turystycznych i administracyjnych przewodniczył Prezes Komisji Turystycznej A. P. p. Inż. Mieczysław Rappe. Obrady były prowadzone pod ogólnym hasłem oszczędności, podyktowanej niezmiernie ciężką sytuacją gospodarczą w kraju. Okazało się jednak, że niezmiernie trudno jest ostudzić gorący sportowy zapal Komisji Sportowych, które wystąpiły z bogatym planem sportowego kalendarza.

Biblioteka Jagiellońska



1002258166



Z wyścigu torowego w Zakopanem.

Jeżeli chodzi o sprawy naszego Klubu to przydzielono nam zorganizowanie Zjazdu Zespołów Zimowych do Krakowa w przeddzień Jazdy Zimowej i Wyścigu Torowego, co daje nam gwarancję zwiększonej na tych imprezach frekwencji zawodników. Wyścig Torowy w Zakopanem jest imprezą zupełnie wyjątkowo interesującą, wobec czego mamy nadzieję, że wszyscy członkowie zespołowego Zjazdu stawiają się na starcie w Zakopanem i to tem więcej, że wobec startu dwóch a nawet czterech wozów równocześnie, także maszyny turystyczne, biorące udział w wyścigu, stają się przedmiotem prawdziwego zainteresowania.

Po swoim sprawozdaniu z sezonu sportowego p. Prezes Janusz Regulski odnośnie do naszego Klubu wyraził wielkie uznanie za znakomite zorganizowanie III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego.

W sprawozdaniu ogólnym podał do wiadomości zebranych, że w ciągu ubiegłego sezonu brało udział w polskich imprezach samochodowych ogółem 550 zawodników. Imprez urządzono 25, z tego 8 wyścigów, 10 raidów i 7 zjazdów gwiazdzystych. Z poszczególnych Klubów największą ilość imprez urządził K. K. A. a mianowicie 6: Przecię-

tną szybkość maksymalną na terenie płaskim uzyskał p. Henryk Liefeldt a mianowicie 164 km/g, zaś na terenie górskim p. Jan Ripper 79.60 km/g. W raidach osiągnął p. Szrednicki 2.163 km. w ciągu 30 godzin jadąc bez przerwy, zaś p. Żochowski osiągnął przeciętną 74 km/g przejechawszy w sumie 1376 km. Przy tej sposobności zastanawiano się nad możliwością ograniczenia tak wysokich przeciętnych, osiąganych przez polskich zawodników na raidach.

W rozgrywkach o Mistrzostwo Polski pierwsze miejsce zajął Maurycy hr. Potocki, któremu też podczas drugiego punktu posiedzenia przyznano tytuł Mistrza Polski w jeździe samochodowej na rok 1931. Na tem miejscu przesyłamy Mistrzowi Polski serdeczne życzenia dalszych sportowych sukcesów.

W skład rozgrywek o Mistrzostwo Polski w roku bieżącym wchodzi: Międzynarodowy Wyścig Okrężny we Lwowie, Raid A. P., Wyścig Płaski Śląskiego Klubu Automobilowego, IV. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański i Wyścig Płaski w Łodzi.

(C. d. na str. 4).

*Delegatom na M. K. Aut. poświęcam
A. D.*

Blaski i nędze życia delegata.

Ilustrował A. Ż.

Delegat jest to taki pan X. lub Z., którego pewne grono ludzi wybiera jako swego reprezentanta dla przeprowadzenia z góry określonych, nieprawdopodobnych planów, na nieprzychylnym terenie w najcięższych warunkach. Na tym terenie działania delegat winien być aktywnym i antypatycznym dla zaznaczenia swego mocnego stanowiska. W większości wypadków rezultaty jego działania muszą być negatywne i w końcu do delegata mają jego wyborcy zasadniczo wielki żal. A zatem delegat to **ofiara**, skazana z góry na klęskę na dwóch frontach i chociażby taki elekt odnosił się do całego świata z najmilszemi i najcieplejszemi uczuciami, spotka go na każdym kroku czarna niewdzięczność. Życie delegata jest krótkie, ale pełne blasku i nędzy zarazem. A jednak zawsze są na to krótkotrwałe stanowisko kandydaci, których możnaby podzielić na kilka typów, a mianowicie:

Typ A. — który chce zostać delegatem, opracowuje materiały, wykazuje znawstwo spraw, ma ambicję i zapal do przeprowadzenia odpowiedzialnej pracy z najwyższą ofiarnością, na posiedzeniu wyborczym zabiera głos i udowadnia, że się do tego znakomicie nadaje, jest przekonany o swoim wyborze i dlatego przygotowuje sobie zgóry czas na wyjazd planując, że dokona więcej aniżeli jego mandatarjusze oczekują i wymagają.



Taki zwykle przepada w głosowaniu wyborców i to przeważnie wskutek braku jednego lub conajwyżej dwóch głosów.

Typ B. — który o wyborze słyszeć nie chce, którego sprawa, dla jakiej ma działać, nie go obchodzi, który nie lubi jeździć koleją i wydawać pieniądze dlatego, aby cały dzień siedzieć z trzydziestu samymi mężczyznami w zadymionej sali i słuchać poważnych referatów i dyskusyj na nieznanym mu bliżej temat. A dalej, który jest autokratą, nie uznaje parlamentu, lubi rządzić i decydować bez obo-

Szlachetne wina tokajskie z winnic magnackich polecają:



Zjazd Międzyklubowej Komisji Aut. — Śniadanie w Automobilklubie Polski.

wiązku wysłuchiwanie zdania innych, który nie znosi Warszawy, bankietów, hoteli, i wspólnego fotografowania się. Takiego wybierają wszystkimi głosami, a kiedy się wzbrania wybór przyjąć, mówią że to przez skromność, że się w głębi serca cieszy, że obraziliby się gdyby go nie wybrano.

Typ C. — który chce być delegatem, mając własne, uboczne, osobiste cele. Przedewszystkiem marzy o tem, jakto wróci po wyborze do domu, zakomunikuje o nowej uciążliwej godności, nie będzie prosił o pozwolenie na wyjazd do stolicy, ale wręcz oświadczy, że wyjechać musi, jakto na drugi dzień przeczyta w dziennikach, o swojej misji, jakto wyzyska swój pobyt na obcym terenie w sposób czuły, tkliwy i serdeczny bez obawy, że go ktoś znajomy zobaczy, obgada i żonie doniesie. Taki lubi Warszawę, cieszy się na „Morskie Oko” i „Qui Pro Quo”, planuje zgóry menu u Bukietu, rezerwuje sobie stolik na wszystkie wieczory w „Moulin Rouge”. Portjelowi w hotelu poleca, aby go w dzień posiedzenia



zbudził „najpóźniej” o 11-tej, bo się musi na Zjeździe choćby na chwilę „pokazać”. Zwykle szczęście chce, że właśnie kiedy przyszedł zebrani załatwiają jakąś niezmiernie ciężką sprawę, w której każdy jest innego zdania i wobec radykalnego zaangażowania się wszystkich w gwałtownej i gorącej dyskusji, niema nikogo, ktoby mógł postawić kompromisowy wniosek. Wtedy jeden z obecnych dyskretnie podaje mu nadający się do przyjęcia wnioski, on go stawia, wniosek przechodzi i przypadkowy wnioskodawca tryumfuje i zadziwia wszystkich swoją orientacją. Taki zwykle przed wyborem przemawia w sposób groźny, piętrzy trudności, wieje pesymizmem. I zwykle bywa wybierany, bo wszystko najgorsze przewiduje i dlatego może ubiedz ewentualną klęskę. A jeżeli klęski nie uniknie, to nikt niema do niego pretensji, bo on wszystko najgorsze zgóry przewidział, sukcesów nie obiecywał i widocznie inaczej sprawy załatwić się nie dało.

Typ D. — który już był dwa razy delegatem i trzeba go znowu wybrać! Ale dlaczego tak być musi, — nie wiadomo!

* * *

Do Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych wybrano Maurycego hr. Potockiego.

Następnie wyłoniono Komisję Finansową, w której reprezentowane były wszystkie Kluby. Posiedzenie tej Komisji odbyło się pod przewodnictwem V-Prezesa Komisji Sportowej A. P. p. Seńkowskiego, poczem wnioski tej Komisji zostały jednomyślnie uchwalone przez M. K. Aut. Postanowienia te brzmią następująco: 1) M. K. Aut. uchwała zalecić Klubom skasowanie nagród pieniężnych w roku 1931, 2) M. K. Aut. zaleca Klubom, aby opracowały projekty zwiększające korzyści dla zrzeszonych automobilistów od Klubów, do których należą. 3) M. K. Aut. uchwała poddać rozprawie inicjatywę utworzenia funduszu sportowego, przyczem statut i źródła omówione zostaną na następnym zjeździe po przestudjowaniu wniosków poszczególnych Klubów, przedstawionych przez generalnego referenta, na którego wybrano p. Adama Dygata członka K. K. A.

Następnie zapoznano zjazd z powstającym funduszem drogowym. Fundusz ten tworzyć będzie osobę prawną niezależną od Ministerstwa Skarbu i jako odrębna osoba prawna może zaciągać pożyczki. Dochody fundusz czerpać będzie przedewszystkiem z następujących źródeł: od opłat za samochody (40 Zł. za każde 100 kg. przy samochodach o wadze do 1.500 kg. oraz 50 Zł. za 100 kg. przy samochodach ważących ponad 1.500 kg.

przy równoczesnem skasowaniu wszelkich innych opłat miejskich i rogatkowych), od podatków nałożonych na wszystkie bilety autobusowe, od reklam umieszczonych przy drogach (opłatom podlegają tablice w odległości do 30 m. od drogi), opłata wynosi 75 Zł. od metra kwadratowego za jeden rok; od opłat za przewóz towarów (3 gr. od tonno km). Przypuszczalnie dochody funduszu drogowego wynosić będą łącznie z dotacjami Ministerstwa Skarbu około 100.000.000 Zł. rocznie, co da możliwość rozpoczęcia racjonalnej gospodarki drogowej.

Ponadto p. Prezes Rappe zapoznał zebranych z ustawą autobusową wprowadzającą koncesje na autobusy. Ustawa przewiduje dla samochodów krajowej produkcji pierwszeństwo przy otrzymaniu koncesji oraz zniżenia do 45 procent opłat. Wreszcie Prezes Rappe zawiadomił o pracach około ustawy o popieraniu turystyki.

Odnośnie do aktualnej sprawy ruchu na drogach dowiedzieliśmy się, iż w najbliższym czasie na drogach naszych pojawią się urzędowi kontrolorzy ruchu na motocyklach, mający prawo nakładania mandatów karnych.

Obrady prowadzone były energicznie, obfitowały w ciekawe momenty dyskusyjne i toczyły się w harmonji, będącej wyrazem dobrej woli i uniłowania wspólnej idei.

A. D.

Chcąc się przekonać o słuszności moich zapatrywań, oddałem je do przestudjowania jednemu z delegatów, z którym następnie odbyłem niżej przytoczony wywiad. Mój rozmówca przyjął mnie nietylko uprzejmie, ale wręcz z radością żywo odpowiadać począł na moje pierwsze pytanie, które brzmiało:

„Do którego z typów zalicza Pan sam siebie?”

„Ja byłem delegatem typu D., wybranym cicho i spokojnie, bez przygotowań i bez wstrząsów. Stało się to pewnej środy. Do tego dnia żyłem sobie względnie spokojnie, ale od chwili wyboru poczęły się na mnie zwać same nędze bez żadnych blasków. Przeciwno mojej kandydaturze nikt nie występował, ale po wyborze czuło do mnie żal kilku miłych ludzi, którzy mieli chęć dostąpienia tego zaszczytu”.

„No tak, to jeszcze nie jest takie straszne i nie powinno sprawiać Panu takiego zmartwienia!” powiadam.

„Drogi Panie, to jeszcze nie wszystko! ciągnie dalej mój rozmówca. Po moim wyjeździe zaprotestowano mi kilka weksli, ponieważ sekretarce zabrałem bezwiednie bankowe czek, jakie zarzuciły się wśród aktów klubu, przepisanych

w mem biurze w czasie, gdy powinniśmy z nią sekretarką pilnować i załatwiać sprawy moich interesów”.

„To już gorzej”, pocieszam biednego delegata.

„Ale na tem nie koniec”, odpowiada pocieszony. W czasie jazdy na dworzec kolejowy zgubiłem nécessaire, który dostałem na gwiazdkę z życzeniem aby mi sto lat służył”.

„Drogi Panie, rzeczy doczesne mają wartość względną”, zauważyłem mądrze po długim namyśle.

„Ma Pan może i rację, jednak niestety spotkały mnie dalsze przykrości innej natury. Zmuszony do wyjazdu byłem zniewolony zgodzić się na to, aby żona poszła z przyjaciółką i jej mężem, pierwszy raz w życiu bezemnie, na dancing. Tam spotkała swego pierwszego narzeczonego, o czem dowiedziałem się pocztą pantoflową na drugi dzień w Warszawie. Onieba, dlaczego to wszystko spada na delegata w chwilach, gdy powinien mieć wolną od trosk głowę?”

„Rozumiem Pana dobrze, sam jestem zazdrosny, ale może to nie pociągnie za sobą dalszych konsekwencyj” zauważyłem śmiało.

„Mam nadzieję”, odrzekł pewnie, uspokojony Typ D. W hotelu w Warszawie, było pełno, do-

Komunikaty Zarządu.

Nowy członek Zarządu:

Na posiedzeniu odbytem w dniu 8. stycznia b. r. kooptowany został do Zarządu p. Dr. Stanisław Zopoth.

Ustąpienie Zarządu:

Ponieważ mandat Prezesa Klubu p. Piotra hr. Rostworowskiego wygasa z dniem 26 stycznia b. r. Zarząd na posiedzeniu odbytem w dniu 19 stycznia b. r. postanowił jednomyślną uchwałą ustąpić in corpore z zajmowanych stanowisk.

Przestali być członkami.

Poniżej podajemy spis Członków, którzy wystąpili z Klubu na podstawie zgłoszeń jakie Klub otrzymał w ciągu całego roku 1930:

Członkowie Rzeczywiści: J. Czacki, W. Fieber, Inż. W. Gostyński, J. Greger, Br. Jakubowski, Inż. M. Kalous, A. Kobylański, Dr. T. Miksiewicz, M. hr. Poniński, St. hr. Potocki, Ad. hr. Romer, Inż. T. Rząca, S. Sokołowski, M. Stankowa, F. Studziński, W. Zacharjas, Inż. F. Zangl, Prof. Dr. J. Zubrzycki, M. Żarski.

Członkowie Sympatycy: J. Łodzińska, Ks. K. Manik, J. Płoński, J. Rzącowa, I. Zahaczewska, Płk. Z. Zahaczewski.

Zestawienie Członków jacy przybyli w ciągu tego okresu czasu, a których liczba przewyższa liczbę Członków przez Klub utraconych podana zostanie w sprawozdaniu Sekretarza Generalnego na Walnem Zgromadzeniu, a następnie w najbliższym numerze „Wiadomości Klubowych“.

Walne Zebranie.

Dnia 26-go stycznia 1931. r. odbędzie się w lokalu Krakowskiego Klubu Automobilowego przy ul. św. Jana L. 11. o godz. 17-tej Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków K. K. A. z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie Prezesa.
2. Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
3. Sprawozdanie Sekretarza Generalnego, Komisji Sportowej i Komisji Turystycznej z działalności za czas od 30 stycznia 1930 r. do 31 grudnia 1930 r.
4. Sprawozdanie Skarbnika.
5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i wnioski na udzielenie Zarządowi absolutorjum.
6. Uchwalenie preliminarza budżetowego na rok 1931.
7. Wniosek Zarządu w sprawie zmian statutu.

stałem pokoiem na 5-tym piętrze koło pralni, w której tętniło życie od 5-tej rano. Jestto godzina, przed którą delegatowi wręcz nie wypada rozstać się z kolegami i wrócić do domu. Kiedy następnego dnia wróciłem o 12-tej aby się wyspać, zostałem



natychmiast po zmrużeniu oczu zbudzony i zapytany, czy jestem lekarzem. Okazało się, że mój sąsiad ciężko zaniemógł i ratowaliśmy go do 5-tej rano. Położyłem się znużony bezgranicznie, ale o spaniu nie było mowy, bo obok pralnia drogi Panie, pralnia! W dzień obrad i to w czasie gole-

nia, od rana telefony od dalszej rodziny, znajomych, przyjaciół i interesentów: „A ładnie, to przyjechało się do Warszawy i nie się nie mówi, o nas się nie pamięta, nas się nie odwiedzi?“ Boże miłosierny, nie miałem czasu na te rozmowy, już i tak było późno. I rzeczywiście, wpadłem na posiedzenie zziąjany, obrady były w pełnym toku. Moi towarzysze przeszli mi dzikim wzrokiem, pełnym strasznego wyrazu. Sprawa, w związku z którą postawić miałem dwa wnioski, spadła już z porządku dziennego. Ładnie się spisałem! Przy następnym punkcie musiałem umotywować i postawić wniosek, z którym się najzupełniej niezgadzałem. Tak mi jednak kazał narzucony obowiązek. Wniosek przepadł, a obecni patrzyli na mnie z drwinami, jakby chcieli zapewnić, że moje wystąpienie zachowają długo w najgorszej pamięci. Szeptali do siebie: Jak on mógł wystąpić z czemś podobnym, a zdawało się, że to sprytny i sympatyczny człowiek!“ a po powrocie usłyszałem dziesiątki wymówek i przytyków z powodu tej kłeski, którą w głębi duszy przewidywałem“.

„To sprawa istotnie przykra, trudno mi dla Pana znaleźć słowa pocieszenia“.

„Dziękuję Panu i za to“, odpowiedział umo-

8. Wybór Prezesa oraz nowych członków Zarządu.
9. Wybór Komisji Balotującej, Rewizyjnej oraz Sądu Honorowego.
10. Wnioski i interpelacje.

W razie niedojścia do skutku tego Walnego Zebrania z powodu braku kompletu odbędzie się w tym samym dniu o godzinie 18.tej Walne Zebranie bez względu na komplet.

Prezes: Rostworowski m. p. Sekr. Gen.: Dygat m. p.

Na powyższe Walne Zebranie rozesłane zostały zaproszenia do wszystkich P. T. Członków rzeczywistych K. K. A. Poza tem ukazało się ogłoszenie o Walnem Zebraniu w Ilustrowanym Kurjerze Codziennym.

Sprawozdanie z powyższego Walnego Zebrania ukaże się w najbliższym numerze „Wiadomości Klubowych“.

Antoni hr. Starzeński.

Światowy przemysł samochodowy i możliwości jego rozwoju w Polsce.

Sprawa rozwoju rodzimego przemysłu samochodowego nieraz już była poruszona na łamach pism fachowych i codziennych. Są też i początki tego przemysłu, lecz od kilku lat sprawa ta właściwie bardzo mało naprzód się posunęła. Jest to ściśle związane z całkiem odrębnym stanowiskiem, jakie produkcja samochodowa w ogólnym światowym przemyśle zajmuje i zupełnie specyficznymi warunkami jej rozwoju. By te odrębne całkiem trudności zrozumieć, trzeba zrobić choćby pobieżny rzut oka na rozwój tego przemysłu.

Śledząc rozwój produkcji automobilowej zauważamy, że kwitnie ona tylko w krajach, gdzie

przy pierwszych początkach automobilizmu, a więc w ostatnich latach ubiegłego i pierwszych bieżącego stulecia, przemysł ten został zapoczątkowanym i gdzie powstały pierwsze fabryki, a więc głównie w krajach zachodniej Europy, a w Ameryce w Stanach Zjednoczonych A. P. Tam przemysł ten się rozwinał bardzo szybko i doszedł przeważnie do wręcz niebywałego rozkwitu, dając środek utrzymania milionom ludzi. W innych krajach przemysłu tego nie było dawniej i obecnie też prawie go tam niema, poza całkiem nielicznymi wyjątkami, gdzie istnieją tylko niewielkie fabryki, żadnego szerszego znaczenia nie mające. Skąd się bierze ten powód, że w niektórych centrach przemysł samochodowy tak szalenie się rozwija, potężnie do dobrobytu danego kraju się przyczyniając, a gdzie indziej, gdzie go dawniej nie było, tylko wegetuje, lub też wogóle nie może powstać?

Kupujący samochody dzielą się przeważnie na dwie wielkie kategorie, jedni to nowicjusze, którzy poraz pierwszy kupują wóz i na ogół bardzo się mało na tem znają, drudzy to starzy, „zawodowi“ automobiliści. Pierwsi kupują zwykle ten wóz, na który ich namówi znajomy, dany samochód już posiadający lub też stają się ofiarą tego obrotnego zastępcy pewnej marki samochodowej, który do przyszłego automobilisty najumiętniej trafi, a dziś przeważnie tego, który mu da najlepsze warunki spłaty kupionego wozu. W każdym razie nie kupi samochodu marki nieznannej i mało wprowadzonej lub nie dostatecznie wypróbowanej. Podobnie też druga kategoria automobilistów, którzy już dawniej samochody miewali, kupi tylko wóz o ustalonej już reputacji. Rzadko tylko jakiś poszczególny, specjalnie zapalony, a bogaty sportowiec zdecyduje się na kupno wozu nowej nieznannej marki.

Otóż, zdaniem mojem, jest to jedna z ważniejszych przyczyn, dla której powstanie nowego

cniony na duchu delegat“, myliłby się Pan jednak sądząc, że na tem koniec. Po zjedzeniu obiadu, postanowiłem przez godzinę zdrzemnąć się i wypocząć. Ledwie zmrużyłem oczy, zbudziło mnie i odwiedziło dwóch czarno ubranych Panów, którzy wyzwali mnie w imieniu jednego z uczestników posiedzenia na pojedynek. Ich klient ucałował się osobiście dotknięty mojem wystąpieniem w czasie dyskusji. Co powiedzą na to u mnie w domu? Co powiedzą moi mandatarjusze, komu przyznają rację? O boleści, dlaczego nie jestem delegatem Typu C, który jedzie dla samych przyjemności? Nie chcę być już nigdy wybranym i zastrzegłem się w tym kierunku z góry po powrocie, po którym oczekiwaly mnie same troski i zmartwienia. Skrytykowali, zmyli głowę, a kiedy wyraziłem nadzieję, że mnie już nigdy nie wybiorą, powiedzieli chórem:

„Na następnym zjeździe w marcu wszystko naprawisz!, nie obawiaj się, **będziesz delegatem!**“.

„A zatem będzie Pan delegatem?“ zapytałem.

„Niech się i tak stanie, będę delegatem, ale typu C mój Panie!

Typu C.!

Szampań z własnej wytwórni polecają:

ośrodka przemysłu automobilowego jest tak niełatwe, to tak trudne wprowadzenie na stałe na rynek nowej marki. Widzimy w walce konkurencyjnej, jaką poszczególne fabryki ze sobą prowadzą, jak kosztownych środków chwycić się muszą, by swym wozom zapewnić przewagę i zbyt. Utrzymują całe sztaby zawodowych jeźdźców, których wysyłają na imprezy sportowe i wyścigi, co pochłania sumy kolosalne, organizują dalekie raidy i różne próby wytrzymałości. Jak finansowo silna musiałaby być firma, by przez szereg lat sztucznie utrzymywać wogóle swoją nazwę na międzynarodowym rynku samochodowym, będąc zupełnie nową i całkiem jeszcze nieznaną. Chyba, żeby wypuściła wóz tak odmienny, o tak niesłychanie wyróżniających się zaletach, że podbiłaby od razu cały świat automobilowy. Kto się jednak na tem zna i obserwuje rozwój techniki automobilowej ten przyzna, że jest to jeszcze trudniejsze, gdyż w tej dziedzinie bardzo niełatwo o takie epokowe rewelacje, któreby sprowadziły zupełny przewrót, a fabryce zapewniły natychmiastowy i stały sukces i możliwość egzystencji. Na skutek tej konkurencji widzimy w ostatnich czasach coś wprost przeciwnego do powstawania nowych fabryk, a to wykupywanie słabszych wytwórni samochodów przez silniejsze firmy lub też fuzjonowanie się, właśnie celem zmniejszenia tej tak groźnej konkurencji. W ostatnich czasach, także dla tych samych przyczyn, widzimy wręcz wyścig w obniżaniu cen i to przeważnie w kategorii wozów tańszych, dla szerszej klienteli przeznaczonych. Najlepiej uwidacznia się to w cenach dwóch największych potęg w tej dziedzinie, jakimi są Ford i General Motors, które to fabryki naprzemian coraz tańsze ogłaszają cenniki. Nie trzeba też zapominać o olbrzymiej przewadze, którą posiada taka stara i rozgałęziona firma samochodowa w swojej organizacji zarówno fabrycznej przy produkcji, jak i handlowej przy sprzedaży. Wszystkie te wymienione czynniki nie sprzyjają obecnie powstawaniu nowych fabryk automobili.

Polska należy do tych krajów, które nie miały dawniej własnego przemysłu samochodowego i na skutek tego i nadal w szerszym zakresie go nie posiada... A jest to rzecz pożałowania godna, gdyż ilość samochodów będących u nas w ruchu jest znikoma. Niewątpliwie w latach przyszłych ogromnie wzrośnie popyt na samochody, zwłaszcza gdy sieć dróg ilościowo i jakościowo się poprawi, do czego odnośne czynniki wytrwale i skutecznie dążą. Wskazaniem by wtedy było, by zapotrzebowanie to było pokrywane produkcją krajową. Mam na myśli przede wszystkim wozy tanie, popularne i ekonomiczne w użyciu, gdyż takie w przeważnej mierze na zbyt mogą liczyć. Obecny stan przemysłu automobilowego, czysto polskiego,

jest jeszcze najzupełniej prymitywny, głównie pod względem środków finansowych. Jak z wyżej wymienionych przyczyn wynika, trzebaby kapitałów olbrzymich i barjery celnej dla sprowadzanych samochodów, co jedno i drugie jest mało osiągalne. Wspomnę tu pokrótce także o samym handlu automobilami, który w Polsce jest wysoce niedoskonały. Winę tu ponosi nadmiar zastępstw, które przeważnie tylko vegetują, bardzo tylko niewielką ilość wozów mogąc sprzedać, przy tej ogromnej różnorodności konkurujących ze sobą marek, a bardzo niewielkiej u nas ilości kupujących, zwłaszcza w czasie obecnego kryzysu. Na skutek tego klient jest źle obsługiwany, na części do maszyn nieraz tygodniami musi czekać i nie doznaje tej opieki ze strony zastępstw, jaką cieszą się kupujący wozy zagranicą.

Ponieważ stworzenie przemysłu własnego, zdolnego do zwycięskiego konkurowania, jest obecnie prawie wykluczonym, sądzę, że należałoby dążyć do tego, by zagraniczne firmy, wyrabiające typy wozów, zasługujących u nas na rozpowszechnienie, doznawały opieki i ułatwień ze strony rządu w kierunku możliwości zakładania w Polsce swoich filij w szerszym zakresie niż to obecnie jest praktykowanym, by nie tylko zakładały montownie i fabrykowały karoserje, ale także wyrabiały w kraju o ile możliwości wszystkie części podwozia i motoru. Dałoby to pracę tysiącom robotników i choć częściowe uniezależnienie się w tej dziedzinie od zagranicy. Wozy mogłyby być w ten sposób odpowiednio tańsze, bo odpadłyby koszty cła i transportu z fabryki do kraju i cena ich wtedy zrównałaby się z cenami zagranicznymi. Obecnie samochody w Polsce są proporcjonalnie do stopy życiowej i siły kupna naszego społeczeństwa o kilkadziesiąt procent droższe niż zagranicą. Przy zrównaniu cen dużo osób mogłoby używać tego środka lokomocji, który dziś jest dla nich nieosiągalnym luksusem.

Niezależnie od tego, należy popierać usilnie rozwój polskiego przemysłu samochodowego przez zagwarantowanie mu w odpowiedni sposób zbytu, by w przyszłości mogła powstać choć jedna silna fabryka, któraby produkowała samochód o typie najbardziej do naszych stosunków dostosowanym.

PRALNIA I FARBIARNIA CHEMICZNA FR. BĘBENEK

Przyznała członkom Klubu 20% zniżki. Odnośne legitymacje są do odbioru w Sekretarjacie.

KOMUNIKATY TURYSTYCZNE.

Tablice informacyjne na rogatkach.

Wykonane według wskazówek Biura Turystycznego K. K. A. tablice informacyjne zostały już ustawione na rogatkach m. Krakowa.

Dokładny plan ulic wyjazdowych i informacje co do rozmieszczenia garaży, hoteli, pomp benzyny

nowych itp. uwidocznione na tablicach oddadzą nieocenione usługi dla automobilizmu.

Obok podajemy fotografię tablicy znajdującej się na rogatce Mogiłańskiej, przyczem nadmieniamy, że nie wyszły dokładnie wszystkie napisy, ze względu na barwy, które nie dadzą się uwidocznąć na kliszy.

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY
UL. ŚW. JANA 11 TEL. = 12386

BIURO TURYSTYCZNE K.K.A. UDZIELA INFORMACJI Z ZAKRESU TURYSTYKI AUTOMOBILOWEJ

PRZEPISY JAZDY
MAKSYMALNA SZYBKOŚĆ SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W ŚRODKIEM (W OBRĘBIE PLANT) I W DZIELNICACH STRAŻ DŃ I KAZIMIERZ 23 KM/6 W INNYCH DZIELNICACH 40 KM/6 W CZASIE DESZCZY I DŁOTA 15 KM/6 NA SKRĘTACH.
SKRZYŻOWANIACH 10 KM/6
WYDMUCHY ZAMKNĄC!
NIE TUROWAC MOTORU!
NIE NADUŻYMAC SYGNAŁÓW!

POMPY BENZYNOWE
FIATY STANDARD NOBEL
BYEK GŁ. w WIELOPOLU
w ŚW. ANNY w STAROWISIA
w NADBIENIE ROGATKA WIELKRA

INFORMATOR
POSTOJE URZĄDZONE PRZEZ KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY (WIEŻYCI PODŁ.) SŁONECZNE - WROCLA.
GARAŻE
ME TA w SOBIECIE 4B tel. 13730
AUTO PALAIS w SMOLEKARZE tel. 10612
STRAŻ W BIEKA WIELOPOLA tel. 14430
WARSZTATY SAMOCH.
JAB WROTCIA w SOBIECIE 4B tel. 13730
STANISŁAW SZYBOWICZ w ARIANSKA tel. 13477
HOTELE
GRAND HOTEL w SŁOPIWOWSKA tel. 15285
HOTEL FRANCUSKI w PIAŁKUSA tel. 15295

BENZyna STANDARD OLEJE STANOB

Tablica informacyjna K. K. A. przy wjeździe do Krakowa.

Droga Kraków — Zakopane.

Podajemy do wiadomości P. T. Członków, że droga Kraków — Zakopane jest stale otwarta dla ruchu samochodowego.

Zaspy śnieżne przeorywane są pługami motorowymi. Należy jednak brać łańcuchy, ponieważ odkryty teren na Obidowej powoduje nawet przy lekkim wietrze ustawiczne tworzenie się zasp.

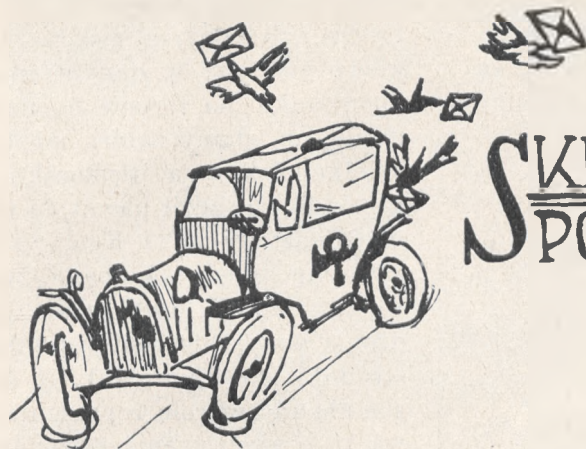
Również droga Zakopane — Morskie Oko jest utrzymywana dla ruchu samochodowego.

Nowy typ międzynarodowych świadectw drogowych.

W najbliższym czasie wprowadzone będą zamiast dotychczasowych międzynarodowych świadectw drogowych, opiewających na kierowcę i na samochód, dwie legitymacje osobno na samochód jako międzynarodowe świadectwo na samochód udający się zagranicę oraz osobne legitymacje dla kierowców jako międzynarodowe legitymacje jazdy.

Na zjeździe międzyklubowym w Warszawie, Prezes Komisji Turystycznej p. Rappe przyrzekł naszej Delegacji poczynić starania, aby Krakowski Klub Automobilowy legitymacje obydwóch typów wydawał przez swój Sekretarjat podobnie jak to czyni A. P. w Warszawie.





SKRZYŃKA SPÓCZTOWA

Do Redakcji „Wiadomości Klubowych“ K. K. A.
w Krakowie, ul. św. Jana 11.

W liście niniejszym pragnę poruszyć na łamach „Wiadomości Klubowych“ sprawę pobierania przez Magistrat m. st. Krakowa, opłat „kopytkowego“ od samochodów w kwocie zł 2.—. Uważam sprawę tę za dostatecznie ważną, aby się nią Władze Klubowe należycie zajęły gruntownie. Miasto stołeczne Kraków jest chyba jedynym „miastem stołecznym“ pobierającym w drugiej ćwierci XX. wieku „kopytkowe“ od samochodów! Można przejechać całą Europę (od granic Z. S. R. R.) wzdłuż i wszerz i tylko w jednym mieście napotkamy na „rogatkę“, a miastem tym jest Kraków.

Krakowska prasa codzienna czyni wysiłki, aby na Kraków rozciągnąć uprawnienia dotyczące zniżek biletów kolejowych, dowodząc, iż zniżka taka wzmogłaby ruch turystyczny do Krakowa, podnosząc tym jego dobrobyt. A tymczasem Szanowny Magistrat pobiera opłaty „za wjazd do miasta“.

W dniu 15. bm. na roгатce warszawskiej w Krakowie, zostałem zatrzymany przez jakiegoś pana z torbą na żołądku i miną srogą. Pytam dlaczego mnie zatrzymuje — na to otrzymuję oświadczenie, iż winien jestem zł 2.— za co? — za wjazd do miasta. Wtedy proszę o okazanie mi dowodu, iż ja mam obowiązek uiszczenia tej opłaty. — Tłomaczę, że każdy podatek, ściągany tak przez Państwo, jak i Samorzady, musi być umotywowany i płatnik tego podatku, ma prawo żądać okazania tych motywów w postaci, jak w tym wypadku odpisu uchwały Rady Miejskiej, zatwierdzonej przez Władze II. Instancji. Pan z torbą traci grunt pod nogami, mina mu rzędzie i prosi, abym poczekał, a on postara się udowodnić, że ma prawo ściągać taką opłatę. Udał się do budynku roгатkowego, wyciągnął stamtąd swego zwierzchnika i przedstawił mu moje wymagania. Podchodzą obydwaj do mnie i znów powtarzam swoje żądanie. Ten drugi przedstawiciel

miejskiej władzy poborowej, nie wie jak się do mnie ustosunkować, — zapytuje czyby nie było jednak dobrze, abym opłatę uiszczył, a tymsamym odciążył go i nie zmuszał do myślenia nad udowodnianiem mi słuszności swego stanowiska. — On nic nie wie na jakiej podstawie ma te opłaty ściągać, wie tylko, że ma pobrać odemnie 2 złote.

Bawię się świetnie, czas mam, silnik nie pracuje, jest mi ciepło — więc postanawiam wytrwać — przecież rzadko się przytrafia, aby którykolwiek automobilista miał czas w drodze. Każdy się spieszy na złamanie karku — jeśli napotka taki przeżytek jak roгатka — płaci, boć czas dla takiego jest najdroższy — zdaje mu się, że rekord szybkości na dystansie Chęciny — Kraków, ustanawia! I mam przeświadczenie, że Szanowny Magistrat, znając psychologię automobilistów, pasję „byle prędzej“, na tym swoje pretensje dotąd wygrywa.

Spór mój z celnikami trwał 20 minut. Ostatecznie zaproponowałem wylegitymowanie się moje i doręczenie doraźnie mego sprzeciwu na bilecie wizytowym, prosząc tych panów o doniesienie do Władz magistrackich o zaszyłym fakecie odmowy uiszczenia opłat, nie popartych żadnym dowodem, uprawniającym ich do tego. Tak też i uczyniłem.

„Starszy celnik“ zamyślił się poważnie, trzymając już mój bilet, i rzecze: „A toć się śmiać ze mnie będą, że ja tak to załatwiłem“. Niechaj się z Pana lepiej śmieją, mówię, niżli mieliby się śmiać ze mnie, że zapłaciłem.

Pojechałem — nie płacąc — a na bilecie pozostawionym na roгатce nadmieniałem, iż chętnie zapłacę, o ile mi Magistrat dowiedzie słuszności swych wymagań.

Przyszła mi myśl taka do głowy, czyby nie splecać Magistratowi figla i pewnego pięknego dnia, wystawić mego szofera z torbą na brzuchu o kilometr przed roгатką, zaopatrzyć go w czapkę ze znaczkiem którejkolwiek z firm samochodowych, aby mu nadać wygląd „urzędowy“ i polecić ściąganie opłat od samochodów. Ręczę, że

każdy automobilista zapłaci, kwitek weźmie i nie zaoponuje. O podstawę prawną nie zapyta.

A więc Panowie Automobilści, weźmy się za ręce, zaprośmy Klub do współpracy, a zgębimy to „kopytkowe“.

Łacząc wyrazy poważania

Stanisław Przygodzki członek K. K. A.

Kielce, dnia 17. 1. 1931 r.

Uwaga zecera: Myli się Szanowny Autor sądząc, że tylko Kraków pobiera kopytkowe, bowiem na przestrzeni od granic Z. S. R. R., a skończywszy na Gibraltarze pobiera jeszcze kopytkowe miasto Nowy Sącz.

Problem współżycia Klubów Automobilowych.

Artykuł dyskusyjny.

W związku z poruszeniem powyższej sprawy na łamach „Wiadomości Klubowych“ należy stwierdzić, że wzajemne stosunki, unormowane w Polsce na podstawie szablonu zagranicznego, są unikatem wśród wszystkich organizacji sportowych. Powyższy szablon, przyznający nieograniczoną i bezapelacyjną władzę reprezentacyjną, ustawodawczą i sądową Automobil-Klubowi Polski w Warszawie jako Klubowi Narodowemu, przejęty bez zastrzeżeń z wzorów francuskich, nie uległ dotychczas niemal żadnej ewolucji. Nie zgadzam się z twierdzeniem autora poprzedniego artykułu, jakoby miało to być jakąś chęcią wywyższania się Członków Władz Automobilowych, mających siedzibę w stolicy, w stosunku do członków Klubów afiliowanych. Przeczy temu choćby stworzenie międzyklubowej Komisji Automobilowej, która ma własny statut i której część zakresu działania A. P. została powierzona. W Komisji tej Kluby afiliowane mają większość, jednak zawsze współpraca wszystkich Klubów była na tym terenie harmonijną i jeżeli istniały drobne różnice to zostały one zawsze wyrównane.

Należałoby więc pomyśleć nad rozszerzeniem działalności Międzyklubowej Kom. Automobilowej, rzecz jasna w granicach regulaminu międzynarodowego, który dopuszcza przelanie części zakresu działania przez Klub Narodowy na inną jednostkę. Chodziłoby tutaj przede wszystkim o stworzenie w ramach M. K. Aut. względnie o wyłonienie z niej Sądu Automobilowego. Dotychczas sądownictwo w jedynej instancji sprawowała Komisja Sportowa Automobilklubu Polski. Jest rzeczą zrozumiałą, że zapatrywania na daną sprawę

mogą być do pewnego stopnia jednostronne u wyższej Władzy, a zwłaszcza może to zachodzić kiedy jest ona w danym sporze zainteresowaną. Spory takie na terenie międzyklubowym pojawiały się, np. znany zatarg między Automobilklubem Wielkopolskim a Pomorskim Automobilklubem, który doprowadził nawet do niejawienia się A. W. na Międzyklubowej Komisji. W takich sprawach zatargów między klubami, względnie między zawodnikiem, a klubem, mają jednak coś do powiedzenia wszystkie kluby, tembardziej, że w Polsce stosunki ułożyły się tak, iż Automobilklub Polski spełnia raczej rolę reprezentacyjną, a rolę sportową tj. organizowanie zawodów spełniają przeważnie kluby afiliowane.

Z powyższych względów byłoby więc słuszne, by w interesie pomyślnego dalszego rozwoju sportu automobilowego sprawy natury sądowej i ustawodawczej przekazać międzyklubowej Komisji Autom., jako Związkowi Klubów Automobilowych, jak to ma zresztą miejsce w innych gałęziach sportu, pozostawiając Automobilklubowi Polski stronę reprezentacyjną zarówno w stosunku do Władz Centralnych Krajowych jak i w stosunku do zagranicy.

Dr. Gr.

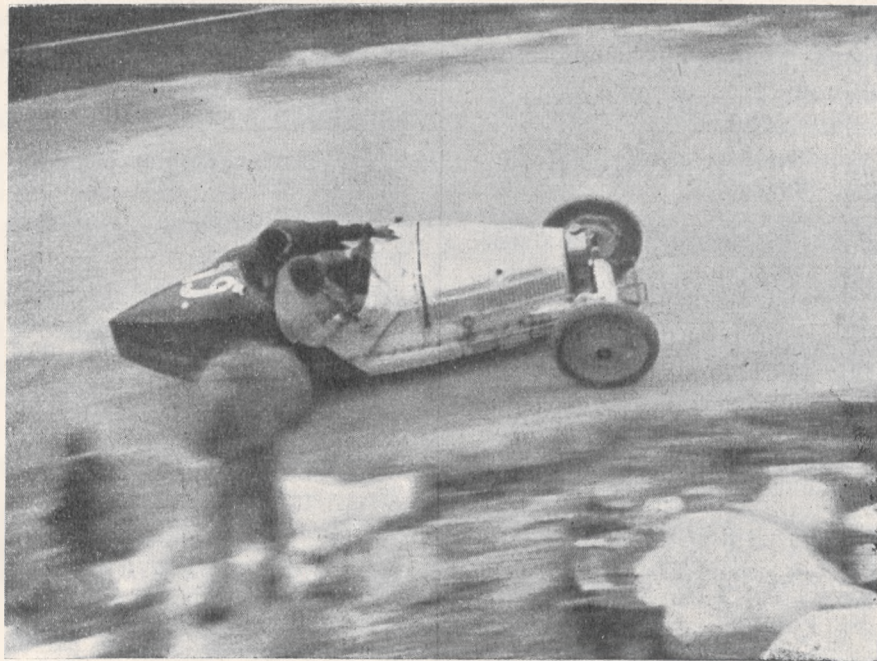


Komunikaty Sportowe.

Gymkhana Zimowa.

W dniu 11 stycznia 1931 r. odbyła się na stadjonie zimowym w Zakopanem Gymkhana samochodowa zorganizowana przez Komitet Imprez Sportowych w Zakopanem pod protektoratem i kierownictwem technicznym naszego klubu. W kategorii kierowców amatorów wzięło udział 9-ciu zawodników, przyczem I. miejsce uzyskał p. Rudnicki Stanisław na Tatrze 2 cylindr., czas 1 min. 37,8, II. miejsce uzyskał p. Artur Reim K. K. A. na Lancii, czas 1 min. 42,4, III. miejsce p. Janusz Karwowski na Essex, czas 2 min. 22,2, IV. miejsce p. Broniowski Stanisław K. K. A. na Tatrze, V. Galica Józef, na Fiat, VI. Siemianowski Tadeusz na Chevrolet, VII. Tislowitz Paweł K. K. A. na Dodge. Panowie Pollek i Sosin wycofali się. W kategorii kierowców zawodowych startowało 9-ciu zawodników, z których 7-miu ukończyło konkurs, a dwóch wycofało się. Najlepszy wynik w czasie 1 min. 21,6 uzyskał p. Gajewski Stanisław na Mercedes Benz.

Jury przyznało 6 nagród kierowcom amatorom i 6 nagród kierowcom zawodowym.

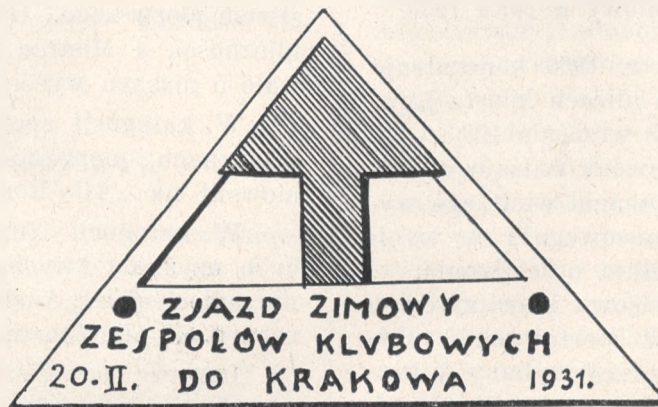


Mistrz Polski na rok 1931 Maurycy hr. Potocki przy pracy.
(Zdjęcie z III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego).

Imprezy Zimowe w lutym.

Na skutek uchwały Międzyklubowej Komisji Automb. Krakowski Klub Automobilowy organizuje w dniu 20 lutego br. wspólnie z Łódzkim

W dniu 21 lutego br. organizuje Klub nasz Jazdę Zimową do Zakopanego na Zimowy Wyścig Torowy na Stadjonie w Zakopanem, który



Powyzsze plakietki wykonane są w kolorowej emalji.

Automobilklubem i Śląskim Klubem Automobilowym Zimowy Zjazd Zespołów do Krakowa.

Prosimy wszystkich naszych Zawodników o porozumienie się z Sekretarjatem Komisji Sportowej i wzięcie udziału w powyzszej imprezie.

odbędzie się w dniu 22 lutego br. Prosimy naszych Zawodników również o wzięcie udziału w tych imprezach.

Na wszystkie powyzsze zawody przygotowano cały szereg bardzo pięknych nagród honoro-

wych jak również piękne plakiety pamiątkowe.

Jeśliby którykolwiek z naszych zawodników nie otrzymał regulaminów prosimy o zwrócenie się o nie do Sekretariatu Klubu.

Sprawa p. Liefeldta.

Sprawa powyższa została ostatecznie załatwiona pismem otrzymanym przez nas z A. P. o następującej treści:

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski na posiedzeniu odbytem w dn. 7 stycznia 1931 roku rozpatrywała sprawę, dotyczącą wypadku p. **Henryka Liefeldta** na III. Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim w dn. 24 sierpnia 1930 r.

Powyższa sprawa została przekazana do rozpatrzenia Komisji Sportowej A. P., jako najwyższej instancji, upoważnionej do wydawania orzeczeń i postanowień w sprawach, wchodzących w zakres polskiego sportu automobilowego, przez Krakowski Klub Automobilowy, na mocy pisma tego Klubu z dn. 22. 11. 1930 r. L. 12238 (Dr. Gr.) Jd. wraz z załączonym do niego listem Komisji Sportowej K. K. A. z dn. 17. 11. 1930 r. oraz aktami, dotyczącymi wypadku p. **Henryka Lie-**

feldta na III. Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim w dn. 24 sierpnia 1930 r.

Komisja Sportowa A. P. po rozpatrzeniu całego materiału dowodowego **postanowiła:**

1. Stwierdzając, że list p. H. Liefeldta do Krakowskiego Klubu Automobilowego z dn. 24. 10. 1930 r. ostatecznie wyjaśnił okoliczności wypadku, jaki miał miejsce podczas III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego w dn. 24 sierpnia 1930 r., uznać, że p. H. Liefeldtowi nie mogą być robione żadne zarzuty co do zachowania się jego w związku z tym wypadkiem.

2. Uznać, że oświadczenie p. H. Liefeldta niechczeniem nie uchybia organizacji III. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego w dn. 24 sierpnia 1930 r., gdyż organizacja tego wyścigu była na wysokości zadania i, że żadne uwagi i krytyka prasy w związku z tym wypadkiem, nie mogą zmniejszyć, ani osłabić zasług Krakowskiego Klubu Automobilowego, położonych dla organizacji tego wyścigu.

Orzeczenie niniejsze jest ostateczne.

A. Seńkowski mp., V-Prezes Kom. Sport. A. P.

Co słyhać w Klubach Regionalnych.

Chcąc rozpocząć realizowanie idei bratania się Polskich Klubów Automobilowych, zwróciliśmy się do wszystkich Klubów z zapytaniem: „Co się stało ważniejszego w Waszym Klubie w roku 1930 i jakie macie plany na rok 1931“.

W dzisiejszym numerze zamieszczamy odpowiedzi Klubów, przyczem Łódzki Automobil-Klub wyrażając gotowość korzystania z łamów naszego pisma donosi, że artykułu na powyższy temat nie wysyła, ponieważ wysłał już szczegółowe sprawozdanie do czasopisma „Auto“.

Małopolski Klub Automobilowy w roku 1930.

Działalność M. K. A. w r. 1930 koncentruje się w Wyścigu Okrężnym po ulicach Miasta Lwowa, który odbył się w dniu 8 września 1930.

Wyścig ten pierwszy w swoim rodzaju w Polsce, a czwarty w Europie wymagał wielkiego wysiłku organizacyjnego i finansowego i w wynikach swoich przeszedł wszelkie oczekiwania.

Imponująco wyglądał masowy start zarówno wozów wyścigowych, jak też sportowych i turystycznych. Wozy wracające przed trybuny w krótkich odstępach czasu, bo około 2 i pół minutowych dawały widzom dużą dozę emocji widokiem zaciętej walki o miejsce.

Mimo warunków niekorzystnych częściowo, gdyż dzień wyścigów wypadł na dzień powszedni nieprzejrane tłumy zaległy ulice tworzące trasę wyścigu. Trzy specjalnie na ten dzień przez Klub zbudowane mosty drewniane pozwalały na cyrkulację publiczności bez ryzyka dla kierowców, a niebezpieczeństwa dla samego ruchu.

Pozatem trasa obstawiona była gęstym kordonem Straży Pożarnej, wojska i Policji. Wyniki znane są z komunikatów.

W kategorii wyścigowej emocjonująca walka między p. Liefoldem na Daimlerze, a Maurycem hr. Potockim na Bugattim zakończona zwycięstwem pierwszego. Gwałtowny pech faworyta publiczności, a Mistrza Polski p. Rippera. Startowało 5 maszyn wyścigowych.

W kategorii sportowej przy startujących 7 maszynach, pierwsze miejsce zajął p. T. Skolimowski na „Alfa-Romeo“ bez konkurencji.

W kategorii turystycznej przy 8 startujących uzyskała zwycięstwo p. Marja Koźmianowa na samochodzie „Austro-Daimler“ po zaciętej walce z p. Kaplińskim na samochodzie „Stutz“.

Impreza powyższa, mająca wartość specyficzną, przyćmiła wszystkie inne wyczyny klubowe w tym roku, a wymieniłyby raid przyjacielski do Klubu Wołyńskiego w Łucku, oraz raid

Szlachetne wina tokajskie z winnic magnackich polecają:

krajoznawczy do Szneksu, a także wycieczkę klubową do Kańczugi.

Życie klubowe w tym roku wzmożło się silnie, dzięki wysiłkom energicznego Gospodarza Klubu oraz inwestycjom poczynionym w urządzeniu pięknego lokalu przy pl. Marjackim 4. Frekwencja zwłaszcza w godzinach wieczornych bardzo silnie wzrosła.

W Zarządzie Klubu zaszły zmiany po Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu dnia 29. 11. 1930 r. Data ta również była żałobą dla Klubu z powodu śmierci poprzedniego Prezesa Gener. Roberta Lamesan-Salinsa.

Na Walnym Zebraniu ustąpił hr. Agenor Gołuchowski z Prezesury Klubu po blisko półtora roku przewodniczenia, a objął te funkcje hr. Wojciech Gołuchowski b. Wojewoda lwowski.

W skład wydziału weszli ludzie nowi, pełni energii i dobrych chęci, których nazwiska gwarantują dalszy silny rozwój Klubu zarówno na polu sportowym jak też i organizacyjnym.

W r. 1931 — z uwagi na kryzys gospodarczy przeprowadza M. K. A. jedną jedyną imprezę tj. powtórzone z r. poprzedniego Wyścig Okrężny po ulicach Miasta Lwowa o przedłużonej trasie w poszczególnych kategoriach wraz z połączonym z nim „Ogólnopolskim Zjazdem Gwiazdzystym“, na dzień tego Wyścigu tj. 7 czerwca 1931 r.

R. 1931 — będzie zarazem wykorzystany dla prac mających zachęcić coraz liczniejsze rzesze nie tylko sportsmenów automobilowych ale i automobilistów — (turystów) do uczestnictwa w pracach Klubu nad rozwojem automobilizmu.

M. K. A. chce w tym roku wyjść poza granice organizacji sportowej i przyjemnościowej, a główną wagę położyć na stronę utylitarną, a tem samem przyczynić się w granicach swoich sił do sprawy poprawy i konserwacji stanu dróg, przestrzegania przepisów drogowych, odpowiedniego ich znakowania oraz do tych wszystkich poczynań, które uprzyjemniają i ułatwiają turystykę w tej części kraju.

Ponadto przewidziany jest cały szereg wycieczek krajoznawczych i w miarę możliwości odwiedzin sąsiednich Klubów.

Śląski Klub Automobilowy.

Rok 1930 był dla Śląskiego Klubu Automobilowego dalszym etapem pomyślnego rozwoju. Klub wzrósł o przeszło 150 nowych członków. Dotychczasowa ekspozytura Klubu w Bielsku, prowadzona przez Izbę Handlową przekształciła się w samodzielną Sekcję, do której należą członkowie ze Śląska Cieszyńskiego. Sekcja posiada własny Zarząd i Komisję Sportową i liczy zgorą 120

członków. — Ruchliwość i wysoki poziom sportowy członków Sekcji Bielsko pozwala rokować nadzieje, że życie sportowe Klubu znacznie się podniesie w przyszłości.

Śląski Klub Automobilowy brał udział prawie we wszystkich imprezach polskich Klubów Automobilowych, a urządzony w własnym zakresie Zjazd i „Wyścig Płaski“ wykazał wysoki poziom zarówno pod względem sportowym jak i organizacyjnym. Oprócz tego urządził Klub wycieczkę krajoznawczą po Czechosłowacji, z której uczestnicy wynieśli najlepsze wspomnienia.

Przez wykończenie i stosunkowo bogate urządzenie lokali Klubowych, przyczynił się Klub do zapoczątkowania życia towarzyskiego. Co drugą sobotę urządza Klub wieczory towarzyskie, a umiejętnie prowadzone Kasyno w własnym zakresie daje członkom Klubu możliwość codziennego spotkania się. W roku bieżącym zamierza Klub rozwinąć większą działalność na polu sportowym. Komisja Sportowa wypracowała już program imprez, w skład których wchodzi:

1. Jazda zimowa zespołów do Krakowa łącznie z K. K. A. z okazji wyścigu torowego.
2. Wyścig Górski na Kubalonce organizowany przez Sekcję Bielską.
3. Wyścig okrężny samochodowy pod Katowicami, który wchodzi w skład Mistrzostwa Polski

Poza tem projektowanych jest kilka wycieczek krajoznawczych zarówno w kraju jak i zagranicą.

Z życia Pomorskiego Automobilklubu.

W roku 1930. Pomorski Automobilklub po raz pierwszy wystąpił pod własną flagą — jako samodzielny klub — po przewyciężeniu wszelkich trudności afiliacyjnych, związanych z oderwaniem się od Automobilklubu Wielkopolskiego. Do końca bowiem 1928 r. — dziś już słusznie zwany „Pomorski“ Automobilklub — był tylko oddziałem Wielkopolskiego Automobilklubu, a więc dzieckiem tegoż klubu, niechętnie tylko bardzo wypuszczanem z pod rodzicielskiej opieki.

Zadaniem więc naszym w tym pierwszym roku naszego samodzielnego istnienia było właśnie wykazanie, że czas tej opieki „rodzicielskiej“ już minął, i że potrafimy już stanąć na własnych nogach, zachowując dla swych „rodziców“ zawsze uczucia wdzięczności, lecz żądając również uszanowania własnej indywidualności i pozostawienia sobie możności samodzielnego poczynań. W tej też myśli hasłem naszym w roku 1930 było: zorganizować imprezę, w której wzięłyby udział bezwzględnie wszystkie polskie kluby automobilowe a z drugiej

strony samym, choć przez pojedynczych przedstawicieli, brać udział o ile możliwości przynajmniej w jednej z imprez każdego bratniego klubu.

Pierwszy nasz cel osiągnęliśmy, organizując „Zjazd nad Morze“ w dniach 28/29. czerwca 1930. z okazji 10-lecia odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Zjazd ten zjednoczył rzeczywiście przedstawicieli wszystkich klubów, czem samym, mimo braków i błędów organizacji, które sami przyznajemy, dodając wiary we własne siły i ochoty do dalszego porywania się, choćby „z motyką na słońce“! — By znów z drugiej strony godło naszego klubu zaprezentować na miejscu w imprezach zaprzyjaźnionych klubów — poza szeregiem imprez własnych, jak otwarcie sezonu jazdą Bydgoszcz — Grudziądz — Toruń, pościg za balonem pod Toruniem, jazdy zręczności (gymkhana) w Bydgoszczy i pościg za lisem pod Bydgoszczą — braliśmy udział (choć przez jednego przedstawiciela i jedną maszynę!) w zjazdach gwiazdzistych wszystkich klubów automobilowych, za wyjątkiem niestety Wołyńskiego Automobilklubu, do którego w przyszłości specjalnie dotrzeć musimy.

W ten sposób Pomorski Automobilklub stawia swe pierwsze kroki niemowłące, mając nadzieję, że w przyszłości — poza ubieganiem się o plakiety na zjazdach, złote, srebrne, czy brązowe — staniemy do współzawodnictwa również i na torach wyścigowych, zaczynając naturalnie znów od trzymania się dyskretnie „rodzicielskiego“ paska — a więc: „rodziciele“ naprzód!

Na razie jednak horoskopy na rok 1931 nie wróżą nam jeszcze tych laurów. Ogólne przygnębienie gospodarze i u nas się odbija — to też rok 1931 chcemy „przeszwindlować“ „byle do wiosny“ — by doczekać lepszych czasów. To też prócz Zjazdu na regaty 2. sierpnia b. r., który jak mamy nadzieję ze względu na połączenie obu tych sportów, automobilowego i wioślarskiego, ściągnie nam cały zastęp mile witanych gości, projektujemy urządzenie tylko wewnętrznych imprez sportowo-towarzyskich, by choć na wspólnych wycieczkach i zabawach jednoczyć naszych członków, których niestety dotąd z braku własnego lokalu „u siebie“ przyjmować nie możemy. Zaprowadzone ostatnio miesięczne zebrania towarzyskie w lokalach publicznych cieszą się co prawda wcale liczną frekwencją — nie zastąpi to jednak własnych lokali, o których dotąd tylko ciągle marzymy! — By zaś (na koniec to pomorskie „zaś“) choć widokiem wspaniałości innych klubów nasycić na razie nasze spragnione serca — obiecujemy sobie w roku 1931. nie przepuszczać o ile możliwości żadnej imprezy naszych bratnich klubów!

Wileński Automobilklub.

Sport samochodowy uprawiany przez osoby ciężące do Wileńskiego Automobilklubu, ma charakter odmienny i nie daje się porównać do sportu samochodowego innych dzielnic Polski. Nie ilością przebytych w ciągu określonego czasu kilometrów, nie szybkością pokonywania wzniesień, nie swadą brania wiraży określa się automobilista — sportsmen Wileński — a uporem i przemyślnością w pokonywaniu trudnych do przebycia dróg i umiejętnością radzenia sobie z wozem bez obcej pomocy. To też imprezy sportowe W. A. K. noszą odrębny charakter. Zjazdy gw. do Wilna miały w regulaminie punkt zaliczający zawodnikowi 1 klm. przebytej drogi gruntowej za 2 klm. szosy. W zabawach w poszukiwanie lisa, lis uciekał takimi drogami i krył się w takich haszczach i ostępach, że tylko Wileński sportsmen, wozem zwykłym nie terenowym mógł go wyśledzić i schwytać. W wycieczkach organizowanych przez W. A. K. nad jez. Narocz (obecnie dojazd jest już zupełnie dobry) do Nowicz i na grupę jezior Brasławskich, chodziło o dojechanie i powrót przy jaknajdalej idącej wzajemnej pomocy technicznej.

Ubiegły 1930 r. nie był sprzyjający dla imprez sportowych W. A. K. ze względu na ciężkie warunki gospodarcze. Odbyła się podczas Zielonych Świąt jedna dwudniowa wycieczka nad jez. Narocz i powrót okólną drogą przez Swir, Niewstaniszki, Zuprany i Oszmiane, w której wzięło udział 12 samochodów i zjazd gwiazdzisty do Wilna, zwołany na 27. 9. z powodu przybycia Rajdu Pań i ostatnich dni trwania II-ich Targów Północnych. Na zjazd ten oprócz kilku wozów i motocykli z W. A. K. przybył inż. Zund z Bydgoszczy i poza konkursem p. A. Legiejko na próbnym typie „Ursus“, który w ciągu 24 godzin przebył drogę Warszawa — Piotrków — Łódź — Grodno — Lida — Wilno, razem 830 klm. Pierwsze miejsce w zjeździe, zgodnie z Regulaminem zajął p. W. Kurec na Fordzie, który jako pasażera na tą jazdę wioził redaktorke „Auta“ i specjalnie starannie szosy i bruki omijał, by mu więcej klm. zostało zaliczone. Opisu podróży oczekujemy na łamach „Auta“.

Dużą atrakcją sportową samochodową było w Wilnie przybycie w dniu 23. 11. Międzynarodowego Rajdu A. P., w którym brał udział p. W. Kurec na Fordzie i byłby piękne rezultaty osiągnął, żeby nie pech z przednim resorem.

Kalendarza sportowego na rok 1931 W. A. K. niema jeszcze ułożonego. Zrobi się wycieczkę, zrobi się Lisa i zwoła się przypuszczalnie zjazd do Wilna z naszymi terminami sportowego ruchu są już ustalone Zielone Świątki i czas około połowy września.

Wina mszalne z własnych winnic polecają:

Wileńszczyzna jest nieprzebrany krajem emocji dla turysty. Pofałdowana łagodnymi górami, gęsto zalesiona i bogata w malownicze jeziora. Brakuje tylko dobrych dróg komunikacji kołowej, chociaż w tej dziedzinie dużo już zrobiono. Dopiero w zeszłym roku Wilno zostało połączone szosą z obszarem Rzeczypospolitej. (Droga nr. 3 Warszawa — Białystok — Grodno została przedłużoną i biegnie przez Jezioro — Raduń, Ejszyski do Wilna).

Automobilklub Wielkopolski.

Automobilklub Wielkopolski, mający swą siedzibę w Poznaniu, jest poza Automobilklubem Polski najstarszym klubem w Polsce. Klub został założony w roku 1923 i liczy na dzień 1. stycznia

Komitet:

p. Marjan Duszyński, p. Daniel Kęszycki,
p. mj. Henryk Ogurkowski, p. mec. Bohdan Smoliński,
p. ppłk. inż. Wit. Suszyński, p. Józef Wegner,
p. Stanisław Karłowski, p. Michał hr. Mycielski,
p. Stanisław Sierszyński, p. major Wład. Srocki,
p. Wiesław Swinarski, p. dr. Józef Laudowicz.

Przewodniczącym Komisji Techn.-Sportowej był p. Stefan Głowiński, przewodniczącym Komisji Turystycznej p. Henryk Linke, gospodarzem klubu p. inż. Marjan Duszyński. Rok 1930 wykazał bardzo ożywioną działalność klubu. Nawiązano ściślejszy kontakt z władzami i współdziałano nad usprawnieniem ruchu drogowego, zapewnieniem bezpieczeństwa na drogach publicznych oraz wysłano swych delegatów do utworzonych komisyj



Oryginalna impreza Automobilklubu Wielkopolski: „Pościg za Balonem“.

1931 r. 532 członków, w tem 5 członków korespondentów i 8 członków nadzwyczajnych. W roku 1930 władze klubu tworzyli:

Zarząd i Komitet:

Prezes:

p. Stanisław hr. Łącki.

Viceprezisi:

p. Wiktor hr. Szoldrski, p. Stefan Głowiński,
p. inż. Radea Trampler.

Sekretarz generalny:

p. Henryk Linke.

Skarbnik:

p. inż. Wiktor Maćkowiak.

przy urzędach Porządku i Bezpieczeństwa Publicznego, współpracując nad unormowaniem i uzupełnieniem przepisów policyjnych o ruchu samochodowym. Dość często ingerowano u władz i w urzędach w sprawach, dotyczących spraw samochodowych oraz zajmowano się nowymi wynalazkami względnie ulepszeniami w dziedzinie samochodowej.

Imprez sportowych urządzono w r. 1930 6 i to:

6. kwietnia: Jazda Pętlkowa, w której wzięło udział 15 uczestników; nagrody zdobyli:

- I. nagrodę p. Stefan Głowiński na samoch. Lancia,
- II. „ p. Marjan Duszyński na samoch.
- III. „ p. Henryk Linke na samoch. D. K. W.

25. maja: Gymkhana samochodowa, pod nazwą „Turniej Samochodowy“ na rzecz L. O. P. P. W imprezie tej wzięło udział 19 uczestników, z których zajęli:

- I. miejsce p. Günter Carst na samoch. Praga,
- II. „ p. Stefan Głowiński na samoch. Lancia,
- III. „ p. inż. Michał Bohatyrew na sam. Ford A.

Nagrodę dla pań uzyskała p. Jadwiga Sokółowska na samochodzie Praga.

Z okazji odbywającej się w Poznaniu Międzynarodowej Wystawy Komun. i Turyst., urządzono dnia 12. lipca „Zjazd Gwiazdzisty do Poznania“ oraz 13. lipca „Samochodowy Pościg za Samolotem“. Obie imprezy urządzono jako imprezy międzyklubowe. W Zjeździe wzięło udział:

z A. P.	12	samochodów
z K. K. A.	1	„
z Pom. Aut.	5	„
z Ł. A. K.	10	„
z Śl. A. K.	4	„
z A. W.	23	„

razem 55 samochodów.

- I. nagrodę przyznano p. Jerzemu Żochowskiemu z A. P. na samochodzie Delage,
- II. nagrodę przyznano p. Aleks. Duszyńskiej z A. W. na samochodzie Tatra,
- III. nagrodę przyznano p. Srzednickiemu Juljanowi z A. P. na samochodzie Fiat.

Na Zjazd Gwiazdzisty do Poznania ufundował Państwowy Monopol Spirytusowy dwie nagrody dla tych zawodników, którzy w tej imprezie używać będą jedynie mieszanki spirytusowej „Benzynal“ jako środka zapędowego.

Nagrody te zdobyli: I. nagr. p. Jerzy Żochowski z A. P., II. nagr. p. Aleks. Duszyńska z A. W.

Pozatem Dyrekcja M. W. K. i T. ufundowała nagrodę klubową, którą zdobył A. W.

W Pościgu samochodowym za samolotem wzięło udział 18 samochodów. Impreza ta była pierwszą tego rodzaju w Polsce. Niepogoda oraz defekt samolotu zaraz po starcie i związana z tem konieczność wystartowania nowego samolotu (nawiasem mówiąc nieodpowiedniego (za szybki) i spowodowane tym wypadkiem opóźnienie, wpłynęło ujemnie na przeprowadzenie imprezy. Mimo wszystko większa część uczestników ukończyła imprezę, a nagrody przyznano jak następuje:

- I. nagrodę przyznano p. kpt. Józefowi Mańczakowi na samochodzie Lancia,
- II. nagrodę przyznano p. Józefowi Skibińskiemu na samochodzie Lancia,
- III. nagrodę przyznano p. Pawłowi Krótkiemu na samochodzie Tatra.

Puharki pamiątkowe otrzymali: p. Antoni Bogatko z A. P. i p. Albert Glazer z A. W.

21. września urządzono wyścigi samochodowe i motocyklowe na szosie Kostrzyn-Środa pod nazwą „Wyścig Płaski“, w którym wzięło udział 14 samochodów i 14 motocykli: Nagrody uzyskali:

A. Motocykle:

- I. nagr. zdobył p. Ildefons Czerniak na motocyklu Rudge,
- I. nagr. zdobył p. Turkiewicz W. na motocyklu A. J. S.,
- II. nagr. zdobył p. Gerd Wegner na motocyklu Norton,
- I. nagr. zdobył p. Mazurkiewicz na motocyklu z przyczepką B. M. W.,
- II. nagr. zdobyła p. Petersowa na motocyklu z przyczepką Harley Dawid.

B. Samochody:

- I. nagr. od 750—1500 cm³ zdobył p. Fischer Mollard na samochodzie D. K. W.,
- I. nagr. od 1500—2000 cm³ zdobył p. Jerzy Doliński na samochodzie Praga,
- II. nagr. od 1500—2000 cm³ zdobył p. Leon Sliwiński na samochodzie Praga,
- I. nagr. od 2000—3000 cm³ zdobył p. Bogdan Pawłowski na samochodzie Lancia,
- II. nagr. od 2000—3000 cm³ zdobył p. Józef Skibiński, na samochodzie Lancia,
- I. nagr. od 3000—5000 cm³ zdobył p. H. Wegner na samochodzie Fiat.

Wyczyn p. Pawłowskiego, który osiągnął przeciętną 111.654 klm/godz., należy uważać za najlepszy wynik osiągnięty w tej kategorii na samochodzie turystycznym w Polsce.

W dniu 26. października zakończono sezon sportowy „Gonitwą za lisem“, w której wzięło udział 20 samochodów. Nagrody zdobyli:

- I. nagr. zdobyła p. Aleksandra Duszyńska na samochodzie Tatra,
- II. nagr. zdobył p. Bronisław Szymczak na samochodzie Overland Whippet,
- III. nagr. zdobył p. Henryk Linke na samochodzie Stoever,
- IV. nagr. zdobył p. Albert Glazer na samochodzie Fiat,
- V. nagr. zdobył p. Antoni baron Graeve na samochodzie Chevrolet,
- VI. nagr. zdobył p. Adam Perkowski na samochodzie Fiat.

W imprezach innych klubów automobilowych brał udział cały szereg członków. Na specjalne wyróżnienie zasługuje wyczyn pp. Bolesława Kozłowskiego, Teofila Czerwińskiego i Dyonizego Szulczyńskiego, którzy mimo bardzo ciężkich warunków atmosferycznych wzięli udział w „Jeździe Zimowej“ K. K. A. oraz udział p. Henryka Lunda w „Zjeździe Gwiazdzistym do Wilna“.

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

Komisja Turystyczna poza swoją działalnością ściśle turystyczną, jak uzgodnienie map, ustalenie przejazdów przez miasta, ustawienie znaków drogowych, wypracowanie szlaków itp. urządziła cały szereg wycieczek klubowych, w których brało udział do 30 samochodów. Pozatem pierwszy raz w roku 1930 ustalono osobną punktację za udział członków A. W. w imprezach sportowych i wycieczkach klubowych, ustanawiając równocześnie nagrodę wędrowną za najlepszą punktację oraz nagrody i plakety dla dalszych uczestników. W konkurencji tej brało udział 53 członków klubu. Nagrodę wędrowną przyznano p. Józefowi Skibińskiemu, który uzyskał 452 punkty.

Dalsze miejsca zajęli:

2. p. Günter Carst	.	.	.	330 punktów
3. p. Stefan Głowiński	.	.	.	325 "
4. p. Dyonizy Szulezyński	.	.	.	284 "
5. p. Kwiatkowski Antoni	.	.	.	265 "
6. p. Henryk Linke	.	.	.	245 "
7. p. Feliks Bittner	.	.	.	226 "
8. p. Franciszek Radomski	.	.	.	213 "
9. p. por. Henryk Liebek	.	.	.	153 "
10. p. Marjan Duszyński	.	.	.	143 "
11. p. Bronisław Szymczak	.	.	.	137 "
12. p. Alfred Chrzanowski	.	.	.	132 "

Koniec roku 1930 przyniósł dawno oczekiwaną zmianę lokali klubowych. Po długich staraniach wydzierzawiono nowe lokale klubowe przy ul. Matejki 50, które po przebudowaniu i gruntownym remoncie, zajęto przy końcu roku. Poświęcenie nowych lokali klubowych nastąpiło w dniu 30. grudnia ub. r. Nowa siedziba A. W. prezentuje się doskonale. Obejmuje ona siedem pokoi, z których przeznaczono dwa pokoje na Sekretariat, a w dalszych pokojach urządzono salon, pokój bufetowy, pokój bilardowy, pokój do gier i hall oraz ładną, obszerną salę reprezentacyjną. W ten sposób udało się spełnić życzenie członków i stworzyć w klubie ognisko towarzyskie, które w niedługim czasie wykaze swoją wartość dla dobra klubu.

Wołyński Klub Automobilowy, Łuck.

P. T.

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY

Redakcja „Wiadomości Klubowych

K r a k ó w

ul. św. Jana Nr. 11.

Zastosowując się do życzenia WPanów, wyrażonego w cennym piśmie z dnia 20 ub. mies. Nr. 12498 (Dyr) AD/JW pozwalamy sobie przesłać poniższą notatkę o działalności w roku ubiegłym naszego Klubu.

Jeden z najmłodszych, gdyż ukonstytuowany latem 1929 roku Wołyński Klub Automobilowy wykazał w 1930 r. — mimo niesprzyjających w tej rolniczej połaci Kraju warunków — dużą żywotność. Liczba rzeczywistych członków z 35 w 1929 roku wzrosła do 86. Klub ogniskujący dotychczas wyłącznie niemal tylko życie towarzyskie automobilistów Wołynia dołożył starań, by nawiązać ściślejszą łączność z sąsiednimi Klubami przez zainteresowanie ich miejscowymi warunkami terenowymi i urządzenie wspólnych imprez sportowych i towarzyskich. W rezultacie tych usiłowań gościł W. K. A. w swych murach IX. Międzynarodowy Raid A. P. oraz Inauguracyjny Raid M. Kl. Aut. Trzecia projektowana impreza wspólnego z M. Kl. Aut. raidu na terenie południowych czę-



Góra królowej Bony w Krzemieńcu.

Zdjęcie nadesłane nam przez Wołyński Klub Automobilowy.

ści Wołynia i Małopolski, nie doszła niestety do skutku z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych.

Urządzone w roku 1930: wycieczki towarzyskie do Krzemieńca (16 maszyn), do Ostroga n/H (12 maszyn), Włodzimierza-Hrubieszowa-Chełmna (8 maszyn), Tarnopola - Zaleszczyk-Buczacza - Złoczowo-Brodów o trasie około 1200 km; na wystawę Kom.-Turu w Poznaniu o trasie około 2000 km. I. Woł. Raid Automobilowy Łuck-Lwów-Jarosław-Lublin-Włodawa-Łuck o trasie około 1150 km (9 zawodników i 3 maszyny kierownictwa) uwieńczone zostały zupełnie pomyślnymi wynikami.

Na rok przyszyły 1931 zaprojektowane narazie są następujące imprezy:

II. Raid Wołyński o trasie Łuck-Brześć-Białystok-Grodno-Wilno-Łuck około 1400 km z ewentualnym etapem nocnym w dniach 29, 30 i 31 maja.

Raid - wycieczka przez południowo-wschodnią część Wołynia na Pokucie latem 1931 r.

Wycieczka na wystawę regionalną do Tarnopola.

Chociaż obecny kryzys gospodarczy w każdej dziedzinie życia Klubu poważną stanowi przeszkodę, nie mniej Woł. Klub. Aut. żywi nadzieję, że życie sportowe i ściślejszy kontakt z pozostałymi

Klubami rozwinię się intensywniej. Przemawia zatem nie tylko zupełnie niemal dotychczas niewyeksplloatowany teren Wołynia, szczególnie w wschodniej i północnej jego części, piękno okolic i ciekawe zabytki historyczne, lecz również znakomity stan, chociaż nielicznych, szos, oraz oddanie już do użytku publicznego ukończonej szosy Dubno-

Brody, stanowiącej główną arterję, łączącą Małopolskę Wschodnią z Wołyniem.

Miło nam przy tej sposobności przesłać WPanom wyrazy szacunku i poważania.

M. Grygorjew.
Sekretarz Gen.

Inż. Fr. Książkowski.
V-Prezes

Wiadomości zagraniczne.

Przemysł automobilowy w Stanach Zjedn. jest największym odbiorcą różnych produktów przemysłowych.

Poniższe dane wymownie świadczą jak dalece dobra lub zła konjunktura w przemyśle automobilowym oddziaływa na produkcję różnych gałęzi przemysłu. Dane te odnoszą się do roku 1929 i wskazują ile procent wytwarzanych przez przemysł amerykański produktów skonsumsił amerykański przemysł samochodowy.

Stal: 18 proc. całkowitej produkcji walcowanej stali, lub żelaza. Do wyprodukowania ilości odpowiadającej 18 proc. całkowitej produkcji potrzeba było 70.000 robotników. **Gazolina:** 80 proc. całkowitej produkcji spożywa przemysł automobilowy. Rafinerje i sprzedaże gazoliny zatrudniają więcej niż 320.000 osób. **Guma:** Przemysł automobilowy odbiera 84 proc. całkowitego spożycia gumy. **Szkló polerowane:** 73 proc. **Nikiel:** 26 proc. **Ołów:** 31 proc. **Skóra:** Fabryki samochodów zapotrzebowują 50 proc. produkcji skóry. **Aluminium:** 37 proc. **Miedź:** 15 proc. **Blaacha:** 23 proc.

Nowoczesne drogi z żelazo-betonu.

Angielska firma Estler Brothers w Londynie buduje drogi żelazo-betonowe, lejąc beton w żelazną konstrukcję siatkową.

Ten sposób budowania nowoczesnych dróg okazał się podobno bardzo praktyczny i trwały.

Nowy rekord automobilowy na 100 km.

Na torze w Montlhery ustanowił Stewart na wozie marki „Derby-Miller“ nowy rekord, przejeżdżając 100 km. w 29' 6" z przeciętną 206.087 km/g. Czas ten lepszy jest od rekordu Marcharda na „Voisin“ z 13 kwietnia 1927 r. uzyskanego w 29'13" (205.352 km/g.), którego przez długi czas nie zdołano pobić.

Ciekawa statystyka.

Amerykańska Automobilowa Izba Handlowa podaje z dniem 31 grudnia 1930 daty statystyczne produkcji samochod. Stanów Zjednoczonych i Kanady za r. 1930.

Produkcja roku 1930:

Samochody osobowe i ciężarowe w U. S. A.	
i Kanadzie	3,505.000
z tego osobowych	2,943.200
ciężarowych	561,800
z karoserją krytą	2,688.000
kryte samochody w %/0/0	91.000
Wartość hurtowa samochodów osobowych	\$ 1.771,200.000—
Wartość hurtowa samochodów ciężarowych	\$ 388,400.000—
Wartość hurtowa samochodów osobowych i ciężarowych	\$ 2.159,600.000—
Przeciętna wartość handlowa samochodu osobowego	\$ 800—
Przeciętna wartość handlowa samochodu ciężarowego	\$ 922—
Wartość hurtowa wyprodukowanych części samoch. i akcesorji	\$ 527,800.000—

Rejestracja:

Procentowy wzrost rejestr. w stosunku do r. 1929		8
Rejestrowanych wozów w U. S. A.	26,718.000	
z tego osobowych	23,200.000	
ciężarowych	3,518.000	
Ilość wozów rejestrowanych na całej kuli ziemskiej	35,518.000	
Udział Ameryki w %/0/0	75	
Drogi w U. S. A. w kilometrach	1,106'000	
Wydatek na drogi z r. 1930	\$ 2,200.000—	
Ilość osób zatrudnionych w automob. i pochodnych przem.		4,700.000
Dochód z podatku od gazoliny	\$ 515,000.000—	
" " samochodowego	\$ 1.010,000.000—	

Export:

Sprzedano zagranicę samochodów	561.000
Spadek w %/0/0 w stosunku do r. 1929	44%
Procentowo wynosi eksport	16%
Wartość wywiezionych samochodów, części i opon	\$ 344,700.000—
Importowano wozów	635

Szampan z własnej wytwórni polecają:

Handel:

Ilość osób zatrudnionych w handlu samochod.	51.514
„ publicznych garaży	50.200
„ warsztatów pracy	100.300
„ składów części wymiennych	80.000
„ stacji benzynowych	330.000

Powyższe zestawienie wskazuje na to, że prawdopodobnie kryzys samochodowy w Europie jest silniejszy niż w Ameryce, gdzie głównie eksport wozów ucierpiał. Wielka ilość będących w ruchu samochodów w U. S. A. musi mieć zawsze zapas, służący do odnowienia taboru. Fabryki amerykańskie ograniczyły produkcję do $\frac{2}{3}$ względnie połowy produkcji przez restrykcyjną i zmniejszenie ilości godzin robo-

czych. Przemysł samochodowy Europy cierpi bardziej niż amerykański, głównie przez to, że zakłady mniejsze niż w Ameryce produkują drożej, państwa Europy podrażają produkcję przez podatki i świadczenia. Fabryki nie mają rezerw finansowych, zmieniają zbyt często modele, przez co koszty powiększają.

Horoskopy na rok 1931 wskazują, że nowych właścicieli samochodów nie wiele przybędzie, jednakowoż na odnowienie taboru liczącego 35,518.000 na kuli ziemskiej i przyjmując czas życia wozu na maksymalnie lat 7, trzeba by mieć więcej 5,000.000 nowych wozów, uwzględniając jednakowoż światowy kryzys finansowy, można przyjąć, że około 4,000.000 nowych wozów przybędzie w roku 1931.

NASZA ANKIETA.

Otrzymałszy dalsze odpowiedzi na pytanie: „Co Pan myśli o „Wiadomościach Klubowych“ i jakie nam Pan daje wskazówki na przyszłość“ i umieszczając je w niniejszym numerze zamykamy tem samem ankietę.

Redakcja.

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

W uprzejmej odpowiedzi na ankietę Szan. Redakcji w sprawie „Wiadomości Klubowych“ mam zaszczyt zakomunikować, co następuje:

Jestem zdania, że „Wiadomości Klubowe“ winny na łamach swoich poruszać częściej kwestje t. z. ekonomji automobilowej.

Ankieta jest ankietą, można na nią odpowiedzieć lub nie, lecz nie wolno pominąć milezeniem apelu wystosowanego do członków klubu w sprawach, w których naprawdę **wypadało** odpowiedzieć.

Mam na myśli artykuł Dra Hładija w przykrych sprawie obdzierania automobilistów przy zakupie gum automobilowych. Pozostał on bez echa, z wyjątkiem jednego, jedyne, t. z. mojego.

A ciekawe byłyby czasem takie artykułki, jakto członkowie klubu płacą po 10 razy za jeden, nigdy nie wmontowany twornik od dynamo, ile pobierają ich szoferzy prowizji od rozmaitych defektów (nie mówiąc już o gumach), jak kalkulują bardzo „poważne“ firmy automobilowe swe cenniki za części zamiennie, jak to nie sprzedawca, tylko szofer reguluje czasem wysokość rachunku dla swojego pana, jaka jest właściwie różnica między uczciwością kupiecką, a uczciwością zwykłego człowieka itd. itd.

Toby były artykułki czy notatki zbyt może — niedyskretne i absolutnie dla autora niepopłacone, ale bądź co bądź pouczające.

Łączę wyrazy wysokiego poważania.

Dr. Tadeusz Piotrowski.

„Wiadomości Klubowe“ są niewątpliwie dla członków K. K. A. tem czasopismem, które się chętnie czyta. Wiem to po sobie. Na biurku mojem rośnie z dnia na dzień stos przeróżnych czasopism krajowych i zagranicznych w dużej mierze fachowo-samochodowych, tak, że przy normalnych zajęciach codziennych nie jestem w stanie dokładnie ich przeglądać — zatrzymuję się jedynie na artykułach szczególnie interesujących i dla studjum fachowego niezbędnych. „Wiadomości Klubowe“ czytam jednak zawsze dokładnie albowiem bywając w Krakowie stosunkowo rzadko — szukam w nich wiadomości, które każdego czynnego członka muszą interesować.

Niewątpliwie jest życzeniem Redakcji W. K. by ten organ klubowy był przez wszystkich czytany — by tem samem spełniał swe zadanie łącznika sportowo-towarzyskiego między Zarządem i Komisjami Klubu, a jego członkami. Dotyczy to oczywiście w szczególnej mierze członków zamiejscowych.

Aby ten cel osiągnąć winny mojem zdaniem W. K. swą formą — treścią i stylem wywoływać nastrój miły — tak by się je chętnie czytywało.

1. **Część oficjalna** (komunikaty — sprawozdania etc.) powinna mojem zdaniem dotyczyć w zwiększonej formie spraw wewnętrznych z wyjątkiem tych spraw natury ogólnej, które są omawiane w organie A. P. „Auto“. Na specjalnie interesujące komunikaty czy też artykuły „Auta“ możnaby zwracać uwagę w której notatce. Również zbędnem by było drukowanie statystyk etc., które znajdują się w innych czasopismach.

2. **Część redakcyjna.** Artykuły redakcyjne nadają w głównej mierze czasopismu charakter i stanowią jego oś główną. Od ujęcia aktualnych tematów — od ich stylu bezpretensjonalnego — od wprowadzenia pewnej dozy humoru i dowcipu

dyskretnego zależeć będzie, czy miła atmosfera i wspólna dla wszystkich płaszczyzna istotnie zostanie stworzoną.

3. Artykuły z poza redakcji winny napływać od wszystkich członków K. K. A., którzy są w stanie podzielić się z kolegami istotnie interesującymi opisami wrażeń z własnych przeżyć przy kierownicy. Artykuły polemiczne na temat imprez sportowych i turystyki zainteresują niewątpliwie wszystkich. Jestem przekonany, że wielu członków K. K. A. szczególnie ze „starej wiary“ byłoby w możności dostarczyć dużo ciekawego materiału dotyczącego zaczątków automobilizmu w Polsce.

4. Rzeczy pożyteczne. Wskazaniem byłoby mojem zdaniem dodanie jeszcze jednego rodzaju artykułów do „Wiadomości Klubowych“. Dotyczy to spraw bijących automobilistów po kieszeni t. j. kosztów utrzymania samochodów. Jest to punkt b. ważny bo od niego zależy w głównej mierze rozwój automobilizmu. Wiadomo, że nie jeden może sobie na samochód pozwolić ale nie nadaży kosztem jego utrzymania. Artykuły krótkie, lecz naprawdę rzeczowe, pisane przez prawdziwych fachowców (nie należy identyfikować dobrego kierowcy z fachowcem:) będą niewątpliwie chętnie czytane i oddadzą prawdziwe usługi. Artykuły te winny uświadamiać automobilistę gdzie istotnie traci on podświadomie pieniądze. Dotyczy to w głównej mierze właściwej pielęgnacji samochodu (właściwie smarowania!) jak również materiałów pędnych — remontów — części zamiennych i gum. Ze swej strony chętnie służę współpracą odnośnie do ściśle fachowych artykułów na temat zmniejszenia kosztów utrzymania przez właściwe smarowanie. Wiem z długoletniego doświadczenia, że nawet starzy automobiliści (niema takiego, któryby się nie uważał za autorytet) mają na tym punkcie bardzo szczupłe pojęcia. Dla większości automobilistów istnieje jedno ogólne pojęcie „Olej“ i zasada, że im więcej się smaruje tem lepiej. I tu leży główne źródło nieporozumień i zwiększonych kosztów utrzymania samochodu.

To byłyby może ogólne uwagi i cieszyłbym się gdyby, choć odrobina z tego co napisałem mogła wnieść cokolwiek nowego do poruszanych tematów.

Chciałbym jeszcze na jedną uwagę sobie pozwolić. Co się tyczy działu ogłoszeń — to ponieważ możnaby uważać firmy anonsujące za polecane przez Klub swym członkom — należałoby poddać anonsy szczegółowej kontroli. Sądzę, że bez względu na korzyści materialne, nie należałoby przyjmować anonsów firm nie zasługujących na polecenie. Także i treść winna być mem zdaniem kontrolowana. Znany jest faktem, że je-

dna z dużych firm fałszowała klisze z wyścigów — by tą drogą uzyskać reklamę w jednym z oficjalnych organów.

Inż. Schmeidl.

Od Redakcji.

Reasumując rezultaty naszej ankiety, która wzbudziła tak silne zainteresowanie członków i dała nam dowód, że nasze pismo powołane zostało do życia istotną potrzebą posiadania organu klubowego, podajemy poniżej w kilku słowach nowe myśli, rzucone przez poszczególnych członków, jako wskazówki mające rozszerzyć nasze agendy.

Prezes hr. Rostworowski proponuje: 1. Umieszczanie sprawozdań z posiedzeń Zarządu i Komisyj, 2. inforowanie o wynalazkach w dziedzinie automobilizmu, o budownictwie drogowem, o ustawach i stawkach celnych, podatkowych oraz o przepisach i statutach sportowych, 3. Umieszczanie wykazów członków posiadających samochody z podawaniem marek tychże, utrzymywanie ewidencji zmian wozów i przejechanych kilometrów na danym wozie i oponach, 4. Umieszczenie i umieszczanie fotografii członków wraz z wiadomościami dotyczącymi kolegów klubowych.

Konsul Dr. Meixner proponuje umieszczanie wiadomości dotyczących autoturystyki zagranicą, oraz ważniejszych wiadomości z zagranicznych autosalonów.

P. Antoni hr. Starzeński dowiaduje się z przyjemnością o utworzeniu działu opowiadań przygód i wspomnień automobilowych, zachęcając do zabierania w tej rubryce głosu.

P. Mieczysław Walter przyrzeka w tym dziele wziąć czynny udział.

P. Feliks Jordan Stojowski pragnie, aby „Wiadomości“ wychodziły dwa razy w miesiącu.

P. Inż. Oswald Beres oczekuje od „Wiadomości“ rad, jak oszczędzać wydatki na popęd i utrzymanie samochodu, jak najlepiej konserwować wóz, jak kupować akcesorja itd. 2. jakiemi jeździć drogami, które są złe, które dobre, które piękne i ciekawe, 3. dalej proponuje utworzenie działu zażaleń co do stanu dróg, szykan władz, trudności na granicy itp., 4. utworzenie działu wiadomości dotyczących turystyki.

Komisja Sportowa K. K. A. poleca zainteresowanie się wydarzeniami dotyczącymi sportu i przemysłu automobilowego zagranicą.

WINA FRANCUSKIE

i Beaune zawsze na składzie w firmie: znanej firmy J. Calvet & Cie Bourdeaux

Panowie Dyr. Polaczek-Kornecki, Mgr. Nowak i Jan Kowalski są z naszych „Wiadomości Klubowych“ zadowoleni i radzą narazie utrzymanie poziomu i rozmiarów pisma w dotychczasowym stanie.

P. Dr. Adam Herman występuje w imieniu Członków Sympatyków, przedstawia w ujmującej formie rolę członka sympatyka i domaga się w sposób humorystyczny prowadzenia ewidencji członków rzeczywistych, mających chęć zabierania pasażerów na wszystkie wycieczki i imprezy.

Wszystkim wymienionym naszym Członkom najserdeczniej dziękujemy za łaskawe nadesłanie nam tylu cennych wskazówek, które starać się będziemy w miarę możliwości wprowadzić w życie.

Na tę możliwość składa się chęć do pracy i warunki finansowe. Chęć do pracy posiadamy, natomiast z warunkami finansowymi musimy się liczyć, bowiem w roku bieżącym Klub ograniczyć musi do minimum swoje wydatki. To też we własnym zakresie działania postanowiliśmy rozwinąć silną akcję w kierunku rozszerzenia działu ogłoszeniowego, który z jednej strony firmom ogłaszającym się przynosić może duże korzyści, z drugiej zaś strony może dać redakcji dochody, umożliwiając rozszerzanie agend „Wiadomości Klubowych“.

Wszystkie wskazówki członków, uzyskane przez nas drogą ankiety, dałyby się wyrazić następującym zdaniem: „Wiadomości Klubowe“ należy rozszerzyć przez stworzenie całego szeregu nowych działów pisma.

KRONIKA

Osobiste. — Pan Prezes Klubu Piotr hr. Rostworowski zaniemógł i sprawy Swojego urzędowania powierzył V-Prezesowi Klubu p. Tadeuszowi Bukowieckiemu. Z radością notujemy komunikat, że w stanie zdrowia Pana Prezesa nastąpiła znaczna poprawa.

Barbarzyństwo. — Za pośrednictwem prasy codziennej dowiedzieli się nasi Czytelnicy o wypadku b. Mistrza Polski p. Jana Rippera, który doznał złamania prawej ręki, co uniemożliwiło mu wzięcie udziału w zjeździe gwiazdzistym do Monte Carlo. Przyczyną wypadku było barbarzyńskie i zbrodnicze zachowanie się upitych górali, którzy jadąc dwoma parami sań obok siebie, rąbali się nawzajem ciupagami, raniąc się i masakrując, przyczem zatarasowali najzupełniej drogę. Były Mistrz Polski z prawdziwą wirtuozerką usunął się góralom z drogi, unikając w ten sposób katastrofalnego dla obu stron starcia, stając się jednak sam ofiarą wypadku. Nasz Klub łącząc z Zakopanem bliskie węzły współpracy sportowej, mamy serdeczne uczucia dla miejscowej ludności góralskiej, która niejednokrotnie manifestowała swoje sympatje dla sportu samochodowego i sądzimy, że w interesie utrzymania tych wzajemnych stosunków Zakopiański Związek Górali powinien się zająć sprawą wypadku, który spowodowany został przez kilku zbrodniczych wyrzutków góralskiego społeczeństwa. O tej akcji powinny być podane komunikaty do publicznej wiadomości.

Z powodu opisanego wypadku, Klub nasz wysłał do p. Jana Rippera list z wyrazami serdecznego współczucia.

Delegaci Królewskiego Węgierskiego Automobilklubu z Sekretarzem Klubu p. horváti Meny-

hárt Gyula złożyli nam przed kilku dniami wizytę z okazji zatrzymania się w Krakowie. Wymienieni panowie jechali do Jass skąd startują na zjazd do Monte Carlo. Za ich pośrednictwem Węgierski Automobilklub zaprosił nas oficjalnie na Międzynarodowy Tydzień Automobilowy, który odbędzie się w Budapeszcie od dnia 29 marca do 9 kwietnia br.

Niedzielne dancingi zorganizowane przez Prezesa Komitetu Towarzyskiego i Członka Zarządu p. Dr. Zopotha cieszą się wielkiem powodzeniem i liczną frekwencją.

Dnia 13-go b. m. odbył się wieczór Aueriniego, który zgromadził liczne towarzystwo Członków i Gości. Z prawdziwą przyjemnością zauważamy znaczne ożywienie się życia towarzyskiego w Klubie.

WIADOMOŚCI URZĘDOWE.

Magistrat Stoł. Król. M. Krakowa zawiadamia, że wjazd przed Ratusz winien odbywać się częścią jezdni pomiędzy kościołem OO. Franciszkanów, a skwerem przed budynkiem, odjazd natomiast pomiędzy budynkiem Ratusza, a wyższym skwerem w stronę pl. Dominikańskiego względnie ul. Franciszkańskiej. Postój pojazdów może mieć miejsce jedynie na jezdni wzdłuż krajeźnika po stronie głównego wejścia do Ratusza.

Magistrat stoł. król. miasta Krakowa

L. III. 19382/30. Krakow, dn. 9 stycznia 1931.

Obwieszczenie.

Na zasadzie rozporządzeń Magistratu z dnia 25. II. 1924 L. 1317/24/III. i z dnia 1. I. 1924 Nr. Sm. 464/24, opartych na art. 27 ustawy z dnia 11

sierpnia 1923 r. poz. 747 Nr. 94 Dz. U. R. P. termin uiszczenia opłat od zwyczajnych i zbytkowych środków przewozowych jako to: samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów, motocyklów, rowerów z motorkiem, powozów prywatnych, dorożek konnych, bryczek, wozów ciężarowych, spedycyjnych, meblowych it.p. przypada w dniach 1—15 stycznia za I. półrocze, oraz w dniach 1—15 lipca za II. półrocze każdego roku, bez rozsyłania nakazów płatniczych.

Magistrat stoł. król. miasta Krakowa, przypomina wszystkim posiadaczom wymienionych środków przewozowych, obowiązek uiszczenia w wymienionym terminie należności z tem, że niedotrzymanie terminu płatności narazi ich na ściąganie zaległości w drodze egzekucji, przy doliczeniu kosztów tejże, oraz procentów zwłoki.

Naczelnik Wydziału Przemysłowego.

HUMOR KLUBOWY.

Do Redaktora „Wiadomości Klubowych“!

Chwile wesołości są w życiu naszym rzadkie. Wielką jest umiejętność wyłapania ich. Ponieważ Pan, Panie Redaktorze, wyłapał właśnie jedną taką chwilę w Klubie, pytając mnie o powód naszego głośnego i beztroskiego śmiechu, podczas gdy Pan biedził się nad poważnymi zagadnieniami Klubu, (grał w rumny! — dopisek zecera) przeto i Panu to opowiem.

Było to w pierwszych czasach życia naszego Klubu. Urządzono pierwszą okrężną wycieczkę samochodową. Nader serdeczna i miła, przeto należy do przeszłości. Nie było komandorów, kontrolerów, jury, komisarzy międzyklubowych — był natomiast śmiech beztroski, serdeczność klubowa i radość życia.

Na drodze z Tarnowa do Zakliczyna, na zakręcie stanął nagle nowy Fiat Tadzia B. Jakiś defekt. Solidarność nakazywała nam zatrzymać się wszystkim. A było nas coś piętnaście samochodów.

Co największe asy naszego Klubu, osiwiali wzgl. ołysieli w służbie św. Krzysztofa, skonstatowali, że kierownica działa na prawo, natomiast na lewo ani rusz. Urządzono rozebrać cały mechanizm kierowniczy.

Wzięto się natychmiast do dzieła.

Tymczasem cała obsada kawalkaty zajęła przydrożną łąkę i las. Cudny, wiosenny czas — skowronki, wódka, młodość, znakomite kanapki, powietrze przeczyste i niebo nad nami, — czyż więcej trzeba?

Po dwóch godzinach kierownica była rozebrana. A ponieważ nic nie znaleziono, postanowiono ją napowrót zmontować i wmontować; funkcję tę spełniało piętnastu kierowców i piętnastu pomocników, przeto w rekordowym czasie trzech godzin, razem pięć godzin, kierownica została wmontowana, skowronki przestały śpiewać i nastał wieczór.

Tadzio B. chwycił za kierownicę.

A ta — ani rusz na lewo... Na prawo wspiania-
le, na lewo jeszcze gorzej jak przedtem.

Rozpaczy nikt się nie poddał, zwłaszcza, że ząby zastąpiły skowronki, a przewspaniały księżyc słońce.

Stary Ripper radził rozebrać jeszcze raz kierownicę, ja radziłem to samo, Otowski radził przysłać wóz do nowej rejestracji, Schmeidl radził zmienić smar Galkar na Vacuum, Walter radził wóz trochę popchać, może się rozejdzie, Dr. Zopoth radził zmienić wodę w chłodnicy, Dr. Hładij wyrzucić na pysk szofera, Lanc zaczął coś bardzo w notatniku liczyć, Jaś Ripper „wóz kopnąć do cholery“, a kierownica ani rusz na lewo, ostatecznie jeszcze centrolew, ale ani rusz dalej...

Naraz jakiś pastuch wskazuje palcem na koło. Poprostu pękło jedno pióro od resoru, przekręciło się w bok i oparło o jedną szprychę koła, nie pozwalając skrócić go w lewo. Ot, i „defekt kierownicy“.

Za dziesięć minut wóz był gotów.

A Dr Hładij siadając do swego Lincolna obok kierowcy krzyknął:

— Naturalnie! Zaraz mówiłem! To psiakrew te resory fiatowskie... Ale mnie, to nigdy nikt nie słucha...

To było kiedyś — i dlategośmy się z tego wspomnienia tak beztrosko śmiali.

Dr Tad. Piotrowski.

Z ostatniej chwili.

Dnia 26 b. m. odbyło się zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków, z którego obszernie sprawozdanie umieścimy w następnym numerze.

Dziś ograniczamy się do podania Czytelnikom wyniku wyborów, a mianowicie:

Prezesem Klubu został wybrany przez aklamację p. Antoni hr. Potocki, pierwszy Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Były Prezes Klubu p. Piotr hr. Rostworowski, który z powodu złego stanu zdrowia nie chciał kandydować, został przez aklamację w uznaniu zasług położonych dla rozwoju Klubu wybrany Członkiem Honorowym Dożywotnim.

Członkami Zarządu wybrani zostali pp.: Z. Bieżeński, T. Bukowiecki, K. Dobija, Inż. Z. Drozdowski, A. Dygat, St. Herget, Dr. M. Hładij, W. Kasztelewicz, J. Kowalski, Inż. J. Krzesiwo, Dr. A. Kwiatkowski, Dr. B. Macudziński, Dr. Ł. Pilecki, Płk. Dr. T. Piotrowski, W. Ripper, P. hr. Rostworowski, Inż. A. Schimitzek, Antoni hr. Starzeński, Dr. S. Stein, W. Wawreczko, Z. Zieleniewski, Dr. S. Zopoth.

Nowy Zarząd ukonstytuuje się na posiedzeniu wyznaczonym na dzień 6 lutego b. r. o godz. 19-tej.

Komisja Balotująca przedstawia się następująco: W. hr. Bobrowski, Inż. Z. Krudzielski, Dr. A. Lardemer, W. Lipoński, K. Orzelski, Adam hr. Starzeński, Dr. M. Ujejski.

W skład Sądu honorowego wchodzi pp.: Dr. J. W. Jaworski, Adam hr. Starzeński, Dr. M. Ujejski, K. Zinkiewicz.

Wreszcie wybrano Komisję Rewizyjną w następującym składzie: pp.: Inż. A. Chmurski, Inż. B. Jurski, T. Gatty-Kostyal, S. Reicher.

W skład Członków Założycieli wszedł p. Płk. Dr. T. Piotrowski.

Walne Zgromadzenie rozpoczęło się o godzinie 18-tej — trwało do godziny 24'30.

„Bal Komunikacji”.

Pod Protektoratem P. T. Ministrów Komunikacji, Robót Publicznych, Poczty i Telegrafów, P. T. Szefa Sztabu Generalnego odbędzie się w dniu 12-go lutego 1931 r. w Sali Starego Teatru wielki reprezentacyjny „Bal Komunikacji”.

W skład Komitetu Honorowego wchodzi Prezes naszego Klubu p. Piotr hr. Rostworowski.

Krakowski Klub Automobilowy jako jeden z Gospodarzy balu zaprasza niniejszem wszystkich Członków do wzięcia udziału w zabawie, na której Członkowie Klubu mają zamiar zjawić się w znacznej liczbie.

Zaproszenia na powyższy bal nie są rozsyłane, Członkowie Klubu otrzymać je mogą natomiast w Sekretarjacie Klubu od jednego z Gospodarzy. — Zaproszenia wydawane są równocześnie z biletami wstępu w cenie zł. 10.— od osoby.

**Warsztaty mechaniczne
Naprawy samochodów**

Jan Rybotycki

(Przy garażu „Meta”) Kraków, ulica Kościuszki L. 49. Telefon Nr. 137-20



Wykonuje wszelkie roboty tokarskie



CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Zł 120.—, 1/2 strony Zł 75.—, 1/4 strony Zł 50.—, 1/8 strony Zł 25.—.

Klische wykonane w zakładzie fototechnicznym „Fotochemja” Kraków, Krupnicza 6. Telefon Nr. 156-66.

Federowicz i Palugyay Kraków Podwale 6
Telefon Nr. 106-15



Coupe Royale 514

4-osobowe, 2-drzwiowe, przednie siedzenie przesuwane
2 koła rezerwowe w przednich wachlarzach

Polski Fiat S. A. Kraków, Sławkowka 30
Telefon Nr. 145-44.

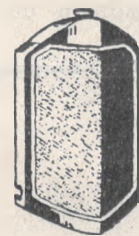


Zakład blacharsko-mechaniczny

I WSZELKIE ROBOTY SAMOCHODOWE — SPAWALNIA METALI.

Tak naprawia każdy chłdnik szybko i dokładnie

BERNARD APPEL



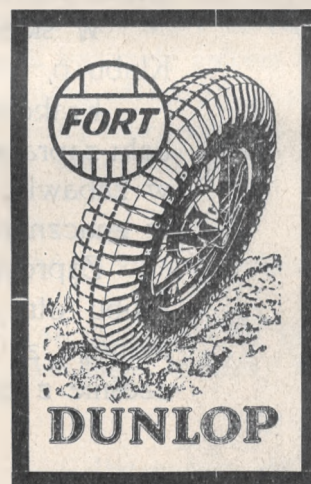
Uszkodzony **Kraków, św. Łazarza 11. Tel. 11987.** — (obok Collegjum Medicum Naprawiony

Chłodnice i błotniki do samochodów wszelkich typów wyrabia nowe i naprawia stare. Środki do chłdnic 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.

NAJTRWALSZE

SA

OPONY



DUNLOP - FORT