

WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKI-GO KLUB AVTOMOBILOW-GO

Nr. 13
KRAKÓW
Św. Jana 11

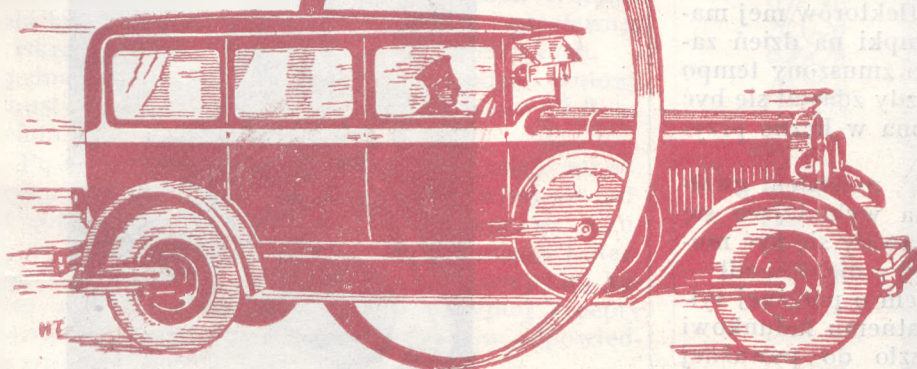
KWIECIEŃ-MAJ 1931
TELEFON
Nr. 123-86



.....I ZNOWU PIĘKNE ZWYCIĘSTWO SAMOCHODU „OŚWIĘCIM-PRAGA”

Dnia 25 maja b. r. w Raidzie Pętlcowym Krakowskiego Klubu Automobilowego Mistrz Polski p. Jan Ripper, uzyskał pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji, zdobywając

I-szą nagrodę
na samochodzie



CENTRALA
OŚWIĘCIM-PRAGA
Warszawa, Wierzbowa, róg Fredry

ODDZIAŁY:

KRAKÓW — Kremerowska 6,
KATOWICE — Opolska 19,
CZĘSTOCHOWA — II Aleja 42,
KIELCE — Staszycy 2, LUBLIN
Kapucyńska 1, BIELSKO — Fa-
bryczna 4, WŁOCŁAWEK —
Toruńska 2, POZNAŃ — Plac
Wolności 11, ŁÓDŹ — Piotr-
kowska 173, SOSNOWIEC —
Dęblińska 7.



Fragment wyścigu tatrzańskiego.

Dr. Józef Frenkel.

O ubezpieczeniach samochodowych — uwag kilka.

Idea ubezpieczenia zbyt mało jeszcze jest rozumiana i rozpowszechniona w naszym społeczeństwie. Mało ludzi docenia olbrzymie znaczenie ekonomiczne zasady rozdziału ryzyka na większą ilość osób fizycznych czy prawnych.

Istnieje już dzisiaj cała olbrzymia gałąź nauki o ubezpieczeniach oparta na matematyce i statystyce. Istnieją taryfy podające na zasadzie rachunku prawdopodobieństwa i obliczeniach procentowych wysokość opłaty t. zw. premji asekuracyjnej, którą składa ubezpieczony towarzystwu ubezpieczeń, wzamian za co towarzystwo to zobowiązane jest do wynagrodzenia powstać mogącej szkody w wysokości i na warunkach umową ustalonych.

Towarzystwa ubezpieczeń rozkładają znowu swoje ryzyka drogą ubezpieczenia między sobą, jako też w innych towarzystwach t. zw. re-asekuracyjnych.

W ten sposób, kosztem minimalnej stosunkowo opłaty, można uwolnić się od każdego ryzyka, przeliczając je w całości na towarzystwa ubezpieczeń.

Osobną bardzo poważną grupę stanowią ubezpieczenia automobilowe, które specjalnie interesują nas na tem miejscu.

Te ubezpieczenia automobilowe możnaby podzielić na trzy główne grupy:

I. Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnoprawnej.

II. Ubezpieczenie samochodu od szkody dla samochodu powstać mogącej, a więc karambolu lub pożaru, kradzieży całkowitej, lub częściowej i t. d. Ubezpieczenie to nazywa się powszechnie ubezpieczeniem „kasko“.

III. Ubezpieczenie pasażerów w samochodzie i szofera od wypadku.

Jeżeli uprzytomnimy sobie, że kosztem 250 do 300 zł. rocznie, opłacanych tytułem premji Towarzystwu Ubezpieczeń uwalnia się właściciel samochodu od ryzyka szkody, jaką bez jego winy wyrządzić może jego samochód, a to przez zabicie, lub ciężkie uszkodzenie powodujące czasową lub trwałą niezdolność do pracy osób trzecich, przez uszkodzenie rzeczy osób trzecich, jeżeli uwalnia się od trudów prowadzenia procesów powstających z reguły po tego rodzaju wypadkach automobilowych, to uznać się musi, że ubezpieczenie to jest bardzo celowe i racjonalne.

Przy większym rozwoju automobilizmu jest ubezpieczenie to wręcz koniecznością.

Uznało to ustawodawstwo niektórych krajów i tak n. p. wprowadziło ustawodawstwo austrjackie z dniem 1 stycznia b. r. ustawowy obowiązek ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnoprawnej każdego właściciela samochodu. To stanowisko ustawodawców podyktowane jest troską o dobro publiczne, ile-że przy rozpowszechnieniu samochodu, jako środka komunikacyjnego, przestał on być objektem majątkowym pewnej wybranej, zamożniejszej części społeczeństwa, a jest bardzo często, jako artykuł pierwszej potrzeby, własnością lekarzy, drobnych kupców, agentów, rzemieślników, podmiejskich gospodarzy, a więc osób niezamożnych częstokroć, które w razie szkody wyrządzonej podczas używania samochodu nie są w możności finansowej szkodę pokryć.

Przez wprowadzenie przymusowego ubezpieczenia może być każdy pewny, że w razie szkody wyrzą-

F. FELDNER.

Świat bez tarcia. Groteska.

Był to jeden z tych beznadziejnych wieczorów listopadowych, w które świat podobny jest do masowego grobu. Chaotyczne zwały mgły piętrzyły się nad ziemią i redukowały siłę światła reflektorów mej maszyny do skromnego światełka lampki na dzień zaduszny. Aczkolwiek byłem przez to zmuszony tempo jazdy ograniczyć, tak, że cel mej jazdy zdawał się być fantastycznie odległy, obfitowała ona w liczne przypadki.

Częściej niż to zwykłem czynić, musiałem gwałtownie skręcać, aby nie wpaść na wyłaniające się z mgły przeszkody. Ściany mgły zdawały się być murami, a mury brałem za mgłę. Jakby z nieba spadł — wyłonił się przede mną wóz z sianem o potężnej sylwetce. Tylko sympatycznemu podatnemu ładunkowi wozu zawdzięczam, iż nie przyszło do poważnej kraksy. Gałęzie drzew i krzewów jak duchy sterczały na wszystkie strony w powietrzu — nieswojskie postacie stały szpalerem i zaledwie można było przeczuwać drogę.

Nagle zablżyło przede mną słabe światełko i jakiś motocyklista — nie — posąg motocyklisty pognał tuż koło mnie. Był on wysokości domu i poczułem

momentalnie, że zimny pot wystąpił mi na czoło. Prz gryzłem język by stwierdzić, że to nie majaczenia i długo trwało zanim zrozumiałem, że to reflektor za mną jadącej maszyny rzucił cień mój na ścianę



mgły. Ożywiły się postacie E. A. Poe go i G. Meyrink'a, chichotały z za krzaków — przykucały przy kamieniach kilometrowych i unosiły się wolno nad drogą.

Wprawdzie mówiłem sobie: „mój synu to jest pasmo mgły“, lecz unosił się jakiś przygnębiający

Szlachetne wina tokajskie z winnic magnackich polecają:

AUTO-GARAGE „STOP“

KRAKÓW, ULICA BERKA JOSELEWICZA L. 28
(RÓG UL. STAROWIŚLNEJ)
TELEFON NR. 146-26

Pomieszczenie na 90 samochodów. 50 oddzielnych boksów. Centralne ogrzewanie. Pokoje wypoczynkowe. Benzyna, oliwa, smary, opony. Części samoch. Warsztat wulkanizacyjny. Przybory automobilowe. Garaż otwarty w dzień i w nocy.

dzonej przez samochód jemu lub jego rzeczy uzyska zaspokojenie tejże od towarzystwa ubezpieczeń.

Takie przymusowe ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilno-prawnej, samochodowej muszą być tylko w pewnych, dla tego celu przez rząd upoważnionych towarzystwach zawierane i to w pewnej minimalnej, ustawą przewidzianej, wysokości.

Polska ustawa samochodowa nie przewiduje niestety takiego przymusowego ubezpieczenia.

Z uwagi na wielkie rozpowszechnienie się u nas ruchu automobilowego byłoby ubezpieczenie takie specjalnie celowym, albowiem nie należy zapominać, że z jednej strony jest poziom techniczny tej młodej jeszcze u nas gałęzi komunikacyjnej dość niski, a temsamem możliwość wypadków większa, zaś z drugiej strony jest także publiczność piesza zbyt mało do ruchu samochodowego przyzwyczajona i powoduje sama wypadki częstokroć bez winy automobilistów.

Jestem przekonany, że prędzej czy później wprowadzone zostanie u nas przymusowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilno-prawnej, samochodowej.

Szkoda i kosztu procesu powstałe z powodu najmniejszego nawet wypadku przekraczają z reguły wartość kilku, a nawet kilkunasto-letniej premji ase-

kuracyjnej. Ubezpieczenie oszczędza zatem właścicielom samochodów wielu kłopotów i kosztów.

Mniej rozpowszechnione są u nas ubezpieczenia „kasko“, oraz ubezpieczenia jadących pasażerów, jakkolwiek i te ubezpieczenia mają niezwykłą doniosłość.

W praktyce spotykam się stale z twierdzeniem, że ubezpieczenie to jest kosztowne, premja bardzo wysoka.

Twierdzenie to jest może częściowo uzasadnione, jeżeli chodzi o kwotę (ubezpieczenie samochodu wartości 2.000 \$ kosztuje rocznie około 120 \$), jeżeli się jednak porówna wysokość premji rocznej z wartością majątkową obiektu, jeżeli się uwzględni, że kosztem tej premji ubezpieczeniowej jest samochód od jakiegokolwiek szkody, jaka na nim powstać może, a zatem od karambolu, od ognia w garażu własnym, podczas podróży i postoju w garażach obcych (niestety u nas przeważnie drewnianych) przez zapalenie się silnika, przez kradzież samochodu, lub jakiejś części na zewnątrz wozu się znajdującej n. p. koła zapasowego, kufra, od złośliwego uszkodzenia podczas postoju na ulicy (ostatnia okoliczność jest bardzo ważna dla sportowców-amatorów nie trzymających szoferów) — to przyznać trzeba, że premja ta jest uzasadniona,

fluid w powietrzu i niesamowitość sytuacji wzrastała niepokojąco. Moja dzielna maszyna stała się nerwową jak koń w ręku niespokojnego jeźdźca. Niechętnie ciągnęła pod stromą górę. Cylindry zaczęły tarokować. Syczenie z głębi silnika wzrastało z pianissima do najokropniejszego furiosa. Po gwałtownym wstrząsie stanąłem.

Jak szeroko i daleko ani jednego domu, nie mówiąc już o gospodarze. Wyobrażałem sobie zakończenie wieczoru całkiem inaczej; po ciężkich trudach ciepła kąpiel, befszytk — gdzieś gra jazz i przelewają się iskrzące napoje w szlifowanych kieliszkach, — ja jednak siedzę na beznadziejnej drodze, otulony w chusty mgły, zziębnięty, głodny, oderwany od Boga i świata.

Po nieskończeniu długim szukaniu udało mi się odnaleźć mechanika, który mimo pory nocnej oświadczył gotowość wykonania potrzebnej naprawy. Czuję się duchowo i fizycznie całkiem złamany i starzany. W znalezionej wkońcu gospodarze wiejskiej kazałem sobie przyrządzić wedle tradycyjnej recepty rodzinnej grzane wino w ilości będącej w odpowiednim stosunku do przeżytych trudów.

Mechanik tam spotkany nadawał się wyjątkowo do tajemniczego obrazu tej nocy. Był on długi — szczupły i blady, miał czarną „szpicbródkę“ i przenikliwe oczy. Lewą nogę — obutą w filcowy papuc pociągał nieco za sobą. Gdy spełniało się przeznaczenie mej trzeciej szklanki grzanego wina mógłbym



Po niższe cen

**najtaniej można zakupić Opony
przybory samochodowe
benzynę, benzol, oliwę i smary**

w Garażach

„META”

Kraków, ul. Kościuszki 49
Telefon Nr. 137-20 i 180-80
Stacja ładowania akumulatorów

albowiem częstokroć jeden karambol powoduje szkodę znacznie wyższą, niż całoroczna premia.

Znam wiele wypadków, w których właściciele samochodów po pierwszym wypadku i pokryciu rachunku za naprawę — samochody swoje ubezpieczyli. Czy nie jest przeto praktyczniej ubezpieczyć samochód już od samego początku, przez co oszczędza się kosztą naprawy jakoteż ciągłą obawę o wóz, który stanowi wszakże wartościowy obiekt majątkowy.

Przy większym rozpowszechnieniu się tego ubezpieczenia byłyby także i premje niewątpliwie niższe. Do tej bowiem pory, pomimo stosunkowo wysokich premij, pracują towarzystwa ubezpieczeń w tym dziale ze stratą. Także podniesienie ogólnego poziomu techniczno-automobilowego, poprawa przeciętnej klasy kierowców i połączone z tem większe bezpieczeństwo ruchu przyczyni się z czasem do zmniejszenia ryzyka towarzystw ubezpieczeń, a temsamem i obniżenia premij.

Za niewielką dopłatą do premji można także ubezpieczyć się od szkody powstałej przez unieruchomienie samochodu (t. zw. „chomage”) co specjalnie ważnem jest dla właścicieli, których samochody zarobkują, względnie są niezbędne dla prowadzenia przedsiębiorstwa i którzy na wypadek uszkodzenia

samochodu bądź-to tracą swoje zarobki, bądź-też muszą nająć na czas naprawy wozu inny środek komunikacyjny.

Konieczność ubezpieczenia osób jadących samochodem jest wprost proporcjonalna do wartości, jaką przywiązuje się do zdrowia i życia własnego, rodziny, szofera i pasażerów przygodnie w samochodzie jadących.

Wszystkie te osoby można ubezpieczyć na wypadek śmierci, częściowego, lub całkowitego kalectwa i połączonej z tem niezdolności do pracy zarobkowej skutkiem wypadku podczas jazdy danym samochodem.

Ubezpieczenia te wchodzą właściwie w kategorię ogólniejszą t. zw. ubezpieczeń od wypadków, które są powszechnie znane. Także i te ubezpieczenia są zagranicą bardzo rozpowszechnione i mają również u nas swoje pełne uzasadnienie ekonomiczne.

Przeszkodą w większym rozpowszechnieniu ubezpieczeń samochodowych jest, jak już zaznaczyłem, nie tylko brak zrozumienia i doceny tychże, wynikający z małej propagandy i nieświadomości publiczności, ale także, i to w znacznej mierze, wysoki koszt tych ubezpieczeń.

Gdyby ubezpieczenia samochodowe były tańsze,

przysięgać, że pod tym filcowym pantoflem ukrywało się końskie kopyto.

Diagnoza została rychło postawiona: łożysko się zatarło i musi być wymienione — conajmniej cztery godziny roboty! To się zdarza gdy człowiek zaniedbuje zaopatrzenie się w rezerwową blaszankę oliwy. Zapomniałem będąc bardzo zmęczonym na czas tankować i musiałem pozwolić sobie wlać w ostatnim momencie jakiegoś sosu niedającego się skontrolować pochodzenia i jakości, który wprawdzie wyglądał jak olej, ale mógł być tak samo dobrze syropem. Rezultat nie dał na siebie długo czekać. Zalewałem swą złość winem. „Na zdrowie — stary Gargoylu!”. Moje pierwsze odszczepieństwo, moją pierwszą niewierność musiałem drogo opłacić! Nietylko gotówką — nie, wspaniałym wieczorem, a może jeszcze wspanialszą nocą.

Zamiast jazzu — szmery warsztatu — zamiast fotelu klubowego — twarde siedzenie na stole warsztatowym. Pozostajmy przy grzaniem winie, albowiem: „ubiega szybko życie...”

Po szóstej szklance opadły mi powieki „do połowy masztu”. Głowa była ciężka, lecz życie wydawało się lżejsze — nie skomplikowane, tak całkiem bez tarcia. Aha! — a propos tarcia! — To przeklęte łożysko! Ta djabełska szpic-bródka — pan djabeł tarcia — we własnej osobie.

Nie chciałem więcej patrzeć się tam, wogóle nie chciałem dziś już nic widzieć, ani panewek, ani nic

innego na tym świecie. Chcę spuścić żaluzje przed mą świadomością, jak stary sklepikarz zamyka okiennice swej grajzlerni na święta.

Nie chcę nie słyszeć o tarcu — o tem tarcu, które istotnie tylko sam szatan mógł wynaleźć —

Wtem stanął przede mną taki pan w długim czarnym płaszczu skórzanym z jaskrawo czerwonym kołnierzem. Usiłował nadaremnie czarną gładką haubą lotniczą zamaskować swe rogi. Przejrzałem go na pierwsze spojrzenie. Miał czarną bródkę, bladą, pofalowaną twarz, tak, że wziętem go najpierw za mechanika, który zezwolił sobie na małą maskaradę. Ten jednak pracował w spokoju ducha nad głowicami mego silnika i nie zwrócił wogóle uwagi na tego szczególnego gościa.

Ręka z nieswojsko długimi szpiczastymi palcami przedłożyła mi bilet, na którym było napisane słowo „Natasz”. Opanowując się z wielkim wysiłkiem rzekłem: Miałem już przyjemność, wiedziałem bowiem, że „Natasz” jest odwróceniem słowa „Szatan”. Takimi prymitywnymi żartami nie można dziś przywabić nawet psa z za pieca. Wyszczerył zęby aż po same uszy i oświadczył, że chciał tylko osobiście podziękować za zaszczyt przypisania mu wynalezienia tarcia. „Przez to przypuszczenie” mówił dalej, „naprowadził mnie pan na iście piekielną myśl i czuję się nadzwyczajnie zobowiązany do złożenia panu podziękowania”. Przytem łyknął impertynencki haust grzanego wina z mej szklanki. „Słuchaj mnie pan: Tarcie

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

JAN ŁAZARSKI

KRAKÓW-DEBNIKI, UL. BARSKA 2

Wykonuje wszelkie roboty w zakresie automobilizmu wchodzące. — Specjalność: Spawanie cylindrów, karterów aluminiowych. Regulowanie wałów korbowych.

Praktyka zagraniczna!

wówczas napewno znacznie większy procent automobilistów naszych byłby skłonny z nich korzystać.

Zniżka premij ubezpieczeniowych leży przeto w interesie ogółu, jak niemniej i w interesie towarzystw ubezpieczeń, pomijając już fakt, że taka zniżka odpowiadałaby również całemu nastawieniu psychicznemu społeczeństwa zubożałego skutkiem dzisiejszych warunków egzystencji i oczekujących potępienia nietylko w zakresie artykułów pierwszej potrzeby, ale także we wszystkich dziedzinach gospodarczych.

W związku z tem chciałbym zwrócić uwagę na udogodnienia ubezpieczeniowe, jakie wprowadzone zostały przez Związek Towarzystw Ubezpieczeń w Austrii w dniu 1 stycznia b. r., a to w łączności ze wspomnianem powyżej przymusowym ubezpieczeniem wszystkich właścicieli samochodów. I tak zobowiązały się wszystkie austriackie towarzystwa ubezpieczeń:

1. bonifikować 10% rocznej premji brutto łącznie z wszelkimi należnościami ubocznymi każdemu ubezpieczonemu od odpowiedzialności cywilno-prawnej, który w ciągu całego roku nie zgłosił żadnego wypadku samochodowego.

2. Na wypadek wstrzymania ruchu samochodu trwającego przynajmniej 3 miesiące (n. p. w zimie, lub z powodu wyjazdu na czas dłuższy, choroby i t. p.) bonifikować stosowną, na dany okres wstrzymania ruchu przypadającą część premji brutto i to zarówno od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jakoteż od ubezpieczenia „kasko” i pasażerów jadących w samochodzie, przyczem od ubezpieczeń „kasko” zwraca się tylko 50% przypadającej na okres wstrzymania ruchu części premji, a to z tego powodu, że część ryzyka, a mianowicie pożar i kradzież w garażu, towarzystwo ubezpieczeń, pomimo wstrzymania ruchu, w dalszym ciągu ponosi.

3. Do ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilno-prawnej włączono także i jazdy bez wiedzy właściciela samochodu przedsiębrane, które do tej pory były wyłączone, przez co wartość ubezpieczenia znowu bardzo znacznie wzrasta.
4. Towarzystwa zgodziły się przyjmować premje w ratach półrocznych, a nawet kwartalnych.

Bonifikaty te nie tangują w niczem opustów z premij udzielanych członkom klubów automobilowych i Touring-Klubów.

W ten sposób może każdy automobilista tylko przy 3-ch miesięcznym zastanowieniu ruchu samochodu podczas zimy i na wypadek braku szkody w ciągu jednego roku uzyskać obniżkę ubezpieczenia od odpowiedzialności o 25+10 a zatem 35%, co jest bardzo znaczną ulgą dla ubezpieczonych.

Podobnie także obniża się w stosunku do czasu wstrzymania ruchu premje za ubezpieczenie „kasko” i pasażerów.

Ulgi te były w Austrii wynikiem na wielką skalę zakrojonej akcji austriackiego „Touring-Klubu”, któ-

to jest opór ruchu, gdy się stykają dwa ciała. Pan zna napewno tribometer Columba! Nie słyszałem o tem nigdy w życiu, lecz miałem uczucie, że mówię z przełożonym i rzekłem „tak”. „Widzi pan” mówił, „gdy naprzykład trze się drzewo na drzewie na suchu, wynika współczynnik tarcia 0.36. Gdy trzemy drzewo po drzewie posmarowawszy trące powierzchnie suchym mydłem, to współczynnik tarcia opada na 0.15, a przy łożu na 0.07”.

„Mam w mych rekwizytach instrument, który mi umożliwia zredukowanie współczynnika tarcia do 0. Czy pan rozumie co to znaczy?” Znowu wyszeptalem: „Tak”, na co on w napadzie djabelskiej złości wrzasnął: „guzik pan rozumie...”. Teraz wiedziałem już na pewno, że to był mój przełożony. Opanował mnie zupełnie, a ja słuchałem go chętnie.

Wyszliśmy, lecz nie była już mglista noc, gdyż ulica tonęła w jasnych blaskach słońca. Miałem niesłychanie „chwiejne” uczucia i gdyby mnie nie objął mój nowy przyjaciel, to byłbym się przewrócił jak długi. Nie czułem pod nogami ziemi, ale miałem wrażenie, że i inni ludzie też za dużo pili grzanego wina. Chwiali i zataczali się, by runąć w następnym momencie.

Tramwaje i samochody stały z obracającymi się w miejscu kołami. Motocykliści wylatywali w okropnym łuku z toru, konie padały jak porażone. Psy leżały na grzbietach; był to obraz, który napawał mego towarzysza piekielnym zadowoleniem, a mnie



WARSZTATY MECHANICZNE NAPRAWY SAMOCHODÓW

JAN RYBOTYCKI

(Przy garażu „Meta“) KRAKÓW, UL. KOŚCIUSZKI 49 Telefon Nr. 137-20

WYKONUJE WSZELKIE ROBOTY TOKARSKIE

ry musiał zwalczać opór towarzystw ubezpieczeń, uciekając się nawet do czasowego wprowadzenia wzajemnego ubezpieczenia członków Touring-Klubu. Oczywiście ze szkodą dla towarzystw ubezpieczeń. Niemniej jednakże zrozumiwały austriackie towarzystwa ubezpieczeń swój interes i skoncędowały przedstawione powyżej ulgi i zniżki premij, zapowiadając nawet jeszcze dalsze zniżki, a to specjalnie w zakresie ubezpieczenia „kasko”, którego taryfy mają być zrewidowane, przy uwzględnieniu nie tylko wartości nowego samochodu, ale także i siły motoru i wartości rynkowej, a to przy współudziale przedstawicieli przemysłu i handlu samochodowego, jakoteż przedstawicieli sportowych sfer automobilowych.

Sądzę, że za powyższym przykładem powinny także i nasze polskie Kluby automobilowe łącznie z polskim „Touring-Klubem” wszcząć akcję w kierunku potaniaenia premij od ubezpieczeń samochodowych i to według zasad powyżej przytoczonych, które wydają mi się zarówno dla ubezpieczonych jak i ubezpieczających racjonalne i sprawiedliwe. Uzyskanie ulg tych przyczyni się z całą pewnością do większego rozpowszechnienia ubezpieczeń samochodowych, a temsamem do zwiększenia bezpieczeństwa w zakresie ruchu automobilowego i będzie dalszą cełką w budowie i udoskonaleniu polskiego automobilizmu.

KOMUNIKATY TURYSTYCZNE.

Wobec licznych skarg wpływających do K. K. A. na nieprzestrzeganie przepisów o ruchu samochodowym, a w szczególności jazdy z otwartymi wydmuchami, turowania motorów i t. d. na ulicach miasta przypisywanych częstokroć mylnie członkom naszego Klubu Zarząd K. K. A. odniósł się z prośbą do władz administracyjnych o wydanie odnośnych rygorów celem zapobieżenia wymienionym wybrykom.

W dniu 21 kwietnia odbyła się w Magistracie miasta Krakowa konferencja zwołana przez naczelnika wydz. VII. pana Nadradcy Hergeta, w której wzięli udział przedstawiciele Dyrekcji Robót Publicznych, Starostwa Grodzkiego, Dyrekcji Tramwajów Miejskich i Komendy Policji Państwowej, tudzież K. K. A. w osobie p. Płk. Dr. Tadeusza Piotrowskiego. Rezultatem konferencji ma być wydanie zarzą-

wprowadził w stan śmiertelnego odrętwienia. W fabrykach musiano zatrzymać ruch. Nie tylko dlatego, że maszyniści i robotnicy jak mrówki wywracali się poprzez siebie — żadna transmisja nie ciągnęła, a maszyny napędowe biegły luzno, o ile wogóle jeszcze funkcjonowały. Nie było możliwem naostrzyć noża, zastrugać ołówka, nie było też możliwe pisać lub rysować, gdyż nie było tarcia. Skrzypce nie wydawały tonu, o goleniu nie można było pomyśleć. Mielenie kawy natrafiało na wielkie trudności, a tarła wyrzucano tysiącami do śmieci. Straciły one swój sens i cel, gdyż współczynnik tarcia był 0. Ten sam los spotkał wałki do ciasta i papier szmerglowy. Nie było możliwem zapalić zapałki lub uruchomić zapalniczki. Kanciaste przedmioty spadły na ziemię sunęły jak na ślizgawce. Siedzenie na krześle należało do sztuk akrobatycznych, gdyż przy najmniejszym poruszeniu siedziało się z braku tarcia na ziemi; t. zn. nie siedziało się, lecz ślizgało w przestrzeni. Zmieszany, chciałem głowę oprzeć na rękach, lecz opadła jak ciężar na piersi, gdyż brakowało tarcia.

I dobrze się stało, bo zbudziłem się i usłyszałem od mego mechanika radosną wiadomość, że moja maszyna jest znowu gotowa do jazdy. Dniało, a z komina naprzeciw stojącej gospody wznosił się lekki dym. Zalatywały sympatyczne zapachy, — można było znowu mleć kawę i można było dostać świeże białe pieczywo, hurrra! Młyny nie stały więcej — miały znów swe tarcie!



Ponieważ jednak z każdej opowiadki jakiś morał wyciągnąć się musi, należy zauważyć, że potrzebna do cielesnej i duchowej regeneracji ilość wina

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

dzenia w kierunku obostrzenia kar na przekraczających powyższe przepisy w formie postępowania mandatowego, przyczem najniższą karą będzie kwota 5.— Zł. Komendant Policji Państwowej na miasto Kraków p. Komisarz Fedorowicz przyrzekł wydać ze swojej strony odnośne zarządzenie posterunkom Policji Państwowej, przyczem odniósł się z apelem do członków K. K. A. o ułatwienie wykonania tych przepisów w formie donoszenia o zauważonych każdorazowo przekroczeniach szoferów. Doniesienie członka Krakowskiego Klubu Automobilowego tak pisemne, jako też ustne, złożone bezpośrednio u pełniącego służbę posterunku policyjnego będzie miało walor doniesienia urzędowego i będzie na równi z nim załatwione.

Komunikując o powyższym członkom K. K. A. prosimy o współdziałanie w tępieniu tych wybryków, które niejednokrotnie i niestusnie przypisywane są członkom naszego Klubu.

Krakowski Klub Automobilowy
11, ul. Św. Jana
Kraków.

Niniejszem uprzejmie komunikujemy, iż wobec zamortyzowania części kosztów wydanego przez nasz Klub „Przewodnika Automobilowego po Polsce“, oraz chcąc przyczynić się w możliwie największym stopniu do rozwoju turystyki automobilowej po Polsce, postanowiliśmy obniżyć z dniem 1 maja b. r. cenę sprzedażną omawianego wydawnictwa do Zł. 16.—, dla członków zaś A. P. i Klubów Afiljowanych do Zł. 15.—

Podając powyższe do łaskawej wiadomości, pozostajemy

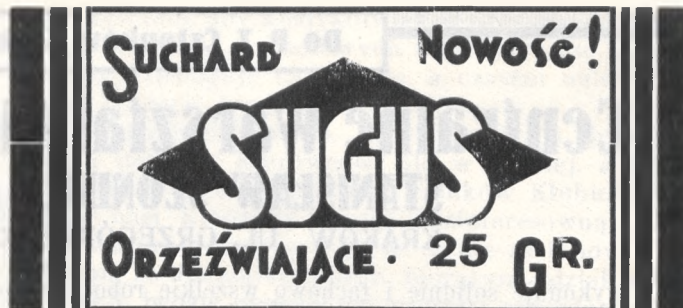
z poważaniem
Automobilklub Polski
Biuro Turystyczne

winna być odpowiednio umiarkowana. Powinno się zawsze mieć ze sobą rezerwę oliwy. Nie trzeba nigdy wywoływać djabła, a przedewszystkiem przeklinać tarcia. Brak tarcia sprawiłby, że nasza cała cywilizacja stanęłaby na głowie. Należy dziękować Bogu, że istnieje zasada tarcia i że od nas zależy regulowanie jego współczynnika, tam gdzie tego potrzeba! Mamy olej, używajmy najlepszy, jaki znamy i pamiętajmy, aby zawsze mieć rezerwę przy sobie.

Tłumaczono z „The Vacuum Oil Magazine“.



„OSTOJA“
KRAKÓW, UL. JULJUSZA LEA 5
NAJWIĘKSZA WYTWÓRNIA KILIMÓW i GOBELINÓW
NAJNIŻSZE CENY, DOGODNE SPŁATY



Ważne dla wyjeżdżających zagranicę.

Na skutek rozporządzenia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu następujące Urzędy Drogowo-Celne funkcjonują do godziny 24-tej:

Lysa Polana,	Strzebielino	na szosie Wejherowo-Leuenburg,
Chyżne	Władysławek	na szosie Chojnice-Schlochau,
Niedzica.	Jeziorki	na szosie Nakło-Schneidemühle,
Gorzyk,	Czarników	na szosie Czarnków-Schönlanke,
	Ślupia	na szosie Kępno-Oels.

Urzędy zaś Celne — Szarlej na szosie W. Piarkary — Bytom, Łagiewniki na szosie Król. Huta — Bytom oraz Cieszyn Most Główny funkcjonują obecnie bez przerwy całą dobę.

Prócz powyższych Ministerstwo Skarbu uruchomiło nowe punkty przejściowe dla odprawy podróżnych i ich środków lokomocji w następujących miejscowościach pogranicza polsko-czeskiego:

Wyszków na szosie Dolina — Volova.
Jabłonica na szosie Delatyn — Jasina.

Punkty te dokonywują odprawy jedynie w czasie od 1 maja do 31 października i nie są przystosowane do cienia towarów.

Drogi zamknięte.

Z powodu przebudowy zostaną następujące odcinki dróg zamknięte dla wszelkiego ruchu kołowego:

1) Począwszy od 1-go maja do 1-go października b. r. odcinek Imielin — Nowy Bieruń. Objazd przez Krasowy — Łędziny — Stary Bieruń, Nowy Bieruń.

2) Począwszy od 15 maja do 1 października b. r. odcinek Zawisć — Gardawice — Woszczyce. Objazd przez Zawisć — Orzecze — Woszczyce.

3) Począwszy od 1 czerwca b. r. do 1 października b. r. odcinek Zawisć — Woszczyce — Żory. Objazd przez Zawisć — Orzecze — Stanowice — Szczekowice — Żory.

4) Droga Katowice — Lubliniec na odcinku Piarkary Wielkie — Świerklaniec — Tarnowskie Góry zamknięta będzie dla ruchu kołowego przez czas trwania robót t. j. od dnia 15-go lipca do 1-go października b. r. Objazd odbywać się będzie na linii Katowice — Lubliniec przez Szarlej — Radzionków — Tarnowskie Góry — Miasteczko — Lubliniec.

FEDEROWICZ i PALUGYAY Kraków, ulica Podwale 6,
Telefon Nr. 106-15.

Do P. T. Członków Krak. Klubu Automobilowego!

Centralne Warsztaty i Garaże Samochodowe

STANISŁAW SŁONINKA dawniej AUSTRO-DAIMLER

KRAKÓW, UL. GRZEGÓRZECKA L. 32. — TELEFON Nr. 134-70

wykonuje solidnie i fachowo wszelkie roboty samoch. po cenach b. przystępnych, oraz roboty w zakresie elektryki samochodowej wchodzące. Nawijanie tworników, naprawa sygnałów elektr. Delko. Naprawa i ładow. akumulatorów. — **Kupno i sprzedaż używanych samochodów.** — Garażowanie samochodów po bardzo przystępnych cenach. Benzyna, oliwa i smary stale na składzie.

Członkowie otrzymują specjalne rabaty!

Członkowie otrzymują specjalne rabaty!

Wycieczka do Czechowic.

Korzystając z uprzejmego zaproszenia członka K. K. A. p. Inż. Schmeidla zorganizowała Komisja Turystyczna K. K. A. wycieczkę do Czechowic, celem zwiedzenia fabryki „Vacuum Oil Company“. Przepiękny poranek dnia 17 maja zgromadził na starcie przed lokalem klubowym kilkanaście wozów klubowych, w tem dwa wozy 5 Dyonu Samochodów, których obsadę stanowili oficerowie tego dywizjonu z p. płk. Hryniewskim na czele.

Punktualnie o godz. 8-mej ruszyły wozy długim szeregami prowadzone przez Prezesa K. K. A. p. hr. A. Potockiego, by po dwugodzinnej jeździe stanąć u progów Czechowic. Przemógł gospodarz występujący z ramienia fabryki, Inż. Schmeidel zgotował wycieczce tak miłe i gościnne przyjęcie, na jakie stać tylko członka K. K. A. Począwszy więc od pięknie przystrojonej bramy fabrycznej, witającej dużym napisem gości, poprzez zwiedzenie fabryki przy nadzwyczajnie przystępnym objaśnieniu przez p. Inż. Kołodzieja, a skończywszy na serdecznym przyjęciu w kasynie fabrycznym parogodzinny pobyt wycieczki w gościnnych progach fabryki „Vacuum Oil Company“ zapisał się niezatartymi głoskami w pamięci uczestników wycieczki. Toteż kiedy prezes K. K. A. p. hr. Potocki w przemówieniu swem w wyrazach

bardzo serdecznych dziękował gospodarzowi p. Inż. Schmeidlowi za gościnę, a oklaski uczestników wycieczki wyraziły ich uznanie.

O godzinie 15 wyruszyła wycieczka przez Bielsko — Skoczów — Ustroń do Wisły celem zwiedzenia zamku myśliwskiego Pana Prezydenta R. P. Miłocha pobytu w Czechowicach i przepiękna panorama drogi do Wisły wprowadziła członków wycieczki w tak niefrasobliwie wesoły nastrój, że przyjazd na dziedziniec zamkowy we Wiśle robił wrażenie zapustnego kuligu. I nic już nie było w stanie wyrwać z tego nastroju członków wycieczki, ni brak pantofli, w których zwiedzało się apartamenty Pana Prezydenta, ni zimny okropnie styl urządzenia tychże, tak że cały zamek rozbrzmiewał weselem krakowskich sportowców ku przerażeniu służby zamkowej.

Nic też dziwnego, że powrót wycieczki z Wisły do Krakowa zaznaczył się dwoma przydługimi postojami we Wiśle na dole i Bielsku i późna już noc witała wycieczkę na rogatce Krakowa. Złośliwi mówią, że duża część wycieczkowiczów urządziła jeszcze w samym Krakowie trzeci postój w „Esplanadzie“. Ja jednak temu nie wierzę, bo byłem na wycieczce... z żoną.

W. K.

Na marginesie „Wysokoobrotowego Kartelu“.

W części nieurzędowej Nru 12. „Wiadomości Klubowych“ pojawił się artykuł p. t. „Wysokobrotowy Kartel“, w związku ze wzmianką w rubryce „Z ostatniej chwili“ p. t. „Sprawa Startowego“.

Wydaje się, że dyskusja na temat „startowego“ powinna być krótką:

Z punktu widzenia Klubowego, pociągnięcie Kierowców-Zawodników-Członków K. K. A. (tylko Ich stanowisko mnie obchodzi) pod względem formalnym wydaje się być niewłaściwym z dwóch powodów:

1) Członkowie Klubu należący do zrzeszenia, jakim niewątpliwie jest Klub, nie powinni bez poprzedniego porozumienia z Klubem występować w akcji zbiorowej, której ostrze skierowane jest przeciw Klubom.

2) Tworzenie frondy międzyklubowych kierowców wydaje się być szkodliwym dla pojęcia Klubu jako takiego, a tembardziej że pomiędzy podpisami Kierowców znajduje się podpis osoby, która nie należała do żadnego z zrzeszonych Automobilowych Klubów Polski.

Fakt, który zaszedł stwarza pozory założenia jakiegoś związku zawodowego, którego postulaty miałyby się ochotę poddać do rozstrzygnięcia orzecznictwu Sądu Pracy.

Ponieważ w naszym Klubie instytucja Sądów Pracy jeszcze nie jest znana, przeto niema komu poddać do rozsądzenia tego rodzaju roszczeń.

Wobec takiego stanu rzeczy wydaje się, że należałoby poprzestać na przypomnieniu interesowa-

WINA FRANCUSKIE FIRMY:

SCHÖDER & SCHYLER & CIE BORDEAUX

ZAWSZE NA SKŁADZIE WE FIRMIE!

nym o obowiązkach wynikających z brzmienia statutu Klubu, zaś w samej sprawie nie udzielać odpowiedzi, gdyż **nie znamy i nie ścierpimy** jakiegokolwiek zrzeczenia złożonego z Członków Klubu, któreby powstało poza Klubem a dla spraw tangujących Kluby w jakikolwiek sposób.

Co do samej sprawy startowego zauważam, że była już tematem rozważania, przyczem istnieje wyraźna tendencja uznawania startowego w wyjątkowych wypadkach, indywidualnie i w różnych wysokościach.

Odpowiada to położeniu naszych Klubów, których zamożność i system pracy powinny być znane Klubowym Kierowcom.

Raz gdy mowa o odpłatnych czynnościach, to nie

przypuszczam, aby kiedykolwiek w przyszłości doszło do ustanowienia ryczałtowych taks, gdyż nie zawsze kierowca zasługuje na zapłatę, a czasem należałoby nawet dopłacić by startu zaniechał.

Wreszcie zauważam, że ekonomiczna depresja, dotyka nie tylko Kierowców, ale w równej, a może i wyższej mierze wszystkich Członków Klubu. Szkoda, że nasi Kierowcy znając bezinteresowną pracę Organizatorów imprez w K. K. A. nie zastanowili się nad tem, że dziesiątkom osób, biorącym udział w Organizacji, będzie obecnie też trudniej ponosić wydatki w gotówce i cennym nieraz czasie.

Na koniec na propozycję zamiany nagród honorowych na pieniądze, zaiste niewiedomo co odpowiedzieć, wypada chyba jedynie głowę posypać popiołem i rozedrzeć szaty.

P. hr. R.

BENZOL MOTOROWY

w użyciu tańszy o 20% od benzyny

Reprezentacja na Małopolskę: **Józef Blatt**, Kraków

Biura: św. Gertrudy 7, telefon 153-41 i 108-18

Składy: Zabłocie, Przemysłowa 12, tel. 158-43

KOMUNIKATY SPORTOWE.

Poniżej podajemy naszym Członkom statut Międzyklubowej Odznaki Sportowej i zawiadamiamy, że od tej chwili prowadzić będziemy kartotekę udziału naszych Członków w wszelkich sportowych imprezach. Na najbliższym posiedzeniu M. K. Aut. delegat nasz wystąpi z wnioskiem o odznaczenie naszych sportowców Międzyklubową Odznaką Sportową i w tym celu prosimy wszystkich Członków, którzy od 1 stycznia 1923 r. brali udział w krajowych i zagranicznych imprezach automobilowych, aby byli łaskawi bezzwłocznie nadesłać do naszej Komisji Sportowej szczegółowe daty dotyczące a) imprezy, b) zajętego miejsca klasyfikacyjnego. Po zebraniu całkowitego materiału założymy kartotekę, którą już nadal będziemy sami prowadzili.

STATUT

MIĘDZYKLUBOWEJ ODZNAKI SPORTOWEJ

(zatwierdzony na posiedzeniu M. K. Aut. w dniu 22 marca 1931 r.).

§ 1.

Celem zachęty i rozpowszechnienia sportu samochodowego oraz możliwości nagradzania przez władze sportowe automobilistów, którzy przez częsty udział w zawodach sportowych dają dowód zainteresowania się sportem samochodowym i przyczyniają się do jego rozwoju, ustanawia M. K. Aut. odznakę sportową w formie plakiety, przeznaczonej na własny samochód zawodnika.

M. O. S. posiada trzy stopnie, a mianowicie:

III. plakietka brązowa — dla posiadaczy, którzy osiągnęli od 30—59 punktów klasyfikacji,

II. plakietka srebrna — od 60—149 punktów klasyfikacji,

I. plakietka złota — 150 punktów klasyfikacji.

Zasadniczo nadana zostaje odznaka III. stopnia, która, w razie przejścia kandydata do klasy następnej, otrzymuje srebrny, względnie złoty otok.

Przy pierwszym przyznaniu odznaki uwzględnione zostaną imprezy, w których kandydat brał udział w czasie od 1 stycznia 1923 r. do dnia posiedzenia M. K. Aut., mającego na porządku dziennym sprawę nadania odznak.

Oficjalną nazwą odznaki jest „MIĘDZYKLUBOWA ODZNAKA SPORTOWA“.

§ 2.

Odznaka przyznawana być może jedynie członkom Automobilklubu Polski oraz Klubów afiliowanych, na wniosek Komisji Sportowych tych Klubów.

§ 3.

Podawani do nadania M. O. S. mogą być jedynie kandydaci, którzy brali udział osobiście jako kierowcy, komandorzy lub vice-komandorzy w poszczególnych imprezach, przyczem kandydat musi wykazać się braniem udziału w zawodach urządzanych przez różne kluby polskie (najmniej trzy).

§ 4.

Każdorazowy Mistrz Polski w Jeździe Samochodowej otrzymuje automatycznie odznakę sportową I. stopnia.

§ 5.

Otrzymanie odznaki I. stopnia anuluje jednocześnie 150 punktów klasyfikacyjnych, które dla jej uzyskania były zdobyte.

§ 6.

Odznaki wszystkich stopni mogą być ponownie nadawane za następnie zdobyte punkty klasyfikacyjne w myśl § 1., przyczem nadane będą odpowiednie dalsze plakietki.

§ 7.

M. K. Aut. wyznacza imprezy, które będą uwzględnione w klasyfikacji punktowej.

Federowicz i Palugyay, Kraków, Podwale 6.

Gdyby samochód umiał mówić...
żądałby wyłącznie pneumatyków marki

„Englebert”

§ 8.

Projekt odznaki zostanie zatwierdzony przez M. K. Aut.

§ 9.

Tabela punktów klasyfikacyjnych.

- | | |
|--|---------|
| 1) za zdobycie jednego z pierwszych trzech miejsc w ogólnej klasyfikacji w otwartych zawodach krajowych | 10 pkt. |
| 2) za zdobycie jednego z pierwszych pięciu miejsc na międzynarodowych rajdach i wyścigach w Polsce dodatkowo | 5 pkt. |
| 3) za udział i ukończenie zawodów narodowych, otwartych, zagranicą | 5 pkt. |
| 4) za zdobycie jednego z pierwszych 5-ciu miejsc w ogólnej klasyfikacji w zawodach narodowych, otwartych, zagranicą, dodatkowo | 5 pkt. |
| 5) za zajęcie pierwszego miejsca w każdej z wymienionych imprez dodatkowo | 5 pkt. |
| 6) za ukończenie każdej z wymienionych imprez zależnie od uznania M. K. Aut. dodatkowo | 3 pkt. |
| 7) za jedno z pierwszych trzech miejsc w kategoriach na międzynarodowych wyścigach w Polsce | 5 pkt. |
| 8) za ustanowienie polskiego rekordu szybkości w kategoriach | 15 pkt. |
| za ustanowienie międzynarodowego rekordu szybkości w kategoriach | 50 pkt. |
| 9) za najwyższą plakięty zdobyty w międzynarodowych rajdach w Polsce | 10 pkt. |
| 10) komandorzy i vice-komandorzy — za przeprowadzenie międzynarodowego raidu w Polsce | 10 pkt. |
| 11) za przeprowadzenie narodowego raidu w Polsce | 5 pkt. |

§ 10.

Prawo komentowania Statutu i obliczenia definitywnego punktów klasyfikacyjnych posiada jedynie M. K. Aut.

§ 11.

Każdorazowe wyniki posiedzeń M. K. Aut. ogłaszane będą w organie klubowym A. P. i Klubów Afiliowanych wraz z podaniem zawodów i uzyskanych przez kandydatów punktów klasyfikacyjnych.

§ 12.

Wnioski Komisji Sportowych winny być nadsyłane do Sekretarjatu M. K. Aut. przynajmniej na 14 dni przed terminem zebrania M. K. Aut.

Za prawdziwość danych odpowiedzialne są Komisje Sportowe danych klubów.

§ 13.

Statut niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w organie klubowym.

Krakowski turniej automobilowy.

Sportowa żywotność Krakowskiego Klubu Automobilowego została jeszcze raz ujawniona w tegorocznym „Krakowskim Turnieju Automobilowym”.

Jakkolwiek ze względu na sytuację gospodarczą w kraju ilość imprez przewidzianych w kalendarzu sportowym Klubów polskich zredukowano — Komisja Sportowa K. K. A. chcąc utrzymać tradycję „Krakowskiego Turnieju Automobilowego jako imprezy corocznej mimo niepomyślnych horoskopów zdecydowała się na jej urządzenie.

Przy tem Komisja Sportowa starała się o jakościowo wysoki poziom imprezy licząc się zgóry z tem, że impreza ta nie może być tak licznie obesłaną jak w poprzednich latach także ze względu na bliski termin „V-go Ogólnopolskiego Zjazdu Gwiazdzistego“ do Lwowa, na który mobilizowaliśmy wszystkie siły.

Program tegorocznego turnieju obejmował:

„Zjazd Gwiazdzisty do Krakowa“ w dniu 23 maja, „Pogoń za Lisem“ 24 maja i „Raid Pętlicowy“ 25 maja.

W „Zjeździe Gwiazdzistym“ startowało 14-tu zawodników, z których przybyło do mety 13-tu. Sześciu z nich zdobyło się na poważny wyczyn przejeżdżając od 700 do ponad 1.100 km.

Pierwszą nagrodę K. K. A. z daru F-my Standard Nobel zdobył p. Oldrich Kroupa, C. A. M. C., znany z zeszłorocznego turnieju, który przejechał na samochodzie Z-9 1068 km uzyskując 506.45 punktów. Drugą nagrodę K. K. A. zdobył p. Eugenjusz Dzierliński, P. T. K., który na samochodzie „Citroen“ przejechał 1147 km. uzyskując 466.8 punktów. Obaj zawodnicy przekroczyli zaliczalną według regulaminu ilość kilometrów (1045 km.), tak, że do klasyfikacji stanęli z równym kilometrażem, a rozstrzygnął tylko mniejszy litraż wozu p. O. Kroupy.

Trzecią nagrodę K. K. A. z daru Inż. O. Beresa przyznano p. Janowi Rzymelce Ś. K. A., który przebył 1014 km. uzyskując 425.7 p. Czwarte miejsce osiągnął p. Jan Ripper, K. K. A. na „Oświęcim-Pradze“, przebywając 909 km., piątą zaś p. Adam Dygat, K. K. A.,

Cognac, Wódki gatunkowe z fabryki „Suchowola” Seweryna X. Czetwertyńskiego, Nalewy domowe, Firmy: Jankowski. Do nabycia hurtownie i detalicznie w firmie:

**Tanio i dobrze?
wobec tego tylko...**

„AUTOCENTRALA”

**KRAKÓW
PODWALE 5
TELEFON 133-46**

**Gumy: „Dunlop”, „ENGLEBERT”
„Michelin” i inne. — Wszystkie
przybory samochodowe wprost:
w Auto-CENTRALI, KRAKÓW**

przebywając na samochodzie „Oświęcim-Praga” 850 km. Wszyscy zawodnicy biorący udział w zjeździe otrzymali plakiety pamiątkowe.

Komandorem „Zjazdu Gwiazdzistego” był p. Wiktor Wawreczko.

W „Pogoni za Lisem”, którą to imprezę po raz pierwszy urządzano, startowało kilkanaście maszyn. Komandorem-Lisem był pan Dyr. Tadeusz Bukowiecki, zaś vicekomandorem p. Inż. Kazimierz Braun. Nagroda za złapanie lisa nie została rozegrana, gdyż nikt nie odnalazł kryjówki lisa. Powodów tego należy szukać w tem, że trasa obrona była zbyt trudną i zawiłą, a zawodnicy nie mieli żadnych w tym kierunku doświadczeń. Przeprowadzenie imprezy było tematem szerokiej dyskusji na specjalnym zebraniu pod hasłem „Sąd nad Lisem”, w której to dyskusji uzyskano bogaty materiał informacyjny dla przyszłych organizatorów podobnej imprezy. Wszyscy zawodnicy biorący udział w „pogoni” otrzymali plakiety.

Tegoroczny „Raid Pętlicowy” różnił się nieco od poprzednich. Oprócz ważnych zmian regulaminowych omawianych już w poprzednim numerze „Wiadomości Klubowych” nowością był udział motocyklistów, dla których ułożone były specjalne warunki.

Samochody przebyły trasę 462 km podzieloną na 4 pętle, motocykle zaś 322 km w trzech pętlach.

Na 12-cie startujących samochodów raid ukończyło 11-cie. Pierwsze miejsce oraz nagrodę K. K. A. z daru F-my Vacuum Oil Company zdobył p. Jan Ripper K. K. A. na samochodzie „Oświęcim-Praga” (3 punkty dodatnie).

Drugie miejsce oraz nagrodę Komisji Sportowej K. K. A. zdobył p. Euzebjusz Dzierliński P. T. K. na samochodzie „Citroen” (1 punkt ujemny).

Trzecie miejsce, oraz nagrodę Prezesa K. K. A. p. Antoniego hr. Potockiego zdobył p. Paweł Tislowitz K. K. A. na samochodzie „Dodge” (jeden punkt ujemny).

P. Dzierliński i p. Tislowitz osiągnęli jednakową punktację i wobec tego na klasyfikację wpłynęła wyższa przeciętna obrona przez p. Dzierlińskiego (50 km/g).

Nagrodę Prezesa Komisji Sportowej K. K. A. p. Dr. Bolesława Macudzińskiego dla zawodnika, który z pośród biorących po raz pierwszy udział w „Raidzie Pętlicowym” uzyska najlepszy wynik przyznano p. Euzebjuszowi Dzierlińskiemu.

Nagrodę K. K. A. ofiarowaną przez Vacuum Oil

Company dla zawodniczki, która uzyska najlepszy wynik przyznano pani Marji hr. Szembek, dzielnej zawodniczce K. K. A., biorącej udział we wszystkich tegorocznych imprezach naszego Klubu.

Motocykli wystartowało 13, ukończyło raid 8. W ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce oraz nagrodę Prezesa K. K. A. Antoniego hr. Potockiego uzyskał p. Tadeusz Damski K. K. M. na motocyklu Harley-Davidson (1 punkt dodatni). Drugie miejsce oraz nagrodę K. K. M. uzyskał p. Schreiber Ż. K. S. na motocyklu „Gillet” (1 p. ujemnych). Trzecie miejsce oraz nagrodę p. Wierciaka uzyskał p. Antoni Brzezoń K. K. M. na „Gillet” (10 p. ujemnych).

Wszystkim zawodnikom, którzy ukończyli raid przyznano plakiety pamiątkowe.

Komandorem „Raidu Pętlicowego” był p. Dr. Adam Kwiatkowski.

Na podstawie obserwacji przebiegu raidu oraz osiągniętych wyników można wysnuć wniosek, że poziom sportowy imprez był bardzo wysoki. Niemniej Komisja Sportowa K. K. A. ma w projekcie szereg dalszych udoskonaleń, które będą opracowane przez specjalną komisję dla przyszłych krakowskich turniejów automobilowych.

Przeprowadzenie imprezy w tych warunkach i z takim sukcesem, możliwe było tylko dzięki solidarności zadokumentowanej w pracy dla dobra Klubu i sportu automobilowego, nie tylko przez członków Komisji Sportowej i zawodników, lecz także przez szereg członków K. K. A. stojących pozornie na uboczu, oraz współpracy Krakowskiego Klubu Motocyklowego.

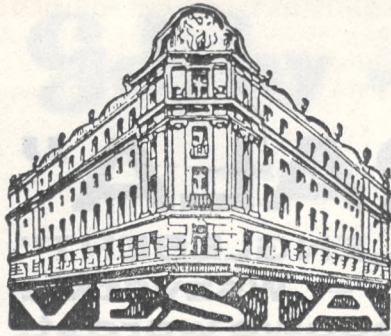
Władze okazały jak zwykle życzliwe poparcie przez co dało się pokonać wiele trudności technicznych.

To też Tym Wszystkim, jak i Ofiarodawcom nagród składamy na tem miejscu jeszcze raz gorące podziękowania.

Mamy nadzieję, że pomyślne przeprowadzenie „Krakowskiego Turnieju Automobilowego” mimo ciężkich warunków, zachęci wszystkich członków K. K. A. do wyteżonej pracy nad organizacją bliskiej już naszej reprezentacyjnej imprezy „Wyścigu Tatrzańskiego”.

Raid Automobilklubu Polski.

Z powodu małej ilości zgłoszeń „X. Międzynarodowy Raid A. P. 3×1000”, który miał się odbyć w czasie od 21—28. VI. b. r. — został odwołany.



Reprezentacje i agencje we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

zawiera ubezpieczenia samochodowe

na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedynie polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia.

Wyczerpujących informacji udzielają Oddziały: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; w Grudziądzu, Plac 23-go Stycznia 10; w Katowicach, ul. 3-go Maja 36; w Krakowie, ul. Straszewskiego 28; w Lublinie, Krak. Przedmieście 29; we Lwowie, ul. Długosza 1; w Łodzi, ul. Piotrkowska 81; w Poznaniu, ulica Rzeczypospolitej 9; w Warszawie, ulica Ordynacka 15 (róg Nowego Światu); w Gdańsku, ul. Städtgraben 18.

Wrażenia z „Wyścigu Okrężnego“ we Lwowie.

Drugi okrężny wyścig we Lwowie wyrósł do rozmiarów imprezy sportowej największej w Polsce, budzącej prawdziwy podziw rozmiarami i sprawnością swojej organizacji. Jak wiadomo wyścig ten rozgrywa się częściowo na ulicach miasta, częściowo zaś po ulicach szosowych bezpośrednio sąsiadujących z miastem. Wyobraźmy sobie, że u nas taki wyścig poprowadziłby przez ul. Tadeusza Kościuszki na Zwierzyńcu, przez Salwator, następnie nieistniejącą dziś drogą w serpentynach z Salwatora ku Cichemu Kącikowi, następnie koło Parku Jordana oraz Alejami do ul. Zwierzyńskiej. Wyobraźmy sobie jednak, że cały teren, po którym wyścig pójdzie, będzie bardziej pagórkowaty po ulicach o większym spadku, z licznymi skrętami. Wyobraźmy to sobie, a będziemy mieli mniej więcej pojęcie o charakterze wyścigu lwowskiego. Prowadzi on przez ulice pięknie zabrukowane, po których biegają szyny tramwajowe, prowadzi przez ulice trochę gorzej zabrukowane, wreszcie przez drogi szosowe smołowane; daje to wielką różnorodność terenu i różnorodność nawierzchni. Start i meta znajdują się na odcinku trochę prostszym przy ul. Pełczyńskiej, co jakby u nas koło Parku Dr. Jordana. Wyścig na terenie tym, na trasie 3 km. długiej, następcza olbrzymie trudności techniczne i naraża kierowcę na wielkie niebezpieczeństwo w chwili, gdy z wielką szybkością przyjdzie mu przebyć odcinki brukowane z szynami tramwajowymi, a potem nagle przejść na szosę i znowu na śliski bruk. Z drugiej jednak strony wyścig zorganizowany w obrębie miasta ułatwia niesłychanie zadanie organizacyjne, a przede wszystkim zadanie natury finansowej. Dla Małopolskiego Klubu Automobilowego nie istnieje problem tak niesłychanie ciężki, jak przewożenie widzów z Zakopanego dwadzieścia kilometrów na trasę pod Morskim Okiem. Publiczność może się we Lwowie dostać łatwo bądź taksówkami, bądź piechotą. Także problem techniczny organizacji jak: obstawienie trasy służbą telefoniczną, służbą policyjną, udział wojsk — wszystko to niezmiernie się upraszcza.

Należy podnieść, że Małopolski Klub Automobilowy w całej pełni wyzyskał wszystkie te atuty, jakie daje możliwość urządzenia wyścigu w wielkim mieście. Przeprowadzono na wielką skalę reklamę wyścigów tak, że w ostatnich dniach cały Lwów żył pod

znakiem imprezy. Zbudowano trybuny, na których znajdowało się kilkadziesiąt tysięcy osób. Trasa wozowo obstawiona przez szpalery policji, udział technicznych sił wojskowych zapewniony w najszerszych rozmiarach. — Oto co rzuca się w oczy przy przegłądzie trasy wyścigowej.

W mobilizacji zawodników Małopolski Klub Automobilowy wszedł na drogę pozyskania sobie przedewszystkiem zawodników zagranicznych. Na 8 zawodników w kategorii wyścigowej tylko dwóch reprezentowało barwę Polski (Ripper i Hołuj); na 6 zawodników kategorii sportowej startowało 3 zawodników polskich (inż. Bogucki, Januszkowski i Widawski); jedynie w kategorii turystycznej (nazwana kategorią dominującą) startowali Polacy, przy udziale Hansa v. Stuck, startującego poza konkursem.

W kategorii wozów dominujących zwycięstwo przyspaść musiało Stuckowi, mistrzowi Europy w jeździe górskiej. Startuje on zawsze na maszynach najwyższej klasy, prawdziwych potworach siły i prawdziwych cackach precyzji i wykończenia. W kategorii tej z Krak. Klubu Autom. p. Arturowi Reimowi, który aczkolwiek rozporządzał jednym z najślabszych wozów w konkurencji, udało się wysunąć na czoło zawodników Polski. Niestety już niemal pewne zwycięstwo p. Artur Reim traci przez to, że w 13 turze na oślizgłym gruncie wóz zarzucił, co powoduje utratę kilkunastu sekund. Uruchomienie motoru zajęło dalszych kilka drogocennych sekund, — tak że ponowne wyprzedzenie zawodników w ostatnich 3 turach było rzeczą wprost niemożliwą; to też p. Artur Reim zajął z pośród zawodników drugie miejsce po p. Koźmianowej na Austro-Daimlerze.

Po krótkiej przerwie, wypełnionej reklamowym wyścigiem dzieci na małych samochodzikach Citroen, rozpoczęła się najbardziej emocjonująca część widowiskowa, a mianowicie wyścig wozów wyścigowych. W kategorii tej zapowiadała się niezmiernie ciekawa walka pomiędzy kilkoma samochodami Bugatti, a „smokiem“ Mercedesem, na którym jechał Hans v. Stuck. Niewątpliwie najbardziej emocjonujący dla widzów przy trybunie był start. Osiem samochodów biorących udział w wyścigu ustawiono w ten sposób, iż w pierwszym szeregu znajdowało się trzy samochody, w drugim dwa, ustawione tak, że stały

Szampan z własnej wytwórni polecają:

Najnowsza maszyna do szlifowania cylindrów

Wykonywa wszelkie remonty samochodów,
przyjmuje roboty tokarskie

JÓZEF GRABOŚ

Kraków, Kazimierza Wielkiego 21, Telefon 135-45

**Kufry i impregnowane płótna samocho-
dowe**, walizy, necessery i galanterię skórzaną,
jakoteż **siodła**, uprząże luksusowe i robocze,
latarnie powoz., gąbki oraz irchy, poleca najtaniej

Sklep rymarski: Kraków, ul. WIELOPOLE 3

telefon 128-63

Członkowie K. K. A. otrzymują 5% rabatu!

na wprost luk, jakie tworzyły 3 przednie samocho-
dy — w trzecim zaś szeregu dalsze trzy samochody.
W pierwszym rzędzie na skrajnym prawym skrzydle,
licząc w kierunku jezdni znajdował się Hans v. Stuck
(Nr. 1 startu), w trzecim szeregu po prawym skrzydle,
w tyle poza Stuckiem startował Ripper, mając Nr. 6
startu. Wystrzał z małej armatki był sygnałem startu.
W tym momencie, stojąc w tylnym szeregu hr. Har-
deggowi na Bugattim udało się wyrwać, niemal wy-
skoczyć z pomiędzy zawodników na sam front, na
pierwsze miejsce. Drugi za nim posuwał się Stuck,
trzeci Ripper na 8 cylindrowym Bugatti. W kilka se-
kund widzowie z trybun głównych, oraz z mostku dla
Jury przeciągniętego w górze ponad ulicą — stracili
z oczu zawodników. Lecz już po upływie 2 minut
zbliżający się huk motorów zwiastował ukończenie
pierwszej rundy przez zawodników. Na czoło zawo-
dników wysunął się Stuck a za nim posuwał się Har-
degg na Bugattim, za tymi dwoma dalsze samochody
Bugatti. — Rippera nie widać! — Po drugim okrąże-
niu, gdy Rippera w dalszym ciągu nie było, prawdzi-
we zaniepokojenie ogarnia zarówno jury jak i pu-
bliczność. Nareszcie po wielu minutach nadeszła wiadomość,
że Ripper ma uszkodzone koło. W kilkana-
ście minut później mogliśmy zaobserwować zdążają-
cego chodnikiem Jasia Rippera — całego i zdrowego.
Pokazało się, iż Ripper po przebyciu jakiejś czwartej
części trasy, czując, iż jeden z Bugattich zbliża się do
niego, dodał gazu i przyspieszył tempo w momencie,
gdy znajdował się na śliskiej powierzchni. Koła samo-
chodu poślizgnęły się, wóz obrócił się tak, że kierow-
cy nie udało się nad nim więcej zapanować i uderzył
tylnym, prawym kołem o słup przydrożny. Ripper
może mówić o prawdziwym szczęściu, iż z wypadku
tego wyszedł nawet nie kontuzjonowany, samochód
zaś uległ zdruzgotaniu koła i uszkodzeniu tylnego
mostu.

W krótkim czasie zaczęli odpadać dalsi zawo-
dnicy. Publiczność znajdująca się przy trybunach nie
była zorientowana jakim wypadkom należy przypis-
ać ubytek zawodników. Udało mi się z p. Prezesem
Regulskim obejść całą trasę wyścigów i samemu zdać
sobie sprawę jakie wypadki na trasie zaszły. A zaszły
dwa ciężkie wypadki. P. Hubert Sachsel z Austrii ja-
dąc na Bugattim, przy wyprzedzaniu się z Jellennym,
zawodnikiem niemieckim, startującym również na
Bugattim — poślizgnął się na szynach, w następstwie
czego wóz jego uderzył o cztery z rzędu drzewa obok
chodnika, zawodnik wypadł z samochodu, potoczył
się po ziemi i uderzył głową o krawężnik chodnika.
Tylna część karoserji oderwała się od samochodu,
spadając na trotuar. Bugatti zaś potoczył się dalej
zatrzymując się o 100 kroków dalej na drzewach.
Zawodnik Jellenny uległ również wypadkowi ześliz-
gnąwszy się na worki z piaskiem, zabezpieczające
w niektórych miejscach brzeg chodnika. Od tego mo-

mentu wyścig przestał być tak interesującym. Hans
v. Stuck rozporządzając bardzo silną maszyną, zna-
jąc teren bardzo dobrze, gdyż przedtem trenował za-
wzięcie, na początku zaś startował w kategorii tury-
stycznej i zapoznał się w dzień wyścigu z właściwo-
ściami drogi zroszonej deszczem — pozostał właści-
wie bez konkurencji, objeżdżał więc pracowicie
wielki trójkąt ulic, utrzymując podążającego za nim
hr. Hardegg'a stale w tej samej odległości. Miałem
możność z wielu punktów trasy zaobserwować precy-
zyjną jazdę Stucka. — dawała ona wrażenie jazdy
bardzo spokojnej i pełnej rezerwy. Stuck przed każ-
dym zakrętem hamował należycie, wchodząc w za-
kręt w tempie bardzo zwolnionem, dając w połowie
zakrętu gaz, wychodził z krzywizny w tempie przy-
spieszonem, natychmiast za zakrętem włączał kom-
presor i wyzyskując wielką siłę swojej maszyny, roz-
wijał olbrzymią szybkość. Każdą, choćby najkrótszą,
prostą Stuck wykorzystywał należycie, osiągając wła-
śnie na prostych jak największą chyżość i oszczędza-
jąc się na zakrętach. Podobnie też jechali także
wszysej inni zagraniczni zawodnicy. Adolf Szczyżycki
oszczędzał się na swoim Vikovie tak bardzo, że spra-
wiał wrażenie zupełnie powolnej jazdy. Można było
stwierdzić na tym przykładzie znakomicie względność
pojęcia szybkości, gdy samochody wyścigowe w sto-
sunku do innych szybszych wydawały się powolnemi.

Z chwilą odpadnięcia Rippera z wyścigu i od-
padnięcia dalszych dwóch zawodników atrakcyjność
wyścigu znacznie zmalała. 50 okrążeń jakie zawodni-
cy mieli wykonać zajmowało ponad 2 godziny. Wręcz
niesamowite wrażenie sprawiały maszyny przelatu-
jące co chwilę koło trybun, były to jakby jakieś auto-
maty nakręcone na arenie cyrkowej. Nasuwa się
uwaga, iż z punktu widzenia widowiskowego ilość
okrążeń mogłaby być zmniejszona.

Na zakończenie wyścigów rozegrano zawody
w kategorii sportowej. Właściwe zainteresowanie pu-
bliczności po rozgrywkach w kategorii sportowej mu-
siało się oczywiście znacznie zmniejszyć, tembardziej
że i w tej kategorii szereg wypadków na to
wplynął.

Poprzedniego dnia w czasie treningu samochód
Alfa-Romeo hr. Sumińskiego uległ rozbiciu. Na star-
cie nie zjawił się p. Schmidt i p. Liptay. Wyruszyło
więcej do zawodów 6 samochodów. P. Januszkowski
startując w barwach K. K. A. zmuszony był wycofać
się z wyścigów z powodu zdefektowania maszyny.
Widzimy jak wybitny pech prześladował Krakowski
Klub. W poprzednich kategoriach K. K. A. utracił do-
bre szanse zwycięstwa, obecnie zaś przez wycofanie
się p. Januszkowskiego, zajmującego jedno z pierw-
szych miejsc — utracił także i w tej kategorii szanse.
W kategorii sportowej zwyciężył p. Nadu z Rumunii,
który pokazał naprawdę piękną jazdę.

Federowicz i Palugyay Kraków, Podwale 6.

Wyścig, który rozpoczął się punktualnie, stosownie do zapowiedzi o godz. 2.30, ukończył się koło godz. 7-ej.

Jakie jest ogólne wrażenie z wyścigu?

Jest to niewątpliwie, jak na samym początku stwierdziłem, największa samochodowa impreza w Polsce, a to przez rekordową ilość zawodników, a także przez rekordową ilość widzów obserwujących wyścigi. Impreza dla zawodników trudna, a jak wykazało doświadczenie, w czasie deszczu wręcz niebezpieczna. Dla Klubu urządzającego jest to impreza dająca maksimum możliwości finansowej. Żaden inny wyścig nie jest w stanie zgromadzić tyle publiczności i żaden także inny klub nie będzie w możności rozporządzać tak wielkimi sumami, któreby pozwoliły zaangażować zagranicznych zawodników. Wyścig lwowski stał się także imprezą, par excellence, widowiskową; to też gdy z punktu widzenia widowiskowego i dochodowego zrozumiałem jest angażowanie tak wielkiej ilości zawodników zagranicznych, z drugiej strony należy stwierdzić, że przykład ten dla innych klubów jest nie do naśladowania. Żaden inny klub nie rozporządza terenem wyścigowym, leżącym w obrębie miasta, żaden też inny klub nie będzie miał możliwości, bez względu na pogodę, ściągnąć na trasę wyścigową tak ogromnej masy widzów, a co zatem

idzie, żaden inny klub nie może sobie pozwolić na połączenie zawodów sportowych z imprezą widowiskową w tak wielkich rozmiarach.

W tych słowach nie mieści się, broń Boże! krytyka, — jest to tylko stwierdzenie stanu faktycznego, z którego inne kluby urządzające wyścigi muszą wysnuć konsekwencje. Specjalnie dla naszego Krakowskiego Klubu Automobilowego urządzającego wyścig Tatrzański przykład Lwowa nie może być miarodajny. Wyścig Tatrzański bowiem posiada inne walory. Dla przyjeżdżających jest on imprezą turystyczną i piękną wycieczką, obserwowanie przejeżdżających samochodów daje inne wrażenie niż samochodów jadących ulicą, dla zawodników wreszcie trasa wyścigowa nastęrcza zupełnie inne problemy techniczne, niż wyścig lwowski.

Wyścig Tatrzański jest wreszcie w zupełności zależny od pogody, gdyż na wypadek deszczu, któryby padał od samego rana, udział publiczności będzie nieliczny, a co zatem idzie ryzyko finansowe klubu jest większe. Z tego też powodu w angażowaniu zawodników, (którzy ze zrozumiałych powodów nie mogą się sami narażać na wielkie wydatki) — Krakowski Klub Automobilowy musi być jednak bardzo oględny. Przeprowadźmy nasz wyścig, jako imprezę w 80% sportową, zaś w 20% widowiskową.

T. B.

FABRYKA AUTO-KAROSERYJ

Telefon 117-07.

ADOLF DĘBSKI, Kraków XXII, Kalwaryjska 34

Rok zał. 1908

Wykonuje: Autokaroserje osobowe, omnibusy ciężarowe, półciężarowe z całkowitem wykończeniem, od najwykwintniejszych do najskromniejszych, po cenach konkurencyjnych.

Własne pracownie: Stelmachska, kowska, ślusarska, lakiernicza, siodlarska i blacharska oraz spawalnia metali.

Zakończenie walk o nagrodę Vesty.

Trwające od pięciu lat zawody, na których rozgrywano nagrodę Vesty, zakończone zostały tego roku na Zjeździe Gwiazdzistym do Lwowa. Walka rozgrywała się w ostatnich czterech latach niemal wyłącznie pomiędzy Krakowskim, a Łódzkim Klubem Automobilowym. Po dwukrotnym zdobyciu nagrody przez K. K. A. na Zjazdach Gwiazdzistych do Katowic i do Łodzi zwyciężył Łódzki Klub w Zjeździe do Poznania, a w następnym roku zwyciężył również w Zjeździe do Krakowa. Tegoroczny więc Zjazd do Lwowa miał rozstrzygnąć komu przypadnie ostatecznie nagroda.

Krakowski Klub w miarę swoich skromnych możliwości uczynił wszystko dla mobilizacji sportowców. Należy stwierdzić, że do apelu stanęli przedewszystkiem liczni członkowie Zarządu i Komisji Sportowej oraz całe Prezydium. Niestety z poza Zarządu udział członków był bardzo nieliczny tak, że ostatecznie Klubowi nie udało się zgromadzić więcej ponad 20 samochodów.

Jak wiadomo o zwycięstwie decydowała ilość punktów uzyskana z ilorazu samochodów i przebytych przez nie kilometrów. Zdając sobie sprawę, że przy 20 samochodach szanse Krakowa są niewielkie, zawodnicy nasi z prawdziwym poświęceniem odbywają (na ogół) bardzo dalekie marszruty, aby ilością kilometrów wyrobić większą ilość punktów. Cały szereg zawodników jak pp. Dr. Kwiatkowski, Dr. Macudziński, Z. Zieleniewski, Broniowski, Inż. Braun,

A. Żmuda przejechali trasę każdy ponad 700 km., reszta zawodników obrała także trasy dłuższe w granicach 500—600 km.

W ogólnej klasyfikacji, w konkurencji indywidualnej Dr. Macudziński z K. K. A. uzyskał pierwsze miejsce obok p. Poznańskiego z Łodzi, p. Broniowski trzecie miejsce.

Gdy jednak Łódzki Klub wystawił zespół 50 samochodów, z których ponad 40 było klasyfikowanych — zwycięstwo musiało przypaść temu Klubowi.

Zwycięstwo to jest zupełnie zasłużone. Można tylko szczerze pozazdrościć, iż Klub ten ma tak olbrzymią ilość zamożnych zawodników, mogących dać do dyspozycji swoje samochody. Z prawdziwym zaś podziwem musimy być dla poczucia solidarności klubowej w Łodzi, umożliwiającej Zarządowi tego Klubu tak wspaniałą mobilizację zawodników.

Trudno przesądzać czy ogólnopolski Zjazd Gwiazdzisty w przyszłości będzie rozgrywać się w tych rozmiarach co w ostatnich latach. Przewaga Łódzkiego Klubu zarówno na polu finansowym jak i organizacyjnym jest tak wielka, że żaden z Klubów nie ma szans podjęcia walki na polu takiej masowej jazdy. Zdaje nam się, że o ile mają się odbywać jeszcze jakieś rozgrywki między-klubowe, to muszą być one przeniesione na pole czysto sportowe, na którym supremacja finansowa miałaby mniejsze znaczenie, co umożliwiałoby współzawodnictwo sportowców-amatorów.

W. P.

Centralne Warsztaty i Garaże Samochodowe
STANISŁAWA SŁONINKI
 dawniej AUSTRO-DAIMLER
Kraków, Grzegorzewska 32, telefon 134-70
 poleca swe fachowo prowadzone warsztaty
 samochodowe P. T. Członkom Kr. Kl. Autom.

WARSZTATY SAMOCHODOWE
STANISŁAW SZYBOWICZ
Kraków, ul. Arjańska 1, tel. 134-77

Wykonuje naprawy wszelkich typów samochodów, szlifowanie cylindrów, zębaki (tryby), po cenach umiarkowanych i z gwarancją. — Dla P. T. Członków Krakowskiego Klubu Automobilowego specjalne rabaty

KRONIKA.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej przyjął w dniu 29 kwietnia b. r. delegację Klubów Automobilowych, wśród których Klub nasz reprezentowany był przez Prezesa Komisji Sportowej Dr. Bolesława Macudzińskiego. Audjencja trwała około godziny i w rezultacie Pan Prezydent raczył łaskawie objąć Protektorat nad IV. Międzynarodowym Wyścigiem Tatrzańskim, oraz ufundował nagrodę przechodnią. Pan Prezydent Rzeczypospolitej interesował się naszymi imprezami zimowymi i stanem dróg, oraz omawiał żywo problem budowy nowej sieci dróg nowoczesnych w związku z powstałym funduszem drogowym.

Osobiste.

Pan Prezes Klubu Antoni hr. Potocki powrócił z Małżonką z dalekiej podróży zagranicznej i objął w Klubie urzędowanie.

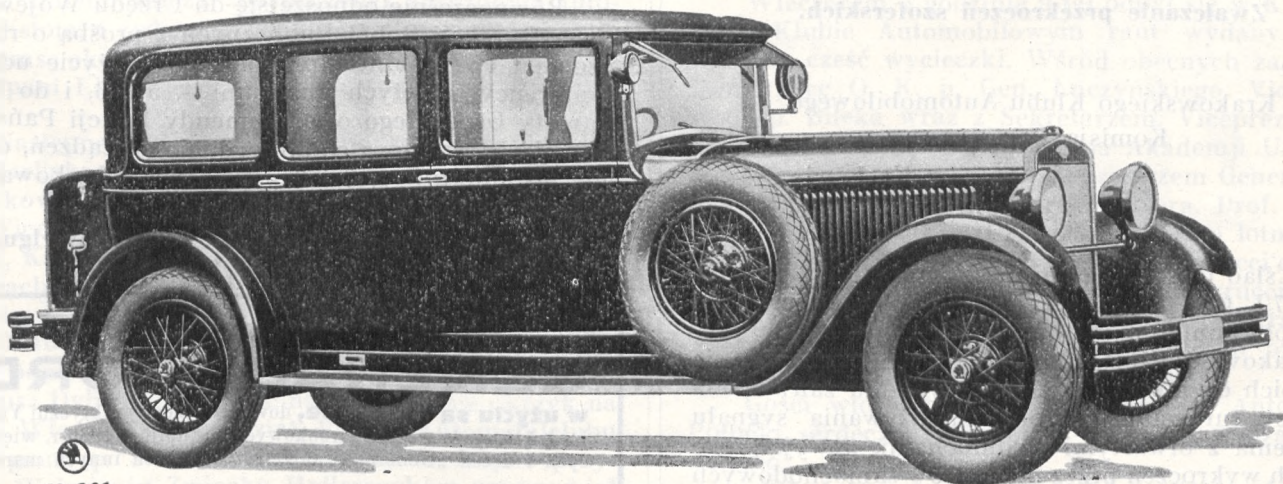
Do Koła Przyjaciół „Wiadomości Klubowych“ wszedł P. Teofil Janikowski.

Członek K. K. A. p. Zbigniew Józefczyk zawiadania nas, że zgubił odznakę klubową na wóz Nr. 142. Prosimy P. T. Czytelników w razie znalezienia tej odznaki o łaskawy zwrot do Sekretarjatu Klubu.

Echo Akcji Katalogowej.

W związku z akcją wszczętą przez b. Viceprezesa p. Dr. Hładija zmierzającą do posiadania w archiwum klubowym katalogów części samochodowych. celem udzielania członkom w razie potrzeby informacji zawiadamiamy, że firma Bracia Bergman reprezentująca zakłady Forda w Krakowie złożyła w Sekretarjacie Klubu obszerny katalog wszystkich części samochodowych do istniejących typów Forda wraz z poszczególnymi cenami w złotych.

AUTO-SKODA



63-801

Biuro fabryczne: Kraków, ul. Gertrudy 2, Tel. 134-34
Salon wystawowy: Kraków, ul. Szpitalna 40, Tel. 138-80

Osobowe: 4, 6 i 8-cylindrowe do 70 HP. Ciężarowe: 1500-3000-5000 kg. Traktory, samochody specjalne dla Gmin i Miast

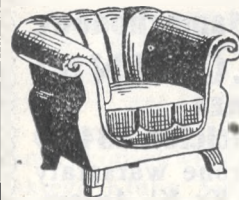
Najtańszy

Skład akcesoryj samochodowych
oraz opon wszystkich wymiarów

poleca firma

AUTO-SZAWA, Kraków, Plac Szczepański 8

Telefon 142-75 i 118-80

Specjalny wyrób garniturów
klubowych i salonowych**ZAKŁAD TAPICERSKI**
J. ZIEMBIŃSKI
Kraków, Straszewskiego 28

Nawiązując do poprzedniej korespondencji mamy zaszczyt zawiadomić W. Panów, że na otrzymane dzięki Ich uprzejmym staraniom praktyki wakacyjne wyjadą koledzy:

miesiąc sierpień: „Tatra” w Koprzywnicy — Nowakowski Kazimierz (IV. r.), Szujski Tadeusz (IV. r.).

okres wakacji: „Ceskomoravska Kolben-Danek Akc. Sp.” — Czort Tadeusz (IV. r.), Jabłoński Czesław (II. r.).

Koło Mechaników
Studentów Politechniki Lwowskiej

Liczba 620/31.

Lwów, dnia 23. VI. 1931.

Do

Krakowskiego Klubu
Automobilowego

w Krakowie.

Koledzy Ci ze swej strony dołożą starań, by raz nawiązane stosunki silniej zadzieżgnąć i w przyszłości pomyślnie rozwinąć.

Poczujemy się na tem miejscu do obowiązku złożenia W. Panom powtórnie gorących słów podziękki za tak przychylnie, pełne głębokiego zrozumienia stanowisko i za uprzejme a skuteczne starania.

Z poważaniem

Przew. Kom. Praktyk
Kochański Adam.**WIADOMOŚCI URZĘDOWE.****Zwalczanie przekroczeń szoferskich.**

Do

Krakowskiego Klubu Automobilowego
Komisja Turystycznaw Krakowie
ul. Św. Jana 11.

W ślad tamtejszego pisma z dnia 9 stycznia 1931 r. L. 67/I. C./J. W. załączając przy niniejszem odpis protokołu konferencji z dnia 21 kwietnia 1931 r. proszę Krakowski Klub Automobilowy o zwrócenie się do swoich członków, by ci w przypadku zauważenia na ulicy turowania motoru, nadużywania sygnału i jeżdżenia z otwartymi wydmuchami, a wyjątkowo i innych wykroczeń przez kierowców samochodowych zwracali się o interwencję przy jednoczesnem przedłożeniu legitymacyj klubowych do posterunkowych Policji Państwowej podając numer rejestracyjny dotyczącego wozu.

Równocześnie odnoszę się do Urzędu Wojewódzkiego Dyrekcji Robót Publicznych z prośbą o rozpatrzenie i ewentualne wprowadzenie w życie uchwał konferencyj objętych punktami 4, 5 i 6, i do Pana Starosty Grodzkiego oraz Komendy Policji Państwowej miasta Krakowa co do wydania zarządzeń, odnośnie do punktów 1, 2 i 3 powyżej wzmiankowanego protokołu.

Prezydent miasta: w. z. **Dr. Wielgus.****OPONY I DĘTKI****GENERAL COORD**

w użyciu są najtańsze, dowodem czego praktyczni Yankeei, którzy do wozów zarobkowych zakupili w 1930 r. więcej opon i dętek „General”, aniżeli wszystkich innych marek.

Wyłączne zastępstwo na Województwo Krakowskie:

INŻ. BOLESŁAW JURSKI
Kraków, ul. Jagiellońska 4, tel. 131-98*Wina mszalne z własnych winnic polecają:*

GIEŁDA SAMOCHODÓW UŻYWANYCH

Składy i Biuro: Kraków, ul. Wolska 20, telefon 180-81



Restauracja, Kawiarnia i Cukiernia
Tadeusza Wiśniewskiego
Hotel-Pensjon „SOBIESKI”

Wycieczka z Bergamo.

Nadszedł dzień 17 czerwca — dzień dawno zapowiedzianego przyjazdu wycieczki włoskiego Klubu Automobilowego z Bergamo.

Popołudniu cztery samochody członków Krakowskiego Klubu Automobilowego wyjechały do Cieszyna, aby powitać na granicy, i prowadzić do Krakowa przybywających gości. W Cieszynie byli również delegaci Śląskiego Klubu Automobilowego i Konsul włoski z Katowic, którzy na swoim terenie przyjmowali włoskich automobilistów.

Na rogatce krakowskiej od godziny 9-tej wieczorem oczekiwali liczni członkowie naszego Klubu z Prezesem p. Antonim hr. Potockim na czele, a wraz z nimi Dyrektor Klubu Bergamskiego p. A. Rota i lotnicy włoscy p. Antonio On. Locatelli słynny „as” lotnictwa włoskiego i p. Gerardi, którzy przybyli do Krakowa już około południa.

Awiatorów powitał na lotnisku w Rakowicach 2 p. Lotniczy i Aeroklub Akademicki, a przywiozł ich do Klubu nasz Członek Honorowy, D-ca 3 gr. Aeronaut. p. płk. S. Jasiński.

Około północy nadjechały pierwsze wozy włoskie.

Przybywających witał Prezes p. A. hr. Potocki z gronem członków Klubu, wręczając im wiązanki polnych kwiatów z bilecikami o powitalnym napisie: „Il Club Automobilistico di Cracovia saluta Cordialmente i soui Cari Ospiti Italiani”, oraz koperty z programem pobytu wycieczki w Krakowie, marszrutą do Warszawy i zaproszeniami na raut.

Potem włoskich gości pilotowali nasi członkowie do hotelu. Należał się spoczynek zdrożonym automobilistom, a zwłaszcza grupie sportowej, która przebyła trasę około 1300 km. non stop. W grupie tej przybyła pani Lina Gerardi, wraz z synem na „Dilambdzie”.

Następnego dnia naznaczono sobie rendez-vous w „Barbakanie”, gdzie od godziny 9-tej zbierali się członkowie K. K. A. Z oficjalnych osobistości obecni byli Viceprezydent Miasta p. Ostrowski, poseł Dr. Dyboski, Ks. Prof. Dr. Kruszyński, Konsul włoski w Katowicach p. Luppis i lektorka U. J. pani Dr. Nelly Nucci.

O 10-tej nadeszli nasi sympatyczni goście, których powitał w języku polskim i francuskim poseł Tadeusz Dyboski wznosząc na zakończenie okrzyk na cześć Włoch. Odpowiedział Prezes Automobilklubu z Bergamo p. Pesenti dziękując za serdeczne przyjęcie. W imieniu Związku Hallerczyków przemawiał delegat.

Po powitaniu w Barbakanie goście zwiedzali Kraków pod przewodnictwem Ks. Prof. Dr. Kruszyńskiego, który zaznajamiał ich z najważniejszymi za-

bytkami naszego miasta. Częste okrzyki „molto belle” świadczyły o tem, że pamiątki zamierzczej polskiej kultury i architektury robiły na gościach wielkie wrażenie.

Kilku członków K. K. A. towarzyszyło wycieczce, zaś pani Nelly Nucci zabawiała Włochów w ich ojczystym języku.

Około godziny 2-giej podejmował Klub swoich gości śniadaniem w sali Tetmajerowskiej u Hawełki, poczem specjalnym pociągiem postawionym do dyspozycji włoskiej wycieczki przez Dyrektora Koleji Państwowych Członka Honorowego K. K. A. p. Inż. Bobkowskiego udano się do Wieliczki celem zwiedzenia kopalni.

Wieliczka przyjęła wycieczkę nadzwyczaj sympatycznie. Na stacji wygłosił powitalną przemowę Starosta p. Dr. Wnęk, rozdawano broszurki p. t. „Włochy a Powstanie Styczniowe” i z orkiestrą poprowadzono gości do Kopalni, gdzie ze strony Zarządu Salin oprowadzał ich sam Dyrektor Kopalni.

Wspaniale oświetlona kopalnia ze swemi osobliwymi kaplicami i salami była pierwszorzędną atrakcją dla Włochów i wzbudzała ogólny podziw. W jednej z sal odśpiewano hymn faszystowski, a nastrój panował tak miły i wesoły, że na ostatnim etapie zwiedzania tańczono.

Zaznaczyć należy, że znakomitą organizację przyjęcia w Wieliczce zawdzięczamy osobistej interwencji naszego Honorowego Członka p. Nacz. Walickiego, oraz Staroście Wielickiemu p. Wnękowi i Zarządowi Żupy Solnej.

Wieczorem o godzinie 9-tej odbył się w Krakowskim Klubie Automobilowym raut wydany przez Klub na cześć wycieczki. Wśród obecnych zauważyliśmy D-cę O. K. p. Gen. Łuczyńskiego, Vicewojewodę p. Bileka wraz z Sekretarzem, Viceprezydentem Miasta p. Ostrowskiego, Prezesa Akademii Umiejętności Prof. Kostaneckiego z Sekretarzem Generalnym p. Prof. Kutrzebą, Prof. Birkenmayera, Prof. Jachimieckiego z żoną, Przedstawicieli 2 pułku lotniczego, Charge d’Affaires ambasady włoskiej Petrucci’ego, senatora Coselschi, konsula włoskiego p. Ferruccio Luppis i szereg osobistości ze sfer kulturalnych Krakowa. Z ramienia Automobilklubu Polski obecni byli pp. Dr. Marchlewski, Borman i Dyr. Tomicki.

Gości włoskich przywitał Prezes p. Antoni hr. Potocki serdeczną przemową, którą przytaczamy in extenso:

„Jako gospodarz Krakowskiego Klubu Automobilowego, pragnę najgoręcej powitać czcigodnych i tak bardzo sercu naszemu miłych gości.

Z punktu sportowego, patrzymy na Was z podziwem i pełnym uznaniem, ale niech mi wolno bę-

dzie zapomnieć na chwilę o sporcie i powiedzieć to, co każdy z nas, przeciętnych obywateli naszej Ojczyzny odczuwa, w zetknięciu się z Wami, synami słonecznej Italji.

Nasz wielki pisarz Sienkiewicz, w arcydziele literackim „Quo Vadis“ wprowadza do starożytnej Romy, Ligję, królową-dziewicę, z dalekiej, puszczy pokrytej krainy. Czysta jak lilja królowa, oddaje swe serce gołębie, rzymskiemu rycerzowi. Ten rycerz rzymski to Wasz protoplasta; cudna królowa — to kwiat naszych borów i łąk szerokich. — Złączyła ich miłość.

Czyż sądzicie Panowie, że bań o tej miłości, wielki nasz pisarz, wysnuł jedynie ze swojej własnej duszy? Nie — Ten wielki mistrz, wszystkie swoje dzieła i myśli opierał na żywych odczuciach swojego narodu. On wiedział, że miłość naszej królowej do rycerskiego syna Romy, znajdzie gorący oddźwięk w sercu każdego Polaka, on wiedział, że kwiatowi miłości dalekiej północy, nie grozi zamróż, w krainie gorących serc południowych.

Jesteście Panowie w Krakowie, w dawnej stolicy naszych królów, gdy Polska od Bałtyckiego do Czarnego morza sięgała. I w tym to okresie, największego rozwoju Polski, na zamku Wawelskim, zasiadła na tronie królewskim, słodkiej Italji córka. Cóż ją do naszej dalekiej Ojczyzny sprowadza? — Miłość. — I patrzy wraz z swoim królewskim małżonkiem z kruzganków zamkowych, na Wawelski podworec, na którym walczą w turnieju włoscy i polscy rycerze. A w otoczeniu pani i królowej, niejedne czarne, południowe oczy, biegną za polskim rycerzem; niejedna jasnowłosa głowa zwraca się za błyskiem medjołańskiej zbroi.

Mijają wieki. Idźcie do Waszych sławnych uczelni w Padwie i Bolonji, wszak tam popiersia stoją tych, co u Was kształceni, u nas, narodu później chwałą byli; przejdźcie przez Polskę, jak długa i szeroka, Waszych mistrzów wszędzie odnajdziecie dzieła.

Idźcie szlakiem naszych legionów, co „z ziemi włoskiej do polskiej“ dążyły i gdy znajdziecie w szerokich Lombardji równinach i w górskich Apenin przełęczach, bujnie na roli Waszej, czerwone maki kwitnące — pomyślcie, że może te maki wyrosły na ziemi, krwią naszą gęsto za wolność Waszą i Naszą, zroszonej.

Jutro będziemy święcić pamięć waszych bohaterów, co padli w obronie wolności naszej ojczyzny i hołd, który im złożymy, będzie zarazem jednym jeszcze ogniwem w łańcuchu wieków wspólnego braterstwa.

Ważne są pergaminów układy, kanclerzy wielkie pieczęcie; lecz ważniejsza w życiu narodów jest ich wspólna myśl i idea. Wyście tworzyli najwspanialszą kulturę romańską, my przejęci jej urokien, wchłonęliśmy ją w organizm narodu i stanęliśmy na straży tego skarbu ducha, przed zalewem barbarzyństwa.

Stąd powstała przyjaźń, łącząca nas od wieków i dlatego z zachwytem myślimy nieraz o Waszej cudnej, szmaragdowym morzem oblanej ojczyźnie, z podziwem patrzymy na Waszą pracę, z głębokim przejęciem słuchamy Waszych pieśni, a z sercem pełnym braterskiej miłości, witamy Was gości naszych, synów umiłowanej przez nas Italji“.

Mowę p. Prezesa powtórzyła w języku włoskim p. Dr. Nelly Nucci, poczem zabrał głos konsul włoski Ferruccio Luppis, dziękując Klubowi za przyję-

SAMOCCHODY - C.W.S. - URSUS

20% | **wynosi zniżka** | **20%**
0 | **cen na nasze** | **0**
ulepszone samochody

Ursus typ A podwozie 2½ ton zł. 15.400
 Ursus typ A-30 podwozie 2½ ton zł. 17.900
 Ursus ciężarówki od zł. 17.400

Ursus autobusy od zł. 27.000
 C. W. S. osobowe od zł. 25.600
 C. W. S. motocykle od zł. 4.750

Wzmocnione ramy, podwójne tylne koła, nowoczesna karoserja, oszczędna eksploatacja, niezawodne na naszych drogach i każdym terenie, całkowicie wykonane w kraju

Państwowe Zakłady Inżynierji i Zakłady Mechaniczne URSUS S. A.

Warszawa, Dyrekcja ul. Królewska L. 18. — Telefon Nr. 548-10

Przedstawiciel na Kraków: F. NOWOTNY, Rynek Gł. 34, pałac Spiski. — Telefon 139-19

Żądajcie opisów i katalogów!

„AUTO-PRĄD”

STANISŁAW SEMISSON, Kraków, ul. Czarnowiejska 57, telefon Nr. 149-23

Dynama
Akumulatory
Rozruszniki
Oświetlenie
Zapłony
Przewody

W wszelkie prace w zakresie ten
wchodzące, jak: sprawdzanie, na-
prawa, całkowita instalacja i t. d.

Ładowanie, przechowanie
i regeneracja akumulatorów

„OBRÓBKA” Zakład Ślusarsko-maszynowy Kraków, ul. Mazowiecka 25

Wyrabia koła zębate skośne, talerzowe i stożkowe
jakoteż wszelkie części do samochodów, szlifuje
cylindry, przewoźca gruntowne remonty
SAMOCODÓW jakoteż przetacza cylindry do ma-
szyn parowych i motorów spalinowych **na miej-
scu po cenach umiarkowanych.** — Telefon 155-33

cie. Następnie przemawiał Prezes Klubu Bergamskiego p. Pesenti, który po skończonej mowie wręczył naszemu Prezesowi plaketę pamiątkową na marmurze z odznakami Klubu włoskiego i Polskiego. Prezes naszego Klubu odwzajemnił się ofiarowując naszą odznakę klubową. Wzruszająca również była mowa Prezesa Weteranów z r. 1863 p. Krzyżanowskiego.

Po oficjalnych przemowach zaproszono gości do jadalni, gdzie przy suto zastawionym stole miło płynęła rozmowa i zawiązywały się węzły serdecznej przyjaźni.

Zabawa w przemiłym nastroju przeciągnęła się do białego rana.

W piątek o godz. 9-tej zebrały się samochody włoskie i nasze na stoisku klubowym w Rynku głównym, skąd wyruszone do Chrzanowa i Olkusza, aby uczcić mogiły włoskich bohaterów Płk. Francesco Nullo i Elia Marchetti, poległych za wolność Polski w powstaniu styczniowym.

Przed Trzebiną oczekiwał samochód z delegatami Chrzanowa, który przeprowadził gości przez ozdobione flagami miasto na cmentarz. Na cmentarzu w Chrzanowie zgromadziły się liczne organizacje obywatelskie, a przy grobie por. Elia Marchetti pełnili straż skauci i członkowie przysposobienia wojskowego. Gości powitał imieniem powiatu p. Starosta Dr. Łęcki.

Uroczystość rozpoczęła się poświęceniem nowo wybudowanej mogiły por. Elia Marchetti. Przemawiał p. poseł Gdula, a mowę jego przełożył na włoskie inspektor Batko. Podniosła i wzruszająca była chwila, gdy wzniesiono okrzyk na cześć Włoch, a orkiestra 73 p. p. odegrała Hymn Królewski włoski. Po przemówieniu Prezesa p. Pesenti orkiestra odegrała tryskający życiem Hymn Faszystowski. Gdy komisarz miasta Bergamo p. Mastrogiacomo wznosił okrzyk na cześć Polski — zagrano „Jeszcze Polska nie zginęła“.

Reprezentowane były Związki Faszystowskie z Krakowa, Warszawy, Katowic i Bydgoszczy.

W Olkuszu nad mogiłą płk. Nullo przemówił pierwszy Starosta Olkuski p. Stamirowski, który kierował całym przyjęciem. Piękne mowy wygłosili: radca handlowy ambasady włoskiej z Warszawy Menotti-Corvi i senator Coselschi z Florencji. Następnie młody poeta z Bergamo Giacinto Gambarasio odczytał specjalnie ułożony wiersz dla uczczenia mogiły włoskich bohaterów „Per la visita alle tombe di Nullo e di Marchetti“. Grała orkiestra kolejarzy, a broń prezentowały liczne drużyny związków wojskowych. Kwiaty przywiezione z Bergamo, przewiązane wstęgą o barwach włoskich, złożyli na mogile pułkownika jego krewni Claretta, Mario i Alexandra Ghislanconi. Przedstawiciele miasta i Klubu z Bergamo złożyli na grobie brązową tablicę z napisem. Ponadto na grobach obydwóch bohaterów złożyli wieńce Krakowski Klub Automobilowy, Automobilklub Polski i różne organizacje.

Po skończonej uroczystości Starosta Olkuski zaprosił wszystkich gości na śniadanie wydane przez miasto i powiat olkuski.

W czasie śniadania wygłoszono liczne mowy, a między innymi przemówił także jeden z najlepszych włoskich lotników p. Locatelli.

Po przyjęciu w podniosłym i miłym nastroju żegnali goście Olkusz i udali się prześliczną drogą przez Ojców do Krakowa. Wstąpiono jeszcze do Modlnicy, aby obejrzeć stary kościółek i dwór państwa Konopków.

O godzinie 17-tej Włosi pilotowani przez Warszawskich delegatów z A. P. opuścili Kraków. Ustawiony na pl. Matejki szereg naszych samochodów żegnał odgłosem syren swoich miłych gości, a Prefekt miasta Bergamo p. Mastrogiacomo stojąc w samochodzie składał ostatni ukłon naszym członkom rzymskim znakiem pozdrowienia.

C. W. C.

Z OSTATNIEJ CHWILI.

Echa pobytu włoskich gości.

Na uroczystym przyjęciu i godnym zaprezentowaniu włoskiej wycieczki z Bergamo polskiej gościnności zależało czynnikiem miarodajnym, które w tym kierunku wyraziły wobec Klubu swoją opinię.

Okoliczności tak się zbiegły, że całą pracę i wszystkie z tą wycieczką związane obowiązki przyjął na siebie nasz Klub.

Mamy głębokie przekonanie, że nasz Zarząd pod osobistym kierownictwem pana Prezesa Antoniego hr. Potockiego, wypełnił jak tylko mógł najlepiej to zadanie, co stwierdzają niezwykle miłe i sympatyczne dowody uznania ze strony nie tylko włoskich automobilistów, ale i przedstawicieli władz, wyrażone Klubowi w telegramach i listach, których treść podajemy niniejszem do wiadomości naszych Czytelników.

Wina mszalne z f-my: Federowicz i Palugyay.

PŁASZCZE DAMSKIE angielskie, gabard., georget. czarne, granatowe, jedwabne Trenchoaty „Burberrys“ i gumowe. MĘSKIE zarzutki, raglany gabard., Trenchoaty „Burberrys“ i gumowe. — **OKRYCIA SPORTOWE** dla automobilistów, motocyklistów i taterników poleca

A. BROSS, KRAKÓW Florjańska 44 obok Bramy Florjańskiej, oraz **RĘKAWICZKI** spacerowe, sportowe, wizytowe

KAROSERJE DO SAMOCHODÓW wszelkiego typu, od najwykwintniejszych do najskromniejszych, wykonuje nowe, jakoteż przeprowadza gruntowne reperacje po cenach konkurencyjnych

Pracownia Autokaroserji i Powozów Konnych

FR. POLAKA

Tel. 134-91. **Kraków, Mazowiecka 35.** Tel. 134-91

Depesza Prezesa Klubu Bergamskiego A. Pesenti.

Radjotelegram

Conte Potocki Presidente
Krakowski Klub Automobilowy
Kraków.

Bergamo 129 17 30 12 Devie

Rimpatriato oggi rinnovo vito ringraziamento et cordiale saluto

Antonio Pesenti

Powróciwszy dzisiaj ponawiam gorące podziękowanie i serdeczne pozdrowienie

Antonio Pesenti

Depesza Komisarza Prefektury Mastrogiacomo.

Presidente Automobile Club Cracovie
Bergamo 52

Nome citta Bergamo et personalmente ringrazio vossignora et codesto ospitale automobile club portissime endiamenticabili accoglienze fatte ai bergamaschi occasione onorance Nullo Marchetti.

Saluti

Commisario Prefetizio
Mastrogiacomo

W imieniu miasta Bergamo i osobiście dziękuję Panu i równocześnie Klubowi Automobilowemu za niezapomniane przyjęcie urządzone dla Bergamczyków z okazji uczczenia Nulla i Marchetti

Pozdrowienia

Komisarz Prefektury
Mastrogiacomo

List Lektorki Uniw. Jag. Dr. Nelly Nucci.

Szanowny Panie Hrabio!

Moji współrodacy zanim opuścili Kraków prosili mnie, abym wyraziła wobec Pana wdzięczność, jaką żywią za tak gościnne przyjęcie w Klubie. W tych niezapomnianych chwilach odczuliśmy serce Narodu Polskiego i jesteśmy wzruszeni okazaną nam życzliwością.

Bardzo proszę Pana wyrazić Członkom Klubu Automobilowego nasze szczere podziękowanie i proszę przyjąć moje serdeczne pozdrowienia.

Nelly Nucci

List Konsula Włoskiego w Katowicach.

Katowice, 23 czerwca 1931/IX.

N. di Prot. 1183/C.

Oggetto: Ringraziamenti.

JWielmożny Pan
Prezes Auto-Klubu

w Krakowie.

Mam zaszczyt przesłać JW Panu Prezesowi moje najserdeczniejsze podziękowanie za nadzwyczaj serdeczne przyjęcie jakiego doznali automobiliści włoscy z Bergamo, ze strony tamt. Szan. Auto-Klubu, który ma szczęście być kierowanym przez WPana.

Niezapomniana gościnność tej szlachetnej Ziemi, pozostanie najdroższem wspomnieniem dla wycieczkowiczów, które przyczyni się niewątpliwie do jeszcze większego zacieśnienia węzłów przyjaźni, które łączą naród polski i włoski.

Proszę przyjąć JW Panie Prezesie wyrazy mego najżywszego uznania i głębokiego szacunku.

IL R. CONSOLE
Ferruccio Luppis.



„QUAKER STATE MOTOR OIL”

Quaker State Oil Refining Company Oil City, Pennsylvania, U. S. A.
Generalne przedstawicielstwo: Kraków, ul. Florjańska 30, I. p.

Quaker State Motor Oil jest w 100% czystym, pensylwańskim, superrafinowanym olejem. Na skutek specjalnego procederu superrafinacji, usuwa się 25% składników, znajdujących się w zwykłych olejach do motorów a zupełnie bezużytecznych pod względem smarności.

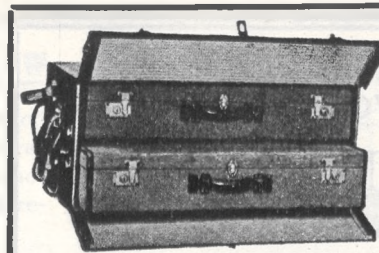
3 razy większa wydajność! Nie tworzy sadzy (nie kopci świec)! Nie zgęszcza się! Nie ma zapachu!

Przy trzykrotnej wydajności tego oleju, klient, płacąc nawet trochę drożej za ten olej, kupuje faktycznie olej tańszy.
Spróbuj, porównaj go z najlepszym dotychczasowym olejem, a będziesz zadowolony!

Warsztat Mechaniczno-Ślusarski PIOTRA MAĆZKI

Kraków, ul. Berka Joselewicza 21

Przyjmuje do naprawy: Samochody, motory spalinowe, oraz roboty mechaniczno-ślusarskie i wszelkie roboty tokarskie. Szlifowanie cylindrów po cenach bardzo przystępnych. — Roboty wykonuje solidnie i na czas oznaczony.



KUFRY samochodowe

szaflowe i na wzory towarowe poleca wytwórnia

J. Kempner

Kraków, ul. Bożego Ciała 21-23

KOMUNIKATY ZARZĄDU.

Powrót Prezesa.

Po powrocie swym z zagranicy objął p. Prezes Antoni hr. Potocki urzędowanie od urzędujących do tego czasu V-Prezesów p. Wilhelma Rippera i p. Tadeusza Bukowieckiego.

Ustąpienie V-Prezesa Komisji Sportowej.

V-Prezes Komisji Sportowej Inż. Zygmunt Drozdowski ustąpił z zajmowanego stanowiska z powodu złego stanu zdrowia i konieczności poddania się odpowiedniemu leczeniu. Prezydium K. K. A. wyraziło gorące podziękowanie p. Inż. Drozdowskiemu za dotychczasową owocną pracę, prosząc równocześnie, aby po zupełnym powrocie do zdrowia objął pracę w Klubie na nowo.

Nowi członkowie.

W poczet Członków Honorowych Czasowych przyjęci zostali PP.:

Inż. Aleksander Bobkowski, Dyrektor Kolei Państwowych, Kraków.

Płk. dypl. pil. Stanisław Jasiński, Dowódca 3. Grupy Aeronaut., Kraków.

W poczet Członków Rzeczywistych przyjęty został:

p. Dr. Jerzy Burliga, Nicea.

W poczet Członków sympatyków przyjęty został: p. Michał Polaski, Kraków.

Przestali być członkami Klubu.

Z powodu niepłacenia wkładek skreśleni zostali uchwałą Zarządu z listy członków K. K. A. następujący PP.:

Władysław Cybulski, Zakopane,
Mieczysław Frączkiewicz, Kraków,
Henryk Kordzik, Kraków,
Artur Łazarski, Witkowice,
Andrzej Wesołowski, Złota.

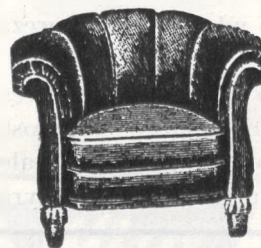
Komisarz Gry.

Zarząd K. K. A. zamianował p. Dr. Stanisława Kwiatkowskiego Komisarzem Gry.

Międzynarodowe świadectwa samochodowe i pozwolenia na prowadzenie.

Niniejszem zawiadamiamy P. T. Członków Klubu, że Sekretarjat K. K. A. wydaje obecnie Międzynarodowe Świadectwa Samochodowe i Pozwolenia na Prowadzenie za opłatą Zł. 20.— łącznie z tabliczką PL.

Świadectwa te, które dotychczas wydawane były przez Okręgową Dyрекcję Robót Publicznych, wydaje Sekretarjat Klubu na oczekaniu.



M. BARDACH

Specjalna Wytwórnia
Mebli Klubowych

Kraków, św. Tomasza 26

Telefon Nr. 158-10
(Gmach Kasy Oszczędności)

Mistrzostwo amatorskie Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Poruszenie na łamach „Wiadomości Klubowych“ przez Wiceprezesa Bukowieckiego sprawy zorganizowania Mistrzostwa Amatorskiego K. K. A. należy powitać z wielką radością. Projekt zorganizowania takiego mistrzostwa był już w roku ubiegłym poruszany na Komisji Sportowej i został zasadniczo przychylnie przyjęty.

Zorganizowanie tego Mistrzostwa uważam tembardziej za celowe, iż dbałość o rozwój sportu automobilowego nakazuje znalezienie pewnej formy, która dała możność zaspokojenia ambicji zawodników-amatorów, nie rozporządzających dużymi środkami materialnymi. Już bowiem obecnie Mistrzostwo Polskie nie daje prawie żadnych szans zawodnikowi-

Szlachetne wina tokajskie z winnic magnackich polecają:

**WARSZTATY
SAMOCHODOWO-MECHANICZNE
W. BURTAN i J. ŻUREK
KRAKÓW, POWIŚLE 5**



AUTO-AERO

SPECIALNA WYTÓRNIĄ CHŁODNIC

Wykonuje chłodnice nowe i naprawia stare oraz wszelkie roboty samochodowo - blacharskie po cenach konkurencyjnych

Czesław Patryn, Kraków, Pawia 10, tel. 162-05

amatorowi o ile tenże nie rozporządza dużymi funduszami. Mam tutaj przedewszystkiem na myśli Międzynarodowy Rajd A. P. Impreza ta, bardzo potrzebna i pożyteczna, jest imprezą przedewszystkiem fabryczną, ponieważ jednak wchodzi w skład rozgrywek o Mistrzostwo Polski przeto nie wzięcie w niej udziału uniemożliwia wprost zdobycie zaszczytnego tytułu Mistrza Polski. Z drugiej zaś strony wskutek konieczności olbrzymich wydatków, związanych z tą imprezą i posiadania specjalnego wozu rajdowego, jest przeważnie niemożliwym zawodnikom, biorącym udział w wyścigach, uczestniczenie w tej imprezie. Skoro zaś zawodnik-amator nie zechce zostać jeźdźcem fabrycznym na odnośny rajd, to mistrzostwo jego jest na niekorzyść z góry przesądzone.

Z powyższych względów rzucony projekt należy powitać z jaknajwiększą przychylnością i należy sądzić, że Komisja sportowa, posiadając w swoim gronie tylu wybitnych znawców regulaminów, potrafi ułożyć jaknajlepszy regulamin Mistrzostwa Amatorskiego K. K. A.

Pozwalam sobie wyrazić zapatrywanie, że w skład mistrzostwa amatorskiego K. K. A. powinny wejść o ile możności wszystkie imprezy, organizowane przez nasz Klub. W ten sposób pobudzilibyśmy zarówno naszych członków jak i członków innych klubów do jeszcze liczniejszego udziału w imprezach przez nas organizowanych.

Najtrudniejszą kwestją do ujęcia byłaby kwestja punktacji. Ponieważ w skład odnośnego Mistrzostwa wchodziłyby zarówno rajdy jak i wyścigi należałoby się zastanowić, czy ze względu na możliwie wyrów-

nane regulaminem warunki rajdowe, a duże różnice w wynikach ze względu na kategorie wozów w wyścigach, nie należałoby przyznać jednakową punktację za wyścigi w kategoriach: wyścigowej, sportowej i turystycznej. W ten sposób uniknęłoby się wybitnej supremacji posiadacza wozu wyścigowego czy sportowego nad turystycznym.

Przy takim opracowaniu regulaminu zachęciłibyśmy do udziału w wyścigach większą ilość posiadaczy wozów turystycznych, którzy obecnie, nie mogąc odegrać poważniejszej roli w wyścigach, nie biorą w nich wogóle udziału.

Przy obliczaniu punktacji z rajdów, nie należałoby uwzględniać kolejności, wynikających nie z różnicy uzyskanych punktów, lecz wskutek różnicy litrażu lub wagi, ale zawodnikom takim należałoby przyznawać jednakową punktację w klasyfikacji do Mistrzostwa.

Jestem zdania, że do udziału w mistrzostwie należałoby dopuścić nietylko zawodników startujących na własnych wozach, lecz wogóle zawodników startujących na wozach prywatnych. Wykluczyć bezwzględnie należałoby wszelkie wozy jeżdżące bądź to na numerach próbnych, bądź też wprawdzie zarejestrowane, lecz będących własnością fabryk lub zastępstw automobilowych.

Pozwalam sobie wyrazić zdanie, że należałoby jaknajszybciej przystąpić do opracowania regulaminu Mistrzostwa Amatorskiego K. K. A., ażeby to Mistrzostwo zostało rozegrane jeszcze w roku bieżącym i przyczyniło się do dalszego świetnego rozwoju naszego Klubu.

Dr. Z. G.

WIADOMOŚCI ZAGRANICZNE.

Grand Prix Irlandji.

Tegoroczną Grand Prix Irlandji w Dublinie zdobył H. Birkin na Alfie-Romeo 2336 cm³ z kompresorem osiągając przeciętną szybkość 83.8 mil na godzinę. Drugim był Campari na 8-mio cyl. Maserati, który przybył do mety o 2 minuty 49 sekund po zwycięzcy.

W kategorii wozów do 1.000 cm³ zwyciężył Norman Black na samochodzie M. G. Midget 746 cm³ z przeciętną szybkością 46.76 mil/g.

Wyścig Górski Zbraslav Jiloviste.

W wyścigu Zbraslav Jiloviste najlepszy czas dnia uzyskał R. Caracciola na wozie Mercedes Benz

w kategorii sportowej w czasie 2.42.73. Drugim był Hans v. Stuck na Mercedes Benz w kategorii wyścigowej w czasie 2.42.84. Trzecie miejsce zajął von Morgen na Bugatti z czasem 2.43.86.

Raid Automobil-Clubu von Deutschland.

W raidzie A. v. D., który odbył się w czasie od 21 maja do 7 czerwca na trasie o łącznej długości 10.255 km w 9-ciu etapach — startowało ogółem 88 wozów. Trasa prowadziła przez 10 państw Europy, a dzienne etapy wynosiły od 930—1.455 km. 60-ciu zawodników otrzymało złote plakiety, a 7-miu zawodników srebrne plakiety.

Federowicz i Palugyay

Kraków, Podwałe 6
Zaprzysiężeni dostawcy win mszalnych

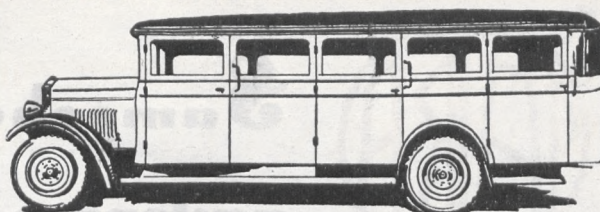
PIERWSZA WYTWÓRNIĄ AUTOKAROSERJI I POWOZÓW**ORLICKI**

Spółka z ogran. odpow.

w Krakowie, Wiślicko 12

Telefon Nr. 137-18

Wykonuje karoserje autobusowe od 8 do 50 osób, wozy luksusowe oraz wszelkie naprawy w zakresie ten wchodzące. - Wykonuje się również reperacje napoczekaniu.

† **Hrabia Hardegg.**

W dzisiejszym numerze w artykule p. t.: „Wrażenia z Wyścigu Okrężnego we Lwowie” opisuje nasz referent między innymi wspaniały start i piękną jazdę hr. Hardegg'a, którego mieliśmy zamiar zaprosić do udziału w „Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim”.

Niestety otrzymaliśmy bolesną wiadomość, że ten znakomity sportsman biorąc udział w wyścigu górskim w Baden-Baden w dniu 28 czerwca uległ ciężkiemu wypadkowi, doznał pęknięcia podstawy czaszki i zmarł po kilku chwilach.

Międzynarodowy sport automobilowy poniósł ciężką stratę.

Niech żyją Proszowiczanie!

Kilka lat temu, a więc w niedalekiej przeszłości, automobilizm miał poza nielicznymi przyjaciółmi, zaciętych, nieprzejednanych wrogów. Oczywiście jest tu mowa o naszych rodzimych stosunkach. Jeżeli daleś chłoptu sygnał, to on usuwając się z drogi, dla ciebie przeznaczonej, przeklinał cię i odgrażał się, miast być wdzięcznym za dane mu w jego własnym interesie ostrzeżenie. Przeżyliśmy okres, kiedy w razie wypadku, tak w oczach publiczności jak i przedstawicieli sprawiedliwości, automobilista niemal zawsze był winnym. Obrzucano nas kamieniami, przewieszano przez drogi liny, czyhające na nasze szyje, układano z kamieni i cegieł barjery, aby niszczyć nasze samochody i w razie powodzenia zbrodniczej akcji, narażać nasze życie lub conajmniej zdrowie! Ale na szczęście propaganda, której trzonem jest polski sport automobilowy, wydała i wydaje znakomite rezultaty. Nietylko objawy, mające wrogi i nieprzyjazny charakter znikają, ale przeciwnie, zyskujemy przyjaciół, których sercu jesteśmy bliscy, a którzy naszemu sercu są jeszcze bliżsi!

Uczestnicy ostatniego „Raidu Pętlicowego”, który wchodził w skład Turnieju Krakowskiego, byli na niektórych odcinkach trasy wręcz entuzjastycznie witani, a dowodem tego jest list jaki otrzymaliśmy z prośbą o umieszczenie:

Kochani Drodzy Proszowiczanie!

Wiedzieliśmy o waszem miłym miasteczku, ale nie mogliśmy do Was przyjeżdżać, bowiem odcieci byliście od Europy azjatyckimi drogami, ale kiedy tylko te drogi poprawiono, natychmiast kilkudziesięciu warjantów z mokrą głową, którzy w szalonym tempie „pętlicowali” naokoło Krakowa, urządziło napad na Wasz cichy gród!

Jakże mile i niezapomniane odebraliśmy u Was wrażenie.

Począwszy od wjazdu poprzez całe miasteczko aż do wjazdu przejeżdżaliśmy wśród szpalerów wspaniale umundurowanych członków Straży Ogniowej, którzy chorągwiemi witali nas i wskazywali drogę oraz utrzymywali szpalerami liczną zebraną publiczność, manifestującą swoją dla nas sympatię. Samo-

chody obrzucano nietylko kwiatami, ale także wielkimi bukietami.

Wprawdzie rozbiliście mi szybę, pokrwawiliście mojego towarzysza rajdowego i naraziliście mnie na otrzymanie karnych punktów, ale nie mam do Was żalu, tylko wdzięczność prawdziwą, bo to wszystko sprawił wielki bukiet, reprezentujący Wasze piękne ogrody, który rzuciliście na mój wóz, będący dzięki porządkowi, jaki utrzymaliście na drodze w silnym tempie.


Rzeczoznawcy obliczyli, że ten bukiet w chwili uderzenia przy uwzględnieniu tempa miał wagę 60 kg. i za tych 60 kg. kwiatów, będących dla mnie wyrazem Waszych serdecznych uczuć, dziękuję Wam Drodzy Proszowiczanie w imieniu polskich automobilistów.

Do zobaczenia w przyszłym roku!

Adam Dygat

Sekretarz Generalny Krakowskiego Klubu Automobilowego, uczestnik „Raidu Pętlicowego”.

Ultra



GUM...?!

**ULTRA
PREZERWATYWY**

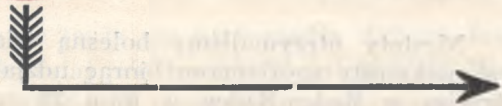
spreparowane antyseptycznie
są jak jedwab delikatne,
przyczem nadzwyczaj trwale,
dają więc w wszystkim

**pełną gwarancję
zdrowia i zadowolenia**

**Ogłaszajcie
w „Wiadomościach
Klubowych”!**



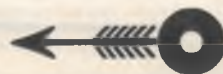
**Samochody oszczędne, trwałe
najlepsze na polskie drogi**



**Przedstawicielstwo: „AUTOMOTOR“
Kraków, Smoleńska 33, telefon 101-53**



**TRWAŁOŚĆ
ELEGANCJA
UMIARKOWANA CENA**
oto zalety naszych samochodów



POLSKI FIAT S. A. KRAKÓW, UL. SŁAWKOWSKA 30
TELEFON Nr. 145-44

NAJTRWALSZE



SA

OPONY



DUNLOP

DUNLOP-FORT

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Zł 400.—, 1/2 strony Zł 250.—, 1/4 strony Zł 150.—. Kolorowe 50% drożej.

Redaktor odpowiedzialny: Adam Dygat.

Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.

Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, ul. Zielona 7, telefon Nr. 105-10.