

WIADOMOŚCI KLUBOWE KRAKOWSKI-GO KRYBY AVTOMOBILOWEGO

Nr. 15
KRAKÓW
Św. Jana 11.

LISTOPAD 1931.
TELEFON
Nr. 123-86



LICZNE PODZIĘKOWANIA ORAZ WYRAZY UZNANIA
POSIADACZY SAMOCHODÓW „OŚWIĘCIM-PRAGA“,
SĄ NAJLEPSZYM ŚWIADCTWEM TYCH DOPRAWDY
WYJĄTKOWO TRWAŁYCH I WARTOŚCIOWYCH
SAMOCHODÓW.



CENTRALA:
OŚWIĘCIM-PRAGA
WARSZAWA
ULICA WIERZBOWA, Róg Fredry

ODDZIAŁY:

KRAKÓW — Kremerowska 6.	BIELSKO — Fabryczna 4.
KATOWICE — Opolska 19.	WŁOCŁAWEK — Toruńska 2.
CZĘSTOCHOWA — II Aleja 42.	POZNAŃ — Plac Wolności 11.
KIELCE — Staszycza 2.	ŁÓDŹ — Piotrkowska 173.
LUBLIN — Kapucyńska 1.	SOSNOWIEC — Dęblińska 7.

Wiadomości Klubowe

Krakowskiego Klubu Automobilowego

O projekcie na nowe cła za samochody i części.

Dnia 6 listopada br. z inicjatywy p. Dr. Macudzińskiego odbyło się w lokalu Krakowskiego Klubu Automobilowego bardzo liczne zebranie, na które oprócz kilkudziesięciu członków Klubu, przybyli przedstawiciele wybitniejszych firm samochodowych, oraz liczni goście, między innymi Dyrektor Izby Handlowo-Przemysłowej w Krakowie, p. inż. Mianowski.

Zebranie zostało zagajone przez gospodarza p. Dr. Zopotha, poczem wygłosił odczyt p. Dr. Macudziński, oświetlając bardzo szczegółowo projekt nowych ceł na

Samochody obce, poza pewną uprzywilejowaną marką, staną się rzeczą zupełnie niedostępną dla obywatela polskiego. O ile pewne podwyżki w zakresie fabrykacji karoserji byłyby usprawiedliwione, o tyle wszelkie inne podwyżki musi się uważać jako zarządzenia mające zamknąć import obcych samochodów. To zarządzenie oczywiście daje uprzywilejowanej firmie wyjątkowe i bezkonkurencyjne stanowisko. Dla posiadaczy licznych samochodów w Polsce sprawa podwyżki cen na części samochodowe przedstawia się tragicznie, gdyż



Pałac Wysockich, w którym mieszczą się lokale Krakowskiego Klubu Automobilowego, silnie ożywione w bieżącym sezonie towarzyskim.

samochody i części samochodowe. Dokładne cyfry przytoczone przez prelegenta oświetliły szczegółowo każdą z ważniejszych pozycji nowej taryfy celnej wykazując, że podwyżki na samochody, części i karoserje wynoszą od kilkuset do kilku tysięcy procent. Oczywiście cła takie mają znaczenie prohibicyjne, gdyż uniemożliwiają wszelki import samochodów do Polski.

sprowadzanie nowych części na miejsce zużytych staje się niesłychanie kosztowne, a wobec bardzo problematycznej możliwości nabycia potrzebnych części zapasowych w kraju — musi się przewidywać w niedługim czasie fakt unieruchamiania coraz to znaczniejszej liczby pojazdów samochodowych.

Po odczycie p. Dr. Macudzińskiego wywiązała się

obszerna dyskusja, którą zainicjował p. inż. Mianowski, podając do wiadomości zebranych, iż Izba Handlowa w porozumieniu z zainteresowanymi czynnikami ze sfer przemysłowców i kupców samochodowych, poczyniła już pierwsze kroki i zbiera dalsze materiały do przedłożenia w Ministerstwie.

P. Dyr. Bieżeński oraz p. Dr. Frenkel w dalszych przemówieniach uzupełniają wywody prelegenta, podnosząc między innymi ten fakt, że wyjątkowe monopolistyczne stanowisko „Fiata“, z którym Rząd zawarł umowę, w rezultacie wyklucza wszelką możliwość konkurencji dla innych firm, brak zaś konkurencji wpłynąć musi niekorzystnie na kształtowanie się cen dla nabywców.

Niżej podpisany oświetlając sprawę z punktu widzenia Klubu Automobilowego podniósł, że Klub jako stowarzyszenie sportowo-społeczne z pełnym zrozumieniem odnosi się do akcji Rządu, mającej na celu standaryzację pojazdów mechanicznych. Jest rzeczą zrozumiałą, że Rząd musi dążyć do tego, aby większość pojazdów w Polsce była jednego typu, gdyż to umożliwi w naszych warunkach konserwację tych samochodów i utrzymanie ich w ruchu, przez wytwarzanie na miejscu części zapasowych.

Z drugiej strony, ze stanowiska sportowego, należy się starać, aby samochody wyścigowe i sportowe mogły być sprowadzane; przede wszystkim zaś należy się zwrócić do Rządu z przedstawieniem tragicznego położenia, w jakim znalazłoby się wszyscy dotychczasowi posiadacze samochodów, gdyby nagle zamknięto im możliwość sprowadzania z zagranicy części samochodowych. W zakończeniu piszący te słowa proponuje następującą rezolucję:

„Nadmiernie wysoka odrazu wprowadzona pod-

wyżka cła na nowe samochody, a przede wszystkim podwyżka cła na części do samochodów, znajdujących się w Polsce — jest wysoce szkodliwą dla rozwoju sportu i turystyki i dlatego zebranie zwraca się do Automobilkлубu Polski o przedłożenie Ministerstwu Przemysłu i Handlu, Ministerstwu Robót Publicznych i Ministerstwu Skarbu — odpowiednich wniosków.

Krakowski Klub Automobilowy mając pełne zrozumienie konieczności stworzenia rodzimego przemysłu automobilowego i jak najskuteczniejszej opieki nad tym przemysłem — uważa za konieczne pozostawienie takich warunków, któreby przede wszystkim umożliwiały obecnym posiadaczom samochodów remont tychże przez sprowadzanie części z zagranicy nie oclonych prohibicyjnie — a ponadto umożliwiały w specyficznych wypadkach sprowadzanie samochodów dla celów sportowych i turystycznych“.

Rezolucję powyższą, aprobowaną już przez Zarząd, uchwalają wszyscy obecni na zebraniu członkowie Krakowskiego Klubu Automobilowego.

W dalszej dyskusji zabiera głos jeszcze szereg mowców, a w zakończeniu p. Dr. Frenkel w imieniu całego zebrania proponuje następującą rezolucję:

„Zebrane w lokalu Krakowskiego Klubu Automobilowego w dniu 6 listopada 1931 r. sfery automobilowe i handlowo-przemysłowe miasta Krakowa, uchwały po obszernej dyskusji na temat zamierzonej podwyżki ceł na samochody, motocykle i części składowe do tychże, następującą rezolucję:

„Zebrani, stojąc na stanowisku stworzenia i rozwoju krajowego przemysłu samochodowego, uważają projektowaną podwyżkę ceł za przedwczesną i w chwili obecnej gospodarczo nie uzasadnioną oraz niebezpieczną dla rozwoju automobilizmu i motoryzacji środków

MAGDALENA SAMOZWANIEC.

Mój przyjaciel Hieronim.

Posiadacze własnych samochodów bywają ludzcy i ofiarni.

Ten kochany Hieronim Malicki, spotkawszy mnie (na równej drodze można go czasem spotkać, niestety!) wykrzyknął:

„Jak się masz! Dziękuj Bogu żeś się na mnie natknął, bo właśnie szukam kogoś z przyjaciół by mi zaproponować bajeczną frajdę!“.

„No cóż takiego?“ rzekłem z zaciekawieniem i chciałem odejść ale ten kochany Hieronim zatrzymał mnie.

„Jadę z rodziną do Zaleszczyk mojem autem. Mam wolne miejsce i biorę cię. Rozkoszna droga. Jedziemy tylko dla przyjemności“.

„Ja was raczej dogonię koleją. Będzie to bardzo miła wycieczka“.

„Mowy niema. Nie bądź za delikatny. Miejsce zaręczam ci, jest. Ja sam będę kierował. Chyba że się boisz?“.

Uderzył w moją słabą stronę. Ja, bać się? Zresztą to naprawdę kochany człowiek. Przyjąłem więc zaproszenie.

„Nie masz wyobrażenia“ — ciągnął Hieronim, — „jak się czuję wolnym od czasu gdy mam ten wóz. Pomysł tylko: Jedziesz kiedy chcesz, jak długo chcesz, od

nikogo nie zależy. Jesteś panem siebie. — No ale pamiętaj: punkt szósta wyruszamy. Wolno ci wziąć jedną małą walizkę. Żebyś mi się nie spóźnił. Moje panie są bardzo punktualne, a żal by nam było wyjechać bez ciebie“.

„Odjedźcie wy bezemnie, odjedźcie, hej!“ — marzyło mi się. Ale przeznaczenie bywa silniejsze od marzeń. Niewiem sam dlaczego, punkt o wpół do siódmej znalazłem się przed mieszkaniem Malickich. Ulica spała jeszcze a raczej usiłowała spać gdyż sofer Malickich zajechał już przed bramą wozem pokrytym budą, bo deszcz rznął z kopyta i co chwila dusił trąbę, która wydawała smętny bek jak góralska trąbita, zwołująca rozproszone owce.

Z otwartego okna w mieszkaniu państwa Hieronimów słychać było głośne złorzeczenie pod moim adresem.

„Cóż to za sposób“ — irytował się pan domu. — „Gość powinien znać mores! Za granicą, niepunktualność, ect. ect. — No jedziemy bez niego“ — zakonkludował wreszcie.

Stałem przed bramą niezdecydowany — gdy wtem wyszła z kamienicy zapłakana pani Malicka dzwigając jakieś tobołki. Za nią służący niósł derki i kufry. Za całe przywitanie otrzymałem zimny uśmiech pani i chłodny uścisk ręki Hieronima, który zbiegł jak burza po schodach w swoim obfitem futrze z kóz.

„To jest szósta?“ — rzekł tylko pokazując mi zegarek jakby pokazywał browning. Po chwili, na głośne

Szlachetne wina tokajskie z winnic magnackich polecają:

komunikacyjnych w Polsce. Zebrani apelują do sfer międzynarodowych, ażeby projekt nowej ustawy celnej poddały gruntownej rewizji i ustaliły cło w granicach poddyktowanych gospodarczymi interesami państwa w uwzględnieniu i przy współpracy sfer gospodarczo zainteresowanych“.

Rezolucję powyższą uchwalili wszyscy zebrani, tj.

zarówno członkowie Klubu jak i zaproszeni przedstawiciele branży samochodowej.

Rezolucja członków Krakowskiego Klubu Automobilowego skierowana została do AP., zaś rezolucja zebrania do Izby Handlowo-Przemysłowej.

Tadeusz Bukowiecki.

KOMUNIKATY ZARZĄDU.

Ukontytuowanie się nowych władz K. K. A.

Na Walnem Zebraniu, odbytem w dniu 30 października b. r. wybrany został na Prezesa K. K. A. przez aklamację p. Antoni hr. Potocki. Nowy Zarząd ukontytuował się w następujący sposób:

V-Prezesa: Pp. Tadeusz Bukowiecki, Wilhelm Ripper, Zenon Zieleniewski.

Sekretarz Generalny: p. Adam Dygat.

Prezes Komisji Sportowej: p. Dr. Bolesław Macuziński.

Prezes Komisji Turystycznej: p. Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski.

Skarbnik: p. Jan Kowalski.

V-Skarbnik: p. Marjan Lanc.

Gospodarz: p. Dr. Stanisław Zopoth.

Członkowie Zarządu: Pp. Inż. Kazimierz Braun, Stanisław Broniowski, Kazimierz Dobija, Nacz. Stanisław Herget, Władysław Kasztelewicz, Inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki, Inż. Jan Krzesiwo, Dr. Adam Kwiatkowski, Dr. Stanisław Kwiatkowski, Wojciech Marchwicki, Dr. Łazarz Pilecki, Piotr hr. Rostworowski, Inż.

Antoni Schimitzek, Dr. Stanisław Stein, Wiktor Wawreczka.

Komisja Balotująca: Pp. Władysław hr. Bobrowski, Tadeusz Buszczyński, Dr. Adam Lardemer, Kazimierz Orzelski, Adam hr. Starzeński, Wilhelm Ripper.

Komisja Rewizyjna: Pp. Mieczysław Dobija, Inż. Bolesław Jurski, Stefan Reicher, Dr. Bolesław Rychlewski.

Sąd Honorowy: Pp. Nacz. Stanisław Herget, Dr. Jan Walery Jaworski, Adam hr. Starzeński, Inż. Karol Zinkiewicz.

Sekretarz Klubu: p. Roman Czermak.

AUTOMOBILIŚCI!

NOWOŚĆ!

APARATY RADJOWE WALIZKOWE BEZ ANTENY I ZIEMI!

CAŁA EUROPA NA GŁOŚNIK!

Na zamówienie instaluję aparat wprost w samochodzie.

FELIKS PYRZANOWSKI

KRAKÓW, SŁAWKOWSKA 10 W PODWORCU

nawoływanie ukazały się dwie panny ociągające się i całe we łzach.

„Ja tak nie pojadę! mówiła młodsza. „Tatko nie dał mi się umyć“.

„Umyjesz się w Tarnowie gdzie będziemy o dziesiątej a bylibyśmy o wpół do dziesiątej, żeby nie te wszystkie fochy. Ale raz dwa, bo tam długo nie stoimy“ pocieszał ją ojciec.

„A ja — rzekła starsza — „mam język poparzony herbata, ledwo mogę mówić!“.

„To niewielka szkoda“ zażartował szofer, wierny stary Jan.

„A co się Mamie szanownej stało?“ — zapytałem jedną z panien.

„Mama płacze, bo tatko miał zmartwienie: pan się spóźnił. A mama jest zawsze echem tatki“.

„O świcie, w celu rozbudzenia nas, puścił tato w ruch gramofon“ — skarżyła się nieumyła panna Ita.

Starszej zaburczało wymownie w płaskim żołądeczku. Serce się krajało.

„No, proszę się ładować, ja i szofer siadamy z przodu a ty gdzie wolisz. Między dwoma paniami czy na składanym siedzeniu obok Ity?“ — Obliczyłem w mig, że siedzenia składane bezpieczniejsze są w razie czego, z powodu bliskości drzwiczek. Obstawiono mnie kuferkami. Rzucono na mnie dwa futra i jeden pled. Kolana panny Ity opierały się o mnie, ale wpatrzony naogół stale w szybkościomierz, odczuwałem ten urok dopiero przy wysiadaniu na postojach.

Zaraz za Krakowem Hieronim wypuścił wóz 90 klm. na godzinę.

„Robimy rekord szybkości po błocie“.

„Słyszysz pan?“ — rzekły tragicznie córki.

„Jak się czujeta?“ — zapytał ojciec, bo lubił mówić ludową gwarą i puszczając kierownicę obrócił się do nas.

„Świetnie“, — odparła za nas wszystkich mama.

„I cóż to za cudo takie auto. Wyjechaliśmy, kiedyśmy chcieli, bez tego nieznośnego liczenia się z pociągiem. A jak ten wóz nosi! uważał pan jak on czasem ślicznie tańczy?“.

„Rasowy wóz!“ — dorzucił szofer.

W tej samej chwili usłyszeliśmy suchy trzask. Rowerzysta dostał się pod nasz zarzucony w bok samochód.

Stanęliśmy.

Sportsman wyleciał z siodełka do rowu i tylko maszyna jego została zdruzgotana.

„Ciekaw byłem właśnie co może w obecnych czasach kosztować rower. Zaraz się dowiemy“ — rzekł jak zwykle optymista, Hieronim.

Poczem wy dostał z koźlich loków swego płaszczka książeczkę czekową i wynagrodził suto szaleńca, który chciał jechać z nim na jednej drodze. Popędziliśmy dalej. Szofer zgromił nas surowo:

„To wina państwa, bo musimy nadrabiać szybkością z powodu spóźnienia“.

Federowicz i Palugyay

Kraków, Podwale 6. Zaprzysiężeni dostawcy win mszalnych.

Nowi członkowie.

W poczet Członków Honorowych czasowych przyjęci zostali PP.:

V-Wojewoda Mieczysław Bilek
Naczelnik Stanisław Herget.

W poczet Członków Sympatyków przyjęty został:
P. Jan Rimler, Kraków.

Zniżenie wkładek członkowskich.

Na mocy uchwały Zarządu zniżone zostały z dniem 1-go stycznia 1932 r. wpisowe oraz wkładki członkowskie w następujący sposób:

WPISOWE

	dawniej	obecnie
Członkowie rzeczywisci	Zł. 180'—	Zł. 120'—
Członkowie sympatycy	" 60'—	" 40'—
Członkowie nadzwyczajni firmy	" 100'—	" 60'—
Członkowie nadzwyczajni (osoby pryw.)	" 40'—	" 30'—

WKŁADKI

	rocznie		kwartalnie	
	dawniej	obecnie	dawniej	obecnie
Członkowie rzeczywisci	Zł. 180'—	Zł. 144'—	Zł. 45'—	Zł. 36'—
Członkowie sympatycy	" 120'—	" 96'—	" 30'—	" 24'—
Członkowie nadzwyczajni firmy	" 100'—	" 60'—	" 25'—	" 15'—
Członkowie nadzwyczajni (osoby pryw.)	" 40'—	" 30'—	" 10'—	" 7.50

A Hieronim dodał: „Ale co wolność to wolność, czy nie?”

W Stryju zatrzymaliśmy się na obiad. „Co będziecie jeść? Tylko prędko się decydujcie, bo daję wam kwadrans czasu”.

Pokazało się że gotowe są tylko kolanka cielęce a tego nie chcieliśmy. Mogła być i gęś na zimno, ale to mieliśmy już w drodze. Wiele zimnych gęsi, kur i psów zostawiliśmy za sobą, bo pośpiech wymagał ofiar. Skończyło się więc na kanapkach przy bufecie.

Dalsza droga odbywała się pomyślnie. Raz tylko przed furą z sianem Hieronim zamiast hamulca przycisnął akcelerator przez co dostało się nam trochę siana pod budę i do oczu. Na nasze protesty zdenerwowany Hieronim oświadczył, że mamy i tak sieczkę w głowach i że się nie znamy na sporcie.

Aby go fury z większym pośpiechem miały, wziął teraz szybkość stu na godzinę. System był zresztą dobry: konie już zdaleka skakały z wozami do rowów, ludzie o kilometr odległości robili gesty opętancze i szukali schronu po drugiej stronie rowu. Ale i tu dogonił ich Hieronim. Przeskoczywszy rów znalazł się na kartoflisku bez szkody wyraźnej dla nas i auta.

Zarył się tylko w błocie. Ale dał nauczkę tchórzom. „Niema pan potrzeby niczego się obawiać” rzekła Mama. „Mój mąż zna swoje auto. A jak konie wyścigowe skaczą przez rowy?”

Na wyciągnięciu wozu z błota zeszła nam reszta

dnia. Z opóźnieniem dojechaliśmy więc do Horodenki, gdzie nas zasłużony czekał odpoczynek.

„A jutro proszę aby mi wszyscy byli gotowi o piątej” zapowiedział okrutnik. „Rozumieta?”

Zdobyłem się na odwagę:

„Cóż ci na tem zależy czy to piąta czy dziewiąta? Dajże nam się wyspać. Mówiłeś że auto to wolność i swoboda”.

„Mówiłem i powtarzam, ale teraz nie czas na dyskusje jeśli mamy być wyspani na jutro. Dobranoc — nie przedłużajmy tej zbędnej konwersacji” — odparł Hieronim sucho. — „Nie nudźta!”

Dojechaliśmy wreszcie do Zaleszczyk. Było promienne rano.

Dumny jakbym przeleciał ocean, bogaty w przeżycia, uczułem, że kocham istnienie.

Wsunąłem szoferowi w rękę dziesięć złotych, obliczwszy się z groszem, czy wystarczy mi na bilet kolejowy powrotny. Uścisnąłem Hieronima a piękność Ity wydała mi się zawrotną.

„Nieumyte to, głodne a takie cudne!” pomyślałem rzewnie.

I byłbym się może i oświadczył pod pałacem słońcem Zaleszczyk, gdyż źle człowiekowi samemu nawet wśród śliwek, ale spojrzawszy w lustro hotelowe, chwyciłem się za głowę i poczęłem w rozpacz targać na niej włosy.

Były to siwe włosy.

Piękne białe zęby: Chlorodont

KOMUNIKATY TURYSTYCZNE.

Opłaty od samochodów na rzecz związków samorządowych zostały z dniem 1 kwietnia t. j. od chwili wejścia w życie ustawy o funduszu drogowym zniesione — mimo to zdarzyły się wypadki, że Magistrat miasta Krakowa ścigał opłaty miejskie od środków przewożowych za całe pierwsze półrocze b. r.

W tej sprawie Biuro Turystyczne interwenjowało w Prezydium Miasta, skąd nadeszło wyjaśnienie, że Magistrat wspomniane opłaty pobierał w dwóch półrocznych ratach, t. j. na 1 stycznia i 1 lipca. Na 1 stycznia br. nie wiedząc, że wejdzie w życie ustawa o funduszu drogowym wymierzył opłaty zgodnie z dotychczasowym postępowaniem za 1-sze półrocze b. r. Jakkolwiek Ministerstwo Spraw Wewnętrznych okólnikiem z 26 sierpnia 1931 r. potwierdziło, że związki komunalne utraciły prawo pobierania opłat od pojazdów mechanicznych, to jednak — wyjaśnia Magistrat — że nie zaprzeczyło prawa gminom do pobrania opłat wymierzonych przed ogłoszeniem ustawy o państwowym funduszu drogowym, a ściągniętych bądź to przed ogłoszeniem, bądź po ogłoszeniu tej ustawy.

Magistrat odmówił zwrotu ściągniętych opłat za drugi kwartał, na skutek czego niektórzy płatnicy wnieśli odwołanie do Urzędu Wojewódzkiego. Rozstrzygnięcie władzy wojewódzkiej dotąd nie nastąpiło.

Zakaz postoju na ul. św. Tomasza na odcinku między ul. Sławkowską a ul. św. Jana.

Prezydent miasta wydał dnia 7 listopada b. r. L. VII, drog. 649/931 D. na skutek interwencji Biura Turystycznego Klubu, następujące zarządzenie:

Ważne! Ważne!

OBUWIE MYŚLIWSKIE

z foki gwarantowane nieprzemakalne po najniższych cenach poleca:

J. GŁOGOWIECKI, Kraków, Rynek GL. 43 A-B.

Dla PT. Członków Krak. Klubu Automob. 10% rabatu.

„Wszelkie pojazdy konne i mechaniczne, zajeżdżające na ul. św. Tomasza na odcinku między ul. św. Jana a ul. Sławkowska przed kino „Apollo“, mogą zatrzymywać się tylko po prawej stronie jezdni ul. św. Tomasza, idąc od ul. św. Jana w kierunku ul. św. Tomasza i Sławkowskiej.

Wymienione pojazdy po odwiezieniu gości do kina „Apollo“ lub hotelu, mają natychmiast odjechać z tej ulicy. Postój pojazdów konnych i mechanicznych w ul. św. Tomasza na powyższym odcinku jest zabroniony.

Dorożki samochodowe po odwiezieniu gości do kina lub hotelu mają zająć stanowisko wyznaczone dla tych dorożek u rogu ul. Sławkowskiej i św. Tomasza, po lewej stronie ul. Sławkowskiej, idąc od Rynku Głównego.

Dorożki konne mają zająć stanowisko dla dorożek konnych, znajdujące się w Rynku Głównym pod Sukiennicami. Natomiast pojazdy prywatne, tak mechaniczne, jak konne, mają opuścić ul. św. Tomasza i zająć miejsca po prawej stronie jezdni przy ul. św. Jana na odcinku między ul. św. Tomasza a św. Marka.

Równocześnie zarządzam umieszczenie dwóch tablic ostrzegawczych na obu rogach ul. św. Tomasza na odcinku ul. św. Jana i Sławkowskiej z napisem: „Postój wzbroniony“.

Czeki benzynowe.

Przypominamy, że w Sekretarjacie Klubu nabyć można czeki benzynowe i olejowe firmy Standard Nobel, stanowiące znaczne udogodnienie w czasie podróży.

Zachęcamy P. T. Członków do nabywania tych czeków.

KABARET-DANCING

MOULIN-ROUGE

Otwarty codziennie od godz. 10-tej wieczór.
W soboty, niedziele i święta Five o Clock od godziny 5-tej do 7-ej.
Pierwszorządny Program Kabaretowy i prawdziwy

AMERICAN-BAR

Tel. 103-23. **KRAKÓW**, św. Gertrudy 28. Tel. 103-23.
WEJŚCIE OD PLANT! WEJŚCIE OD PLANT!

Chicago - Manchester - Kraków.

Razu pewnego, a było to jakiś rok temu, przyniósł mi listonosz list z Chicago, na którego kopercie był taki adres:

X. Y. (imię i nazwisko).
Poland
DNIA

Okazało się, że nadawca (wielka fabryka amerykańska) wypisał zamiast miasta *Kraków*, słowo: *Dnia*, które umieszczone było w moim do tej firmy liście na miejscu, przeznaczonym na datę. To miejsce w listach amerykańskich używane jest na podawanie miejscowości, będącej siedzibą adresującego. A więc nadawca sądził, że moim miejscem zamieszkania i zarazem adre-

sowania korespondencji jest miasto: *Dnia*. — Otóż napisy i uwagi, umieszczone na kopercie tego listu przez polskie urzędy pocztowe, wskazywały dokładnie losy, jakie ten list przeszedł. Przedewszystkiem dostał się on do Warszawy, ile-że graniczny urząd rozdzielił nie znalazł polskiego miasta: *Dnia*. W Warszawie odnośny urzędnik pocztowy doszedł do przekonania i to zupełnie logicznego, że nadawca zamierzał napisać na kopercie nie *Dnia*, ale *Gdynia* i... list poszedł do Gdyni. Tam zadano sobie na poczcie dalszy trud, okazało się bowiem, że adresat w Gdyni jest nieznanym i rzeczywiście, wówczas tak jak i dziś mieszkałem, pracowałem, traciłem i płaciłem podatki, jednym słowem żyłem, w Krakowie.

Widocznie polscy urzędnicy pocztowi sumiennie pojmują swoje obowiązki, gdyż któryś z nich wyszukał miejsce zamieszkania adresata, przekreślił Gdynię i skierował list do Krakowa. Czy znalazł ten adres w spisie klientów PKO., czy w księdze telefonicznej, czy poprostu w księdze adresowej, tego nie wiem, wiem natomiast napewno, że z możliwości znalezienia adresu skorzystał, że ten ważny list ze stosunkowo niedużym opóźnieniem otrzymałem i że Polska Poczta jest *wspaniała!* Tak, *wspaniała!* Tyle znajdujemy powodów do narzekania na stosunki, panujące u nas w różnych dziedzinach, że fakt tak precyzyjnego i pełnego nieszablonowej inicjatywy pojmowania i spełniania przez Poczta Polską obowiązków podnieść należy z największą radością.

A więc Polska Poczta jest *wspaniała!* No dobrze, ale dlaczego piszę o tem w piśmie samochodowym i zabieram czas czytelnikom - automobilistom? Wyjaśnię natychmiast! Piszę to z 2-ch powodów: a) w interesie „Wiadomości Klubowych“ i b) w interesie Krakowskiego Klubu Automobilowego. Zatem do rzeczy! Pewien Automobilklub poczuł się niesłusznie dotkniętym krytyką imprezy, w której osiągnął zwycięstwo i wystąpił z repliką na łamach polskiego organu automobilowego. Na wstępie swego artykułu powołał się ten Klub na fakt ukazania się wspomnianej krytyki w „Wiadomościach Klubowych“ i zaznaczył, że numer tego pisma „*znalazł*

się w jego rękach zgoła przypadkowo“. A więc nietylko przypadkowo, ale i *zgoła!* Moi Panowie, jest to niesłuszny i niesprawiedliwy zarzut, skierowany w stronę naszej *wspaniałej* Polskiej Poczty! — Administracja „Wiadomości Klubowych“ rozsyła wszystkim klubom swoje pismo natychmiast po ukazaniu się każdego numeru. Mamy maszynę, która adresuje, każdy odbiorca ma swoją kliszę, — pomyłka lub opuszczenie kogokolwiek jest bezwarunkowo wykluczone. A zatem należy przyjąć, iż wspomniany Klub zarzucił Poczcie Polskiej, że „Wiadomości“ doręcza *przypadkowo*. Ale fakt, że te „Wiadomości“ dostały się do rąk tego Klubu szczęśliwie, nie powinien zachęcać do ganienia Poczty w artykule polemicznym, nie mającym z Poczta nic wspólnego. Zatem nie trzeba było wspominać o tem *przypadkowym* przeczytaniu naszego organu.

Jeżeli już mówimy o tym artykule, to zastanowić nas musi również wycieczka w stronę jakiegoś ubóstwa Krakowskiego Klubu Automobilowego. My pisaliśmy o sporcie, a wspomniany Klub pisze o „ubóstwie w innym kierunku“. Nie jesteśmy wprawdzie bogaci, ale niesłusznym jest pomawianie nas o ubóstwo, bo przecież mamy maszynę do adresowania, konto w PKO., piękne meble, gramofon no i ostatecznie taki drobiazg w naszym dorobku, jak „Międzynarodowy Wyścig Tatrzański“.

ATE.

„ELEKTROGEN“

Zakład Elektryczny Spawania Żelaza i Metali

KRAKÓW

Kalwaryjska 34, tel. 117-07

Przyjmuje wszelkie naprawy: Kotłów parowych, Zbiorników, Części żeliwnych do maszyn parowych, rolniczych, ceglarskich, gatrów, samochodów (karterów) itp.

Roboty zamiejscowe wykonuje się Specjalnym Agregatem Automobilowym. — Firma wykonuje wszelkie roboty systemem zagranicznym i zatrudnia pierwszorzędných, fachowych spawaczy egzaminowanych przez Stow. Doz. Kotł.

KOMUNIKATY SPORTOWE.

Podziękowanie.

Na posiedzeniu w dniu 16 sierpnia b. r. uchwaliła Komisja Sportowa K. K. A. wyrazić gorące podziękowanie wszystkim Członkom Klubu, którzy brali udział w organizacji „IV. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego“.

Bezinteresowna i ofiarna praca tych Członków umożliwiła Klubowi, mimo obecnej ciężkiej sytuacji gospodarczej, przeprowadzenie naszej reprezentacyjnej imprezy i postawiła organizację wyścigu na wysokości zadania.

MASARYKUV OKRUH.

W wyścigu okrężnym „Masarykuv Okruh“ w Brnie, o którym piszemy na innym miejscu, startował p. Antoni Januszkowski, a jako jego zastępca p. Jan Ripper.

Niestety p. Januszkowski, który bardzo piękniejechał, odpadł w piątej rundzie skutkiem defektu kierownicy.

W „Zjeździe Gwiazdzitym Pań“, zorganizowanym do Brna z okazji tego wyścigu, wzięły udział członkinie naszego Klubu: p. Marja Koźmianowa na Austro-Daimlerze ze swoim mężem jako pasażerem i p. Marja hr. Szembek z obsadą, złożoną z p. Marji, Anny i Stanisła-

wa hr. Rostworowskich, oraz Sekretarza Klubu p. Cermaka.

Pozatem wyjechali na wyścig pp. W. Ripper, Dr. A. Kwiatkowski, Zb. Kwiatkowski, Dr. Szatkowski i Dr. Grabowski.

AUDYCJA RADJOWA.

„Masarykuv Okruh“ był — jak wiadomo — transmitowany przez p. Dr. Szatkowskiego do radja i z tej okazji firma „Elekton“ urządziła w Klubie audycję, której przysłuchiwali się liczni członkowie, interesujący się przebiegiem i wynikami wyścigu.

IMPREZY ZIMOWE.

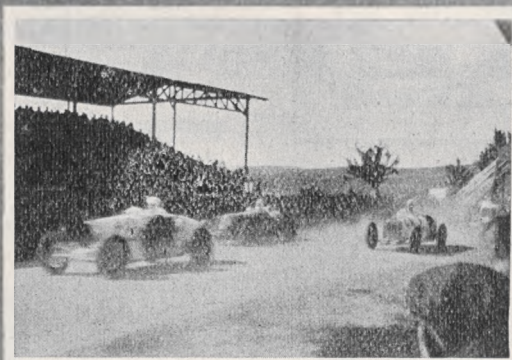
W porozumieniu z Polskim Związkiem Narciarskim zarezerwowano na imprezy zimowe Krakowskiego Klubu Automobilowego dnia 13 i 14 lutego 1932.

Blizszy program tych imprez zostanie opracowany przez nową Komisję Sportową.

„Wyścig Tatrzański“.

Dla „V. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego“ zarezerwowana została w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym data 21 sierpnia 1932.

„Masarykuv Okruh“



I rząd (z góry na dół):

1. Borzacchini przed startem.
2. W samochodzie Varzi, nad nim Chiron.
3. Jasiek Ripper po przyjeździe do Brna.

II rząd:

1. Start malej kategorii.
2. Zielona trybuna.
3. Wyjazd naszej ekipy do Brna.

III rząd:

1. Januszkowski (w środku) z Pohlem i Schmidtem.
2. Januszkowski przed startem.
3. Chiron po wyścigu. (Tak oryginalnej fotografii Chiron'a nie umieściło żadne pismo).

Powyższych zdjęć użył nam łaskawie p. Xawery hr. Krasicki.

Wzorowe
Wyszkolenie Samochodowe i Motocyklowe
Autoklub Kraków, Rynek 34
 telefon 155-54.
Żądać informacji! Żądać informacji!

ZAKŁAD KRAWIECKI
Ludwik Szufa i Synowie

Kraków, Szewska 17, I p.
 Rok założ. 1892 Telefon 112-71

Masarykuu Okruh.

Dnia 26 września br. wystartowaliśmy z hr. Szembek, jako zawodniczką na wozie „Tatra“, na Rajd Gwiazdzisty Pań do Brna, organizowany przez tamtejszy Klub z okazji II-go Wyścigu Okrężnego Imienia Prezydenta Masaryka.

Trasa rajdu wynosiła około 330 km., prowadząc z Krakowa, przez Wadowice—Bielsko—Cieszyn—Přibor—Olomuniec do Brna.

Z powodu wylewów rzek byliśmy zmuszeni trasę przedłużyć o 60 km.: mianowicie jechać od Kęt na Oświęcim—Jawiszowice (Soła wylała).

Tu spotkał nas, zresztą jedyne, defekt gumowy, ale zato w najgorszych warunkach, jakie można sobie wyobrazić, gdyż winda tonęła w rozmokłym gościńcu, niezmiernie utrudniając zmianę koła.

Tymczasem w czasie przymusowego postoju, minął nas wóz drugiej polskiej zawodniczki, p. Marji Koźmianowej (Austro-Daimler).

Dalej już bez przeszkód dotarliśmy do Cieszyna. Po stronie czeskiej oczekiwał na nas przedstawiciel Fabryki „Tatra“, p. Inż. Linnerl, który pilotował nas do Přibora.

Od Přibora aż do samego Brna towarzyszył nam znany przyjaciel imprez K. K. A., p. Mojżisek.

Po zgłoszeniu w Sekretarjacie C. A. M. S., co połączone było z trudnościami, nikt bowiem nie wiedział w Klubie, gdzie należy się zgłosić, nasza zawodniczka otrzymała pamiątkową plakietę.

Ze względu na to, że na drugi dzień trzeba było stawić się na trasie przed godz. 9-tą, po pobieżnym zwiedzeniu miasta pod przewodnictwem hr. K. (managera naszych dwóch wyścigowych zawodników pp. Januszkowskiego i Rippera), udaliśmy się na zaślony spoczynek.

W niedzielę nastąpił wyjazd na wyścigową trasę.

Przypuszczaliśmy, że dojazd do obranego przez nas miejsca natrafi na wielkie trudności z powodu olbrzymiego zjazdu samochodów z całej Europy.

Pomimo wielkiej ilości wozów (około 10.000), panował wzorowy porządek.

Dojechawszy na 16 km. trasy i po ustawieniu wozu w parku, udaliśmy się na betonowane serpentyny.

Wyścig rozpoczął się punktualnie o godz. 10.30. Megafony ogłosiły start... Mija kilka minut... nagle rozlega się przyciszony, jednak ciągle wzmagający się huk motorów. Jadą... już są na serpentynach: Prowadzi Faggioli na Masseratti, tuż za nim Nuvolari na Alfie Romeo, potem Varzi na czerwonym (a zatem własnym) Bugatti. Potem w wolnym tempie Chiron, widać, że szanuje maszynę, czekając odpowiedniej chwili, by pokazać, co umie.

Następnie wypadają dwa Mercedesy ze znanymi nam kierowcami Caracciola i Stuckiem (członkiem K. K. A.), zaś za nimi dalsi zawodnicy, należący do kategorii dużych wozów.

Ledwie ci zniknęli, ukazała się kategoria małych wozów: Prowadzi Levy na Bugatti, za nim Schmidt, a szósty z kolei Nr. 80, nasz zawodnik p. Januszkowski, na czerwono-białej Bugatti.

W drugim okrążeniu niema zmian w układzie sił zarówno w wozach dużej jak i małej kategorii. Czekamy na trzecie. Tu jedzie pierwszy Chiron, za nim Caracciola, aż wreszcie po długiej przerwie ukazuje się reszta, biegnąca grupami po kilka wozów razem. Brakuje Faggiolego, Nuvolarego i Varziego.

Nadjeżdża mała kategoria, p. Januszkowski w doskonałej formie.

Po chwili widzimy czerwone Bugatti Varziego, Obok niego jako „Beifahrer“ siedzi Nuvolari. Okazuje się, że w trzecim okrążeniu Faggioli wpadł na

ACCULICHT ELEKTROLYT

jest płynem akumulatorowym, działającym samoczynnie. Przedłuża kilkakrotnie życie akumulatora. Zwiększa pojemność akumulatora o 25%.

Czyni zupełnie zbędnym ładowanie akumulatora.

Akumulator ładuje się sam w instalacji świetlnej auta.

Generalna Reprezentacja na Polskę:

ADOLF KAPPELLNER Jun. — KRAKÓW, Florjańska 49. Tel. 156-39.

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

Czekolada**A. Siasecki S. A.****K r a k ó w**

podstawę mostku, przerzuconego przez trasę i zatara-
sował przejazd. Nim zdołano usunąć rozbity wóz, nad-
jechał Nuvolari, a za nim Varzi i obaj kolejno wpadają
na przeszkodę. Dwie pierwsze maszyny rozbite, a Varzi,
zabrawszy Nuvolarego, z biedą dojeżdża do depot, tam
zmienia koła, jednak nie może dalej jechać, z powodu
skrzywienia osi.

Następują dalsze okrążenia, Januszkowski wysuwa
się na czwarte miejsce, jedzie przed Schmidtem. Za-
znaczyć należy, że Januszkowski wystartował 11-ty
z rzędu, zaś różnica między nim, a Levym wynosi zale-
dnie 1 min. 27 sek., co na okrążenie 30 kilometrowe jest
minimalnym.

W czwartej rundzie słyszymy znów samochody
nadeżdżających zawodników, a wśród huku motorów
daje się słyszeć potężny głos jednej z maszyn. Byliśmy

przekonani, że jedzie jeden z zawodników wielkiej ka-
tegorji wozów, tymczasem ukazuje się Nr. 80, jadący
w coraz to lepszej formie.

W piątym okrążeniu jadąc koło depot p. Janusz-
kowski daje znak ręką p. Ripperowi przekonanemu, że
w następnym okrążeniu on zajmie miejsce przy kierow-
nicy. Czekamy z coraz większym zaciekawieniem na
Januszkowskiego, przejeżdża pierwszy, drugi, trzeci,
szósty wóz małej kategorii, lecz Nru 80 nie widać.

Ogarnia nas niepokój, gdy naraz megafony zapo-
wiadają: „Nr. 80, Polak Januszkowski miał uchodu na
14 km., wóz rozbity, jezdec cały”.

Bezwłocznie udajemy się na 14 km.: Zastajemy
p. J. wprawdzie w nienajlepszym humorze, jednak
zdrowego i całego. Oglądamy miejsce wypadku, ścięty
przydrożny słup kamienny i maszynę zewnątrznie nie-
uszkodzoną. Po otwarciu maski widać urwaną kierow-
nicę.

A oto jak opisuje wypadek p. J.: „Przejeżdżając
w piątej rundzie koło depot, dałem ręką znak Jaškowi,
że w kierownicy coś nie jest w porządku. Stałem się
ostrożnie przejechać ostatnie okrążenie. Dojeżdżam
w tempie około 90 km. godz. do lewego skrzytu między
13 a 14 km. i z przerażeniem spostrzegłem naraz, że
koła zupełnie nie reagują na ruchy kierownicy. Od tej
chwili następowały wypadki w błyskawicznym tempie:
Wale wozem w kamienny słup, ścinam go jak brzytwą,
odbijam się jednak od niego na środek drogi, a hamując
gwałtownie, zatrzymuję się nad brzegiem przeciwległe-
go rowu, kończąc w ten sposób wyścig”.

Pocieszywszy p. Januszkowskiego jak się dało, po-
wróciliśmy na nasze stanowisko przy trasie.

W jednej z ostatnich rund wypada Stuck na Mer-
cedesie i potrąca kołem w czasie wymijania przed nim
jadącego Levy'ego, zrzucając go z trasy. Ten wzięwszy
sobie do pomocy kilku widzów, wyciąga wóz na drogę,
dojeżdża do depot, tam jednak już zostaje z powodu
uszkodzonej maszyny.

Następne okrążenie przynosi nam niesłychaną nie-
spodziankę, bo oto megafony zapowiadają, że faworyt
dnia Caracciola, biorąc zakręt w zbyt ostrem tempie,
wpadł na drzewo, rozbijając potwornego Mercedesa.

Wyścig kończy się zwycięstwem Chirona na Bu-
gatti z dużej kategorii wozów i Schmidta też na Bugatti
z małej kategorii wozów.

Po wyścigu objechaliśmy całą trasę, spotykając co
kilka kilometrów porozbijane maszyny, leżące w nie-
mocy w rowach. Mimo tak trudnego wyścigu i tylu
karamboli na szczęście nie było wypadku w ludziach.

Doskonałe wrażenie robiła pierwszorzędną organi-
zacja wyścigu. Zaznaczyć jednak należy, że organizato-
rów spotkała wydatna pomoc, gdyż władze obsadziły

KRAJOWA FABRYKA KONFEKCJI**MĘSKIEJ I DZIECIĘCEJ****Kraków, ul. św. Gertrudy 29****Telefon Nr. 108-95.**

poleca swoje pierwszorzędne
wyroby z bielskich i angielskich
materiałów — a mianowicie:

Płaszcz:

materiałne, impregnowane
i płóciennie.

Ubrania:

marynarkowe i sportowe.

F u t r a

Odzież skórzana:
oraz wszelkie ubiory sportowe.

Wykonanie wykwiłtne
Ceny bardzo niskie

Sprzedaż detaliczna:

KRAKÓW, RYNEK GL. 5

FEDEROWICZ i PALUGYAY Kraków, ulica Podwale 5.
Telefon Nr. 106-15.



„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 proceduru 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!

wojskiem pod bronią oraz licznymi funkcjonariuszami policji bardzo silnie trasę.

Silne obsadzenie trasy wykonywanem było nie tylko w czasie wyścigu, lecz także w czasie kilkudniowych treningów. Zrozumiałem jest, że taka pomoc ułatwiała pracę organizującemu wyścigi klubowi, zdejmując z niego wielką odpowiedzialność i pracę, połączoną ze strzeżeniem trasy.

Przy starcie była wzniesiona wielka szopa, każdy z zawodników otrzymał w niej swój przedział, oznaczony jego startowym numerem i mógł urządzić sobie depot.

Naprzeciw były umieszczone główne trybuny z lożą rządową. Na 16 km., wznosiła się druga wielka trybuna z szerokim zasięgiem widoku.

Automobile widzów zgromadzone, jak wyżej zaznaczamy, w ilości około 10.000, zaparkowane były wzdłuż całej trasy na polach przydrożnych. Ale bo też zaraz na pierwszy rzut oka widocznem było w Brnie, że całe społeczeństwo brało żywy udział w imprezie: Widać było wśród publiczności wiele małych dzieci i starców, okazujących równe zainteresowanie, przy czem wszyscy wzajemnie pilnowali porządku, utrzymując dyscyplinę wśród siebie.

Widać było, że wszyscy uważają jak najlepsze urządzenie wyścigu za chlubę swego narodu, a nie za jakiś wybryk organizującego klubu lub garści rzekomo rozkapryszonych widzów.

Zrozumiałem jest, że w takich warunkach praca sportowa jest nadzwyczajnie miłą i celową, zarówno jako czynnik dyscypliny, jak niemniej podniesienia fabrycznej produkcji kraju, rozwoju turystyki, reklamy narodu, a w konsekwencji powiększenia jego znaczenia i bogactwa.

Jak długo jakiś kraj nie potrafi skoordynować tych czynników, tak długo żaden z nich, traktowany oddzielnie, nie przyniesie pozytywnego rezultatu. M. R.

AUTO-TARG

JÓZEF WANICKI i Ska

zawiadamia że z dniem 22 października br, przeniosła się z ulicy Czystej 5, do garaży samochodowych przy
UL. GRZEGÓRZECKIEJ 32, telefon 134-70.



RAID ALPEJSKI.

Organizację przyszłorocznego Rajdu Alpejskiego obejmuje Królewski Klub Automobilowy Italji. Start i meta będą w Rzymie.

MISTRZOSTWO GÓRSKIE EUROPY.

Mistrzem Górkim Europy na rok 1931 został w kategorii wyścigowej Zanelli na samochodzie National Pescara, a w kategorii sportowej Rudolf Caracciola na Mercedes Benz.

W roku 1932 Mistrzostwo Górkie Europy, według uchwały Międzynarodowej Komisji Sportowej, nie będzie rozgrywane.

TEATR NA SAMOCHODZIE.

W Ameryce obecnie posługują się teatry wędrownie samochodami, na których urządzona jest scena, co umożliwia dawanie przedstawień nawet w miejscowościach, gdzie niema odpowiedniego lokalu.

„GARDESANA“.

Dnia 20 października odbyło się we Włoszech otwarcie nowej drogi samochodowej, zbudowanej naokoło południowej części jeziora Garda, tak zwanej „Gardesana“.

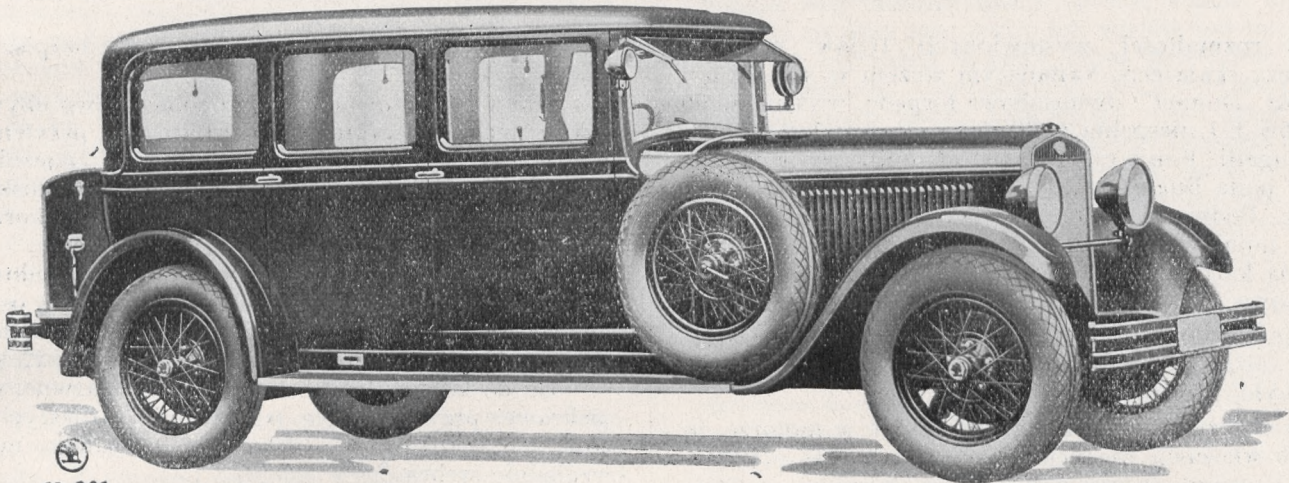
Drogę tę wykuto w prostopadłych ścianach, spadających do jeziora Garda, których stopa ludzka przedtem nie dotknęła. Obecnie całe jezioro Garda — jedno z najpiękniej położonych jezior — objechać można dookoła samochodem drogą wiodącą tuż nad wodą. Nowo zbudowana droga ma także duże znaczenie komunikacyjne, ze względu na skrócenie odległości z Bolzano do Brescia o 40 km.

WINA FRANCUSKIE FIRMY:

SCHÖDER & SCHYLER & CIE BORDEAUX

ZAWSZE NA SKŁADZIE WE FIRMIE:

AUTO-SKODA



C-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

Salon automobilowy 1931 w Saryżu.

Tegoroczny salon automobilowy w Paryżu, mimo ogólnie i powszechnie panującego kryzysu gospodarczego, wypadł imponująco, stwierdzając dobitnie, iż samochód przestał być luksusem, dostępnym dla niezliczonego grona wybranych, a stał się niezbędnym przedmiotem codziennego użytku.

Olbrzymia hala „Grand Palais“, wypełniona została szczerze wspaniałymi eksponatami przeszło ośmdziesięciu marek samochodowych. Więcej niż połowa (ponad 40) firm francuskich, resztę wystawców stanowiły firmy amerykańskie, włoskie, angielskie i niemieckie. Uderzał zupełny brak wozów czeskich i austriackich, których tak wiele widzimy w Polsce.

Boczne salony głównej hali pałacu wypełnione były eksponatami fabryk karoserji, prawie wyłącznie francuskich. (Stanowiło to właściwie uzupełnienie stoisk poszczególnych marek samochodowych). Ponadto w salonach tych urządzone były kioski różnych wydawnictw samochodowych i salon informacyjny, gdzie przedstawiciel autoklubu francuskiego udzielał wszelkich wyjaśnień. W salonie tym znajdowała się również wystawa odznak wszystkich autoklubów francuskich i zagranicznych.

Salony i galerje na pierwszym piętrze pałacu stanowiły wystawę wszystkich możliwych akcesoryj sa-

mochodowych, części, materiałów pędnych i wogóle wszystkiego, co ma jakikolwiek (nawet luźny i pośredni) związek z przemysłem i sportem samochodowym oraz turystyką.

Wszystkie firmy prześcigały się w przedstawieniu swoich najlepszych wytworów w jak najkorzystniejszym świetle, to też powiedzenie, że wielbicielowi samochodu oko na widok tych wszystkich cudów białeło, nie będzie bynajmniej przesadą. Przeżywałem uczucia prawdziwej radości, iż danem mi było oglądać to zbiorowisko arcydzieł techniki i sztuki, połączone z dotkliwym uczuciem bezmiernej boleści, że z powodu: „ciężkie czasy“, nie mogłem się znaleźć przy kierownicy jakiegoś „Buciali“ czy innego „Rolls-Royca“. Kierownice te miały swoją specjalną wymowę i dyskretnie a kusząco spoglądały na każdego, jak oczy „Giocondy“. Niektóre wyraźnie na mnie „leciały“, a ja zimny i nieugięty musiałem przechodzić obok swego „szczęścia“, „choć serce z bólu kona!“.

Wszystkie wozy wystawione miały jedną cechę wspólną, t. j. niestychaną staranność i komfort wykończenia i wyposażenia. Nawet najtańsze wózki popularne miały wszystkie te, tak istotne dla „amatora“ odgrywające rolę, guziczki, zegarki, klapki, strzałki, korbki, kufry i t. p.

Federowicz i Palugyay Kraków, Podwale 6.

„OSTOJA”
 KRAKÓW, UL. JULJUSZA LEA 5
 NAJWIĘKSZA WYTWÓRNI KILIMÓW I GOBELINÓW
 NAJNIŻSZE CENY, DOGODNE SPŁATY.

O różnorodności wystawionych typów najlepiej świadczy skala cen. Najtańszym wozem w salonie był mały „Donnet”, dwuosobowy torpeda, w cenie 8.000 franków, t. j. niespełna 3.000 zł., najdroższy był specjalny „Bugatti” 8-mio cylindrowy, 14-to litrowy, wóz prywatny pana Bugatti, robiony tylko na specjalne zamówienie. Podwozie tego typu, jak mnie przedstawiciel firmy poinformował, kosztuje 500.000 fr., a z odpowiednią karoserją 600.000 fr., t. j. 24.000 dolarów. — Straszliwa to w swych rozmiarach i potędze machina.

Najliczniej były w salonie reprezentowane „Delage”, „Citroen”, „Pegeant”, „Renault”, oraz bardzo dużo było „Rollców”.

Jeśli idzie o nowości konstrukcyjne w motorze, to jest ich właściwie niewiele. Wiele firm nawet popularnych (Pegeant), stosuje nawet w tanich modelach (201) łamane osie przednie. Dalej lansowane jest „wolne koło”. Nowość ta jest silnie reklamowana, jednak na razie sprawa ta wywołała ożywioną dyskusję, przytem ilość argumentów za i przeciw jest prawie równa.

Zaznacza się rozszerzenie stosowania napędu na przednie koła (dwie czy trzy firmy zastosowały to w niektórych swoich modelach). Pozatem zastosowano specjalne urządzenia gaźników, zapewniające szybszy i niezawodny zapal zamarzniętego motoru.

Uderzyło mnie, że stare znane luksusowe marki żadnych zmian technicznych w swoich wozach nie wprowadziły.

Parę firm wystawiło wozy z automatyczną zmianą biegów (manetka na kierownicy) np. Issotta Fraschini.

Większość wystawianych wozów ma kierownicę z lewej strony. Problem ten jest przedmiotem ożywionej dyskusji w prasie francuskiej. Kierownica z lewej strony ma znacznie więcej zwolenników i dają się słyszeć liczne głosy za wprowadzeniem przymusowego budowania lewej kierownicy.

Jeśli idzie o karoserje, to u wszystkich wytwórców karoserji wyraża się zdecydowana tendencja do jak największego obniżenia nadwozia i nadania mu możliwie najprostszymi linij. Najwięcej jest dwu- i czteroosobowych „cabriolet” i „faux cabriolet”, 2-drzwiowych. Drzwi niestychanie szerokie umożliwiają wejście na tylne miejsca bez podnoszenia przednich foteli. Szyby



OPONY
 SAMOCHODOWE
 WYRÓB KRAJOWY
 Wyłączne zastępstwo:
„ELIBOR”
 Spółka akcyjna Handlowo-Przemysłowa
 „Ł. J. Borkowski”, Oddział Kraków, Rynek 26

bardzo niskie i szerokie, przeważnie z „bezpiecznego szkła”.

Kufer zdecydowanie zyskał sobie prawo obywatelstwa i stał się integralną częścią karoserji, przytem rozmiary jego w większości modeli bardzo znacznie powiększono, a urządzenie wewnętrzne jest doskonale pomyślane, tak, że zapewnia najcelowsze wykorzystywanie.

Przeważają karoserje metalowe i ze specjalnej nowo wynalezionej masy papierowej. Te ostatnie odznaczają się tem, że są nieprawdopodobnie lekkie. Olbrzymi kufer z tego materiału waży około 22 kg.

Co do koloru, to przeważają wozy barwne, nawet jaskrawe, przytem wiele (szczególniej droższych wozów) ma bardzo ładne dekoracje z białego metalu, względnie srebra.

Żaluzje przed chłodnicą również ogromnie się rozpowszechniły.

Wewnętrzne wykończenie nawet w najtańszych serijnych wozach jest luksusowe i zapewnia maksimum komfortu i wygody.

W dziale akcesorjów i części wystawiono bardzo wiele różnych drobnych nowości, które są stosunkowo tanie, a bardzo wydatnie przyczyniają się do podniesienia poziomu komfortu i bezpieczeństwa automobilisty. Podnoszenie samochodu, celem zmiany opony, tak uciążliwe i nieraz na drodze pochyłej nawet niebezpieczne, rozwiązane zostało przez aparat bardzo prosty i tani (około 700 zł.). Aparat ten składa się z 4 cylindrycznych wind, które montuje się po dwie na przedniej i tylnej osi wozu na stałe oraz z kompresora oliwnego, zamontowanego na ramie pod wozem. Cały aparat łączy się z motorem zapomocą przełącznika na desce rozdzielczej. Przez przesunięcie przełącznika aparat zaczyna działać i w przeciągu 30 sekund podnosi cały wóz albo tylko przód lub tył.

Dalej reflektory są połączone z kierownicą tak, że w miarę obrotu kierownicy oświetlają zakręty.

Specjalne ulepszone sygnały i lusterka, wycieraczki, pasty i aparaty do konserwacji karoserji, ogromnie upraszczające tę tak nieraz uciążliwą dla amatora czynność, pasty, które uniemożliwiają potnienie i zalewanie wodą szyb, maszyny elektryczne do podnoszenia i opu-

Posadzki kamionkowe
 terazzowe
 ksylolitowe
 stalbetonowe
 djamentobetonowe

Flisy ścienne glazurowane — Rury kamionkowe — Szlachetne materiały — Fasadowe i kamień sztuczny „Briazolit”.
 Piece krajowe, zagraniczne i t. p. dostarcza i wykonuje:
„DOMAT” Ska dla dostaw materiałów budowlanych
 z o. o. Kraków, Al. Krasieńskiego 10, tel. 142-68

SZLIERNIA SZKŁA I LUSTER
KAZIMIERZA WORONIECKIEGO
 Kraków, pl. Szczepański 1. 7, telefon 163-47.
 Specjalność: szyby do aut. — Ceny najprzystępniejsze. —
 Wykonanie solidne i szybkie.
 Dla Czytelników „Wiadomości Klubowych” specjalny rabat.

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

TANCOW salonowych, scenicznych, rytmoplastyki wycza

Pierwszorządna Nowoczesna Uczelnia Art. Baletm.

Alfreda Walden-Hankusa

Kraków, ul. św. Marka 8, — Telefon Nr. 162-83

szczenia budy względnie dachu w limuzynach (w ciągu minuty za naciśnięciem guzika!), kufry do kampingu, zawierające stoliki, krzeselka, nakrycia, Kuchenki i wogóle wszystkie jedzeniowe przybory na 4 i 6 osób (od 300 fr. bardzo porządne i niewielkie) i wiele innych różnych drobiażków, na wyszczególnienie których musiałbym tomy napisać, wszystko to imponuje i przykuwa.

Publiczności szalone ilości, naturalnie większość przerażliwa gapiów i zbieraczy prospektów, do których firmy wydawały specjalne torby papierowe. Wszystko pcha się i tłoczy specjalnie przy ruchomych modelach i gapi się, choć z wyrazów twarzy jasno widać, że niema zielonego pojęcia o tem, o co tu właściwie chodzi.

Wszyscy gwarzą, agenci zachwalają swoje ekspozycje, radio drze się nieludzko, wogóle wrzawa niesamowita. Z górnego balkonu wygląda cała hala, jak zaśmiecone i lekko zadymione mrowisko, poruszające się bez celu, sensu i powodu w te i tamte strony, a oko spoczywa mile na wytwornych, subtelnym i lśniących sylwetkach nieruchomych maszyn, dumnie spoczywających w „splendid isolation“ na swoich ogrodzonych „standach“, dających się łaskawie podziwiać i pożądać.

Sprzedawcy stanowią też ciekawe widowisko. — Przedwzrostkiem wygląd ich i zachowanie i urządzenie ich „gabinetów“ są w ścisłym stosunku do marki samochodowej, którą reprezentują.

A więc agenci firm luksusowych mają miny i postacie udzielnych księży lub ambasadorów wielkich mocarstw. Zagłębieni we wspaniałych klubach z cygarem lub fajką w ustach zdają się być niezmiernie zajęci studjowaniem jakiegoś dziennika lub konferencją między sobą. Na publiczność pozornie wogóle nie zwracają uwagi i wygląda to, jakby przyszli ot tak posiedzieć tutaj dla przyjemności. Prospekty dają tylko na wyraźne żądanie (często mówią, że niema) ruchem panna dającego jałmużnę.

To wszystko jednak pozory, bo agenci ci jakimś nadzmysłem wyczuwają momentalnie klienta, który może ich interesować, naturalnie w takim wypadku w zachowaniu ich następują pewne zmiany, zwracają na „takiego“, zresztą w bardzo dystygowany

M. FOLWARK

WARSZTAT MASZYNOWO-KOWALSKI

Spawanie wszelkich części do maszyn i różnych metali.

Specjalny wyrób resorów automobilowych, sprzężyn i kucie części do wszystkich maszyn po cenach bardzo przystępnych.

KRAKÓW, ULICA ZABŁOCIE L. 3a.

sposób, swą łaskawą uwagę, proszą siadać, odpowiadają na pytania tak, jakby ich wogóle ten interes minimalnie obchodził, a tylko przez grzeczność wogóle się tem zajmują. Słyszałem taką charakterystyczną rozmówkę, kiedy klient, zaskoczony nieco ceną jakiejś wspaniałej maszyny, zaczął agentowi tłumaczyć, że taki to a taki wóz za taką to i taką cenę ma to i to lepsze i ładniejsze. Agent wysłuchał całego wykładu gościa w spokoju i najspokojniej w świecie oświadczył: „Oui, mais c'est Duesenberg!“ (tu wymienił markę swojej firmy. Poczem najwyraźniej uważając dyskusję za wyczerpaną, najspokojniej zabrał się do swej gazety. Przekonany tym argumentem klient wyjął książeczkę czekową, wystawił czek, na wybranej maszynie zawiśla skromna kartka z napisem „vendu“ — sprawa była załatwiona. — Wypadek ten miał miejsce z otwartą czteroosobową luksusową maszyną „Duesenberg“, która kosztowała bagatelkę — 425.000 franków.

Mają jeszcze ludzie pieniądze, co?

Inaczej zupełnie przedstawia się sprawa z agentami tanich, popularnych firm samochodowych.

Ci panowie, mojem zdaniem, niczem się nie różnią od gacziarzy lub sprzedawców ulicznych. — Ciągłe na nogach, wpychają przemocą przechodzącym tłumom całe pliki swoich katalogów, wszelkimi sposobami starają się zatrzymać zwiedzających przy „standzie“ swojej marki. Wystarczy na chwilę zatrzymać się przy takim „standzie“, żeby być momentalnie otoczonym przez całe zbiegowisko sprzedawców, którzy prześcigają się w wychwalaniu swego towaru. — Wciągają człowieka do wozu, usadzają, przymierzają, proponują próbę (do tego celu każda firma ma kilkadziesiąt wozów z szoferami w swoich barwach przed pałacem wystawy). Wozy te „próbne“ zapełniają wszystkie place i ulice i wogóle miejsca przed, za i koło pałacu i tworzą istną drugą wystawę.

Salon automobilowy jest wogóle epokowym wydarzeniem w życiu przemysłowców automobilowych, no i bogatych snobów, których ambicją jest co roku najnowszy wóz.

Ogół publiczności ogląda, orjentuje się i częściowo nawet kupuje, ale większość wstrzymuje się z zakupami do wiosny, do właściwego „sezonu“.

ZAKŁAD WULKANIZACYJNY

OPON I DEŹTEK

JAN STRNAD

KRAKÓW, UL. KOŚCIUSZKI 49. TEL. 137-20,
GARAŻE „META“

PRZYJMUJE WSZELKIE NAPRAWY ŚNIEGOWCÓW I KALOSZY. ROBOTĘ WYKONUJE SOLIDNIE, TANIO I SZYBKO.

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

Najtańszy
Skład akcesoryj samochodowych
 oraz opon wszystkich wymiarów
 poleca firma
AUTO-SZAWA, Kraków, Plac Szczepański 8
 Telefon 142-75 i 118-80.

Jeśli idzie o zainteresowania, to naturalnie najwięcej ludzi interesowało się tanimi wózkami, które poczyniły bardzo znaczne postępy i pod względem komfortu i wyglądu prawie nie ustępują wielkim luksusowym wozom. Fabryki tych ostatnich obsługują przeważnie swych stałych klientów.

Ze względu na wspaniałą linię specjalnie zasługują na podkreślenie wozy marki „Buciali“, które stanowiły przedmiot nieustannych zachwytych wszystkich zwiedzających salon.

Wśród błyskotliwych triumfów nowych młodych aut, nie trzeba zapominać o oddaniu sprawiedliwości tym, którzy odeszli, a na to trzeba się udać na „Targ automobilowy“ w Parc d'Exposition — Porte de Versailles, — gdzie różne dymisjonowane Delage, Hispano Rolsy i Cytrynki czekają w skupieniu i z tęsknotą na zmiłowanie ewentualnych nabywców, którzy nabywszy je za grosze, dadzą im możliwość pokazania na szosie, że jeszcze mimo zdradzenia przez tych, którym wiernie służyły, mogą z niejednym nowym cackiem zwycięsko współzawodniczyć.

Miki.



OSOBISTE.

Dyrektor Mieczysław Dobija, Członek naszego Klubu, odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi i z tego tytułu redakcja pozwala sobie przesłać serdeczne gratulacje.

Mjr. Wacław Hryniewski, Członek naszego Zarządu, przeniesiony został na stanowisko Szefa Samochodowego O. K. Nr. 1 w Warszawie.

Mjr. Hryniewski okazywał na dotychczasowym stanowisku Szefa Samochodowego O. K. Nr. 5 wielkie zrozumienie dla spraw naszego Klubu.

Z WALNEGO ZGROMADZENIA.

Na wniosek p. Dr. Stanisława Zopotha uchwaliło Walne Zgromadzenie wyrazić uznanie dla redakcji „Wiadomości Klubowych“ i wyraziło nadzieję, że dotychczasowy Redaktor p. Adam Dygat zechce nadal kierować losami naszego organu.

Naprawę dywanów perskich kilimów i tkanin przyjmuje po bardzo niskich cenach
Zakład naprawy dywanów Plac Marjacki 7, I p.

Na wniosek p. Inż. Bolesława Jurskiego, poparty gorąco przez p. Adama Dygata, uchwalono podziękować firmom, ogłaszającym się w „Wiadomościach Klubowych“ za udzielanie naszemu piśmie poparcia.

ODCZYT.

W dniu 19 września b. r. odbył się odczyt p. Magdaleny Samozwaniec o wrażeniach z wystawy komunikacyjnej i z Londynu, bogato ilustrowany przeżościami.

Z werwą i humorem wypowiedziany odczyt ten pozostawił jak najmiłsze wrażenie u licznie zebranych członków Klubu i gości.

KONFERENCJA O CŁACH.

Dnia 6 listopada odbyła się w Klubie konferencja o nowych cłach z prelekcją p. Dr. Bolesława Macuździńskiego. Obszerne sprawozdanie umieszczamy w artykule wstępnym.

AUTOMOBIL A SĄDOWNICTWO.

Z inicjatywy Prezesa Komisji Turystycznej p. Płk. Dr. Tadeusza Piotrowskiego, urządza Klub szereg odczytów dyskusyjnych na temat ustawodawstwa i sądownictwa samochodowego.

Z cyklu tych odczytów odbyły się następujące:

1) P. Płk. Dr. Piotrowskiego p. t.: „Automobil a sądownictwo“, dnia 13 listopada br.

2) P. Dr. Zenona Brema p. t.: „Polityka procesów odszkodowawczych“, dnia 20 listopada br.

3) P. V-Prokuratora Dr. Feliksa Lewickiego p. t.: „Automobilizm a odpowiedzialność karna w świetle obecnej ustawy i projektu kodeksu karnego“, dnia 27 listopada br.

Odczyty te cieszą się wielką frekwencją członków Klubu, pp. Sędziów, Prokuratorów, Przedstawicieli Policji Państwowej, Magistratu i t. d. Zebrani biorą liczny udział w dyskusji.

DANCINGI.

W bieżącym miesiącu urządził Gospodarz p. Dr. Stanisław Zopoth przy współpracy kilku Pań klubowych, szereg dancingsów niedzielnych popołudniowych, które cieszyły się bardzo dużą frekwencją.

Mamy nadzieję, że po tej udanej próbie dancingi zostaną w karnawale wznowione.

GARDEROBA W KLUBIE JEST BEZPŁATNA.

Wobec interpelacji na Zarządzie Klubu w sprawie opłat za garderobę wyjaśnia się, że garderoba w Klubie jest bezpłatna, a dawanie napiwków dla służby, względnie ich wysokość zależną jest w zupełności od dobrej woli i uznania członków.

Szampan z własnej wytwórni polecają:

Najtańszy

SKŁAD PRZYBORÓW SAMOCHODOWYCH
ŚRUB, ŁOŻYSK, BRONZU I NARZĘDZI**CH. GINSBURG**

Kraków, ul. Gołębia 5, telefon 115-18.

ZAKŁAD ARTYST.-RYTOWNICZY
JÓZEF TRĘBACZ
KRAKÓW

RYNEK GŁ. 9. STOLARSKA 5.

Wykonuje: odznaki klubowe, sztance, tablice emaljowe,
Specjalne Atelier do rytowania w szlachetnych kamie-
niach i odznak emaljowanych.

Lekkomyślnej krytyce do wiadomości.

Bezpłatna lekcja pogładowa.

W ostatnich dwóch ustępach sprawozdania p. t.: „Na Obwodzie im. Prezydenta Masaryka“, umieszczony w str. 8 miesięcznika „Autolot“ w N-rze 9—10, pojawiła się krytyka, dotycząca udziału Pań w Rajdzie Gwiazdzistym do Brna.

Autor sprawozdania przedstawia i sądzi sprawę, nie zadając sobie pracy jej zbadania, więc naturalnie, jak zwykle u nas, wyrwa się z wydawaniem bezpodstawnych sądów.

Łaik w sprawach sportowych wzięwszy do ręki regulamin „Zjazdu Gwiazdzistego Pań do Brna“ oraz „Rajdu Pań“, ogłoszonego przez Automobilklub Polski, spostrzeże, że o ile pierwszy odpowiada warunkom zwyczajnego zjazdu z okazji widowiska, o tyle drugi jest jazdą konkurencyjną z nagrodami.

Wydaje się również łatwo zrozumiałem, że o ile podróż do Brna n. p. z Krakowa lub Bielska można podjąć pierwszym lepszym wozem „będącym na chodzie“ bez żadnego poprzedniego przygotowania i treningu kierowcy, o tyle w drugim wypadku zarówno automobil, jak i kierowca muszą być odpowiednio, a pierwszorzędnie przygotowani. Przypuszczalnie krytyka z „Autolotu“, o ile zechce trochę pomyśleć, sama zda sobie sprawę, ile kosztują w gotówce tego rodzaju przygotowania.

Prawdopodobnie nie potrzeba zbytniej bystrości, by dostrzec zachodzącą różnicę w długościach tras obydwóch cytowanych imprez: Automobil udający się do Brna odbyć musi w obydwie strony z Krakowa 660 km., z Bielska 484 km., gdy tymczasem już sam fakt zgłoszenia wozu na start w Warszawie i powrót do domu po ukończeniu Rajdu wymaga dla Krakowa 610 km., a dla Bielska 700 km. Gdy dodamy do tego odległość Warszawa-Krynica i zpowrotem okaże się, że długość przebytej drogi dla „Rajdu Pań“ przekroczy 1.400 km.

Notorycznie znaną jest rzeczą, że z powodu zamierzonych zmian systemu utrzymania dróg w Polsce, oraz z powodu tegorocznej słyty, jesienny stan polskich szos doszedł do katastrofalnie złych rozmiarów, gdy tymczasem równocześnie w Województwie Śląskiem i w Czechach znaczy się niewidziany dotychczas postęp w utrzymaniu dróg. Krytyka z „Autolotu“ zdaje się zapominać i tę okoliczność, dlatego nie zdaje sobie sprawy, że automobilista przywiązany do ziemi, a nie do obłoków, po ukończeniu „Rajdu Pań“ mógłby łatwo pożegnać się ze swoim wozem, a w każdym razie ponieść straty z powodu roztrzęsania automobilu na złych drogach, przejechanych w konkurencyjnym tempie.

Oczywiście trudno przypuścić, aby Krytyka mogła pojąć, że wycieczka na wyścig do Brna wzbogaciła sportową wiedzę członków klubów, które sumiennie pracują nad organizacją automobilowych zawodów, oraz, że pod tym względem przedstawiała dla nich o wiele więcej wartości, niż tłuczenie wozem po beznadziejnie złych drogach, by jeszcze raz stwierdzić, że standardowe wozy obecnej konstrukcji nadają się bardzo dobrze do jeżdżenia między Krynica i Warszawą.

Wstrzymanie się od brania udziału w Rajdzie jest nawet pouczające w tym kierunku, że z powodu bezprzykładnie złego stanu dróg automobil na dłuższą podróż nie kalkuluje się w Polsce. Otrzeźwi to może wszystkich tych, którzy chcą widzieć korzyści z rozwoju turystyki bez dania jej podstawowych warunków, z których najważniejszym jest dobra droga.

Po zapoznaniu tak ważnych okoliczności, Krytyka z „Autolotu“ bezfrasobliwie wydaje potępienie.

Przedewszystkiem zauważyć należy, że z Polskich Klubów wyjechały w podróż do Brna tylko dwie zawodniczki, można zatem zapewnić Krytykę, że Automobilklub Polski nie urządzały rajdu dla dwu zawodniczek. Słowa Krytyki o „licznym udziale“ są zwyczajną grubą przesadą, oczywiście głośną.

Krytyka nie liczy się z tem, że w obsadzie jednego z wozów „rajdowych“ jechała część zaproszonych Delegatów Krakowskiego Klubu Automobilowego, a nie zdaje sobie sprawy, że pojawienie się polskich wozów w czasie jakiegokolwiek imprezy zagranicą ma większe propagandowe znaczenie, aniżeli rajd krajowy, przy udziale maszyn powszechnie znanych typów, które już niejeden rajd w Polsce obsadziły, a nawet wygrały. Dlatego zabawnem jest, gdy nasze zawodniczki zamiast słusznego uznania spotykają się z niemłą krytyką.

Jakkolwiek wydawałoby się, że każdy sportsmen jedzie tam, gdzie może i na co go stać, zarówno pod względem finansowym jak i osobistych kwalifikacji, to jednak skoro Krytyka z „Autolotu“ pozwala sobie aż na zazieranie do cudzego trzosa, to wypada Krytykę objaśnić i pouczyć, że podróż do Brna wymagała 1/3 kosztów, jakie wypadałoby wyłożyć w razie udziału w „Rajdzie Pań“ w Warszawie, że ów rajd kosztowałby dwa razy tyle czasu co podróż do Brna, a nadto pociągnąłby za sobą kosztowne techniczne przygotowanie i wyposażenie wozu, gdy podróż do Brna nie wymagała najmniejszych przygotowań.

Używając prawie dosłownie zwrotów Krytyki z „Autolotu“, powiedzieć można, że:

1) Trudno doprawdy znaleźć dość silne wyrazy

Federowicz i Palugyay Kraków, Podwale 6.

na napiętnowanie lekkomyślności w wydawaniu sądów przez Krytykę w „Autolocie“.

2) Wydaje się wobec powyższego, że stanowisko zajęte przez Krytykę jest niepiękne.

Czas byłby, aby niektórzy krytycy sportowej prasy polskiej przy sposobności sprawozdań, porzucili me-

todę prawienia niewczesnych morałów, nie mających nic wspólnego z imprezą, opartych na najzupełniejszej nieznajomości spraw, do poruszania których porywają się bez żadnego przygotowania.

Piotr Rostworowski.

Dalsze utrudnienia dla posiadaczy automobili.

Jeden z członków K. K. A. otrzymał nakaz z Magistratu miasta Krakowa, aby w swoim garażu zainstalował urządzenia do łapania benzyny.

Magistrat tłumaczy to zarządzenie tem, że rozlana benzyna i smary mogą dostać się do kanału i spowodować wytworzenie mieszanek wybuchowej. Fakt taki miał podobno miejsce — w Londynie.

Wybuch w Londynie nie powinien mieć tak doniosłych skutków.

Benzyna i oliwa dostać się może do kanału tylko w wypadku, gdy się ją w pobliżu rozleje. Urządzenie do łapania benzyny może być racjonalne w garażach publicznych, posiadających własne stacje benzynowe, gdzie przy napełnianiu zbiorników zachodzą wypadki rozlewania benzyny.

Omawiane rozporządzenie dotyczy jednak garażu prywatnego, mieszczącego stale tylko jeden wóz.

Trudno pomyśleć, aby posiadacz samochodu tak dalece zaniedbał swój wóz, by zbiornik z benzyną silnie przeciekał — inna możliwość nie może wchodzić w grę, gdyż napełnianie zbiornika odbywa się z reguły z pompy benzynowej w mieście.

Z tych powodów wymienione rozporządzenie należy uważać za zupełnie *niecelowe*, a obciążające dodatkowo posiadaczy automobili.

W chwili obecnej, gdy z powodu nadmiernych ciężarów wielu z automobilistów stoi wobec widna unieruchomienia swych wozów, należy się przed takimi zbędnościami, a znacznymi wydatkami stanowczo bronić.

W sprawie tej wniesiono do Magistratu przedstawienie. Można mieć nadzieję, że Magistrat cofnie wydane zarządzenie.

B.

Ostatnie „dwa słowa“ o Kartelu.

W sprawie notatki „Jeszcze Wysokoobrotowy Kartel. Głos Zawodnika i t. d.“, umieszczonej przez Pana Antoniego Januszkowskiego w N-rze 14 „Wiadomości Klubowych“ na str. 6, wyjaśniam:

W N-rze 12 „Wiadomości Klub.“ otwarto dyskusję nad sprawą „Wysokoobrotowego Kartelu“, zapraszając od wzięcia w niej udziału.

Wszak dyskusję podjąłem w organie Krakowskiego Klubu Automobilowego, dlatego była w niej mowa tylko o Członkach tegoż Klubu: przecież Oni i Ich postępowanie bezpośrednio obchodzą nasz Klub.

Zaznaczam, że dla wymienionych w notatce Pana

WSZĘDZIE!

Na wszystkich drogach i w wszystkich miastach i miasteczkach nabyć można przodujący olej świata **Gargoyle Mobiloil**, który stosowany według Tabeli Polecającej zapewnia samochodowi właściwe smarowanie i utrzymuje go w dobrym stanie. Wam zaś daje gwarancję jazdy bez jakichkolwiek przeszkód.



Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY S.A.
CZECHOWICE - WARSZAWA

Januszkowskiego Zawodników mam wiele przyjaźni, że należą Oni do najbardziej karnych Zawodników K. K. A., co miałem sposobność niejednokrotnie stwierdzić przy różnych okazjach imprez, tembardziej zatem głowie się, w jaki sposób mogli Oni dostać się pod skrzydła formalnie ukonstytuowanego „Kartelu“.

*Nowoczesna Uczelnia Tańców
M. BIBULSKIEGO*

Kraków, Florjańska 28, I p., tel. 114-16.

TANCE salonowe, Rytmika, Bulef, Plastyka

Wytworne dancingi w każdą niedzielę od 6 — 9 wiec:

Wina mszalne z własnych winnic polecają:

**POLSKIE
TOWARZYSTWO
UBEZPIECZEŃ**

PATRJA

S. A. W WARSZAWIE
ODDZIAŁ W KRAKOWIE,
Dunajewskiego 2. Telefon 133-39.

Ubezpieczając od odpowiedzialności cywilnej, z nieszczęśliwych wypadków **i samochody**

NARTY

STANISŁAWA ZUBKA
po cenach fabrycznych

tylko u firmy

BRACIA SILBERSTEIN

Kraków, ul. Skawińska L. 5.

Wszak w dyskusji podjętej w N-rze 13 „Wiadomości“, starałem się rozprawić, nie zaczepiając osób.

Mam wrażenie, że Szanowny Autor myli się sądząc, jakoby Krakowski Klub Automobilowy liczył tylko dwóch Zawodników Kierowców.

Wydaje się zrozumiałem, że Zawodnicy musieli być w takiej samej mierze niemile dotknięci brzmieniem mojej notatki, jak dotkniętym był Generalny Sekretarjat i Członkowie Klubu listem, wysłanym przez Prezydium Zrzeszonych Zawodników, jest to jednak naturalny objaw, wynikający z dyskusji nad sprawą.

Jestem wogóle zwolennikiem taktyki t. zw. silnej ręki, zaś organizacje sportowe winne być uosobieniem

tej taktyki; dlatego sprawy związane z klubową dyscypliną nie mogą i nie powinny być owijane w bawełnę.

Szanowny Zawodnik pisze między innymi: „Myślałem o sobie, że dano spokój i że powoli zapomniano o tem przestępstwie“.

Rzeczywiście oficjalnie ów spokój i zapomnienie nastąpiły, co zresztą uważam za ujemny objaw w klubowym życiu, wskazujący na zakradającą się obojętność.

Oby ta obojętność nie była zwiastunem marazmu, który w sportowym życiu automobilowych klubów już świecił triumfy w bieżącym roku, o czym świadczy bilans odwołanych imprez.

P. Rostworowski.

Echo z Bergamo.

„Ne sutor supra crepidem“. Ale tak już zrobiła wojna. Bo na wojnie strzelał do mnie byle kto, zęby mi wrywał ginekolog, a kolegom moim nogi amputował dentysta. A często aptekarze budowali mosty. Malarze bili się jak lwy i dziś są generałami. Nie dziw więc, że i ja stary automobilista, zabawię się czasem w literaturę i zarobię przytem „od wiersza“. Tembardziej, gdy mam pisać o lotniku i to nie byle jakim — Onorevole Medaglia d'Oro Antonio Locatelli — który z Atlantykiem za bary się brał i nieśmiertelną na wojnie sławą się okrył i którego pierś zdobi najwyższe włoskie odznaczenie: Medaglia d'Oro, obok skromnego polskiego krzyża Virtuti Militari. Bo i on, szlakiem niebieskim przybywszy do Polski, wprost z pola rakowickiego wszedł w przecudowny Kraków i poprowadzony przez jego stare zaułki, stanął w obliczu cudu-Wawelu, a potem też coś o nim napisał.

Było to za bytności włoskiego Klubu Automobilowego z Bergamo w Krakowie, którego przyjęcie organizowała Komisja Turystyczna K. K. A. Niezapomniane będą chwile zbratania się serc dwu narodów nad mogiłami wspólnych bohaterów płk. Francesco Nullo i por. Elia Marchetti, poległych za naszą wolność w r. 63.

Leżą przedemną dwa artykuły pióra „Onorevole Medaglia d'Oro Antonio Locatelli“, drukowane

w Corriere della Sera a przysłane mi w upominku przez autora: „Ronda sentimentale a Cracovia“ i drugi „Visita alla Polonia nascosta“.

Warto na nie zwrócić uwagę. Po pierwsze ze względu na sam temat, po drugie ze względu na osobę autora, a wkońcu dla uświadomienia sobie wartości prostych na pozór czynności, jaką jest oprowadzenie obcego turysty po naszych skarbach. Dobrem i pouczającym jest wiedzieć, co o nas mówią inni, miło jest słyszeć, gdy o czemś tak kochanem, jak Polska, ktoś obcy niekłamaniem swój zachwyt wypowie. Bo wtedy się zdaje, że się to kochane jeszcze więcej kocha.

Więc dlatego piszę o artykule p. Locatelli. Człowiek ten, który ze śmiercią się za bary brał, i to nie byle gdzie, bo na niebie, bohater, który pierściami swemi, wrosłemi w skrzydła aparatu słoneczną swą Italię od wroga zasłaniał, orzeł, którego oczy przywykły wyszukiwać w przestrzeniach tylko punkty, umiał z wysokości zapatrzeć się przedewszystkiem w duszę tego kraju, do którego leciał.

„Dolina Wisły, wijąca się u stóp ostatnich wzgórz karpaccyckich wpada w krajobraz coraz bardziej uśmiechnięty, ku Krakowowi... Niccierpliwość i owa sympatja, która łączy nas z Polską, ponaglały mnie tym dniem ku starej stolicy Polski“.

Tak rozpoczyna swój artykuł o Krakowie.

Wieczne pióro dobrej marki—niezbędna rzecz dla automobilisty!

Wybór wielki, towar
pierwszorzędny,
ceny niskie!

Z. ZIEMBICKI, KRAKÓW, PLAC MARJACKI 2

Zadajcie ofert i cenników, otrzymacie odwrotnie!

Skład papieru
i przyborów
biurowych

Federowicz i Palugyay Kraków, Podwale 6. Tel. 106-15.
Zaprzyśiężeni dostawcy win mszalnych

Centralne warsztaty i Garaże samochodowe
STANISŁAWA SŁONINKI
 dawniej AUSTRO-DAIMLER

Kraków, Grzegorzeczka 32, telefon 134-70
 poleca swe fachowo prowadzone warsztaty
 samochodowe P. T. Członkom Kr. Kl. Autom.

I ledwie uwolniwszy się od skrzydeł, kieruje swe kroki ku miastu. A ono obejmuje go swoim czarem, pieści tajemnicami, śpiewa mu legendy o królowie córce słonecznej Italji, co

„rozkochana w płowych włosach i niebieskich oczach królewicza polskiego, przybyła do kraju, gdzie melancholja ma swą muzyczną nutę, gdzie muzyka często jest łkaniem, gdzie uczucia, stworzywszy miłość wielką, nie zaznają ni spoczynku, ni gasnąć nie mogą...”

I przez ten sentyment tkliwy do Polski, którą pierwszy raz w życiu widzi z bliska, a której znak najpiękniejszy, wojskowy na piersi nosi, patrzy na dworzyszczce wawelskie. Interesuje go każdy szczegół, o każdy się pyta, a powróciwszy potem do swej ojczyzny, mówi o nim swym ziomkom z rozkośchaniem takim, jakby to mówił Polak.

„Myślę — że kiedy opustoszeją podziemia wawelskie, wielkie duchy wychodzą z zapieczetowanych sarkofagów i odprawiają sejm. Przywołują z mroków krwawy i niespokojny a glorią sławy uwieńczony czas. Jawią się pyszne orszaki z owych wieków, gdy Polska z wierną Litwą, a wahającą się w wierności Rusią, Ukrainą i Kozaczyzną gromiła Turków i Tatałów, w respekcie trzymała Niemców, Szwedów, Czechów i Moskali, tworząc straszny dla nich szaniec katolicyzmu przeciw pogaństwu i innej niewierze...”

A patrząc z blanków zamkowych na skąpane w słońcu królewskie miasto i jego przepyszne perspektywy — usprawiedliwia się i wspomina przytem słoneczną swoją Italję, część jej tu znajdując.

Z rozkochanymi w Krakowie oczyma i sercem podąża Locatelli do Wieliczki. W długim i szczegółowym artykule pt. „Templi e cantieri della citta di salgemma” rozpisuje się o salinach wielickich, rozpoczynając swój artykuł wstępem naukowym o powstaniu tych salin i historycznym ich rozwoju w Polsce. Następnie opisuje szczegółowo dziwy tu widziane, w nadzwyczaj ciekawem ich ujęciu okiem lotnika, który naraz z obłoków znalazł się pod ziemią. Przy końcu ślicznie ujęty obrazek mazura odtaińzonego w sali balowej Łętów.

LUDWIK MARONA
 MISTRZ KRAWIECKI

KRAKÓW, ULICA ŚW. MARKA L. 16
 (Przecznica ulicy św. Jana i Florjańskiej).

Wykonuje wytworną garderobę męską z najlepszych krajowych i zagranicznych materiałów. **Ceny znacznie niższe.** Najnowsze modele angielskie i francuskie.

FUTRA

DAMSKIE I MĘSKIE
 GOTOWE I NA ZAMÓWIENIE

A. JACHIMSKI

KRAKÓW, UL. GRODZKA 14-16.
 TELEFON NR. 147-26.

„Kilka rytmów tanga czy foxtrotta niepotrzebnie kusi przybyszów, którzy przedewszystkiem są spragnieni — wody. Lecz gdy nagle rozległ się rytm mazura, zdało się, jakoby wichur przeleciał przez milczącą dotąd grupę Polaków i przemienił ich w szalony i zawrotny wir.

Dwieście metrów pod ziemią, w blasku sztucznego światła, łamiącego się na wyblakłych solnych ścianach, widziało się lazurowe a łagodne oczy, rozpalające się ogniem w głowach, hardo w tył przechylnych, jak wymaga mazur. Młode, zbudzone nagłym ogniem ciała to zwierzały się wzajem, to uwalniały, to gięły, ustępowały się i cofały, to odbijały od siebie w oszalałym rytmie przy tupocie obcasów i powiewie kraśnych spodnic i ruchem ramion, obejmujących się i zwalnających wzajem w powabnych, pełnych wyrazu i wdzięku gestach”.

Wrażenia swoje wielkie kończy Locatelli taką refleksją:

„Wyobrażałem sobie kopalnię, jako przestrzeń mroczną i smutną, gdzie wśród łoskotu pracowitego kilofa przechadza się milcząco śmierć, a znalazłem życie podziemne z warsztatami, teatrami i świątyniami, jak w miastach na powierzchni ziemi. Mam jakby uczucie, że wszystko to co widziałem, czarem tylko było i — zapragnąłem wznieść się ku gorącemu, szczeremu słońcu, które w płaszczy z blasku i rozkoszy owija nasze życie i w suknię piękna stroi słodką naturę”.

Krótko trwały chwile razem z Locatellim przeżyte. Wzbił się ku swemu słońcu i na promieniach jego uleciał do swej ojczyzny. Przesłał mi potem swoje myśli o tych chwilach w mojej ojczyźnie przeżytych, ogłosiwszy je przedtem całej Italji.

A że te gorące słowa były hołdem złożonym mej Ojczyźnie, przeto uczuciem wspólnej dumy chciałem się z kimś podzielić.

I stąd mój artykuł.

Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski.
 Prezes Kom. Turyst. K. K. A.

FELIKS WOŹNIAK
 W KRAKOWIE, STRADOM L. 8.

(Obok kościoła XX. Misjonarzy). Założona w roku 1910.

Wykonuje wszelkie roboty w zakres art. brązownictwa wchodzące. Roboty budowlane jak okucia, drzwiczki, ozdoby, art. lampy, świeczniki, gablotki sklepowe i restauracyjne do okien wystawowych itp.

Niklowanie części do aut, rowerów, szabel itp. Ceny fabryczne.

Szlachetne wina tokajskie z winnic magnackich polecają:

REDAKCJA CZASOPISMA „AUTO“.

P. T.

Sekretariat Krakowskiego
Klubu Automobilowego
Kraków, Św. Jana 11.

Do Nr. 11 „Auto“ załączona została broszura p. t. „Paliwo Spirytusowe“; do broszury tej zostało wlepione wezwanie Rady Naczelnej Przemysłu Górzelników Rolniczych w Polsce z prośbą o przekazanie 2-ech złotych, wzgl. odesłanie broszury; zaznaczamy, że jest to tylko dezyderat wydawcy broszury, a nie żaden obowiązek — prenumeratorzy przeto mogą sobie zatrzymać broszurę nie reagując zupełnie na wspomniane wezwanie.

Powyższe dla użytku W.Panów w razie jakichkolwiek reklamacji ze strony członków Ich Klubu.

Z poważaniem

Redakcja Czasopisma „AUTO“.

Prostějów, 6. X. 1931 r.

P. T.

Krakowski Klub Automobilowy
Kraków, ul. św. Jana 11.
Rzeczpospolita Polska.

Śpieszę podziękować Szanownym Panom serdecznie za otrzymane czasopismo „Wiadomości Klubowe Krakowskiego Klubu Automobilowego“, przez nadesłanie którego sprawili mi Szanowni Panowie prawdziwą radość.

Treść, styl i oprawa czasopisma tego są tak udane, że mało który inny klub automobilowy może się szycić czasopismem podobnym.



SKŁAD PORCELANY
SZKŁA I KRYSZTAŁÓW

ADOLF EDER

Kraków, ul. Florjańska 6

Telefon 122-31.

Rok zał. 1906.

Wyłączna sprzedaż porcelany
„KOPENHAGA“ „KONGELIG“



**SKRZYŃKA
SPÓCZTOWA**

Jeszcze raz zatem Szanownym Panom dziękuję najuprzejmiej za miłą niespodziankę zrobioną mi czasopismem, i cieszę się na ponowne zobaczenie się z Nimi przy planowanych przyszłych imprezach Klubu, którym życzę najlepszego powodzenia.

Z uszanowaniem i z pozdrowieniem sportowem.
Szczyżyci.

Zakopane, dnia 22 października 1931.

P. T.

Redakcja „Wiadomości Klubowych“
Krakowskiego Klubu Automobilowego
w Krakowie.

Odnosnie do artykułu p. Dygata, umieszczonego w „Wiadomościach Klubowych“ Nr. 14 Sekcja Restauratorów w Zakopanem pośpiesza z wyjaśnieniem. Mianowicie szklanka herbaty na sali dancingowej w Zakopanem kosztuje 80 gr., obsługa 10%, podatek Magistratu Zakopanego 20 gr., razem zł. 1.10, o ile pobrano 1.20 zł., to stało się to bez winy właściciela lokalu, z uwagi, iż personal podczas sezonu dobiera się na dwa miesiące, temsamem nie wyklucza to możliwości nadużyć, jednak zamieszczane na ścianach i po stołach cenniki dostatecznie objaśniają gości, jakie ceny są pobierane. Co zaś do Ginu à zł. 3.60 za kieliszek uważamy za stosowne zaznaczyć, iż cena but. oryginalnej Ginu wynosi zł. 35.— i jako luksus oblicza się odpowiedni procent ze względu na koszt orkiestry i programu, co wreszcie jest przyjęte w tego rodzaju lokalach wszędzie. Zarazem celem sprostowania nieścisłych informacji co do Ginu krajowego przesyłamy fakturę firmy Bols, która wyrabia Gin krajowy, a którego cena wynosi netto za but. zł. 20.25 plus kosztu frachtu, opakowania oraz dyskont weksli, co należy przyjąć na zł. 22.—. Butelka zawiera 24 kieliszki, o ileby liczono à 80 gr., to suma uzyskana brutto wynosi zł. 19.20, pozostaje zatem tajemnicą, w jaki sposób autor artykułu doszedł do ceny 80 gr. za kieliszek Ginu krajowego w sprzedaży detalicznej?

Narty, sanieki, łyżwy
oraz wszelkie smary narciarskie

Tow. **REIM** Spółka Kraków, Rynek 37.
Handl. z o. o. Cenniki darmo.

Federowicz i Palugyay

Kraków, Podwale 6
Zaprzyiężeni dostawcy win mszalnych

Pozatem autor twierdzi że kanapka kosztowała zł. 2.— Wyjaśnienie tej sprawy jest obecnie utrudnione, bowiem poszkodowany gość nie zwrócił się od razu do zarządu danej restauracji o wyjaśnienie, lecz uważał za stosowne umieścić o tem artykuł w „Wiadomościach Klubowych”. Otóż Sekcja Restauratorów wyjaśnia, iż cena zwykłej kanapki mieszanej wynosi 70 gr., na sali dancingowej zaś 90 gr., na żądanie jednak gościa sporządza się kanapki, których cena nieraz i 2.— zł., stosownie do życzenia, co ma się umieścić na zamówionej kanapce. Z uwagi, iż Wyścig Tatrzański istotnie jest dla Zakopanego i naszych interesów poważnie dochodowy przesyłamy niniejsze wyjaśnienie i ewentualnie możemy służyć dalszemi, aby na przyszłość uniknąć podobnych przeoczeń, co wreszcie należy poniekąd wziąć na karb trudności przy jednodniowym a jednak tak gwałtownym ruchu. Zarazem nasuwa się przytem uwaga, iż raid samochodowy urządzany jak ostatnio pod koniec sierpnia, kiedy nasilenie sezonu jest największe, uniemożliwia należytą usługę tak licznej klienteli i niewątpliwie unikniętoby bardzo wiele trudności, gdyby można urządzić raid w pierwszych dniach września. Załączamy przytem fakturę firmy Bols, którą prosimy uprzejmie zwrócić.

Z poważaniem.

Sekcja Restauratorów

*przy Gremjum Hoteli, Pensjonatów i Restauracyj
w Zakopanem.*

Umieszczając powyższe pismo wyjaśniamy, że podawane przez nas ceny liczone były nie podczas koncertów, a zatem były one istotnie za wysokie.

Redakcja.

Z ostatniej chwili.

Otrzymałmśmy opis wrażeń z pierwszego odczytu o sądownictwie i automobilizmie i umieszczamy go niniejszem.

W następnym numerze podamy sprawozdanie z dalszych odczytów.

Sądownictwo a automobilizm.

W lokalu klubowym K. K. A. odbył się w dniu 13 bm. odczyt p. Pułk. Dr. Tadeusza Piotrowskiego na temat „Sądownictwo a automobilizm”. Referent na wstępie zaznaczył, że zasadniczo nie będzie to odczyt, lecz, że pragnie w ogólnych zarysach przedstawić sytuację automobilisty w razie wypadku na tle obowiązujących ustaw, by w ten sposób wywołać pewną dyskusję ramową, któraby mogła doprowadzić do dalszych odczytów, zbliżyć i zainteresować wszystkie sfery związane z tym zagadnieniem, a więc reprezentantów Władz, sądownictwa, adwokatury i automobilistów.

Że odczyt ten był celowym a zagadnienie interesującym potwierdził fakt liczego udziału członków klubu, jak również zaproszonych gości. Referent

w zwięzłym a rzeczowym ujęciu przedstawił obowiązującą na terenie Małopolski ustawę automobilową i konsekwencje, jakie ona nakłada na właściciela samochodu w związku z ewentualnym wypadkiem. Zwrócił on uwagę na to, iż sytuacja automobilisty jest nieraz dość trudną, gdyż w przeciwieństwie do wszystkich innych wypadków, nie udowadnia winy automobilisty poszkodowany, a więc skarżący, lecz automobilista musi wykazać, że zawinił ktoś inny, a więc albo sam poszkodowany albo też jakaś osoba trzecia. Ustawa bowiem automobilowa nakłada na automobilistę odpowiedzialność nie za winę, lecz za skutek, to zn. nakłada na niego obowiązek odszkodowania, chociażby wina nie istniała. W tej sprawie decyduje niejednokrotnie jednak również wyrok karny, zasądzający szofera, a nakładający, w myśl obowiązujących ustaw, na właściciela auta obowiązek odszkodowania.

Po tym ramowym referacie rozwinęła się bardzo obszerna dyskusja, w której zabierali głos pp.: Dr. Zenon Grabowski, Dr. Brem, Dr. Włodzimierz Mostowski i Rada Prokuratury Dr. Feliks Lewicki. Wszyscy mówcy wskazywali zgodnie, że ustawa ta jest niesłychanie uciążliwą dla automobilistów. Przytoczono cały szereg przykładów stwierdzających, że judykatura kroczy nieraz zupełnie błędnymi drogami wskutek tego, iż niejednokrotnie o sprawach tych, szczególnie na prowincji, błędnie wyrokuja sędziowie, nie orjentujący się należycie w sprawach automobilowych, że wysyłanie szablonowo szoferom nakazów karnych np. na zł. 5.— pociąga za sobą ten skutek, iż szofer płaci powyższą kwotę, chociaż zupełnie nie jest winien, a dalszym skutkiem tego jest, że właściciel samochodu musi wówczas zapłacić nieraz bardzo znaczne odszkodowanie, nie mając możliwości bronięcia się, że jednak niejednokrotnie poszkodowany w związku z wypadkiem, który sam zawinił chce na tem zarobić, udaje się do adwokata, a wyrobiwszy sobie prawo ubogich, szantażuje automobilistę skargą nieraz na olbrzymie kwoty i skłania w ten sposób pozwanego do dania odczesnego i uwolnienia się tą drogą od bardzo znacznych kosztów procesu, chociażby ten proces musiał być przez powoda przegrany.

Wszyscy mówcy wyrazili zgodne przekonanie, że dużym ułatwieniem byłoby także wprowadzenie specjalnych sądów karnych automobilowych.

Okazało się więc, że zagadnienie, które zostało poruszone jest bardzo obszerne i że znajduje się w niem wiele spraw, nadających się do dyskusji, a każdy chociażby z własnego doświadczenia, może coś w tej sprawie powiedzieć.

Rzucona dobra myśl znalazła swój oddźwięk, wobec czego postanowiono zorganizować cały szereg odczytów już bardziej specjalnych, któreby w swoich ramach wywołały wyczerpującą dyskusję.

Jak się dowiadujemy najbliższym tematem ma być odczyt p. Rady Prokuratury Dra Feliksa Lewickiego pod tyt. „Prawo karne a wypadki samochodowe”. Przypuszczamy, że wszystkie przyszłe odczyty wzbudzą należyte zainteresowanie i będą się cieszyły frekwencją członków K. K. A. i wprowadzonych gości.

Dr. Gr.

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 105-10.

NAJTRWALSZE

O

SA

OPONY



DUNLOP

DUNLOP-FORT

Redakcja czasopisma „Auto i Sport“ doniosła nam, iż chcąc rozpowszechnić swoje wydawnictwo postanowiła udzielić bezpłatnej prenumeraty dla członków naszego Klubu.

Prosimy P. T. Członków, którzy życzą sobie otrzymywać czasopismo „Auto i Sport“, aby zechcieli podać Swoje adresy bezpośrednio do redakcji tego pisma: Warszawa, Al. Ujazdowskie 49.

TRWAŁOŚĆ



ELEGANCJA



UMIARKOWANA CENA

oto zaleta naszych samochodów

POLSKI FIAT S. A.

KRAKOW, UL. SŁAWKOWSKA 30
TELEFON Nr. 145-44