

# WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

Nr. 17-18  
KRAKÓW  
Św. Jana 11.

Styczeń-luty 1932.  
TELEFON  
Nr. 123-86



1932

## „WYŚCIG TOROWY“ W ZAKOPANEM.



U góry: Odprawa funkcjonariuszy „Wyścigu Torowego”. (Fot. Światowid).

Na dole od prawej strony: Zwycięzca w kategorii wyścigowej Jan Ripper na „Bugatti”, samochody wyścigowe przed startem, zwycięzca w kategorii turystycznej J. I. Fürstenberg na Austro-Daimlerze.

(Fot. St. Bronłowski).

# Biuro organizacyjne i buchalteryjno-rewizyjne

Kraków, Szulskiego 1, tel. 141-04.

zaprzyświeżonego biegłego sądowego i rewidenta dla Spółdzielni z ramienia Rady Spółdzielczej Ministerstwa Skarbu.

pierwsze przez Wys. Województwo Krakowskie koncesjonowane

Kraków, Szulskiego 1, tel. 141-04.

**I. Dział Organizacyjny.** Organizacja księgowości przedsiębiorstw wg wszelkich najnowszych przepisów prawnych i podatkowych indywidualne do potrzeb i życzeń danego przedsiębiorstwa przy uwzględnieniu najnowszego systemu bilansu i podatkowego. Prospekty wysyła na żądanie odwrotnie. — Specjalny dział dla organizacji księgowości małych i średnich przedsiębiorstw własnej siłami i we własnym biurze.

**II. Dział Buchalteryjno-Rewizyjny.** Bilansowanie. Regulacja i reorganizacja spraw buchalteryjnych i rewizyjnych. Prowadzenie ksiąg mniejszych przedsiębiorstw własnej siłami i we własnym biurze.

**III. Dział Korespondencyjny.** Udziela listownie porad we wszelkich sprawach buchalteryjnych i rewizyjnych.

**„SANRECO“**

2936

III

CZASOP

1932

17-20

# Wiadomości Klubowe

## Krakowskiego Klubu Automobilowego

TREŚĆ NUMERU: T. Bukowiecki: „Z powodu ustąpienia p. Dygata”, Dr. Z. Grabowski: „Urlop w samochodzie”, „Komunikaty Zarządu”, Antoni hr. Potocki: „Migawki automobilowe” „Kronika”, „Sport”, „Turystyka”, „Wiadomości zagraniczne”.

Biblioteka Jagiellońska



1002258167

### Z powodu ustąpienia Sekr. Gen. Adama Dygata.

Wiadomość, że Sekretarz Generalny p. Adam Dygat składa swe godności w Klubie, była dla nas wszystkich, jego wieloletnich współpracowników i kolegów klubowych nad wyraz nieprzyjemną niespodzianką. Tak już przywykliśmy widzieć naszego Sekretarza Generalnego zawsze czynnego, zawsze na posterunku, że trudno pogodzić się było z myślą, iż p. Dygat opuszcza wszystkie ważniejsze agendy pracy klubowej.

Zanotujmy te agendy: od września roku 1927 do stycznia 1929 r. p. Dygat był Gospodarzem klubowym, później, od r. 1929 Sekretarzem Generalnym, a od grudnia 1929 r. równocześnie redaktorem „Wiadomości Klubowych”.

Gdy Klub przeniósł się we wrześniu 1929 r. do nowego lokalu przy ul. św. Jana, w tym zwrotnym momencie rozwoju życia towarzyskiego p. Dygat okazał się nieocenionym, przemiłym Gospodarzem klubowym i umiał w nowych lokalach klubowych skupić i ożywić życie towarzyskie członków w miłej atmosferze zażyłości i koleżeństwa klubowego.

Wybrany w styczniu 1929 r. na stanowisko Sekretarza Generalnego na stanowisku tym p. Dygat rozwinął bardzo ożywioną i bardzo pożyteczną działalność. Rola Sekretarza Generalnego należyście pojęta i spełniana sprawia, że we wszystkich pracach Klubu, na posiedzeniach, na zebraniach klubowych w wystąpieniach nazewnątrz Sekretarz Generalny musi wszystko przygotować, o wszystkim pamiętać, nad wszystkim czuwać. Takim dobrym pracownikiem klubowym, wykładnikiem opinii klubowej p. Dygat był zawsze ku jak największemu pożytkowi klubu. W licznych zjazdach klubowych, w występach reprezentacyjnych był p. Dygat prawie zawsze jednym z delegatów klubowych zastępujących interesy Klubu. Ile w to należy włożyć pracy, to umieją dobrze ocenić ci wszyscy, którzy zetknęli się bliżej z życiem klubowym.

Sekretarz Generalny był przytem niestrudzonym sportsmanem, który we wszystkich imprezach klubowych, zarówno krajowych, jak i licznych zagranicznych, brał udział. Reprezentował wraz z innymi zawodnikami godnie wysoki poziom sportowy Klubu. (20 różnych imprez!).

Poprzestańmy na tych kilku wspomnieniach i nie

piszmy długiego pożegnania, gdyż mamy nadzieję, że p. Dygat powróci jeszcze do czynnego życia klubowego, że nie wszystkie karty jego działalności zostały zapisane.

Musimy jednak podnieść na końcu specjalny moment działalności p. Dygata, tj. redagowanie i wydawanie „Wiadomości Klubowych”.

Inicjatywę „Wiadomości Klubowych” zrealizował on w sposób dla Klubu jak najbardziej korzystny



P. Adam Dygat przy mikrofonie.

Pismo to zamierzone bardzo skromnie, rozrosło się, stało się wyrazicielem opinii Klubu, zwierciadłem tego wszystkiego, czem Klub żył, czem się przejmował.

Należy podnieść, iż „Wiadomości Klubowe” w całości zawdzięczają swoje istnienie niestrudzonej pracy redakcyjnej p. Dygata, jego prawdziwym zdolnościom zarówno redakcyjnym jak i administracyjnym, które umożliwiły wydawanie pisma.

Na posiedzeniu Zarządu w dniu 8 lutego b. r., na którym przyjęto do wiadomości ustąpienie p. Dygata, Zarząd uchwalił następujący wniosek:

„Zarząd Klubu, przyjmując do wiadomości zgłoszoną przez p. Adama Dygata rezygnację z godności Sekretarza Generalnego, spowodowaną nawałem pracy zawodowej, wyraża panu Dygatowi gorące podziękowanie za wieloletnią działalność na tem polu i stwierdza, że p. Dygat oddaną swą pracą **zasłużył się dobrze Klubowi**“.

Żegnając p. Dygata na ostatnim posiedzeniu, uważałem sobie za obowiązek, jako długoletni jego współpracownik, podnieść w naszym organie prace i zasługi p. Dygata, będąc przekonanym, iż tego rodzaju podziękę należy Mu się wyrazić w imieniu tych

wszystkich, którzy z Nim jako miłym i oddanym kolegą klubowym razem wiele lat przeżyli.

**Tadeusz Bukowiecki.**

### Od Redakcji.

Na mocy uchwały Zarządu Redakcję pisma „Wiadomości Klubowych“ powierzono Komitetowi, złożonemu z p. Jerzego Judkiewicza, p. Stanisława Brońskiego i p. Tadeusza Bukowieckiego (z ramienia Prezydium). Kierownictwo naczelne pisma objął p. Jerzy Judkiewicz.

**Dla P. T. Członków  
Kra. Klubu Autom.  
wysokie rabaty!**

**HOTEL FRANCUSKI**  
**KRAKÓW, ul. Pijarska 13. Tel. 152-95**

**Wszelki nowoczesny  
komfort!**

## KOMUNIKATY ZARZĄDU.

### Ustąpienie Sekretarza Generalnego p. Adama Dygata.

Dotychczasowy Sekretarz Generalny p. Adam Dygat z powodu nawału pracy zawodowej ustąpił ze swego stanowiska, w związku z czem Zarząd Klubu powziął na ostatnim posiedzeniu następującą jednoznacznie uchwałę:

„Zarząd Klubu przyjmując do wiadomości zgłoszoną przez p. Adama Dygata rezygnację z godności Sekretarza Generalnego, spowodowaną nawałem pra-

cy zawodowej, wyraża panu Dygatowi gorące podziękowanie za wieloletnią działalność na tem polu i stwierdza, że p. Dygat oddaną swą pracą **zasłużył się dobrze Klubowi**“.

### Wybór Sekretarza Generalnego.

W miejsce ustępującego p. Dygata wybrany został przez aklamację na Sekretarza Generalnego K. K. A. p. Wiktor Wawreczka.

Dr. ZENON GRABOWSKI.

## Urlop w samochodzie.

### Przez Lombardję do Jugosławji.

Pozostawiawszy za sobą śniegiem pokryte niebotyczne Alpy wraz z oryginalnymi zaprzęgami, dwukołowymi wozami zaprzężonymi w muły, przybyliśmy wzdłuż Lago di Como do Medjolanu. W stolicy Lombardji ruch olbrzymi, to też dla automobilisty nieprzyzwyczajonego do tego ruchu kołowego on pewnie trudności. Cała sygnalizacja ruchu kołowego jest świetlna. Wieczorem całe miasto a zwłaszcza Plac Katedralny jaśnieje setkami reklam świetlnych.

Z Medjolanu zbaczamy ze zwyczajnej drogi automobilistów, która wiedzie ich na Riwierę i skręcamy na wschód, by przez Brescię, zwiedziwszy Lago di Garda, Veronę, przepiękną w całości jako miasto średniowieczne Padwę, dojechać do Wenecji.

Całą drogę odbywamy precudną drogą asfaltową ciągnącą się wśród samych ogrodów a zwłaszcza winnic. W dalszym ciągu przejeżdżamy sławną Pławę, by przez Treviso dojechać do Monfalcone. Tutaj znajduje się największy cmentarz wojenny, utrzymywany z nadzwyczajnym pietyzmem przez Włochów, na którym spoczywa 85.000 Włochów poległych

w czasie bitew nad Isonzo. Dalsza droga prowadzi nas w stronę widniejącego na widnokręgu Krasu. Przez Miramare, piękny zameczek cesarski, szosą asfaltową, która przemienia się w bulwar ujęty w krawężniki



Wenecja.

betonowe, za którymi bieżą chodniki żużlowe dla pieszych wysadzone różami, dojeżdżamy do Tryjestu, by wspinając się piękną serpentyną nad miastem, dojechać i zwiedzić grootę stalaktytową w Postumji, a następnie przez Abazję dojechać do Fiumy.

**Szampan z własnej wytwórni polecają:**

**PIERWSZE W POLSCE  
ATELIER ARTYSTYCZNE**

przyjmuje do naprawy wszelkie wyroby antyczne ze skóry, drzewa, marmuru, alabastru, metalu, porcelany, — zegary, makiety i dywany. — Naprawa porcelany ogniotrwała. — Ceny przystępne. — Referencje najlepsze. Na życzenie osobiste przybycie pod wskazanym adresem, jak również wyjazd na prowincję — za wzrotem kosztów podróży.

**Zgłoszenia: J. Gedl, Kraków, ul. Śląska 4, m. 4.**  
Telefon Nr. 168-10

**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.**

**Nowy Członek Zarządu K. K. A.**

Do Zarządu kooptowany został p. Ppłk. Felicjan Madejski.

**Nowi członkowie.**

W poczet Członków Honorowych czasowych przyjęci zostali PP.:

Ppłk. Felicjan Madejski, D-ca 5. Dywizjonu Samochodowego, Kraków.

Bazyli Rogowski, Szef Wydz. Bezpieczeństwa Wojew. Krakowskiego.

W poczet Członków Rzeczywistych przyjęty został:

p. Szczęsny Tarnowski, Poznań.

W poczet Członków Sympatyków przyjęci zostali PP.:

Zofja Hoesikowa, Kraków.

Zofja Dziurzyńska, Kraków.

Kpt. Inż. Michał Pawluć, Kraków.

**Pamiątkowa plakietka za 25-ciolecie w automobilizmie.**

Zarząd uchwalił przyznać p. Feliksowi Jordan-Stojowskiemu pamiątkową plakietkę za 25-ciolecie zajmowania się automobilizmem. Jest to czwarta plakietka, wydana przez K. K. A. Jak wiadomo, pierwszą plakietkę otrzymał b. Prezes K. K. A. p. Piotr hr. Rostworowski, drugą Vice-Prezes p. Wilhelm Ripper, trzecią b. członek Zarządu p. Inż. Mieczysław Walter.

**Ukonstytuowanie się Komisji Turystycznej.**

Komisja Turystyczna ukonstytuowała się na rok 1932 w składzie następującym:

Prezes: p. Ppłk. Dr. Tadeusz Piotrowski.

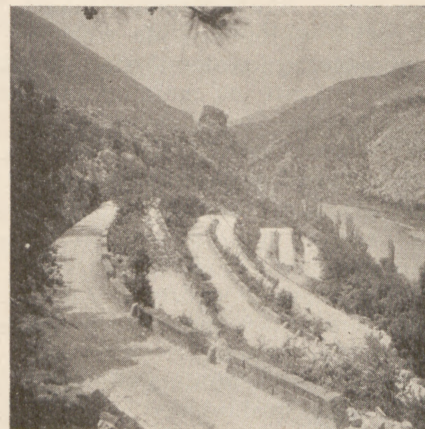
V - prezes: p. Władysław Kasztelewicz.

Sekretarz: p. Dr. Ignacy Cieszyński.

Członkowie: pp.: Inż. Oswald Beres, Inż. Kazimierz Braun, Tadeusz Bukowiecki, R-ca Stanisław Herget, Jerzy Judkiewicz, Dr. Adam Kwiatkowski, Inż. Jan Krzesiwo, Dr. Włodzimierz Mostowski, Dr. Łazarz Pilecki, Dr. Stanisław Stein, Inż. Karol Zinkiewicz, Alfred Żmuda, Inż. Tadeusz Polaczek Kornecki.

Wcześniej rano stajemy na moście granicznym, który podobnie jak nasz Cieszyn, rozdzielił miasto między dwa państwa. Znowu zdaleka wybitnie wrogie sposoby zachowania się straży granicznej i policji, na których twarze dopiero na wiadomość, że jesteśmy Polakami pojawia się przychylny uśmiech. Przekraczamy most i znajdujemy się w Susaku — w Jugosławii. Drogi rzecz jasna w znacznie gorszym stanie. Asfaltów już niema. Przez Bakar wzdłuż zatok Adryjatyku, jadąc drugi dzień wśród samochodów biorących udział w międzynarodowym rajdzie 10.000 km., dojeżdżamy do Senj, gdzie rozgałęziają się dwie drogi. Jedna szosa biegnie w głąb kraju poza pasmem nadbrzeżnych gór Dalmatyńskich, druga zaś biegnie nad samym morzem. Wybieramy tą drugą drogę jako niezmiernie ciekawą. W Cirkvenicy zaopatrzyliśmy się w benzynę, stwierdziliśmy jednak, że wjechaliśmy pod względem automobilowym w dziki kraj. O ile dotychczas we wszystkich państwach wprost co kilka kilometrów spotykaliśmy stację benzynową, której cena wynosiła około 65 do 75 groszy za litr, jak również wszędzie znajdowaliśmy warsztaty reperacyjne, chociaż z nich nie mieliśmy potrzeby korzystać, to tutaj stacyj benzynowych z wyjątkiem prowizorycznych niema zupełnie. Benzyna kosztuje 1.20 zł. za litr, a oliwa 6 zł. za litr. Niczem niezrażeni jedziemy dalej. Wjeżdżamy nad szosę nadmorską zbudowaną jeszcze za czasów Napoleońskich i dopiero

teraz zaczynamy rozumieć, jak otoczenie może deprymująco działać na człowieka. Jedziemy istną pustynią skalną. Z lewej strony zupełnie nagie, rozpalone od promieni słonecznych, wapienne pasmo gór



Dalmacja.

Dalmatyńskich, z prawej strony przepaść do morza. Brak zupełny murków przydrożnych, dających tyle oparcia moralnego na drogach Alpejskich. Droga wije się ciągłymi zakrętami, gdyż musi omijać zatoki, które morze wchodzi w góry.

**Federowicz i Palugyay Kraków, Podwale 6.**

ANTONI POTOCKI.

## Migawki automobilowe.

Miasteczko Kurów o rynku szerokim, przez którego środek biegnie murowany gościniec obsadzony drzewkami. Rynek pusty, jako że dzień nie targowy a upał doskwiera.

Na środku drogi stoi trzech gospodarzy i poważnie rozprawia. Nadjeżdżam Steyerem — trąbię. Chłopi patrzą na mnie, ale z drogi nie schodzą; trąbię dalej — zwalniam — wreszcie staję, gdyż objechać znacznych kmiotków nie mogę. Wkońcu przecież się ruszyli. Jeden z nich ostrym krokiem podchodzi do mnie, uderza pięścią w maskę Steyera i głosem pełnym oburzenia, a świadomym swojej nadburżem wyższości, woła:

— Cóż to pon, nie wiesz — że na chłopa w Polsce trąbić nie wolno?!

Signum temporis. W Warszawie był wówczas rząd ludowy.

Tarvisio — Włoska dogana.

Przed budynkiem celnym, rozbebeszone trzy kuferki jakiegoś Niemca, któremu celnicy włoscy wywracają i przeglądają każdy najdrobniejszy kawałek.

O źle — myślę — mam rewolwer przy sobie, a to w dzisiejszej Italii, nie mile widziany instrument, szczególnie u obcych. Zatrzymuję moją Alfę-Romeo, oddaję paszporty i myślę o moich kuferkach, jaki w nich ład zapanuje po takiej rewizji, jaką mam przed oczami a robioną u nieszczęsnego szwaba.

Wtem, z paszportami zbliża się żandarm, oddaje

mi je, kłania się grzecznie i wskazując wolną drogę mówi:

— Avanti Signore. — Zdumiony pytam: E la revisione?



Na granicy włoskiej.

— Nie Panie — przyjaciela Polaka co jedzie na włoskiej maszynie rewidować nie będziemy.

— Eviva Italia! — huknąłem spontanicznie i ruszyłem z miejsca.

— Eviva Polonia! — odhuknęli żandarmi i cel-

W ten sposób jedziemy około 150 km. pod żarem palącego południowego słońca, przyczem temperatura wynosi z pewnością około 60°. Na całej tej drodze nie spotykamy dosłownie nic coby przypominało istnienie człowieka. Skąły zupełnie nagie, brak na nich choćby źdźbła zieloności, nie widzimy ani ptaka, ani żadnego zwierzęcia, nie mówiąc już o ludziach. Zbocza górskie pokryte są kamieniami ułożonymi w murki a liczącymi setki kilometrów długości. Murki te służyły jako ochrona dla zieleni przed zniszczeniem, jakie wywołuje palący gorący wiatr wiejący od morza. Rzadko tylko spotyka się pojedyncze skarłowaciałe krzewy, otoczone wysokim murem kamiennym, których jeszcze wiatr nie spalił. W ten sposób docieramy zupełnie wyczerpani nerwowo, obawiając się przy tem braku benzyny, do kilku domów stanowiących osadę rybacką — Karlobag. Jest godzina 3 popołudniu. O dostaniu materiałów pędnych niema mowy. Może dostaniemy je w miejscowości następnej, odległej o 42 km. Droga prowadzi przez górę wznoszącą się 980 m. nad poziom morza. Zgłodniali zadowalamy się jajecznicą na oliwie i koziem mlekiem. Jedziemy dalej nie wiedząc, czy nam benzyny starczy. Cudną serpentyną zbudowaną przez cesarza Ferdynanda, wyjeżdżamy na Górę Iwancic (980 m.), za którą widzimy zielony kraj.

Aura jednak zmienia się zupełnie. Zostawiliśmy za sobą, za grzbietem górskim upalne poddmuchy wia-

trów afrykańskich i wjechaliśmy w zimny kraj. Dmie tak zimny wiatr, że wciągamy na siebie wszystkie płaszcze, stawiamy budę, zakładamy boczeki i marznięmy tak, jak nie marziliśmy w śniegach Alpejskich. Dolinami górskimi dojeżdżamy do Kninu, by następnie pięknym płaskowyżem osiągnąć Sibenic, starodawną warownię nad Adryjatykiem. Następnie wzdłuż morza piękną drogą dojeżdżamy do Splitu.

Tutaj znowu opuszczamy Adryjatyk i wjeżdżamy w głąb górzystego kraju, by po drogach nie złych, lecz mających takie wzniesienia, że budowane chyba były dla osłów, na których zresztą odbywa się cała komunikacja i transport w tym kraju, osiągnąć znowu Adryjatyk i wreszcie Dubrownik.

Pierwsza część drogi skończona. W Dubrowniku zatrzymujemy się 16 dni.

Dalmacja robi wrażenie niestęchanie pierwotnego kraju. Bardzo często ludzie uciekali daleko od drogi na widok zbliżającego się samochodu. Cały kraj to zupełne skalne pustkowia z małymi oazami na wybrzeżu morskim, które żyją z handlu i turystyki.auta znajdują się tylko w tych oazach i służą do wycieczek w najbliższe okolice. Poza tem samochodów w tym dzikim kraju niema. Mam wrażenie, że jesteśmy jednymi z nielicznych Europejczyków a bodajże pierwszymi z Polaków, którzy tę drogę autem przejechali.

c. d. n.

# Federowicz i Palugyay

Kraków, Podwale 6. Zaprzysiężeni dostawcy win mszalnych.

# Nadmierne tworzenie się osadów



Doświadczeni automobiliści doskonale znają niemiłe następstwa nadmiernego tworzenia się osadów: szkodliwe dla silnika stukanie, przeciążenie łożysk i napędu przez nieobliczalny wzrost ciśnienia w cylindrach, ścieranie gładzi cylindrów, tłoków etc. przez cząsteczki osadów węglowych, co uwzględnivszy łącznie powoduje: utratę mocy, zmniejszoną pewność ruchu i przedwczesne zużycie maszyny.

Doświadczony automobilista wie jednak również, że nadmierne tworzenie się osadów może być wywołane nietylko przez niewłaściwe nastawienie gaźnika, wadliwy zapłon lub też przeolejenie komór spalinowych, lecz w wysokim stopniu zależy też od jakości i nadawania się do danego silnika stosowanego oleju.

Dlaczegoż więc podejmować niebezpieczne próby różnemi olejami?

Najskuteczniejszym środkiem dla uniknięcia osadów węglowych jest właściwe smarowanie, czyli stosowanie właściwej marki Mobiloil.

# Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONA

## VACUUM OIL COMPANY S.A.

nicy — a gdy się na zakręcie oglądałem, trzymali jeszcze ręce do góry, żegnając nas faszystowskim ruchem dłoni.

A szwab, jaką miał wściekłą minę, można sobie wyobrazić.

Lwów — wyjeżdżam. Kłęby dymu koło mego auta od spalonej oliwy. Chciałbym jak najprędzej przemknąć się ulicami i wyjechać z miasta bez tego, by mnie policjant za te chmury dymu nie zapisał.

Oho! przypało! — Policjant daje znak — za-trzymuję się i czekam reprimendy. Nie minęła mnie w następujących słowach:

— Ta panie — czy si pan wścik tyle gazu dodawać, że aż w nosi wierci?

Uśmiechnąłem się czule i obiecałem jechać bez dodawania gazu. Ruszyłem — a chmury dymu od-dzieliły mnie od pogromcy „samochodziarzy“.

Wyjeżdżamy o czwartej rano z Nizy — dopiero świt się robi. Jedziemy czas jakiś szeroką drogą nad samem morzem, nad którym unosi się lekka niebieska mgła. Skrećamy w prawo, jedziemy wśród pól obsadzonych tysiącami pomarańcz i mandarynek. Przed nami na kilka kilometrów piętrzą się góry. Wreszcie wpadamy w wąwóz tak ciasny, że tylko nasza droga i górską rzeką w niem ledwie się mieszczą. Przelatujemy przez liczne tunele oświetlone elektrycznie i pniemy się coraz wyżej i dalej, ku Col de la Croix Haute, ku Grenobli i Genewie.

Miasteczko — a na wzgórzu nad rzeką, ogromne ruiny zamku. Stajemy by się przypatrzeć. Kucharza w białej mycce i fartuchu, który wyszedł z małej restauracji, pytamy, jak się ten zamek nazywa.



Sisteron.

— „Sisteron“ — i pokazuje nam basztę, w której jak mówi, był niegdyś więziony „Le célèbre Stanislas de Pologne“.

Kiż djabli — nie mogę jakoś odgrzebać tego „célèbre Stanislas“ w mej historycznej pamięci. — Ach tak — Sisteron, więzienie Jana Kazimierza, wówczas jeszcze królewicza, którego, gdy jechał w odwiedzin na dwór hiszpański, będący w wojnie z Francją, król Ludwik XIII. pochwyć i uwięzić kazał, naj-pierw w Château d'If, a później w Sisteron.

*Bufet obficie zaopatrzony w ciepłe i zimne zakąski, oraz znane z dobroci piwa okocimskie i pilzneńskie, jakoteż wina, wódki, likiery i koniaki krajowe i zagraniczne poleca:*

**WOJCIECH OLSZOWSKI**

KRAKÓW. MAŁY RĄNEK RÓG UL. SZPITALNEJ.

Król francuski, był przyjacielem króla polskiego, jak go w listach zapewniał, mimo to Jana Kazimierza, brata królewskiego, trzymano w więzieniu około dwóch lat, a obchodzenie się Francuzów z królewiczem i jego świtą było tak srogie, że połowa świty królewicza, z głodu i chorób, wymarła w więzieniu.

Jeszcze przed rokiem niespełna, przewalały się tędy uciekające w popłochu bolszewickie wojska — za nimi nasi żołnierze.

Jedziemy z Wilna, przez Oszmianę, Wołożyn, Iwieńiec, Kamień, ku Stołpcom.

W Wołożynie, posterunek policji nas ostrzega, że w puszczy Nalibockiej grasują bandy bolszewickie, po sto i więcej koni. Naturalnie — bo jest to rok 1921 i granica jeszcze nie obsadzona.

Ano cóż? — Raz Maty rodyła — jest nas czterech, szofer piąty, wszyscy mamy rewolwery. Jakoś to będzie — więc jazda w puszcze. Drogi piaszczyste, leśne, puszcza bez końca — nigdzie żywego ducha. Stajemy na rozstaju dróg, wybieramy drogę na lewo. Jedziemy, ale coś mi się zdaje, że droga zanadto na wschód prowadzi. Szczęściem — jedzie żydek leśną drogą. Zobaczywszy nas, rzuca konia i wózek — ucieka w las. Wyskakujemy — i za nim. Żyd w strachu zatrzymuje się, klęka przed nami podnosząc ręce błagalnie. Uspakajamy go, że nie bierzemy mu ani konia, ani nawet jupicy i pytamy, czy dobrą drogą do Iwieńca jedziemy.

— No — jaka to droga do Iwieńca? Tą drogą, co panowie jadą, to tylko dwie wiorsty do Bolszewji. A tam przy granicy, właśnie dziś, dużo żołdatów stoi.

O żydku! Gdybyś się wówczas nie nawinał cudem, bylibyśmy za pięć minut w bolszewickich łapach. A do dziś, byliby już ludzie w miłej ojczyźnie zapomnieli i o nas i o Steyerze i o kilku flaszki koniaku, mile bełkocących w kieszeniach auta. A co najsmutniej, nie bylibyśmy członkami K. K. A., który dopiero w kilka lat później powstał.

Po dwudniowym pobyciu w Kamieniu, na skraju Nalibockiej puszczy, jedziemy cudnym rankiem ku Stołpcom. W jakiejś wiosce grzęźniemy w błocie tak dokumentnie, że aż stopnie błockiem zalane. Ale wokoło tłum cały wioskowego ludu.

— Ano chłopcy — wołam — setka papierosów, jeżeli wyciągniecie auto z tej bajory.

Ledwie skończyłem mówić, kilkadziesiąt rąk chwyciło Steyera — wóz zachibotał w powietrzu i po minucie stał na suchej drodze. Kłęby dymu z papierosów uniosły się w kryształowe powietrze.

*Wina mszalne z własnych winnic polecają:*



Jedziemy dalej drogą w głębokim piachu. Na lewo, o kilka wiorst, czernieje las stary, sosnowy. „To już w Bolszewji“ objaśnia spotkany policjant.

Po chwili stajemy w niskich zagajach sosnowych. Szofer majstruje przy motorze, my siedzimy na piachu i rozmawiamy. Nagle, tuż za nami, z za rozłoży-



Na polskiej drodze.

stej sosenki, wychodzi stary dziad o kiju, w łachmany straszliwe ubrany, z torbą płócienną przez plecy.

— Panowie — mówi — a czy to już Polska, bom słyszał jak po naszymu mówicie?

— A Polska — odpowiadam. — A wy skąd ojcz?

Dziad, zamiast odpowiedzieć, najpierw uklęknął, przeżegnał się, pocałował ziemię i wstawszy opowiada:

— „Oj moi Panowie, idę ja do tej Polski miesiące całe, aż hen z poza Moskwy. Miał ja pod Brześciem włókę pola, gospodarstwo, konie i krowy. A ot, jak ta wojna przyszła, Rus nas wszystkich popędził do Rosji, a jak my wyjeżdżali pod nahajami, tom widział, jak się palił mój dom i stajnia i stodoła. Byłem ja, nieboszczka żona i dzieci pięcioro. Tyle, że własnemi końmi i wozem my wyjechali. Ale potem Panie — wóz i konie zabrali, a żona i dzieci, z nędzy i chorób pomarli. I został ja sam, na tym Bożym świecie.

Za Moskwą, u gospodini służyć poszedłem, by choć chleba kawałek zarobić. Ale przyszedł ten straszny głód i wszystko co można było zjeść, już naród zjadł. Ta zaczęli się ludzie mordować i jedli zabitych. A i ja, i moi gospodarze, strasznieśmy z głodu cierpieli. Ano — dopust Boży i byłbym tam dalej został, bo wszędzie głód panował.

Ale jednego ranka, patrzę ja, a moja gospodini z siekierą stoi, a krew po siekierze spływa. Stoi — a oczy ma takie dzikie, jak wilk kiedy głodny.

Pytam więc: — Matuszka — a co wy tam ubili siekierą? — A ona patrzy na mnie i powiada: — Donię — nie strzymałam głodu!

— Matko Najświętrza! jakem to usłyszał, cosi mnie aż zemdlilo, a potem wziołem kij, torbę i poszedłem za słonkiem na zachód.

Oj panowie — dużo ja bardzo wycierpiał, wszystko ja stracił, ale tej matki, co z głodu Donię swoją zabiła i w godzinę śmierci pamiętać będę. A ta Donia, taka ładna była i miała może z 18 roków“.

Tak — nie zapomnisz ty biedaku tej Doni i z głodu zbrodniczej matki, ale i my nie zapomnimy tej twojej straszliwej powieści, słuchanej w jasny letni poranek, tuż przy granicy tego kraju nędzy i grozy, którego czarna, lasem pokryta połać, leżała przed nami.

Montreux — Szwajcarja.

Z przed garażu hotelu Monney'a, pierwszą przekładnią pod ostrą górkę. Skręt na prawo w ulicę Grande Rue. Sklep z papierosami — Stop!

W tej chwili zgrzyt jakiś ostry za moim wozem — lekkie uderzenie ztyłu w rezerwowe koła i głośne przekleństwo francuskie. Oglądam się — duży pięćcio tonowy wóz ciężarowy wjechał na tył mojej Alfy.

No tak — przyznaję — zgapiłem stając i nie dałem sygnału ręką na „Stop“, to też nic dziwnego, że szofer ciężarówki wściekły, czerwony jak burak, przyskoczył do mego wozu i zlał na mnie całą litanję przekleństw francuskich tak soczystych, że gdybym się był chciał obrazić, do dziś dnia musiałbym czuć gorycz, niesamowitych wprost wykwitów tego bogatego języka. Przez chwilę miałem ochotę zapłacić pięknem za nadobne i przekonać rozjuszonego Szwajcara, że język polski jest równie bogaty. Ale w pomieszczeniu, jakie odczułem pod lawiną huraganowych słów, uciekły mi z głowy wszystkie najdosadniejsze wyrażenia, a tylko — nie wiem dlaczego — przypomniał mi się z austriackiej „Raitschuli“ II-go pułku ulanów w Bochni z czasów jednorocznej służby, wściekły krzyk rotmistrza Niemca, na jakiegoś rekruta: „Ty Ulan! Ty pies! Ty siedzisz na ten koń — jak Szwienty Jan, na Wielki Piątek“. Pomyślałem jednak, że to, bądź co bądź wzniosłe i logiczne zdanie nie miało chwilowego zastosowania do stojącego na własnych nogach, a wrzeszczącego Szwajcara.

Co robić? Miałem czasu do namysłu dosyć, bo mój wrogi szofer, chociaż już trochę zachryplł, ale nie tracił energii i kłął bez końca. Przerwałem wreszcie ten niezmiernie imponujący wykład, dmuchnąwszy mu prosto w rozkrzyczane gardło ogromną ilością dymu z mocnego cygara, a gdy się zakrztusił, rzekłem z dobrotliwym uśmiechem i flegmą angielską: „I do'nt speak french“.

Szofer otworzył szeroko gębę, w oczach patrzących na mnie odbił się żal okropnego zawodu tyłu daremnie straconych słów, w końcu machnął ręką,

**Adam Błażek**  
Kraków

Sklep: Florjańska 26. — Pracownia: Jagiellońska 9.

**Telefon 167-90**

Zakład dla instalacji wodociągów, gazu, kanalizacji oraz wszelkich robót blacharskich.

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

rozpaczonym ruchem utopił zaoliwione palce w kudłatej czuprynie i wprost przybity odszedł do swego wozu.

W Alfie zarechotał starter, zazgrzytało sprzęgło, zawył przeraźliwie niespuszczony hamulec i odjechałem z zimną krwią brytyjskiego gentlemiana, sam już głęboko przekonany o tem, że ani jednego słowa z tej dziwnej i głośniejszej przemowy szofera zrozumieć, ni wziąć do siebie nie mogłem.

Myśl moja popłynęła nad uroczą wyspę Albionu.

I nucać z przejęciem „God save the King” — rwałem gładkim gościńcem doliną Rodanu, szumiącą wodospadami, ujętą w skaliste alpejskie olbrzymy, obrzeżone u szczytów koroną białych — słońcem oblałych, śniegów.

Jak dużo jednak w życiu naszym, znaczy siła Auto-suggestji, tembardziej dla nas Auto-mobilistów, jeżdżących Autem i czytających „Auto”.

### Najtańsze źródło zakupu:

Żarówek — lamp biurowych — świeczników — wszelkich materiałów — maszyn i aparatów elektrotechnicznych

**Inż. BOLESŁAW JURSKI, Kraków, ul. Jagiellońska 4, tel. 131-98** (naprzeciw Starego Teatru)



wykonuje wszelkie roboty z zakresu elektrotechniki, jak: instalacje, oświetlenia i przenoszenia energii elektrycznej, dźwigi elektryczne, osobowe, ciężarowe i t. p.

## KRONIKA.

### Zaszczytne odznaczenie.

Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego p. Antoni hr. Potocki został odznaczony przez Króla włoskiego krzyżem komandorskim Korony Włoskiej za zasługi położone z okazji przyjęcia włoskich automobilistów z Bergamo, który to fakt przyczynił się wybitnie do zacieśnienia węzłów przyjaźni polsko-włoskiej.

Z tej okazji redakcja „Wiadomości Klubowych” pozwala sobie złożyć Panu Prezesowi hr. Potockiemu jak najserdeczniejsze życzenia.

Przeniesienie Naczelnika Wydz. Bezp. Publ. Województwa Krakowskiego p. Tadeusza Walickiego. Członek Honorowy K. K. A. p. Tadeusz Walicki, Szef Wydziału Bezpieczeństwa Województwa Krakowskiego został przeniesiony na takie stanowisko

do Poznania. P. Naczelnik Walicki zajmował zawsze w stosunku do Klubu nader życzliwe stanowisko i przyczynił się niejednokrotnie swą cenną pomocą do sukcesów naszych poczynań, to też z żalem pożegnaliśmy tak zasłużonego Członka Honorowego życząc Mu jak najlepszego powodzenia na nowej placówce.

### Życie towarzyskie.

W okresie karnawału odbyło się kilka zebrań towarzyskich przy licznym udziale członków i wprowadzonych gości.

Szczególnie wesoło wypadł wieczór sylwestrowy oraz „Śledziówka”.

Świeżo zainstalowany radjo-gramofon z rozgłośnikiem przyczynił się znakomicie do ożywienia życia towarzyskiego.

## SPORT.

### Zimowe imprezy automobilowe.

Jakkolwiek Komisja Sportowa Klubu w zupełności zdawała sobie sprawę, że ciężka sytuacja gospodarcza nie sprzyja urządzaniu imprez samochodowych — to jednak uważając, że bezczynność prowadzi do upadku, zdecydowała się zapowiedziane imprezy zimowe doprowadzić do skutku.

Jedynym ułatwieniem organizacji tegorocznych imprez zimowych było to, że uchwałą Międzyklubowej Komisji Automobilowej doroczny „Zimowy Zjazd Zespołów Klubowych” został urządzony równocześnie z „Jazdą Zimową do Zakopanego” i regulaminy tych 2-ech imprez w ten sposób skonstruowano, że uczestnicy mogli startować równocześnie w dwóch imprezach.

Mimo nieszczególnych przewidywań w miarę upływu terminu zgłoszeń obydwie te imprezy dobrze się zapowiadały. Z Śląskiego Klubu zgłoszono trzy zespoły, w sekcji bielskiej tego Klubu przygotowywano „team”, który miał przebyć bardzo długą trasę. Niestety z powodu choroby wśród zgłoszonych członków

zespoły te nie doszły do skutku, tak, że w zjeździe wzięły udział tylko dwa zespoły K. K. A. — I-szy w składzie pp. Marji hr. Szembek, Inż. Kazimierza Brauna i Wiktora Wawreczki, II-gi w składzie pp. Marjana Lanca, Antoniego hr. Potockiego i Zenona Zieleniewskiego.

W „Jeździe Zimowej” uczestniczyło 15 samochodów. Zwycięzcą został p. Marjan Lanc — znany zresztą jako zapalony zawodnik startujący w każdej imprezie organizowanej przez Klub, poza wyścigami — który mimo to że zgłosił swój udział w drugim zespole K. K. A., wystartował o godz. 9-tej rano na „Jazdę Zimową” i przejechawszy dużą pętlę przybył w godzinach południowych do Krakowa, skąd z drugim zespołem wyruszył do Zakopanego. Ogółem p. Lanc przejechał 255 km., zdobywając pierwsze miejsce przed p. hr. Szembek, Wawreczką i Braunem, którzy wszyscy mieli po 242 punkty, a o ich kolejności zadecydował litraż.

**Szlachetne wina tokajskie** z winnic magnackich polecają:

## WŁADYSŁAW GRYGLEWSKI

**Konc. Zakład dla budowy wodociągów**

zimnej i ciepłej wody — Pomp — Kanalizacji — urządzeń gazowych dla ogrzewania i oświetlenia oraz

**Zakład blacharstwa budowlanego**

**Kraków, ul. Garbarska 26. — Tel. 144-55.**

## ZAKŁAD ARTYSTYCZNO MEBLOWY FRANCISZEK NAJDER

**Kraków — Krowoderska 33 — Długa 38**

Wykonuje wszelkiego rodzaju meble według najnowszych projektów, jak sypialnie, jadalnie, salony, gabinety i t. d.

**Ceny fabryczne!**

**Ceny fabryczne!**

Trasa raidowa nie przedstawiała większych trudności, a nawet z powodu niedużego opadu śnieżnego i zrównania wyboi, stan dróg był bardzo dobry. Największą przeszkodą na trasie Kraków — Zakopane była wojskowa kolumna samochodów ciężarowych Saurer-Diesel, które z powodu swego ogromu zatrasowały drogę nie dając samochodom raidowym możliwości wyprzedzenia.

O ile co do powyższych imprez o charakterze raidowym Komisja Sportowa nie obawiała się, że zostaną obesłane, to jednak co do udania się „Wyścigu Torowego“, który pociąga za sobą dość wielkie koszty, były poważne wątpliwości.

Z pomocą Klubowi przyszedł w tym wypadku Komitet Imprez Sportowych w Zakopanem, który przyrzekł Klubowi pomoc finansową w organizacji tej imprezy.

Klub starał się o udział wszystkich najlepszych zawodników kategorii wyścigowej i sportowej z całej Polski, a nawet jeźdźców zagranicznych. Niestety jednak różne okoliczności nie pozwoliły wszystkim naszym „asom“ startować.

Zgłosili swój udział p. J. Ripper i S. Hołuj na Bugatti w kategorii wyścigowej, p. Koźmianowa, Fürstenberg, Frühling, Szczyżycki, Hilczyński w kategorii sportowej, zaś w kategorii turystycznej M. hr. Szembek, A. Zaczyńska, M. Szpiro, F. Grętkiewicz, A. Żmuda, A. Reim, Inż. Zieleniewski, A. Romer, poseł M. Dąbrowski, S. Osser i Mikszan. Razem zgłosiło się 18-tu zawodników, a więc tyle, co i w latach poprzednich. Wyścig zatem był wystarczająco obesłany. Dopisała również piękna, słoneczna pogoda, która niewątpliwie jest jednym z najważniejszych czynników dla udania się tej imprezy.

Punktualnie o godzinie 12-tej rozpoczął się wyścig startem samochodów w kategorii turystycznej, parami z dwóch przeciwnych sobie startów, przy czym startowali razem: p. Osser (Ł. A. K.) na Packardzie z p. Szpiro na Studebakerze, p. hr. Szembek (K. K. A.) na Tatrze z p. Zaczyńską na Fiacie, p. Żmuda (K. K. A.) na Chevrolecie z p. Mikszanem (Ś. K. A.) na Durant. P. Mikszana tak bardzo zarzuciło, że zupełnie obrócił się na trasie w przeciwną stronę, tracąc wiele czasu na wyprowadzenie wozu, a także zatrzymując p. Żmudę, który nie miał wolnej drogi i musiał zwolnić tempo jazdy.

Następnie startował p. Reim (K. K. A.) na Lanci z p. Romerem (K. K. A.) na Chryslerze. Reimowi nie powiodło się, albowiem na śliskim wirażu wjechał w śniegową bandę i na wyciąganie wozu stracił tyle czasu, że z wyścigu zrezygnował. Dalej startował p.

Grętkiewicz (P. T. K.) na Chryslerze i p. Poseł Dąbrowski (K. K. A., kierowca Judasz) na Austro Daimlerze, który osiągnął najlepszy czas w kategorii turystycznej, a mianowicie  $5.17\frac{2}{5}$ , tj. przeciętną  $47.607$  km/g.

Kierownictwo Wyścigu uwzględniło życzenie p. Reima i pozwoliło mu startować jeszcze poza konkursem i p. Reim miał możliwość wykazania wysokiej klasy swej jazdy, uzyskał bowiem wówczas najlepszy czas w kategorii turystycznej  $5.09\frac{1}{5}$ , tj. przeciętną  $48.900$ .

W kategorii sportowej, do której zgłosiło się 5-ciu zawodników, start rozpoczął p. Hilczyński (K. K. A.) na swoim „wyścigowym“ Fordzie. Zawodnik ten jednak nie miał szczęścia, gdyż maszyna mu tym razem nie dopisała (świece nie paliły) i zadowolili się musiał czwartym miejscem.

Następnie startowała p. Marja Koźmianowa (K. K. A.) na Austro-Daimlerze z p. Fürstenbergiem (Ś. K. A.) na Austro-Daimlerze. Walka tych zawodników na trasie była bardzo interesująca. P. Fürstenberg osiągnął jednak lepszy czas od p. Koźmianowej o **28 sekund**.

Z wielkim zainteresowaniem oczekiwano też startu p. Dr. Frühlinga (K. K. A.) na 2.3 litr. sportowym „Bugatti“ w parze z p. Szczyżyckim (Czechosłowacja) na Wicovie. Niestety p. Frühling z powodu defektu motoru musiał się zaraz po starcie wycofać.

Po krótkiej przerwie, w czasie której miał możliwość zaprezentować swój talent dowcipny **speaker p. A. Dygat** — wjechali na start p. J. Ripper (K. K. A.) i p. Hołuj, obydwaj na wyścigowych wozach Bugatti  $1.500$  cm<sup>3</sup>. Obydwa te samochody już na starcie z powodu zamarznięcia oliwy zagotowały, tak, że trzeba było dopiero dolewać wody.

Od samego startu rozpoczęła się zaciekle i denerwująca walka tych dwóch zawodników. Początkowo zyskał Hołuj przewagę dochodzącą w pierwszych trzech okrążeniach do 100 m. różnicy pokonanej długości. W czwartym już jednak okrążeniu J. Ripper potrafił dorównać swemu rywalowi, a następnie aż do ósmego okrążenia bezapelacyjnie prowadził. W dziewiątym okrążeniu po dobrym wzięciu wirażu Hołuj zbliżył się do Rippera poczem rozpoczął się ostry finish, w wyniku którego **ostatecznie wygrał Ripper**, uzyskując przewagę **3.8 sekund** nad Hołujem z przeciętną **58.333 km/g**, podczas, gdy Hołuj uzyskał przeciętną  $57.908$  km/g.

(Oficjalne wyniki imprez zimowych podajemy poniżej).

Tegoż dnia o godzinie 18-tej wieczorem, w sali recepcyjnej hotelu „Bristol“, odbyło się rozdanie na-

*Federowicz i Palugyay*

*Kraków, Podwale 6  
Zaprzyśiężeni dostawcy win mszalnych*

gród wobec licznie zgromadzonej publiczności. Przemówił Prezes Klubu p. Antoni hr. Potocki nie szczędząc słów podziękowania zawodnikom, jak również Komitetowi Imprez Sportowych w Zakopanem jako współorganizatorowi „Wyścigu Torowego“ oraz wszystkim członkom Klubu, którzy objęli funkcje

organizacyjne w powyższych imprezach. Następnie przemówił Prezes Komitetu Imprez Sportowych p. Jamontt, który wyraził się z wielkiem uznaniem o sprawności organizacyjnej Klubu i jego przedsiębiorczej działalności.

I. C.

## Wyniki

### „III. Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych“ do Zakopanego i „Jazdy Zimowej do Zakopanego“, organizowanych w dniu 13 lutego 1932.

Jury ustaliło następującą kolejność i przyznało nagrody:

#### W „III. ZIMOWYM ZJEŹDZIE ZESPOŁÓW KLUBOWYCH“.

1) Zespołowi Nr. I. Krakowskiego Klubu Automobilowego w składzie: Marja hr. Szembek, Inż. Kazimierz Braun, Wiktor Wawreczko — nagrodę Łódzkiego Automobil-Klubu (popielniczka).

2) Zespołowi Nr. II. Krakowskiego Klubu Automobilowego w składzie: Marjan Lanc, Antoni hr. Potocki, Zenon Zieleniewski — nagrodę Śląskiego Klubu Automobilowego (bronz).

Zgłoszonych było 5. zespołów — startowały 2 zespoły K. K. A.

Wszystkim wyżej wymienionym zawodnikom przyznano plakiety.

#### W „JEŹDZIE ZIMOWEJ DO ZAKOPANEGO“.

1) Marjanowi Lancowi, K. K. A., na samochodzie Chevrolet, za I. miejsce w ogólnej klasyfikacji (punktów 255) — nagrodę K. I. S. z daru firmy Gebethner i Wolf (luks. wyd. Chłopów Reymonta).

2) Marji hr. Szembek, K. K. A., na samochodzie Tatra, za II. miejsce w ogólnej klasyfikacji (punktów 242) — nagrodę K. I. S. daru firmy Biblioteka Polska (luks. wyd. dzieł Wyspiańskiego).

3) Wiktorowi Wawreczko, K. K. A., na samochodzie Lancja, za III. miejsce w ogólnej klasyfikacji

(punktów 242) — nagrodę K. I. S. daru firmy Rudolf Wegner (luks. wyd. „Teatr i Kino Amerykańskie“).

Nagrodę K. K. A. dla najlepszego zawodnika, członka jednego z Klubów Automobilowych poza K. K. A. — Franciszkowi Mikszanowi z Ś. K. A. na samochodzie Durant. (Nagroda ta — obraz Kossaka — przeznaczona dla zespołu za III. miejsce została uchwałą Jury przyznana j. w.).

Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu, z którego największa ilość członków ukończyły „Jazdę Zimową“, przyznana została nagroda przechodnia K. I. S., dar Rektyfikacji Warszawskiej (puhar) po raz trzeci na ostateczną własność.

Startowało 13 zawodników — do mety przybyło 13 zawodników.

Plakiety przyznano wyżej wymienionym czterem zawodnikom oraz pp.: Inż. Kazimierzowi Braunowi (K. K. A.), Franciszkowi Mikszanowi (Ś. K. A.), Stefanowi Osserowi (Ł. K. A.), Antoniemu hr. Potockiemu (K. K. A.), Inż. E. Zieleniewskiemu (K. K. A.), por Aleksandrowi Piweckiemu (A. W.), Zenonowi Zieleniewskiemu (K. K. A.), Franciszkowi Grętkiewiczowi (P. T. K.), Alfredowi Żmudzie (K. K. A.), Jerzemu Fürstenbergowi (Ś. K. A.).

Nagroda p. J. I. Fürstenberga dla najlepszego zespołu Ś. K. A. pozostała nierozegrana i tem samym pozostaje w Klubie macierzystym.

## Wyniki

### z „Wyścigu Torowego“, organizowanego w Zakopanem dnia 14 lutego 1932.

#### Kategoria wyścigowa:

Imię i nazwisko	Klub:	Marka wozu:	czas	przeciętna
1) Jan Ripper	K. K. A.	Bugatti	8.38 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	58.333 km/g
2) Stanisław Hołuj	K. K. M.	Bugatti	8.42 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	57.908 km/g

#### Kategoria sportowa:

1) Jerzy I. Fürstenberg	Ś. K. A.	Austro Daimler	7.52 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	51.232 km/g
2) Adolf Szczyżycki	A. R. C. S. L.	Wicov	7.54 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	50.973 km/g
3) Marja L. Koźmianowa	K. K. A.	Austro Daimler	8.20 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	48.365 km/g
4) Leszek Hilczyński	K. K. A.	Ford	8.46 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	45.922 km/g

P. Dr. Bronisław Frühling, K. K. A., na Bugatti wycofał się z konkursu z powodu defektu motoru.

#### Kategoria turystyczna:

1) Poseł Marjan Dąbrowski kierowca Judasz	K. K. A.	Austro Daimler	5.17 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	47.607 km/g
2) Mieczysław Szpiro	— —	Studebaker	5.28 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	46.069 km/g
3) Aleksander Romer	K. K. A.	Chrysler	5.32 <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	45.432 km/g
4) Fr. Grętkiewicz	P. T. K.	Chrysler	5.33 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	45.378 km/g
5) Stefan Osser	Ł. A. K.	Packard	5.40 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	44.417 km/g
6) Marja hr. Szembek	K. K. A.	Tatra	5.55 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	42.567 km/g
7) Alfred Żmuda	K. K. A.	Chevrolet	5.59.00	42.116 km/g
8) Antonina Zaczyńska	— —	Fiat	6.14 <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	40.406 km/g
9) Franciszek Mikszan	Ś. K. A.	Durant	6.29 <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	38.828 km/g

P. Artur Reim, K. K. A., na samochodzie Lancja z konkurencji się wycofał z powodu wjechania w śpię. Poza konkursem uzyskał czas 5.09 <sup>1</sup>/<sub>5</sub>, przeciętną 48.900, a więc najlepszy czas w kategorii turystycznej.

Na podstawie powyższych wyników Jury przyznało następujące nagrody:

I) Za najlepsze miejsce w kategorii wyścigowej, nagrodę K. I. S. dar firmy Leitz (Iórnet) — p. **Janowi Ripperowi**, K. K. A.

II) Za najlepsze miejsce w kategorii sportowej, nagrodę Ś. K. A. Sekcja Bielsko (zegar) — p. **J. I. Fürstenbergowi**, Ś. K. A.

III) Za drugie miejsce w kategorii sportowej, nagrodę K. K. A. dar firmy Vacuum Oil Company (zegar w etui) — **Adolfowi Szczyżkiemu**, A. K. R. CSL.

IV) Za najlepsze miejsce w kategorii sportowej w grupie III. do 1500 cm<sup>3</sup> nagrodę K. K. A. dar firmy „Englebert“ (kryształowa popielniczka) — p. **Adolfowi Szczyżkiemu**, A. K. R. CSL.

V) Za najlepszy czas zawodniczki w kategorii sportowej, nagrodę K. I. S. dar firmy Fragnet (puharek) — p. **Marji Koźmianowej**, K. K. A.

VI) Za najlepszy czas w kategorii turystycznej nagrodę K. I. S. dar p. A. Holcera (zegar na biurko) — posłowi **Marjanowi Dąbrowskiemu**, K. K. A.

VII) Za drugie miejsce w kategorii turystycznej, nagrodę K. K. A. (obraz Kossaka) — p. **Mieczysławowi Szpiro**.

VIII) Za najlepszy czas zawodniczki w kategorii turystycznej, nagrodę K. I. S. dar firmy Kodac (aparat fotograficzny) — p. **Marji hr. Szembek**, K. K. A.

IX) Za najlepszy czas zawodnika, członka Ł. A. K. bez względu na kategorię, nagrodę K. I. S. dar Dr. J. Borneta (zegar biurkowy) — p. **Stefanowi Osserowi**.

### Podziękowanie.

Komisja Sportowa na tem miejscu składa gorące podziękowanie Klubom Łódzkiemu, Śląskiemu i Sekcji Śląskiego Klubu w Bielsku, oraz firmom „Englebert“ i „Vacuum Oil Company S. A.“ za piękne nagrody, Firmie „Karpaty“ zaś za ofiarowanie 200 l. benzyny do dyspozycji Klubu na czas imprez.

Również serdecznie dziękuje Komisja Sportowa wszystkim Członkom Klubu i Członkom Kamitetu Imprez Sportowych w Zakopanem, którzy pełnili funkcje w organizacji imprez zimowych, a mianowicie „III. Zimowego Zjazdu Zespołów Klubowych“ do Zakopanego, „Jazdy Zimowej do Zakopanego“ i „Wyścigu Torowego“.

## TURYSTYKA.

### Sprawa odśnieżania dróg.

Na posiedzeniu Komisji Turystycznej w dniu 18 stycznia b. r. rozważano, między innymi, sprawę odśnieżania dróg, a zwłaszcza drogi zakopiańskiej, które to roboty z braku kredytów rządowych okazały się zupełnie nie wystarczające, tak, że w okresie większych opadów, jak n. p. w czasie „Świąt Bożego Narodzenia“ — ruch samochodowy napotykał na bardzo duże trudności, a nawet musiał być zastanowiony.

W wyniku narad uchwalono zwrócić się do pięciu najpoważniejszych firm benzynowych z prośbą o darmowe dostarczenie Powiatowemu Zarządowi drogowemu w Nowym Targu benzyny i smarów na uruchomienie pług motorowego.

W uchwale tej kierowała się Komisja Turystyczna tym względem, że przez zamknięcie komunikacji na tym najruchliwszym szlaku turystycznym spadnie znacznie konsumpcja środków popędowych co oczywiście będzie połączone ze stratą dla przemysłu naftowego.

Inne wnioski jak zebranie funduszu na odśnieżanie dróg od zainteresowanych instytucji t. j. przedstawicielstw autobusowych i samorządów upadły, w dyskusji bowiem podnoszono, że świadczenia właścicieli samochodów na rzecz funduszu drogowego są tak znaczne, iż mają oni prawo domagać się od władz drogowych utrzymania dróg w stanie używalności.

Akcja zainicjowana przez Komisję Turystyczną znalazła oddźwięk i zrozumienie u firmy **Standard Nobel w Polsce S. A.**, która dostarczyła Powiatowemu

Zarządowi Drogowemu w Nowym Targu 200 kg. benzyny i 20 kg. oliwy.

Komisja Turystyczna pozwała sobie na tem miejscu złożyć najserdeczniejsze podziękowanie firmie **Standard Nobel** za tak życzliwe stanowisko w tej sprawie.

W związku z powyższą akcją otrzymał Klub następujące pismo z Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie:

L. D. I-33.

Do Krakowskiego Klubu Automobilowego  
w miejscu.

Na pismo P. T. z dnia 26 stycznia b. r. L. 163 IC/JW, Urząd Wojewódzki Dyrekcja Robót Publicznych wyraża niniejszem gorące podziękowanie P. T. Wydziałowi Krakowskiego Klubu Automobilowego za inicjatywę dostarczenia bezpłatnie materiałów pędnych dla uruchomienia pług motorowego do zwalczania zasp śnieżnych na drodze państw. Nr. 13.

Ta wysoce obywatelska akcja zasługuje na specjalne podkreślenie w obecnym okresie kryzysu, gdyż przyniesie istotną pomoc w wysiłkach nowotarskiego Zarządu Drogowego, aby ruch na szlaku zakopiańskim przez sezon zimowy utrzymać.

Za Wojewodę:  
**Praczyński mp.**

Kierownik Oddziału Drogowego.

W Krakowie, 11 lutego 1932.

**Piękne białe zęby: Chlorodont**

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

### Stoisko strzeżone K. K. A. w Rynku Głównym.

Ze stoiska tego skorzystało w roku 1931 — 1.857 samochodów (w roku 1930 — 1.085 samochodów). Zważywszy, że ruch samochodowy w roku 1931 ogólnie się zmniejszył — wzrost frekwencji na stoisku wskazuje najlepiej na użyteczność tego urządzenia.

### Dostarczanie samochodów na rzecz wojska w czasie pokoju.

Biuro Turystyczne podaje do wiadomości, że w Sekretarjacie Klubu pozostaje do wglądu Dziennik Wojewódzki Nr. 26, w którym ogłoszono listę kolejności osób na rok 1932, obowiązanych do dostarczenia samochodów na rzecz wojska w czasie pokoju.

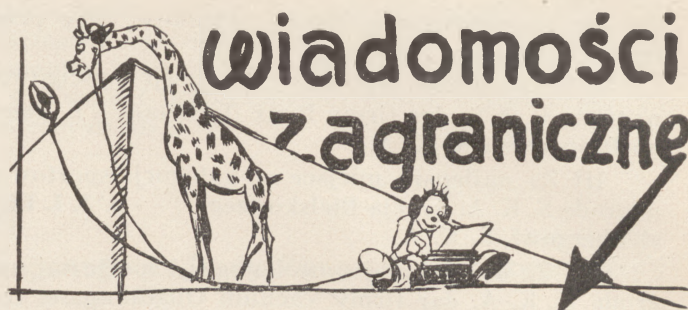
### Tydzień nauki chodzenia.

Na skutek uchwały Komisji Turystycznej wystąpił Klub do Prezydium Magistratu i do Starostwa Grodzkiego z wnioskiem urządzenia „Tygodnia nauki chodzenia”.

Na posiedzeniu zwołanem w tym celu przez Magistrat Wydział VII. w obecności zainteresowanych władz i przedstawicieli Klubu omawiano sprawę jeżdżenia z otwartymi wydmuchami po mieście, oraz kilka kwestji komunikacyjnych. Wkońcu na wniosek członka Komisji Turystycznej p. Judkiewicza, uchwalono urządzić tydzień nauki chodzenia po ulicach miasta, w pierwszych dniach kwietnia. W urzędzeniu takiego tygodnia pomocną ma być przede wszystkim młodzież szkolna, związki harcerskie i t. d. Organizacją zajmie się Miejskie Biuro Propagandy pod kierownictwem Prezesa Komisji Turystycznej p. Ppłk. Dr. Piotrowskiego.

Dla zilustrowania jak koniecznym jest taki tydzień nauki chodzenia podajemy statystykę wypadków spowodowanych przez samochody, zanotowanych tylko przez Pogotowie Ratunkowe w roku 1931:

Styczeń	7
Luty	2
Marzec	8
Kwiecień	13
Maj	22
Czerwiec	22
Lipiec	21
Sierpień	18
Wrzesień	15
Październik	11
Listopad	9
Grudzień	3
razem	151



### Stuckowi się nie powodzi.

Zaledwie Hans v. Stuck wylądował w Ameryce południowej, by wziąć udział w wyścigu o Wielką Nagrodę Argentyny stwierdził zaraz, że jego nisko osadzony wyścigowy samochód Mercedes nie nadaje się w zupełności na argentyńskie drogi, pokryte wysoką warstwą kurzu i licznymi, głębokimi wybojami. Zwycięzcą tego wyścigu został Ernesto Blanco na „Reo”. W czasie wyścigu zdarzyło się wiele nieszczęśliwych wypadków, przyczem życie straciły dwie osoby, rannych było kilkadziesiąt osób.

Caracciola nadesłał do zagranicznych pism sportowych list, w którym oficjalnie wyjaśnia powody, dla których nie będzie w tym roku startował na samochodzie marki „Mercedes Benz”. Jako jedną z głównych przyczyn podaje, że Deimler-Benz odmówił na rok 1932 wszelkich środków pieniężnych na cele wyścigowe. Wobec tego Caracciola zawarł kontrakt z włoską marką „Alfa Romeo” na razie na jeden rok.

**Mistrzostwo Górskie Europy:** spadło jak wiadomo z tegorocznego międzynarodowego kalendarza A. I. A. C. R. Planowane jest tylko Alpejskie Mistrzostwo górskie, w którym brałyby udział cztery kraje, a mianowicie Niemcy, Austria, Szwajcaria i Włochy.

### Wyniki Zjazdu Gwiazdzistego do Monte Carlo:

1. Kategoria (ponad 1500 ccm): 1. Vasselle (Hotchkiss) miejsce startu Umea, Szwecja 3.751 km. 2. Healey (Invicta) Umea. 3. Ivanovsky (Ford) Umea. 4. P. Escher (Bugatti) Umea, 5. Mathiésen (Citroën) Umea. 6. Chauvierre (Chenard-Walcker) Umea. 7. S. L. Schell (Bugatti) Umea. 8. Mme. A. Lindh (Hudson) Umea. 9. L. Chiron (Bugatti) Umea. 10. A. Berlesco (Chrysler) Umea.

2. Kategoria (do 1500 ccm): 1. G. de Lavette (Peugeot) Umea. 2. André Boillot (Peugeot) Ateny 3.756 km. 3. V. G. Leverett (Riley) Umea. 4. J. Hobbs (Riley) Stavanger. 5. Mme M. Vaughan (Triumph) Umea. 6. W. Murken (D. K. W.) Umea. 7. F. Lecot (Rosengart) Umea. 8. Trivier (Bugatti) Umea. 9. Mme C. S. Staniland (Riley) John O'Groats. 10. Major C. Montagne Johnstone (Riley) John O'Groats.

**Bugatti** przygotowuje sensacyjną nowość, wyścigówkę z niezależnym popędem na każde koło z osobna.

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

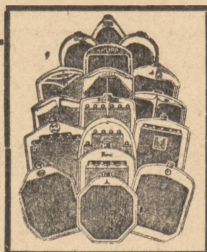
Redaktor odpowiedzialny: Jerzy Judkiewicz.

Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.

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

# Wykaz samochodów zarejestrowanych w Województwie Krakowskim w r. 1931 według marek:

MARKA SAMOCHODU	STYCZEŃ			LUTY			MARZEC			KWIECIEŃ			M A J			CZERWIEC			L I P I E C			S I E R P I E Ń			W R Z E S I E Ń			P A Ź D Z I E Ń N I K			L I S T O P A D			G R U D Z I E Ń			Razem
	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy	osobowe	ciężarowe	autobusy							
Austro-Daimler																																1					
Austro-Fiat																																2					
Bugatti																																2					
Chevrolet																																7					
Chrysler	1																															2					
Citroën	1																															28					
C. W. S.																																2					
De Dion Buton																																4					
Durant																																3					
Dux																																1					
Essex																																2					
Federal																																1					
Fiat	1																															10					
Ford	2	2																														81					
Graham-Paige																																2					
La Licorne																																1					
Lancia																																1					
Mercedes-Benz																																1					
N. A. G.																																14					
Oświęcim Praga																																1					
Overland Whippet																																1					
Peugeot																																1					
Renault																																6					
Rugby																																4					
Skoda																																15					
S. P. A.																																1					
Steyer																																6					
Studebaker																																1					
Tatra																																3					
<b>Razem</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>149</b>						



## AUTO-AERO



Specjalna wytwórnia chłodziń

Wykonuje chłodzińc now  
i naprawia stare oraz wszel-  
kie roboty automobilowo-  
blacharskie — po cenach  
konkurencyjnych.

**Czesław Patryn**

Kraków, ul. Pawła 10 — Telefon 162-05



# TATRA JEST IDEAŁEM

## SAMOCHODU TURYSTYCZNEGO

PRZEDSTAWICIELSTWO „AUTOMOTOR”

KRAKÓW, UL. SMOLEŃSKA 33, TELEFON 101-53.

**Ogłaszajcie się w „Wiadomościach Klubowych“!**

**TRWAŁOŚĆ**



**ELEGANCJA**



**UMIARKOWANA CENA**

oto zaleta naszych samochodów

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