

# WIADOMOŚCI KLUBOWE

KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

Nr. 22.

KRAKÓW, św. Jana 11.

GRUDZIEŃ 1932.

Telefon Nr. 113-86.



## 12.000 samochodów PRAGA-PICCOLO

*zostało w ostatnich czasach wyprodukowanych  
i sprzedanych. Liczba ta jest najlepszym dowodem  
wysokiego gatunku i niezawodności tych wozów.*



## OŚWIĘCIM-PRAGA-AUTO

Fabryka: »OŚWIĘCIM« Zjednoczone Fabryki Maszyn  
i Samochodów Spółka Akcyjna -- Oświęcim II.

# WIADOMOŚCI KLUBOWE

## KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

TREŚĆ NUMERU: *Wyścig torowy w Krakowie. — Zakopane a Wyścig Tatrzański. — Jeszcze droga Kraków - Morskie Oko. — Walne Zgromadzenie. — My w Klubie... — Komunikaty Zarządu. — Odznaczeni złotym krzyżem zasługi. — Kronika. — Sport. — Turystyka. — Humor.*



## Wyścig torowy w Krakowie

Automobilizm polski choruje od szeregu lat na brak wielkiej imprezy samochodowej, widowiskowej, a zarazem mającej warunki potrzebne dla ściągnięcia wielkiej konkurencji międzynarodowej. Stara prawda, że tylko w walce z silniejszym wyrabia się postęp i doskonałość, ma tu także zastosowanie i tak długo nie będziemy mieli wielkiej klasy kierowców w Polsce, jak długo nie będą Polacy mieli możliwości zetknięcia się z klasą światowych mistrzów, a przynajmniej pierwszorzędnymi amatorów. Pomijam narazie czynnik pieniężny, gdyż i ten odgrywa tu wybitną rolę.

Imprezą taką nie mógł być niestety Wyścig Tatrzański, ponieważ z jednej strony nie był wyścigiem określonym — jedynym, jak się okazało, typem wyścigu, który dziś ma znaczenie w świecie i pociąga zainteresowanie publiczności, z drugiej zaś strony Wyścig Tatrzański, umiejscowiony na szosie do Morskiego Oka był w ścisłym tego słowa znaczeniu „niedostępny“ — bo dla automobilistów, w pierwszym rzędzie wielką imprezą samochodową zainteresowanych, był odgradzony fatalną drogą Kraków — Zakopane po stronie polskiej, a jeszcze może gorszą drogą przez Zdziar po stronie czeskosłowackiej. W tym stanie dróg jaki w ostatnich latach w okolicach Zakopanego zaistniał, nie można się było spodziewać, że choć średnio szanujący swój wóz automobilista na wyjazd do Zakopanego się odważy.

Wielki wyścig określony może powstać w Polsce tylko w jej kącie południowo zachodnim, — na terenie krakowsko - śląskim. Kraków nadaje się tu w wyższej mierze, niż Śląsk. Bo trzeba pamiętać, że wielkie wyścigi samochodowe nie są wyłącznie imprezą sportową. Są one „atrakcją“ w znaczeniu turystycznym, są magnesem przyciągającym turystów, którzy nietylko szukają emocjonującej walki na torze, ale również chcą odbyć piękną wycieczkę, chcą coś zwiedzić, mieć jakieś wspomnienia. I tu Śląsk nie wytrzymuje porównania z Krakowem, który jest

przecież pierwszorzędnym ośrodkiem turystycznym. Kraków sam przyciąga tysiące turystów — nawet z zagranicy. Wielka impreza samochodowa w Krakowie, impreza dobrze zaprowadzona, odpowiednio rozreklamowana, mająca zapewniony udział pierwszorzędnym kierowców, dotowana w nagrody pieniężne, — musi przyciągnąć publiczność, musi stać się atrakcją sportową w całym tego słowa znaczeniu.

A więc „Wyścig Torowy w Krakowie“ jest w tej dziedzinie hasłem. W Krakowie, czy pod Krakowem. Z punktu widzenia organizacyjnego jak największe zbliżenie imprezy organizowanej do siedziby organizatora jest wskazaniem. Jak najmniej straty środków i energii na transporty i łączność. To co zabija organizacyjnie Wyścig Tatrzański, odległość trasy wyścigu od Zakopanego, a Zakopanego od Krakowa — musi być w tym drugim wypadku wyeliminowane. Jeżeli już coś nowego, to tylko, o ile możliwości, w samym Krakowie. Zresztą niema pod Krakowem ani jednego „trójkąta“ szosy, któryby był w takim stanie, by warto brać go pod uwagę. Trzeba więc robić trasę na nowo, a jeżeli się ją już ma robić na nowo, to w takim razie w samym Krakowie.

Gdzie? Tam, gdzie będzie można wyścig określony najłatwiej publiczności pokazać, tam, gdzie „za swoje pieniądze“ widz będzie widział jak najwięcej, gdzie będzie widział walkę kierowców i maszyn, gdzie będzie możliwie najbardziej bezpośrednim świadkiem wszystkiego, co się dzieje. Gdzież mamy taką trasę, w Krakowie? Na Błoniach. Z jednej strony 1600 m. prostej — obecnie już częściowo asfaltowanej — to aleja Trzeciego Maja. Dalszy bok, to aleja łącząca Cichy Kącik z mostem na Rudawie — 300 m. prostej. Droga od wylotu ulicy Wolskiej — przyszła Aleja Focha — jest już w budowie. Most na osi Kopiec Kościuszki — ul. Wolska trzeba tylko połączyć z mostem na Rudawie u końca ulicy Królowej Jadwigi drogą biegnącą po Błoniach wzdłuż wału, — by zamknąć pierścień dokoła Błoni, pierścień, mający

przeszło 3 klm. obwodu, a więc zupełnie wystarczający dla odbywania na nim wyścigów nawet o bardzo wielkiej szybkości.

Jest więc u wrót (dosłownie) miasta odpowiedni teren, pierścień, łatwo dostępny, który można odgrodzić i zamknąć, ze względów bezpieczeństwa i kasowych, częściowo nawet już urządzony. Co trzeba jeszcze na nim zrobić? Trzeba stworzyć nawierzchnię, odpowiednią do wyścigów samochodowych. Jaką — powiedzą fachowcy, ale każda dobra, gładka nawierzchnia nadaje się dziś na pokrycie toru wyścigowego. Znaczna część drogi jest już zrobiona, trzeba ją tylko pokryć nawierzchnią, część trzeba wykończyć, część, zresztą niewielką — 500 m. alei wzdłuż wału Rudawy, trzeba zrobić zupełnie na nowo.

Czy wysiłek ten w dzisiejszych czasach jest możliwy i wskazany? Przedewszystkiem trzeba powiedzieć, że jest on dla miasta potrzebny. Po pierwsze ze względu na konieczność uregulowania Błoń. Aleja Trzeciego Maja i połączenie z mostem na Rudawie u wylotu ul. Królowej Jadwigi już istnieją, a co ważniejsze są najlepszym dostępem do Parku w Lasku Wolskim i jedyną w Krakowie drogą spacerową. Musi więc istnieć i musi mieć odpowiednią, nawet luksusową nawierzchnię, bez względu na to, czy się tor wybuduje, czy nie. Aleja Focha już jest w budowie i także będzie arterją reprezentacyjną i będzie musiała być w najbliższym czasie bardzo starannie wykończoną. Pozostaje więc tylko 500 m. odcinek wzdłuż wału nad Rudawą, który trzeba dopiero zrobić, ale który jest niedługi i potrzebny, bo przecież jedyne połączenie Woli Justowskiej z miastem idzie ulicą Królowej Jadwigi, drogą w każdym razie nie reprezentacyjną, bo bardzo wąską i krętą. Droga wzdłuż Rudawy byłaby drugą arterją, łączącą Kraków z jego płucami, t. j. z Parkiem Wolskim.

Nietylko więc muszą te drogi być zrobione, ale muszą być zrobione niedługo i porządnie wykończone. Pierścień krakowski jest jednak z punktu widzenia miasta potrzebny jeszcze z innego powodu. Kraków potrzebuje atrakcji wielkiej, w dużym stylu, atrakcji, któraby pewien okres korzystny dla zwiedzania miasta uświetniła, któraby była aktualnością w znaczeniu „światowem“, któraby była czemś, co reklamuje nazwę „Kraków“ stale w całym świecie. Wyścig krakowski musi być nietylko najpoważniejszą imprezą polską, ale zarazem propagandą Krakowa. Że dziś tego rodzaju imprezy mają wielkie znaczenie gospodarcze — nie trzeba powtarzać. Sięgnijmy tylko do zupełnie podobnej imprezy czeskosłowackiej, do wyścigów samochodowych na pierścieniu Masaryka w Brnie, gdzie ostatnio podziwiała wyścig 180.000 ludzi, a parkowało koło trasy 14.000 samochodów. A gdy nie było gdzie spać w przedzień wyścigu, ulice Brna były zawałone samochodami, w których ludzie, którzy kwater nie dostali, noc przepędzali. A jakże pieniądze te setki tysięcy wi-

dzów zostawiły w Brnie? Znamy przecież obliczenia oparte na doświadczeniach kilku lat, które pozwalają na określenie sumy zostawianej przez widzów Wyścigu Tatrzańskiego w Zakopanem co roku na kilkaset tysięcy złotych. Z punktu widzenia interesów miasta, urządzenie wyścigu okrężnego w Krakowie na Błoniach jest wskazane nietylko ze względu na atrakcyjność tej imprezy dla miasta, ale również ze względów materialnych.

Czy Kraków, względnie południowo-zachodnia Polska będą mogły tego rodzaju imprezę utrzymać?

Czy potrzebna ilość widzów się znajdzie? W odpowiedzi fakta. Grand Prix motocyklowe w Katowicach zgromadziło 80.000 ludzi, tegoroczny wyścig lwowski, mimo kryzysu, 40.000 ludzi, Tourist Trophy we Wiśle około 50.000 ludzi, nie mówiąc już o niedalekim wyścigu w Brnie, gdzie zjechało się 180.000 widzów i gdzie olbrzymie sumy kosztująca budowa trójkąta szos o prawie 30 km. w obwodzie, niedługo przy milionowych wpływach będzie zamortyzowana. Zainteresowanie więc jest pewne, szczególnie, jeżeli zakontraktuje się odpowiednich jeźdźców. Śląsk da napewno kilkanaście tysięcy widzów, Kraków jest środowiskiem niegorszym od Lwowa, który przecież sam wyścig lwowski doskonale utrzymuje.

A pamiętać trzeba jeszcze jedno, że przecież niema — poza wyścigami ściśle torowemi — takiej trasy w Europie, jak ta, gdzie z każdego miejsca możnaby śledzić cały przebieg wyścigu. Bo z projektowanych trybun przy A. Focha będzie można doskonale śledzić wszystkie odcinki trasy. Z punktu więc widowiskowego, projektowany pierścień krakowski jest bez zarzutu. Przypominam, że Rudawa, boisko Cracovii, bloki zabudowań od strony Zwierzynca, wszystko to umożliwi ujęcie kasowe całej imprezy. Kalkulacja więc materialna tego wyścigu jest zupełnie zdrowa.

Z punktu widzenia sportowego wyścig i związany z nim pierścień dróg jest dla automobilizmu i motocyklizmu polskiego, a w szczególności krakowskiego kwestją życia i śmierci.

Rozwinięcie się klasy młodych kierowców jest możliwem tylko, jeżeli ten jeździ, kto jeździć umie, lub kto ma do tego talent, a nie wyłącznie ten, kogo na to stać. Na motocykl sportowy, nawet wyścigowy, na lekką lub najlżejszą maszynę sportową stać bardzo wielu, najskromniejsza wyścigówka ciężkiej klasy kosztuje w naszych warunkach tysiące dolarów. Motocykl i lekki samochodek, osiągające dzisiaj zresztą bez trudu 150 km. na godzinę, mogą jeździć jednak tylko po rzeczywiście doskonałych drogach i dopiero, jeżeli w Krakowie powstanie tor, a Kraków połączy się z siecią dróg śląskich dobrą szosą, powstanie na terenie krakowskim klasa młodych kierowców motocyklowych i samochodowych, z których następnie wyjdą przyszli mistrzowie.

Trasa wyścigu okrężnego na Błoniach jest dostatecznie długa i dostatecznie urozmaiconą. Jest równie

długa jak Lwów lub Monte Carlo. Dłuższa od torów, niewiele krótsza od Monzy. Przypomina Phönix, park w Dublinie, jest w każdym razie bardziej urozmaicona niż berlińskie Avus, gdzie publiczność z całego wyścigu widzi tylko jeden zakret.

W granicach kosztów urządzenia zmieściłyby się trybuny stałe, dość wysokie, by zapewnić widzom przegląd całej trasy, mogące pomieścić restauracje i kawiarnie, odpowiednie biura telefoniczne i instalacje radiowe i głośnikowe, trybuny, które architektonicznie byłyby ozdobą Błoń, i które łącznie z drogami tworzyłyby z Błoń rzeczywiście europejski teren spacerowy.

Naturalnie, jak to już wspomniano, eksploatacja toru obejmie nie tylko sam jeden wielki wyścig, ale również i inne imprezy, które gdy tor i trybuny istnieją, muszą mieć powodzenie i dać miastu względnie organizatorom dochód wystarczający nie tylko na pokrycie kosztów imprezy, ale również przynajmniej na konserwację tych drugich.

Poza tem nie trzeba pominąć możliwości rozszerzenia projektowanego pierścienia dróg na Lasek Wołski, gdzieby można uzyskać trasę mniej może widowiskową, ale na najwyższym poziomie sportowym stojącą.

*Dr Henryk Szatkowski.*

## Zakopane a Wyścig Tatrzański

Dochodzą nas wiadomości, że Opera Górską w Zakopanem miała przynieść ponad 20.000 złotych deficytu. Nie naszą jest rzeczą zastanawiać się nad tem, czy tego rodzaju impreza musiała się tak skończyć, czy częste przedstawienia tej opery mają jakąś specjalną moc atrakcyjną dla Zakopanego. Nie dotykając strony artystycznej musimy sobie jednak postawić pytanie jakie korzyści odniosło Zakopane z opery górskiej. Czy dużo ściągnęła ona gości do Zakopanego, czy też hotele, pensjonaty, restauracje odniosły jakieś godne uwagi korzyści. Zdaje się jednak, że musiały istnieć jakieś poważne przyczyny dla których te deficytowa imprezę opiekuńczymi skrzydłami otoczyły miarodajne czynniki zakopiańskie. Te same miarodajne czynniki, które w roku bieżącym nie chciały odpowiednio poprzeć finansowo „Wyścigu Tatrzańskiego“, ograniczając się jedynie do zupełnie skromnych propozycji. Nie mamy najmniejszego zamiaru, ani nie jesteśmy powołani uczyć kogokolwiek, jak takie sprawy załatwia się zagranicą, jak zagraniczne miejscowości klimatyczne ubiegają się o pozyskanie dla siebie tego rodzaju imprez, jak wyścigi samochodowe, zwłaszcza o charakterze międzynarodowym, jakie kwoty łożą na takie cele, w dobrze zrozumiałym interesie własnym, w pełnej świadomości, że wyłożone kwoty wrócą się z nadwyżką.

Ale u nas zdaje się być z tem zrozumieniem interesów własnych całkiem przeciwnie. Ludzie ci, co rządzą w Zakopanem, nie chcieli się zastanowić, albo zrozumieć propagandowego znaczenia „Wyścigu Tatrzańskiego“, może zapomnieli, że co roku zjeżdżało tysiące samochodów, które znów zwoziły kilka

tysięcy widzów z całej Polski i zagranicy. A te kilka tysięcy widzów zostawiało, skromnie licząc, ponad pół miliona złotych.

Oczy i uszy całej Europy, interesującej się sportem automobilowym, były w dniu „Wyścigu Tatrzańskiego“ skierowane na Zakopane, czego najlepszym dowodem są głosy prasy krajowej i zagranicznej.

Najbardziej pesymistyczne obliczenia z uwzględnieniem obecnej ciężkiej sytuacji gospodarczej kraju dowodziły, że w roku bieżącym wszelkie ofiary i wkłady ze strony Zakopanego byłyby się opłaciły, a w każdym razie wróciły.

Nic też dziwnego, że na inicjatorów „Wyścigu Tatrzańskiego“ poza innymi jeszcze trudnościami, stanowisko Zakopanego w tym roku musiało podzielać bardzo deprymująco. Kiedy stało się jasne, że ciężka praca i wielkie ofiary, a zarazem co roku kolosalna odpowiedzialność padały na grunt niewdzięczny, że Zakopane zapomina szybko (a może nie rozumie) o wielkich korzyściach idealnych i materialnych z „Wyścigu Tatrzańskiego“ — coraz bardziej zaczęła kiełkować myśl, by w przyszłości największa impreza i równocześnie największe święto sportu automobilowego w Polsce przenieść gdzie indziej. W tym też kierunku projekty K. K. A. musiały podążyć i mają być nawet dosyć już awansowane.

Termin przyszłego „Wyścigu Tatrzańskiego“ został oznaczony na dzień 22-go sierpnia. Może do tego czasu stosunki się tak ułożą, że „Wyścig Tatrzański“ w roku przyszłym będzie znowu uwieczniony tradycyjnym sukcesem, przynosząc nie tylko korzyści, ale i zaszczyt zakopiańskim gospodarzom. J. J.

**Piękne białe zęby: Chlorodont**

# Jeszcze droga Kraków—Morskie Oko

Krakowski Klub Automobilowy zaproszony do Pana Wojewody na posiedzenie Komisji dla spraw Podhala, na którym omawiana była między innymi sprawa drogi Kraków—Morskie Oko, wziął udział w konferencji tej przez swych przedstawicieli, panów Tadeusza Bukowieckiego i Dr. Bolesława Macudzińskiego.

Na konferencji poruszono szereg spraw natury technicznej. P. Dyrektor Robót Publicznych wyjaśnił, iż z wielu stron zwracano się do niego z wątpliwościami, czy na drodze asfaltowej, na spadkach mających około 7—8% zdołają w dni wilgotne podjechać pojazdy konne. W dyskusji nad tą sprawą p. Dyrektor R. P. wyjaśnił, iż zamierzonym jest na większych spadkach wybrukowanie dwustronnego, dwumetrowego pasa obok asfaltu kamieniami, tak, aby na tych spadkach wozy mogły jeździć bokami obok asfaltu.

Niewyjaśniona jeszcze jest kwestja jakie czynniki pokryją takie zwiększone koszty budowy, jednakowoż istnieje nadzieja, iż problem dobrukowania poboczy drogi na odcinku Kraków—Myślenice znajdzie korzystne załatwienie.

Delegaci K. K. A. na konferencji przypomnieli postulat wysunięty już swego czasu na zjeździe w Zakopanem, a dotyczący przełożenia drogi Szafary—Zakopane poza osiedla góralskie. Pan Dyrektor R. P. wyjaśnia, iż sprawa ta jest przedmiotem rozważań i istnieją już prowizoryczne szkice, które wykazują, że możliwość taka istnieje, a wykonanie jest zależne jedynie od środków finansowych. Na

konferencji ustalono, iż takie przełożenie drogi jest w każdym razie rzeczą bezwzględnie wskazaną. Dalej idący plan, przedłożony swego czasu przez Inż. Stryjeńskiego, a dotyczący przełożenia drogi tej przez Gubałówkę z efektywnym zjazdem do Zakopanego, uznano chwilowo za mniej aktualny.

Delegaci K. K. A. przy sposobności tej konferencji podnieśli zasadniczy postulat, iż jakkolwiek Krakowski Klub Automobilowy musi z wielką radością widzieć powstającą arterję tak wspaniałą, jak droga asfaltowa — to jednak uważaliby to za niekorzystne dla automobilizmu, gdyby cały wysiłek odnośnie do konserwacji dróg został wyczerpany tylko w jednym kierunku utrzymania wyłącznie drogi Kraków—Morskie Oko przy równoczesnym zaniedbaniu konserwacji innych dróg. To zasadnicze stanowisko znalazło oczywiście uznanie uczestników konferencji, jednakowoż Pan Dyrektor R. P. wyjaśnił, iż sprawa ta jest natury czysto finansowej. Dzięki niezmiernie życzliwemu stanowisku Pana Wojewody, który wywiera wpływ na organa samorządowe, oraz dzięki zużycowaniu funduszy na bezrobotnych przy równoczesnym zatrudnieniu ich, w sprawie utrzymania dróg czyni się znaczne wysiłki.

Paljatywy te na dłuższą metę oczywiście zawiodą, jeśli zabraknie funduszy rządowych.

Odnosnie do utrzymania ruchu zimowego na drodze Kraków—Zakopane ma być zwołana osobna konferencja w Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, na którą zaproszony będzie również Krakowski Klub Automobilowy.

## Walne Zgromadzenie

Dnia 31. października b. r. odbyło się doroczne, zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Walne Zgromadzenie zagał Prezes K. K. A., p. Antoni hr. Potocki następującymi słowami:

Szanowni Panowie! Z grona naszych członków nieublagana śmierć zabrała człowieka pełnego zasług dla polskiego lotnictwa, a naszego członka honorowego, ś. p. pułkownika Jasińskiego. Strata to bolesna dla rozwoju polskiego lotnictwa, ale strata i dla nas ciężka, gdyż mieliśmy w nim zawsze oddanego przyjaciela i pomocnika w naszych usiłowaniach sportowych. Przypomnę tylko ofiarowane nam zdjęcie, z lotu ptaka, trasy Wyścigu Tatrzańskiego, oraz Jego tak miły współudział w przyjęciu wycieczki z Bergamo.

Nie z grona naszych członków, ale z grona naszych przyjaciół sportowych, ponieśli śmierć ks.

Lobkowitz i hr. Hardegg. Pamięć tych obu wybitnych automobilistów i bardzo sympatycznych naszych gości sportowych, wśród nas nie zginie.

Zechcieliście Panowie uczcić ich pamięć przez powstanie, co będzie wniesione do protokołu.

Po raz pierwszy od założenia naszego Klubu przychodzi mi zaznaczyć, że oprócz Zimowego Wyścigu Torowego w Zakopanem i Raidu Sztafetowego, Klub nasz większych imprez sportowych w tym roku nie urządził.

Kryzys, który rozciągnął się na wszystkie dziedziny życia, kazał nam, Zarządowi Klubu, powstrzymać się od urzędzenia tak zamierzonej wizyty w Bergamo, jak i „Wyścigu Tatrzańskiego“. Organizując „Wyścig Tatrzański“ w rozmiarach dotąd praktykowanych, narażalibyśmy Klub na straty finansowe. Zarząd funduszy na pokrycie strat nie posiada, odwoływanie się zaś w tak ciężkich czasach do pokrycia

ewentualnego deficytu przez członków Klubu, nie byłoby wskazaniem. Stworzenie wyścigu na małą skalę byłoby obniżeniem tej tak wysoko postawionej imprezy. Zarząd stanął więc na stanowisku nie ryzykowania niepowodzeń i przetrzymania obecnych ciężkich czasów, przez wprowadzenie możliwych oszczędności.

Nie znaczy to, by Zarząd nie myślał o dalszym rozwoju Klubu i sportu automobilowego. Wysunięty przez Zarząd projekt p. Wilhelma Rippera stworzenia wyścigu na błoniach pod Krakowem został przychylnie przyjęty przez p. Prezydenta i miarodajne czynniki zarządu miasta. Stworzenie tego toru przyczyni się niezawodnie do rozwoju ruchu turystycznego zagranicznego do Krakowa, co przyniesie bardzo znaczne dochody miastu; uzyskane zaś przez Klub kwoty ze wstępów na trybuny własne i miejsca poza trybunami, dadzą możność Klubowi ściągnięcia na wyścig pierwszorzędnym kierowców o światowej sławie i stworzenia przez to coraz liczniejszej frekwencji zagranicznych i krajowych turystów i sportowców. Jeżeli, jak obliczono w Zakopanem, dzień Wyścigu Tatrzańskiego przyniósł zakładom hotelowym i restauracjom przeszło milion złotych, to śmiało możemy twierdzić, że wielokrotnie więcej zyska Kraków, tak ze względu na łatwość pomieszczenia sportowców i turystów, jak i ze względu na swoje bez porównania lepsze położenie geograficzne, w stosunku do zagranicznych turystów. Przewidujemy, że wyścig ten wpłynie wogóle na bardzo silne wzmoczenie się zagranicznego ruchu turystycznego w Krakowie. Jesteśmy przekonani, na co zresztą mamy już dowody, że czynniki kierujące miastem, rozumiejąc

doniosłość tej imprezy dla miasta, dołożą wszelkich starań, by myśl ta w najbliższym czasie mogła być zrealizowana.

Jeżeli większe imprezy sportowe z racji kryzysu nie mogły w tym roku być zrealizowane, to z drugiej strony ożywiło się znacznie życie klubowe. Pomijając liczne zebrania towarzyskie odznaczające się prawdziwie miłym nastrojem, chcę przypomnieć Panom dwie uroczystości w Klubie, a to wręczenie odznaczeń włoskich i przyjęcie wycieczki kombatan-tów włoskich, które prócz członków Klubu, zgromadziły licznych, a tak sercu naszemu miłych gości. Obie te uroczystości, jak i kierunek prac naszego Klubu, dają miarę, że Klub nasz zawsze gotów służyć propagandzie naszego Kraju i że ostatecznym celem naszej zorganizowanej pracy dla rozwoju automobilizmu i turystyki, jest dobro naszej Ojczyzny.

Składając w ręce Walnego Zebrania zaszczytny urząd prezesa Klubu, pozwalam sobie równocześnie najgoręcej podziękować członkom Prezydium, Wydziału, Prezesom poszczególnych Komisji, gospodarzowi Klubu i pracownikom biura, za pełną oddanie pracę dla dobra naszego Klubu.

\* \* \*

Po przemówieniu pana Prezesa zabrał głos Sekretarz Generalny, p. Wiktor Wawreczko, zdając sprawozdanie za czas od 30-go września 1931 roku do 1-go października 1932 roku:

Zanim przystąpię do złożenia szanownym panom mego sprawozdania, muszę zaznaczyć, że objąłem stanowisko Sekretarza Generalnego prawie w połowie roku operacyjnego, t. j. 8-go lutego 1932, po

## MY W KLUBIE...

Było to podczas imienin Prezesa. Usłyszaliśmy kobiety — oprócz innych pompatycznych toastów — jeden naprawdę dla nas wzruszający: Prezes solenizant w swój właściwy, serdeczny sposób, wniósł zdrowie nas „pań klubowych“, przyczem dostało nam się, jesteśmy „kwiatuśkami“ „ozdobami Klubu“ i że nam za częste odwiedzanie go bardzo dziękuje.

Wzruszyliśmy się.

Każda chciała na toast odpowiedzieć — żadna nie mogła się zdecydować.

Wreszcie jedna brzęknęła z temperamentem w kieliszek i... oddała głos mężowi. Przyczem zapomniała mu powiedzieć, by przemawiał w naszym, kobiet imieniu. Wobec czego ten znalazł się jak stu procentowy mężczyzna i zaczął mówić o kajdanach małżeńskich.

Tak więc mimo najlepszych chęci nie zostało wypowiedziane przez nas to co chcieliśmy: podziękowanie za toast, za takie miłe zawsze odnoszenie się do nas i zapewnienie, jak bardzo się w Klubie dobrze czujemy. Faktem jest, że nasz Krakowski

Klub Automobilowy jest bardzo przez panie uczęszczany. Tak w Warszawie jak we Lwowie i Poznaniu chodzą one znacznie mniej. A właściwie tylko na uroczystości klubowe. Wychodząc z założenia, że jako Klub sportowy przeznaczony jest dla mężczyzn. Wprawdzie i u nas garstka sportmanów urządziła dnie dla mężczyzn, ale prędko się skończyły. Żonaci przyprowadzali żony, gdyż wygodniej jest mieć je przy boku, niż narażać się na uwagi o późnym powrocie.

Chodzimy więc do Klubu często i obficie. Dość powiedzieć, że na jedno zebranie Klubu zeszło się sześć kobiet (każda z półgodzinnym opóźnieniem), „by wieńcem ukwiecić salony Klubu“.

A, że nie zanoszą się na mniejszą frekwencję w tym sezonie — dowodem są wieczne telefony:

„Kiedy się zaczniemy schodzić w Klubie?“

„Kto już przychodzi?“

„Czy można jeszcze przyjść na letnio — a ty jak idziesz?“

Co do mnie, to muszę się przyznać, że po każdej dłuższej nieobecności w Krakowie cieszę się, wyraźnie cieszę się na Klub.

ustąpieniu dotychczasowego, długoletniego Sekretarza Generalnego naszego Klubu, pana Dygata, który z powodu nawału pracy zawodowej nie mógł dalej poświęcać się sprawom klubowym w takiej mierze jak to czynił dotychczas, osiągając jak najlepsze rezultaty i zasługując sobie w całej pełni na uznanie.

Czytając sprawozdania z lat ostatnich, widzimy jak trudno było gospodarzyć w Klubie w czasach ogólnego finansowego przesilenia. Cóż więc mogę powiedzieć, porównując z poprzednimi latami, rok bieżący o wiele jeszcze cięższy i trudniejszy dla naszej gospodarki, która opiera się jedynie na wkładkach członkowskich.

Gdy jednak zwrócimy uwagę na:

1) Ilość członków, która zmniejszyła się ogółem tylko o około 2%, a mianowicie:

Rzeczywistych było 220, ubyło 24 = 196, przybyło 2 = 198. — Sympatyków było 59, ubyło 11 = 48, przybyło 8 = 56. — Nadzwyczajnych było 151, ubyło 5 = 146, przybyło 19 = 165. Razem było 430, ubyło 40, przybyło 29, zostaje 419 członków.

2) Rozwijającą się coraz szerzej (jak to usłyszymy w odnośnym sprawozdaniu) działalność naszego Biura Turystycznego, dzięki której spotkaliśmy się ze zdaniem licznych turystów, że Klub nasz jest najpoważniejszą tego rodzaju instytucją w Polsce.

3) Wreszcie wydatny rozwój życia towarzyskiego; w tym roku bowiem poza odczytami, dancinami, dniami bridge'owymi i t. p. odbyły się dwa oficjalne rauty, a mianowicie: 2-go marca z okazji wręczenia orderów włoskich oraz 15-go maja z okazji przyjęcia kombatantów włoskich, urządzany wspólnie z Towarzystwem Dante Allighieri, które

to rauty zaszczyliło swą obecnością wielu dygnitarzy państwowych i przedstawicieli sfer towarzyskich. Guy więc zwrócimy uwagę na wspomniane okoliczności, musimy przyznać, że ten ciężki rok przeszedł dla nas mimo wszystko względnie pomyślnie.

Jedyną gałęzią działalności klubowej, która może najwięcej ucierpiała wskutek kryzysu — był sport. Na ten temat usłyszą panowie sprawozdanie Prezesa Komisji Sportowej. Ja tylko pozwalam sobie wyrazić moje osobiste zapatrywanie, że dziś, gdy w Polsce nie mamy zawodników, którym środki materialne pozwoliłyby na branie udziału w większych imprezach, Kluby zaś nie mogą przyjść im w tym kierunku z pomocą — musieliśmy ograniczyć się do mniejszych imprez o charakterze raczej turystyczno-towarzystkim. Za wyjątkiem oczywiście „Wyścigu Torowego“. Większe bowiem wyścigi mogły dać pole do popisu zawodnikom i maszynom zagranicznym, nie przynosząc żadnej korzyści ani dla Klubu, ani też dla naszego kraju.

Z najważniejszym tegorocznym wydarzeniem należy odznaczenie naszego Prezesa pana Antoniego hr. Potockiego krzyżem komandorskim korony włoskiej, którego — jak wiadomo — ukończył konsul Ferruccio de Luppis dnia 2-go marca w salonach Klubu. Wyróżnienie pana Prezesa przez króla włoskiego przynosi zaszczyt całemu Klubowi i ma dla nas wielkie znaczenie propagandowe.

Dowodem węzłów przyjaźni z Automobilklubem w Bergamo było zaproszenie naszych członków do Bergamo. Wycieczka taka nie mogła dojść do skutku ze względów finansowych. Jednakowoż p. Dr. Stein i p. Orzelski w przejeździe przez Włochy odwiedzili

Wiem kto będzie w jakiej sali, kto jak mnie będzie witał, kto przy kim będzie siedział.

Prostu wie się wszystko o wszystkich i że wszyscy wszystko wiedzą. To ułatwia sytuację.

W czytelnicy zawsze znajdzie się kilka zaczytanych — raczej wyczekujących na propozycję bridge'a lub rummy. Przeczornie jest samej tam chwilę zaczekać i zostać wciągniętą do partji. Przynosi to szczęście i pewność, że nikt nie odmówi.

Od salonu drzwi tajemniczo zamknięte, lub przypadkiem przez „Kacpra“ otwarte — wtedy łorci, aby zaglądnąć. Choć się zgóry wie, kto będzie i że nie należy drażnić brydżystów. W dniu specjalnej odwagi można chwilę pokibicować. Bez względu na to co się potem stanie. Dobrze jest przez ten czas oglądnąć dyskretnie toaletę pani D., bo jest świeżo przywieziona z zagranicy, można więc ją podrobić, odrobić — czyli starą suknię przerobić.

W sali jadalnej przy stole zawsze trochę „Dulków“ — „cudne“ (najnowszy zwyczaj Klubu), by nikogo nie tytułować: „Panie Prezesie, Wicepre-

zesie, Dyrektorze“ i t. d. — tylko poprostu „panie Dulku“ i koniec.

Na korzyść naszych nowych, honorowych członków, musimy przyznać, że mile to udułkowanie widzą i nawet się upominają o nie. Przy stole zawsze jakaś okazja do napicia. Przypuszczalnie jest w ten dzień jakiegoś świętego np. św. Jana, więc się pije toast wszystkich obecnych Janów, Janek, tych co mają matki Janiny i dziadków Janów i... ul. świętego Jana. W dzień innego świętego — te same „szalone okazje“. Brydżysty w salonie muszą wysłuchać wszystkich toastów. Czasem się im z dobrego serca zamknie drzwi od jadalni i nawet nie wiedzą jak my jesteśmy dla nich życzliwie usposobieni. Prostu konieczna jest dla równowagi Klubu taka sala ciszy i „zimnych spojrzeń“.

Czasem się jednak zdarza, że niema „okazji“. Nie wiadomo właściwie dlaczego.

Jadalnia grupuje się w stoliki, a sala brydżowa musi wtedy nucić psalmy dziękczynne.

Przy okrągłym stoliku organizuje się Rummy — zaczyna się na wesoło, potem wezwanie głosem

naszych przyjaciół w Bergamo, gdzie spotkali się z bardzo serdecznym przyjęciem.

Nie mogę pominąć milczeniem zaliczenia p. Wilhelma Rippera do „Elity Polskich Jeźdźców Automobilonowych“, które uchwalono na międzyklubowym Zjeździe w dniu 6-go grudnia zeszłego roku.

Zarząd zaś naszego Klubu przyznał panu Feliksowi Jordan Stojowskiemu plakietę 25-lecia czynnego zajmowania się sportem automobilowym.

Odnosnie tej plakiety postanowiono ułożyć specjalny regulamin, na podstawie którego będzie przyznawana dalszym członkom, mogącym się wykazać wymaganymi datami. Projekt regulaminu mają opracować czterej członkowie, którzy otrzymali już plakietę 25-lecia.

Od września 1931 do chwili obecnej odbyło się w Klubie 11 posiedzeń Zarządu, którego najważniejszym zadaniem — poza innymi sprawami — było utrzymanie równowagi budżetowej. To też w ciągu roku operacyjnego wprowadzono jak najdalej idące oszczędności. Między innymi zredukowano stenotypistkę oraz buchaltera, a pozostałym urzędnikom obniżono pensje.

Muszę wspomnieć o sprawach tryptykowych, gdyż jest to jedno ze źródeł dochodów klubowych. Mianowicie w roku zeszłym wydaliśmy tryptyków 60, karnetów zaś 36. W tym roku wydaliśmy tryptyków 57, a karnetów 25. Jak widzimy i tu dał się odczuć kryzys. Natomiast międzynarodowych świadectw drogowych w tym roku wydaliśmy 195, czyli o 35 więcej, niż w roku ubiegłym, w którym cyfra wydanych świadectw wynosiła 160.

pana L. „ta możeby Pan podał rękę szczęściu“ — cichniemy.

Pierwszy milknie p. K. najwymowniejszy nasz Dulek klubowy, co sprawia niesamowite wrażenie.

Pani M. obraca z właściwym sobie wdziękiem trzy razy krzesło i wyciąga talizman Amorka, którego od czasu do czasu przypieka papierosem. Przynosi to podobno szczęście (czasem temu na vis a vis).

Jest jeszcze jedna sala, gdzie grają. Tam zwykle dwóch „dobija“, by trzeci nie skorzystał.

Przyczem padają tak cudne powiedzonka, wierszyki i rymy, że amatorów na kibiców tłumy.

Ponieważ pozwalają kibicować tylko za drzwiami, liczba ich ostatnio zmalała.

Istnieje w Klubie jedno bardzo nieszczęśliwe stworzenie, choć funkcją jego życiową ma być weselość. To głośnik. Naprzód wisi sobie spokojnie w jadalni, ale ledwie „puści parę z gęby“ już się na niego niektórzy krzywo patrzą. Słysząc głosy „przenieście go do salonu“, „to peszy kartę“, „w salonie się lepiej tańczy“. Ostatecznie zawieszono

Kończąc moje sprawozdanie, chciałbym wskazać na fakt, że w porównaniu z innymi tego rodzaju organizacjami, a nawet niektórymi polskimi Klubami, Krakowski Klub Automobilowy wykazuje dużą żywotność i dzielnie stawia czoło kryzysowi gospodarczemu. To też zwracam się do szanownych Członków z gorącym apelem, aby przez regularne płacenie wkładek dopomogli do utrzymania nadal na należytym poziomie naszego ideowego stowarzyszenia tak bardzo zasłużonego na polu rozwoju automobilizmu w Polsce.

\* \* \*

**Prezes Komisji Sportowej p. Dr. Bolesław Macuziński** złożył następujące sprawozdanie z działalności Komisji:

W porównaniu ze sprawozdaniami z lat poprzednich, moje obecne sprawozdanie musi wypaść dosyć blade, a to z tego powodu, że w roku bieżącym nie urządzaliśmy Wyścigu Tatrzańskiego, który był zawsze główną imprezą Krakowskiego Klubu Automobilowego i jakgdyby ośrodkiem dokoła którego obracała się lwia część działalności Komisji Sportowej.

W roku bieżącym ze względu na:

- 1) ogólną ciężką sytuację finansową,
- 2) zły stan dróg,
- 3) brak pewności czy trasa wyścigowa może być odpowiednio poprawiona, nie mogliśmy przyjąć na siebie zbyt wielkiego ryzyka, gdyż nieudanie się imprezy pod względem finansowym mogłoby zachwiać egzystencją Klubu. Niestety ze strony Zakopanego nie znaleźliśmy należytego zrozumienia i uzdrowisko to, które potrafiło dopłacić do wybitnie deficytowej

głośnik w salonie. Brydzyści zagłębieni w swe problemy, ani nie zauważyli, kiedy zaczął porykiwać. Dopiero po dłuższym czasie alarm — a skąd to bydle się tu wzięło. Pertraktacje — głośnik się przenosi kilkakrotnie i nigdzie nie może on długo „zagrzać miejsca“. Dopiero, kiedy między spragnionymi tańca a spragnionymi spokoju dla kultu sportu piatnikowskiego nastąpi definitywny podział terytorjalny — następuje uspokojenie.

\* \* \*

Jest bardzo trudno wyjść z Klubu wcześniej, gdy są tańce czeka się na białego bluesa. Gdy są karty — czeka się na rewanż.

Z wygraną wyjść nie wypada, z przegraną przykro. Prócz tego żony czekają na mężów — mężowie na żony. Siedzi się więc do upadłego. Resztki sił zużywa się na wsiadanie do taksówki.

Pożegnalne słowa są zawsze jednakowe:

„A jutro będziecie“?

Janina J.



# GIEŁDA Samochodów Używanych

Składy: Kraków, Wolska 20. Telefon 180-81.

imprezy, jaką była „Opera Podhalańska“, około 27.000 zł., nie chciało zagwarantować 15.000 zł. na pokrycie ewentualnego niedoboru „Wyścigu Tatrzańskiego“, której to kwoty żądał Klub.

Poza tem zaniechanie organizacji wspomnianego Wyścigu usprawiedliwia poruszony już przez Sekretarza Generalnego fakt, że istotnie w Polsce nie mamy zawodników, którym środki materialne pozwoliłyby bez pomocy ze strony Klubu, na współzawodnictwo z jeźdźcami zagranicznymi.

„Imprezy Zimowe“ przedstawiały się w roku sprawozdawczym następująco:

W „Jeździe Zimowej do Zakopanego“ startowało i ukończyło raid 13-tu uczestników.

Do „Zjazdu Zespołów Klubowych“ zgłosiło się 5 zespołów, lecz wystartowały tylko 2 teamy K. K. A.

W „Wyścigu Torowym“ startowało 16 samochodów, a wyniki osiągnięte przez zawodników były o wiele lepsze, niż w roku ubiegłym.

Do powodzenia imprezy przyczyniła się piękna pogoda i lepszy stan toru, a nadto atrakcja, jaką stanowił pojedynek dwóch czołowych zawodników na takich samych maszynach, a mianowicie p. Hołuja i Rippera, zakończony zwycięstwem p. Rippera.

W dniu 17-go września organizował Krakowski Klub Automobilowy wspólnie z Aeroklubem oraz Klubem Motocyklowym „Raid Sztafetowy Lotniczo-Samochodowo-Motocyklowy“. W raidzie tym startowało 7 sztafet, z których trzy pierwsze miejsca zajęły sztafety, obejmujące w swym składzie członków Prezydium, pp. W. Rippera, M. Lanca i T. Bukowieckiego.

Raid sztafetowy organizowany był w Polsce po raz pierwszy i okazał się imprezą bardzo interesującą. Należałoby zastanowić się czy nie byłoby wskazaniem urządzić w przyszłości tę imprezę, mającą na celu wykazanie sprawnego współdziałania trzech nowoczesnych środków komunikacyjnych, a poza tem bardzo efektownej dla widzów. Doświadczenia nabyte w tegorocznym raidzie dadzą podstawę do postawienia tej imprezy na jeszcze lepszym poziomie.

Jedyną imprezą międzynarodową w Polsce był w tym roku Wyścig Okrężny we Lwowie, w którym uczestnictwo Krakowskiego Klubu Automobilowego zaznaczyli chlubnie nasi dwaj członkowie, Jan Ripper i Stanisław Hołuj. Ripper uzyskał w kategorii wyścigowej czwarte miejsce, zaś w grupie do 1½ litra, drugie, osiągając czas: 2 godz. 38' 22" 775, a przeciętną 76.02 km./g. Piąte miejsce zajął S. Hołuj, osiągając przeciętną 76.100 km./g.

Komisja Sportowa K. K. A. odbyła w roku bieżącym 11 posiedzeń licznie frekwentowanych przez członków Komisji. Na posiedzeniach tych poza omawianiem organizacji imprez oraz kilkakrotnymi pertraktacjami z delegatami Zakopanego, omawiano sprawy międzyklubowe, wentylowano w dalszym ciągu zaprojektowaną przez p. Dygata sprawę Międzyklubowej Odznaki Sportowej, poczem postulaty naszej Komisji przedstawiono na Międzyklubowym Zjeździe Automobilowym. Ponieważ listę imprez projektowanych do M. O. S. przedłożyły dopiero trzy Kluby, sprawa ta pozostała w zawieszeniu.

Teraz przystąpię do omówienia kwestji skupiającej wszystkie dążenia Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego. Sprawą tą jest „Wyścig Torowy w Krakowie“.

Myśl bowiem rzucona przez p. Wilhelma Rippera zaczyna przybierać coraz realniejsze kształty.

Delegacjom K. K. A. udało się łatwo przekonać władze miejskie, jakie znaczenie dla Krakowa, jako jednego z najważniejszych ośrodków turystycznych w Polsce, może mieć zorganizowanie zakrojonej na wielką skalę międzynarodowej imprezy. Radca budownictwa Inż. Kłeczek zaopiniował sprawę korzystnie, również komisja drogowo - kanałowa udzieliła swej aprobaty. To też obecnie prace nad planami budowy odpowiedniego toru są w pełnym toku, a co najważniejsze, Prezydent miasta wyasygnował już pewną kwotę na roboty przygotowawcze.

Trasa wspomnianego wyścigu prowadziłaby, jak wiadomo, projektowaną Aleją Focha (będącą przedłużeniem ul. Wolskiej), Al. 3-go Maja, ul. Piastowską i wreszcie mającą powstać nową drogą wzdłuż wału Rudawy aż do Alei Focha, tak, że tor miałby około 3.000 m. długości.

Położenie toru jest nadzwyczaj korzystne, gdyż publiczność będzie miała możliwość widzieć całą trasę wyścigu i podziwiać bezpośrednio walkę zawodników o pierwszeństwo.

Jakie wkłady pracy i kapitału będziemy musieli ponieść i ile dochodu przynieść nam może ta impreza, tego dziś przesądzać nie możemy, to tylko należy wskazać, że „Wyścig Okrężny w Krakowie“ w porównaniu z Wyścigiem Tatrzańskim ma bez porównania lepsze szanse tak pod względem obeśniania przez zawodników, jak też i co do udziału publiczności. Odpada bowiem niekorzystna odległość trasy od miasta i obawa przed deszczem, grożąca zawsze w Zakopanem katastrofą finansową.

Życzyć więc sobie tylko możemy, aby dążenia Krakowskiego Klubu Automobilowego w kierunku doprowadzenia do skutku wyścigu w Krakowie, uwieńczone zostały pomyślnym rezultatem.

\* \* \*

Sprawozdanie Komisji Turystycznej i Biura Turystycznego odczytał Wiceprezes Komisji, p. Kasztelnicz:

Ogólne przesilenie gospodarcze, połączone z tem upadek ruchu samochodowego i coraz bardziej katastrofalny stan dróg spowodowały, że działalność Komisji i Biura Turystycznego nie mogła w roku sprawozdawczym iść w kierunku realizacji inwestycji i nowych ulepszeń dla ruchu samochodowego, a ograniczać się musiała tylko do utrzymania tego, co w poprzednich latach stworzono oraz do starania się, aby wszelkimi stojącymi do dyspozycji środkami, ciężkie warunki w jakich ruch samochodowy w tym czasie się rozwijał, uczynić jako tako znośnymi.

To też Komisja Turystyczna K. K. A. na odbytych z początku roku posiedzeniach wykreśliła sobie pewne wytyczne, na podstawie których rozwijała swą działalność przez cały okres sprawozdawczy. A mianowicie:

W zimie zajęto się gorliwie akcją odśnieżania dróg, a zwłaszcza drogi zakopiańskiej, na której w okresie większych opadów śnieżnych ruch napotykał na bardzo duże trudności.

Kilkakrotne interwencje w Automobilklubie Polski, w Ministerstwie Robót Publicznych i w Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie spowodowały otwarcie przez Ministerstwo kredytu w wysokości zł. 3.000, przeznaczonego na odśnieżanie dróg, którą to kwotę miał Powiatowy Zarząd Drogowy w Nowym Targu używać w myśl dyspozycji Klubu. Powyższa kwota okazała się całkiem niewystarczającą, to też Komisja Turystyczna K. K. A. z inicjatywy p. Wilhelma Rippera zwróciła się do 5-ciu najpoważniejszych firm benzynowych o dostarczenie materiałów pędnych dla uruchomienia pługa motorowego. Odezwa nasza znalazła zrozumienie u firmy Standard Nobel, która wyasygnowała na ten cel 200 kg. benzyny i 20 kg. oliwy.

Akcja Komisji Turystycznej w kierunku odśnieżania dróg odniosła pożądaną skuteczną o tyle, że droga Kraków — Zakopane była przez całą zimę zdatną do komunikacji samochodowej.

Na wiosnę kiedy wskutek roztopów stan dróg stał się wprost katastrofalny i gdy były takie czasy, że z Krakowa nie można było wyjechać, rozpisaliśmy ankietę do 52 Powiatowych Zarządów Drogowych z prośbą o podanie stanu dróg w swoim powiecie. W ten sposób nasze Biuro Turystyczne utrzymywało stałą ewidencję stanu dróg i informowało zainteresowanych, które szlaki najkorzystniej nadają się do komunikacji samochodowej. Liczne podziękowania świadczą o tem jak konieczną była działalność w tym kierunku.

Naskutek interwencji naszego Biura Turystycznego rozszerzono kompetencję punktu przejściowego w Piwnicznej, tak, że obecnie wydaje również „poświadczenia występu środków lokomocji“ i turysta, udający się po raz pierwszy samochodem zagranicę, nie jest już zmuszony wracać do urzędu celnego w Muszynie. Sprawa ustanowienia punktu przejściowego w Zwardoniu, oraz otwarcia dla ruchu kolo-

## NAJWYDATNIEJSZE WAPNO

do bielienia, budowy i nawozu zakupisz  
w **WAPIENNIKU** miejskim, ul. Wielicka 1. 57  
w **BETONIARNI** miejskiej, Zwierzyniecka 38

lub w centrali firmy:

**MIEJSKIE ZAKŁADY CERAMICZNE**  
Kraków, ulica Basztowa 1. 10. - - Telefon Nr. 114-72.

Tamże wszelkie inne materiały budowlane.

wego najkrótszej i najdogodniejszej drogi z Żywca do Czaczy, oznaczonej na międzynarodowych mapach jako główna linja komunikacyjna z Bratislawy do Krakowa, jest w pełnym toku i w najbliższym czasie spodziewamy się ostatecznego jej załatwienia.

Dnia 6-go listopada 1931 roku odbyło się w Klubie z inicjatywy p. Dr. Macudzińskiego liczne zebranie celem omówienia projektu na nowe cła za samochody i części. Na zebranie to poza kilkudziesięciu członkami Klubu, przytyli przedstawiciele poważniejszych firm samochodowych oraz Dyr. Izby Przemysłowo Handlowej i p. Inż. Mianowski. P. Dr. Macudziński wygłosił odczyt oświetlający szczegółowo projekt nowych cel, poczem po dyskusji uchwalono dwie rezolucje: jedną na wniosek p. Bukowieckiego ze strony K. K. A., którą następnie skierowano do Automobilklubu Polski celem przedłożenia odpowiednich wniosków Ministerstwu Przemysłu i Handlu, Robót Publicznych oraz Min. Skarbu, drugą zaś zaproponowaną przez p. Dr. Frenkla, którą przesłano do Izby Przemysłowo Handlowej.

Z inicjatywy Prezesa Komisji Turystycznej p. Płk. Dr. Piotrowskiego zorganizowane zostały w okresie sprawozdawczym odczyty dyskusyjne. Pierwszy z nich p. t. „Sądownictwo a automobilizm“ wygłosił Płk. Dr. Piotrowski, następny p. t. „Polityka procesów odszkodowawczych“ p. Dr. Brem, wreszcie trzeci „Ustawodawstwo karne a wypadki samochodowe“ wypowiedział p. Dr. Lewicki. Wszystkie te odczyty oświetlające dziedzinę tak ważną w życiu automobilisty, wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie i cieszyły się frekwencją członków Klubu, sędziów, prokuratorów oraz wprowadzonych gości.

W roku bieżącym wydano członkom Klubu legitymacje uprawniające do zwracania się o udzielenie pomocy Policji Państwowej w zakresie czynności związanych z przestrzeganiem przepisów porządkowych na drogach.

Poza tem Biuro Turystyczne zawsze interwenjowało w sprawach porządkowych, jak np. oświetlenia pojazdów konnych w porze nocnej, jeżdżenia z zamkniętymi tłumikami, zakazania postoju na ul. św. Tomasza i t. p.

Stoisko strzeżone w Rynku gł. Klub nadal utrzymywał, lecz na zasadach innych, niż w roku poprzednim, a mianowicie wprowadził zasadę samowystarczalności. Frekwencja na stoisku strzeżonym K. K. A., które jest jakoby termometrem komunikacji samochodowej w okręgu krakowskim zmniejszyła

się o jedną trzecią. Cyfra bowiem zanotowanych na stoisku samochodów w okresie sprawozdawczym wynosi 1.003, podczas gdy w przeszłym roku operacyjnym wynosiła 1.523.

Interesującym jest fakt, że mimo ogólnego kryzysu daje się rok rocznie zauważyć wzmagający się ruch samochodowy zagranicznych turystów do Polski. Biuro Turystyczne odwiedzane było w ciągu roku przez licznych automobilistów z całego świata, informujących się o stan dróg. Marszrut wydaliśmy w okresie sprawozdawczym na 30.261 km., podczas gdy w roku poprzednim cyfra kilometrów wydanych marszrut wynosiła 29.516. Niestety zainteresowanie turystyką w Polsce, kiedyindziej tak dla kraju pożądane — w tych czasach nie mogło przynieść Polsce korzyści, ze względu na fatalny stan dróg, który musiał raczej odstraszać turystów zagranicznych. Dlatego też polityka propagandowa turystyki samochodowej z zagranicy powinna zacząć od naprawy naszych dróg.

Krakowski Klub Automobilowy starał się przeciwdziałać największej bolączce automobilizmu, jaką jest brak dobrych dróg.

Z inicjatywy p. Dr. Macudzińskiego zwołane zostały dwie konferencje turystyczno-drogowe w Izbie Przemysłowo Handlowej, na których obecni byli Wiceminister Skarbu p. Starzyński oraz Wiceminister Komunikacji Inż. Gallot. Między innymi wygłosili referaty członkowie naszego Klubu. P. Dr. Macudziński omówił problem reformy ustawy o funduszu drogowym, Inż. Zinkiewicz oświetlił problem drogowy z punktu widzenia gospodarczego i technicznego, wreszcie Sekretarz Komisji Turystycznej, p. Dr. Cieszyński omówił rozwój turystyki samochodowej i znaczenie tego działu turystyki w stosunku do ogólnego znaczenia ruchu turystycznego. Na konferencjach przedstawioną była wykonana przez Biuro Turystyczne mapa stanu dróg okręgu krakowskiego, którą bardzo interesowali się uczestnicy zebrania.

Po konferencjach tych spodziewaliśmy się raczej propagandowych wyników. Ale przyniosły one także sukces praktyczny, gdyż poza już poprzednio ustalonym projektem przebudowy pewnych odcinków na drodze Warszawa—Zakopane, podjęto ponad program budowę drogi do Katowic. Inż. Gallot bowiem przyjeżdżając na te konferencje samochodem do Krakowa, osobiście się przekonał w jakim stanie znajduje się ten ważny szlak komunikacyjny. Poza tem naprawiono odcinek Kraków—Wieliczka, objazd do Myślenie, rozpoczęto budowę mostu w Gdowie i można powiedzieć, że obecnie stan dróg w najbliższej okolicy Krakowa trochę się poprawił.

Jak z powyższego sprawozdania wynika, dział turystyczny Klubu miał w roku bieżącym szerokie i odpowiedzialne pole pracy, to też należałoby w dalszym ciągu poświęcać więcej uwagi turystyce, tej niemal najpoważniejszej dziedzinie działalności Klubu.

Skarbnik Klubu p. Marjan Lanc przedkłada bilans oraz rachunek strat i zysków, z których wynika, że rok operacyjny zakończył się niedoborem w kwocie zł. 3.420,35, poczem wyjaśnia dlaczego poszczególne pozycje w preliminarzu na rok 1931/32 zostały przekroczone, względnie nieosiągnięte.

Po wyjaśnieniach Skarbnika zabrał głos imieniem Komisji Rewizyjnej p. Inż. Jurski, który zawiadomił, że Komisja Rewizyjna przeglądała bilans, rachunek strat i zysków oraz porównała poszczególne pozycje z odnośnymi alegatami i stwierdziła zgodność alegatów z bilansem. Poczem uchwaliła przedłożyć Walnemu Zgromadzeniu wnioszek o udzielenie Zarządowi absolutorjum za rok 1931/32.

Wniosek ten jednomyślnie uchwalono.

Następnie Walne Zgromadzenie uchwaliło przedłożony przez Skarbnika preliminarz budżetowy na rok 1932/33, który sporządzony został przez Zarząd Klubu pod znakiem jak najdalej idącej oszczędności. (Z powodu braku miejsca, prelimin. budż. w następnym numerze)

Po sprawozdaniach i uchwaleniu preliminarza nastąpił wybór Prezesa Krakowskiego Klubu Automobilowego, którym wybrany został ponownie przez aklamację p. Antoni hr. Potocki.

W miejsce wylosowanych członków Zarządu wybrani zostali pp.: Władysław Kozłowski, Inż. Jan Krzesiwo, Dr. Adam Kwiatkowski, Dr. Stanisław Kwiatkowski, Marjan Lanc, Dr. Bolesław Macudziński, Dr. Włodzimierz Mostowski, Inż. Tadeusz Polaczek Kornecki, Prof. Antoni Schimitzek, Dr. Stanisław Stein, Dr. Stanisław Zopoth.

Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali pp.: Mieczysław Dobja, Inż. Bolesław Jurski, Stefan Reicher, Hugo Ripper.

Do Komisji Balotującej pp.: Tadeusz Buszczyński, Inż. Zdzisław Krudzielski, Kazimierz Orzelski, Dr. Łazarz Pilecki, Adam hr. Starzeński, Dr. Marjan Ujejski.

Do Sądu Honorowego pp.: Radca Stanisław Herget, Dr. Jan Walery Jaworski, Adam hr. Starzeński, Inż. Karol Zinkiewicz.

Ponieważ nie wniesiono żadnych wniosków ani interpelacji, p. Prezes zamknął Walne Zgromadzenie o godzinie 21-szej.

## Komunikaty Zarządu

Nowy Zarząd K. K. A. ukonstytuował się następująco:

Prezes: Antoni hr. Potocki.

Wiceprezesi: Tadeusz Bukowiecki, Wilhelm Ripper, Zenon Zieleniewski.

Sekretarz Generalny: Wiktor Wawreczko.

Skarbnik: Marjan Lanc.

Gospodarze: Dr. Stanisław Zopoth. Władysław Kozłowski.

Prezes Komisji Sportowej: Dr. Bolesław Macudziński.

**Członkowie Zarządu:** pp. Inż. Kazimierz Braun, Stanisław Broniewski, Kazimierz Dobija, Nacz. Stanisław Herget, Władysław Kasztelewicz, Inż. Tadeusz Polaczek Kornecki, Władysław Kozłowski, Inż. Jan Krzesiwo, Dr. Adam Kwiatkowski, Dr. Bolesław Macudziński, Plk. Felicjan Madeyski, Dr. Włodzimierz Mostowski, Plk. Dr. Tadeusz Piotrowski, Piotr hr. Rostworowski, Inż. Antoni Schimitzek, Dr. Stanisław Stein.

**Komisja Balotująca:** Przewodniczący Dr. Łazarz Piłecki. Członkowie: Tadeusz Buszczyński, Inż. Zdzisław Krudzie'ski, Kazimierz Orzelski, Adam hr. Starzeński, Dr. Marjan Ujejski.

**Komisja Rewizyjna:** Mieczysław Dobija, Inż. Bolesław Jurski, Stefan Reicher, Hugo Ripper.

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

**Wiadomości Klubowe:** Jerzy Judkiewicz.

**Sekretarz Klubu:** Roman Czermak.

**Nowi Członkowie:**

W poczet Członków Honorowych Czasowych K. K. A. przyjęci zostali pp.: Piotr Małaszyński, Szef Wydziału Bezpieczeństwa Urz. Wojew. w Krakowie, Dr. Władysław Wnęk, Starosta Powiat. w Krakowie.

W poczet Członków Rzeczywistych przyjęty został: p. Stanisław Hołuj, Myślenice.

W poczet Członków Sympatyków przyjęci zostali pp. Marja Armółowiczowa, Wieliczka, Ppłk. Ludomir Kryński, Kraków, Roman Loteczka, Chrzanów, Ppłk. Czesław Pawłowicz, Kraków, Inż. Stefan Żeleński, Kraków.

W poczet Członków Nadzwyczajnych przyjęci zostali pp.: Józef Menceł, Kraków, Polskie Zakłady Garbarskie, Ludwinów, Ludwik Węglarz, Szczawnica Wyżna, Zakłady Przemysłowe Bieżanów S. A., Bieżanów.

## Odnaczeni Złotym Krzyżem Zasługi

**Odnaczenie p. Wiceprezesa W. Rippera.**

Z prawdziwą radością przychodzi nam zanotować fakt, że Wiceprezes Krakowskiego Klubu Automobilowego p. Wilhelm Ripper odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi „za zasługi na polu rozwoju sportu automobilowego w Polsce i propagandę tego sportu zagranicą“. Wszyscy aż nadto dobrze wiemy, jak p. Ripper zrosł się z automobilizmem, ile czasu i trudu poświęcał zawsze tej sprawie przez całe niemal życie. Wielu wybitnych kierowców polskich wyszło z pod jego doświadczonej i wytrawnej ręki, przynosząc zaszczyt barwom polskim w kraju i zagranicą. Liczne projekty i plany tego pioniera i senjora automobilizmu polskiego zostały już zrealizowane, stanowiąc chlubną kartę w dziejach sportu automobilowego, jak również Krakowskiego Klubu Automobilowego. Myśl p. Rippera, by stworzyć w Krakowie wyścig torowy przybiera coraz bardziej



Wiceprezes K. K. A. p. Wilhelm Ripper

konkretnie formy i zbliża się szybko do urzeczywistnienia. Zaszczyt tego odznaczenia sływa tem samem i na Krakowski Klub Automobilowy, w którym p. Ripper miał zawsze oddanych i wiernych współpracowników.

Przy tej sposobności należy podnieść, że nie jest to pierwsze odznaczenie w K. K. A., gdyż jak wiadomo w roku bieżącym został Prezes K. K. A. p. Antoni hr. Potocki odznaczony „Krzyżem Komandorskim Korony Włoskiej“. Odznaczenie to, jakkolwiek przyszło z poza granic naszego kraju, jest dla K. K. A. szczególnie cenne.

Redakcja „Wiadomości Klubowych“ pozwala sobie na tem miejscu złożyć panu Wiceprezesowi serdeczne życzenia i wyraża przekonanie, że zechce On i w przyszłości, tak jak dotąd, poświęcać się temu tak przez siebie umiłowanemu sportowi.

**Odnaczenie dwóch Członków Zarządu i dwóch Członków Honorowych K. K. A.**

Złotym Krzyżem Zasługi zostali również odznaczeni Członkowie Zarządu K. K. A., p. Naczelnik Mr. Stanisław Herget i p. Władysław Kasztelewicz, oraz Członkowie Honorowi pp. Szef Wydz. Bezp. Województwa Krakowskiego Piotr Małaszyński i Dr. Władysław Wnęk, Starosta Powiatowy.

Redakcja „Wiadomości Klubowych“ składa Odznaczonym serdeczne życzenia z tej okazji.

## KRONIKA

### PING-PONG.

Jednym z objawów coraz bardziej rozwijającego się życia towarzyskiego jest powstanie Sekcji Ping-Pongowej, do której zapisało się odrazu kilkanaście osób.

Do użytku Sekcji Ping-Pongowej oddany został stół oraz przybory, z tem, iż rozgrywki odbywać się

będą stale w poniedziałki, a w razie potrzeby, wyznaczone będą dalsze dni.

Rozpoczęły się już wstępne rozgrywki, po których nastąpi wielki turniej chalange'owy, ustalający klasyfikację.

Amatorów tego miłego i pięknego sportu zapraszamy na zebranie na każdy poniedziałek, celem wzięcia udziału w chalange'u klubowym.

Wyniki chalange'u publikowane będą w Klubie i podawane także w „Wiadomościach Klubowych“.

**SEKCJA NARCIARSKA K. K. A.** — Z inicjatywy Dr. B. Macudzińskiego ma się zawiązać Sekcja Narciarska Krakowskiego Klubu Automobilowego dla umożliwienia korzystania ze wszystkich zniżek kolejowych oraz innych udogodnień, które są przyznane członkom P. Z. N.

Zgłoszenia na członków Sekcji przyjmuje Sekretariat Klubu.

Inauguracyjne posiedzenie Sekcji odbędzie się w ciągu miesiąca grudnia.

## SPORT

**Wyniki Raidu Sztafetowego Lotniczo - Samochodowo - Motocykl. organizowanego przez Aeroklub Krakowski, Krakowski Klub Automobilowy i Krakowski Klub Motocykl. 17 września 1932.**

Wystartowało 7 sztafet — wszystkie raid ukończyły.

Jury w składzie pp. Inż. Aleksandra Bobkowskiego, Prezesa A. K., Zenona Zieleniewskiego, Wiceprezesa K. K. A., Dr. Włodzimierza Mostowskiego, Prezesa K. K. M., Dr. Bolesława Macudzińskiego K. K. A., Inż. Eustachego Ekielskiego A. K., Dr. Ignacego Cieszyńskiego K. K. A. — ustaliło na podstawie obliczeń następującą kolejność sztafet:

I. Sztafeta Nr. 5. Satel Leonard (A. Śl.) samolot Moth, Wilhelm Ripper (K. K. A.) samochód Lancia, Inż. Józef Hennel (K. K. M.) motocykl Matchless, czas: 3,04,05.

II. Sztafeta Nr. 7. Krok Tadeusz (A. K.) samolot R. W. D. 4., Marjan Lane (K. K. A.) samochód Bugatti, Tadeusz Damski (K. K. M.) motocykl Harley, czas: 3,05.

III. Sztafeta Nr. 2. Kołaczkowski Wojciech (L. K. L.) samolot L. K. L. II., Józef Bukowski (K. K. A.) samochód Fiat 525 S., Władysław Wojda (K. K. M.) motocykl B. S. A., czas: 3,12.

IV. Sztafeta Nr. 1. Sido Józef (A. K.) samolot S. 2., Wilhelm Reder (K. K. A.) samochód Tatra, Adam Uznański (K. K. M.) motocykl B. S. A., czas: 3,12,34.

V. Sztafeta Nr. 6. Chałupnik Wiktor (A. K.) samolot P. Z. L. 5., Józef Fischer samochód Ford, Artur Grigg (K. K. M.) motocykl Ariel, czas: 3,38,25.

VI. Sztafeta Nr. 4. Sopora Jan (A. Śl.) samolot R. W. D. 4., Inż. Edmund Zieleniewski (K. K. A.) samochód Graham, Oscar Doening (K. K. M.) motocykl Ariel, czas: 3,47,05.

VII. Sztafeta Nr. 3. Sadłoń Eryk (A. Śl.) samolot P. Z. L. 5., Władysław Kozłowski (K. K. A.), samochód Studebaker, Michał Jabłoński (K. K. M.) motocykl Royal Enfield, czas: 3,55,03.

Zgodnie z § 12. regulaminu raidu przyznano nagrody:

Zawodnikom sztafety Nr. 5 za pierwsze miejsce w klasyfikacji — złote żetony.

Zawodnikom sztafety Nr. 7. za drugie miejsce w klasyfikacji — srebrne żetony.

Zawodnikom sztafety Nr. 2. za trzecie miejsce w klasyfikacji — brązowe żetony.

Ponadto zawodnikom biorącym udział w zawodach przyznano plakiety pamiątkowe.

## XII. Rallye do Monte-Carlo.

Dwunasty „Rallye do Monte Carlo“ odbędzie się w styczniu 1933 roku w dniach od 21—25. Zamknięcie mety nastąpi o godzinie 16-ej w Monte Carlo.

Najdłuższe trasy tegorocznego rajdu wiodą przez Polskę, a mianowicie trasa z Tallina przez Rygę, Królewiec do Warszawy, a następnie przez Berlin (3780 km.), później trasa Bukareszt — Warszawa — Kraków — Praga (3772 km.). Najdłuższa trasa prowadzi z Aten (3786 km.), ale ta, praktycznie biorąc, jest nieomal nie do przebycia. Również bardzo długa jest trasa wiodąca z Umea w Szwecji (3736 km.).

Szlaki prowadzące przez Polskę obdarzone są największą punktacją i dlatego spodziewać się należy, że ściągną one całą elitę rajdu.

Kraków wyznaczony został jako punkt startu oraz kontroli i International Sporting Club w Monte Carlo zwrócił się do Krakowskiego Klubu Automobilowego z prośbą o zorganizowanie punktu kontrolnego. Klub oczywiście przyrzekł swoją jak najdalej idącą pomoc i współpracę.

## TURYSTYKA

### Legitymacje kolejowe Z. P. T. T.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji, ogłoszonym w poz. 420 Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 55, spis stacji upoważnionych do udzielania zniżek na podstawie legitymacji Z. P. T. T. został dopełniony następującymi miejscowościami:

W grupie I: Rzeszów i Sambor, w grupie II: Horyniec, Postawy (dojazd do jeziora Narocz) i Turka n. Stryjem.

**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.

WYBOROWY SPRZĘT  
NARCIARSKI

PO CENACH  
REWELACYJNIE  
NISKICH !!!



DOM  
SPORTOWY »STADJON«

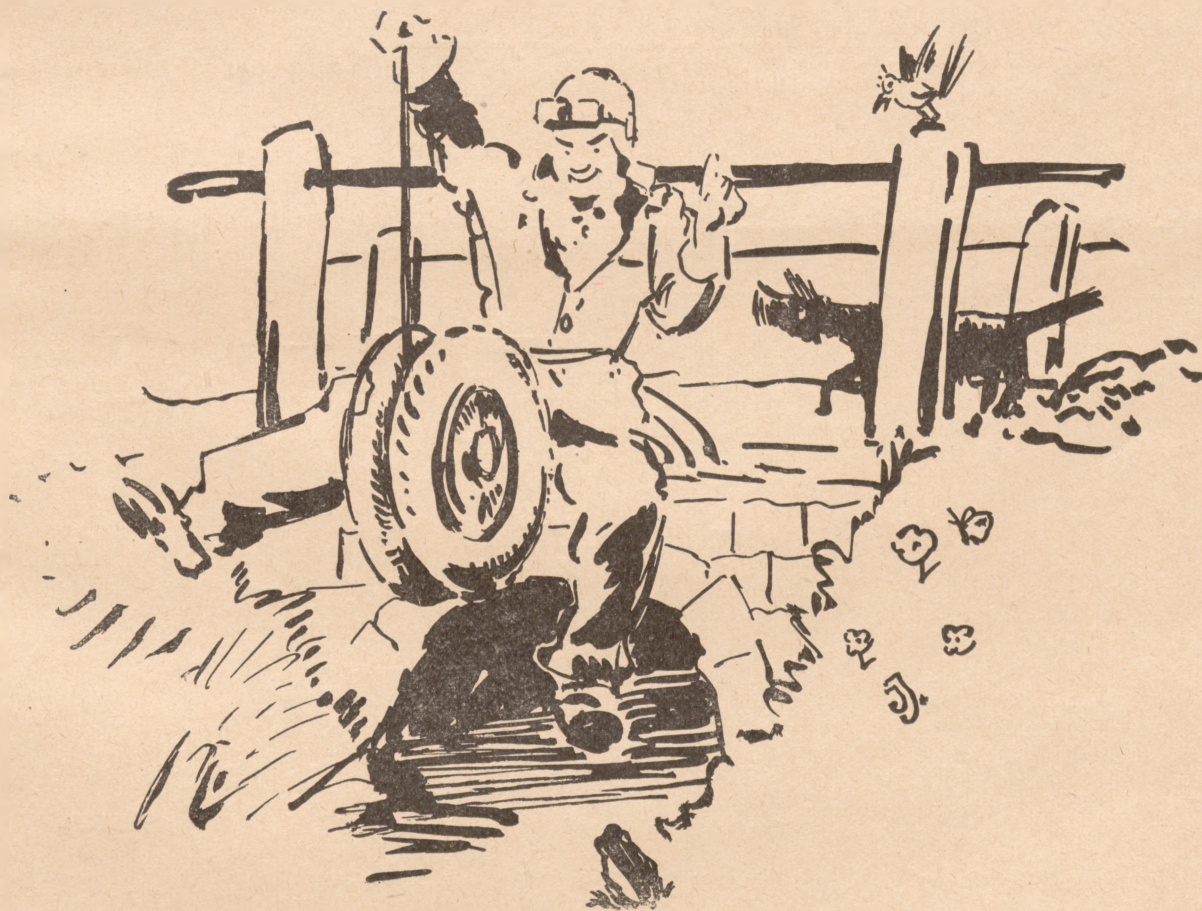
Hurtownia i wytwórnia wszelkich przyborów sportowych

KRAKÓW, ul. Grodzka 26

KATOWICE, 3-go Maja 25

Żądajcie ilustrowanych cenników bezpłatnie

## H U M O R



Spieszni i speszeni automobiliści dzięki „Funduszowi Drogowemu”  
uprzyjemniają sobie życie „JO-JEM” automobilowem.

WARSZAWSKI SKŁAD  
PRZYBORÓW  
FOTOGRAFICZNYCH

KRAKÓW, SZEWSKA 2

TEL. 114-28

Przyjmuje wszelkie roboty fotograficzne jak wywoływanie, kopjowanie, powiększanie i t. p. roboty wykańcza się w ciągu 10-ciu godzin.



TAK WYGLĄDA WÓZ  
WYEKWIPOWANY W IDEALNE  
PNEUMATYKI MARKI

*Englebert*

KTÓRE ZAPEWNIĄ WAM W CZASIE JAZDY  
KOMFORT – SZYBKOŚĆ – PEWNOŚĆ  
I OSZCZĘDNOŚĆ