

WIADOMOŚCI KLUBOWE

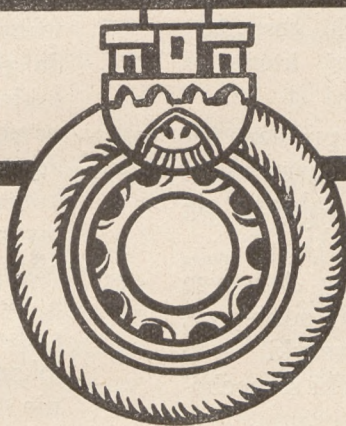
KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO

Nr. 24.

KRAKÓW, św. Jana 11.

WRZESIEŃ 1933.

Telefon Nr. 123-86.



Odznaczenie złotym krzyżem zasługi

Wiceprezesa K. K. A. p. Wilhelma Rippera

Jak już donosiliśmy w jednym z ostatnich numerów „Wiadomości klubowych“, został p. Wilhelm Ripper, za zasługi położone koło rozwoju automobilizmu i propagandę tegoż w kraju i zagranicą, odznaczony złotym krzyżem zasługi.

Uroczysta dekoracja p. Rippera odbyła się dnia 14 czerwca w salonach Krakow. Klubu Automobilowego.

Dekoracji dokonał p. Wicewojewoda krakowski Billek, przyczem w swej przemowie podniósł załugi p. Rippera, który już w czasach przedwojennych był znaną osobistością w międzynarodowym świecie automobilowym. W momencie powstania Państwa Polskiego widzimy p. Rippera jako pierwszego organizatora i nauczyciela automobilistów wojskowych. Z pod Jego wytrawnej i doświadczonej ręki wychodzą pierwsi oficerowie i żołnierze wojsk samochodowych i biorą udział w obronie Ojczyzny przed nawałą bolszewicką.

W ostatnich kilkunastu latach widzimy stale p. Rippera w międzynarodowych wystąpieniach Krak. Klubu Aut. Na terenie zagranicznym jako zawodnik i jako organizator dba zawsze tylko o sukcesy barw narodowych.

Za słowa przemówienia p. Wicewojewody podziękował p. Ripper w serdecznych wyrazach.

Po części oficjalnej nastąpiła wspólna kolacja, w której wzięli udział przedstawiciele władz, wojskowość, prezydium, zarząd i członkowie KKA. i zaproszeni goście, przyczem wygłoszono wiele przemówień i serdecznych toastów, oraz odczytano nadeszłe telegramy gratulacyjne od innych klubów, przyjaściół p. Rippera itd.

Radosną uroczystość zakończyło zebranie towarzyskie. Wśród nadzwyczaj miłego i serdecznego nastroju, urozmaiconego tańcami, zabawiano się aż do rana.



○ gospodarczem znaczeniu turystyki samochodowej.

W czasie Zjazdu Gospodarczego B. B. W. R. w Krakowie wygłosił Prezes Kom. Sport.-Turyst. Dr B. Macudziński obszerny i rzeczowy referat o znaczeniu gospodarczym turystyki samochodowej, który tu w skróceniu przytaczamy.

Referent zaznaczył na wstępie, że problem turystyki samochodowej jest w chwili obecnej nader aktualny, a czas jest najwyższy by zabrano się u nas do odbudowy tego działu turystyki.

Wzrost turystyki samochodowej w Ameryce i krajach zachodnich Europy jest coraz silniejszy, a dochody jakie czerpie się tam z turystyki, — to w przeważnej części dochody z turystyki samochodowej.

Korzyści płynące z automobilizmu, a temsamem z turystyki samochodowej oceniły należycie już dawno wszystkie państwa, starające się o stworzenie dla automobilizmu jaknajdogodniejszych warunków, a to przedewszystkiem w dziedzinie budowy dróg i przystosowania ich do potrzeb ruchu samochodowego.

W Polsce nie stworzono niestety podstaw dla turystyki samochodowej. Gdy państwa ścienne budowały wspaniałe drogi (n. p. Czechosłowacja), u nas nie zrobiono nic w tym kierunku — i dlatego ten dział turystyki zupełnie się u nas nie rozwinął.

Należy więc zabrać się energicznie do odbudowy tego działu turystyki, dając mu równocześnie odpowiednie poparcie. A więc przez:

przychylnie ustosunkowanie się do turystyki samochodowej Władz,

a) podatkowych — nietraktowanie turystyki samochodowej względnie samochodu jako luksusu, lecz jako czynnika, który może zwiększyć obroty, a przez to samo przyczynić się do powiększenia dochodów Państwa,

b) kolejowych — nietraktowanie turystyki samochodowej jako szkodliwej konkurencji dla kolei, ale ze względu na niewystarczającą sieć kolejową nawet w naszym okręgu (niektóre uzdrowiska nie mają dojazdu kolejowego) lecz jako czynnika uzupełniającego sieć kolejową na zasadzie współpracy. Przykłady zagraniczne tej współpracy kolei z samochodem tak na polu przewozu osób, jak i towarów są bardzo liczne i możnaby je przeprowadzić z wielkim pożytkiem i powodzeniem na naszym terenie,

c) drogowych — prowadzenie dalsze nie tylko budowy nowych dróg o ciężkich nawierzchniach, ale konserwowanie równoczesne najważniejszych szlaków. Dochodzimy bowiem do przekonania, iż nieposiadamy w Polsce takich kapitałów, abyśmy wszystkie drogi, nawet na głównych szlakach, mogli przebudować od podstaw i stworzyć takie arterje komunikacji samochodowej, jakie spotykamy na zachodzie. Uważamy, że tylko pewne odcinki mogą być na nowo przebudowane, a reszta dróg jak najprędzej, najprostszymi sposobami, naprawiona, bo na tem cierpi całokształt życia gospodarczego i ponosi straty nie do powetowania. Co bowiem z tego przyjdzie, że kilkadziesiąt km. drogi będzie cudownie wyasfaltowanych, kiedy reszta będzie niedoprzebycia. Poza turystyką samochodową jest tyle innych ważnych względów gospodarczych, dla których naprawy dróg i nie odsuwanie gospodarki drogowej na ostatni plan, jest nieodzowne, że stawianie postulatu w tym kierunku jedynie z punktu widzenia turystyki samochodowej byłoby w dzisiejszych czasach nieżyłowe. Biorąc jednak pod uwagę nasze terytorja najbardziej cenne turystycznie, gdzie znajduje się największa ilość uzdrowisk, lotnisk itd. do których rok rocznie zjeżdża setki tysięcy osób z całej Polski i gdzie szereg z tych miejscowości jest zdanych wyłącznie na komunikację drogową, sprawa doprowadzenia dróg do stanu używalności jest piękną koniecznością życiową o wiele ważniejszą niż dla innych państw.

Następnie omówił referent dalsze linje wytyczne odbudowy turystyki samochodowej, a więc:

I. W zakresie dróg.

a) Jak najszybsze wykończenie i otwarcie nowej drogi Kraków-Myślenice,

b) doprowadzenie do stanu używalności, przez odpowiednią konserwację, takich dróg jak Myślenice-Nowy Targ, Nowy Targ-Szczawnica, Nowy Targ-Zakopane-Morskie Oko oraz niektórych odcinków na drodze Kraków-Krynica jako najważniejszych dróg o znaczeniu turystycznym w naszym terenie,

c) jak najrychlejsze zbudowanie drogi Kraków-Katowice. Droga ta jest najważniejszą dla Województwa krakowskiego arterją komunikacyjną i to

tak pod względem gospodarczym jak i turystycznym. Łączy bowiem Kraków odrazu z zachodem (drogi na Śląsku są bowiem pierwszorzędne, tak do granicy niemieckiej jak i czechosłowackiej) i stwarza dla Krakowa, a w dalszym ciągu dla uzdrowisk i lotnisk na Podhalu dalsze możliwości rozwoju przez bezpośrednią komunikację po dobrych drogach z zachodem. Przez dobrą drogę automobilową będzie Kraków zbliżony do Śląska o prawie godzinę. Wielkiego znaczenia tego faktu nie potrzeba tłumaczyć,

d) odbudowa zniszczonych względnie przestarzałych mostów, na których teraz ruch jest częściowo zamknięty.

Roboty wyżej wspomniane mogłyby być prowadzone intensywnie przy pomocy funduszu drogowego jak i funduszu pracy oraz na podstawie rozporządzenia o ściąganiu zaległych podatków w naturze i to tak przez czynniki rządowe jak i samorządowe.

II. W zakresie hoteli, restauracji itd.

Przystosowanie już istniejących przedsiębiorstw do turystyki samochodowej względnie zakładania nowych tam gdzie okaże się potrzeba. Nie jest to paradoksem, nawet w dzisiejszych czasach, bo wskażę na jeden przykład. Może już w jesieni zostanie otwarta wspaniała droga automobilowa do Myślenic, która będzie ściągała setki automobilistów nie tylko z Krakowa ale i okolicy. Zostaną stworzone nowe warunki rozwoju dla miejscowości

leżących wzdłuż tej drogi a zwłaszcza dla Myślenic i okaże się potrzeba zakładania nowych przedsiębiorstw jak restauracji, mleczarni, stacji benzynowych itd., które mogą świetnie prosperować.

III. W zakresie materiałów pędnych.

Utrzymanie dotychczasowych niskich cen materiałów pędnych, ostatnio przyczyniły się również do ożywienia ruchu samochodowego.

IV. W zakresie urządzeń turystyczno-samochodowych.

Urządzenie w poszczególnych miejscowościach miejsc postoju dla samochodów prywatnych, dworców autobusowych dla ruchu zarobkowego, stacji obsługi itd. Są jeszcze przykłady zaniedbania u nas w tym kierunku n. p. Krynica nie posiada dotychczas odpowiedniego postoju jak i stacji obsługi dla samochodów prywatnych jak i zarobkowych.

Również koniecznym jest zaopatrzenie dróg wjazdowych do ważniejszych miejscowości w tablice orjentacyjne z potrzebnymi danymi dla ruchu samochodowego.

W końcu podniósł referent, że tor dla wyścigów samochodowych, którego budowa ma wkrótce się rozpocząć na około Błoń w Krakowie — stanie się także jednym z najważniejszych czynników, ściągających turystów z kraju i zagranicy.

Z okazji uroczystości udekorowania p. Wilhelma Rippera

Złotym Krzyżem Zasługi dnia 14. VI. 1933 r.

wyłosił p. Adam Dygat następujący wiersz
własnego utworu.

*Że automobil ma aż cztery koła,
Że pędzi szybko i oddech zapiera.
O tem wiedziałem, jeśli się nie mylę
Przedtem, nim znałem Wilhelma Rippera!*

*Że jednak będę sam jeździć maszyną,
Że w moje życie wkroczy sportu era,
W to nie wierzyłem w najśmielszych marzeniach
Przedtem, nim znałem Wilhelma Rippera!*

*Pamiętaj, mówił, że życie to... szosa,
Kto nie ma wozu, niech lepiej umiera!
I zrozumiałem to, o czem nie śniłem,
Przedtem, nim znałem Wilhelma Rippera!*

*Gdybym ja jednak sam stał się sportowcem
To może miałoby to wartość zera,
Lecz miał ich Klub nasz więcej niż pół setki
I to jest pierwszą zasługą Rippera!*

*Wspomnijmy Wyścig Tatrzański Panowie,
Czy duma serc wam słusznie nie rozpiera?
Czyżżeż to dzieło? Niema wątpliwości,
Że to jest drugą zasługą Rippera!*

*Kocież, Krzyżówka, Ojców i Wysoka,
Wszystko, co piękno natury zawiera,
Pieśnią motorów ten człowiek ozdobił
I to jest trzecią zasługą Rippera!*

*Do Czech i Niemiec, Węgier i Italji,
Francji, Hiszpanji, polski wóz dociera,
A że ten polski wóz to wóz Krakowski,
W tem jest już czwarta zasługa Rippera!*

*To też Panowie, proszę sił ostatkiem,
Bo mi z wzruszenia w piersi głos zamiera,
Wypijmy wina, gdyż niema benzyny,
Kielich za zdrowie Wilhelma Rippera.*

Uruchomić środki na budowę dróg.

Kwestja dróg w Polsce przedstawia się nadal w sposób niekorzystny dla rozwoju tej ważnej dziedziny gospodarki państwowej. Istnieją wprawdzie dwa fundusze specjalne, z których jeden ma na celu wyłącznie finansowanie budowy i konserwacji dróg. Jest to t. zw. Państwowy Fundusz Drogowy. Drugi Fundusz — to Fundusz Pracy, który jednak przeznaczony jest częściowo na finansowanie robót publicznych przy drogach powiatowych i gminnych, natomiast nie obejmuje dziedziny dróg państwowych. Co do Państwowego Funduszu Drogowego, to jak słusznie podkreślano, jest on o tyle nieracjonalnie skonstruowany, że obciąża drobne grono podatników tj. automobilistów. Ponieważ sytuacja automobilizmu w Polsce jest krytyczna, nie powinno leżeć zasadniczo w intencji polityki gospodarczej obciążanie automobilizmu wysokimi świadczeniami. Obecnie obowią-

zuje nowela Państwowego Funduszu Drogowego, która obniża wprawdzie stawki płatnicze od wagi pojazdów mechanicznych, wprowadza jednak wysoki podatek od zużycia środków pędnych. Dołatek drogowy od olejów mineralnych wzbudził, jak wiadomo, poważne zastrzeżenia w sferach przemysłu naftowego, jako producenta olejów mineralnych. Nowy „Fundusz Drogowy“ jest jeszcze bardzo młody i trudno przesądzać narazie, jakie da rezultaty. Poprzedni „fundusz“ zaważył szkodliwie na sytuacji automobilizmu i zawiódł oczekiwane nadzieje, dając w r. 1931 zaledwie 2¹/₂ milj. zł. zamiast przewidywanych 48 milionów zł. **Konieczne jest zatem uruchomienie środków na utrzymanie i budowę dróg w budżecie ogólnopaństwowym.** Dotacja na drogi w budżecie państwa wynosiła zaledwie 100 tys. zł. i miała charakter niejako symboliczny.

„NOWODRÓG”

PRZEDSIĘBIORSTWO DLA BUDOWY
DRÓG ASFALTOWYCH I BITYCH

Sp. z o. o.

R Y B N I K

TELEFON Nr. 84

BIURO BUDOWLANE

KRAKÓW, UL. SYROKOMLI L. 23

TELEFON Nr. 182-30

Firma wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres nowoczesnych nawierzchni drogowych, przy oparciu o duże kapitały szwajcarskie. Obecnie przebudowuje od podstaw drogi wypadowe Krakowa, a to w stronę Zakopanego, Miechowa i Katowic, przeprowadzając regulację tychże odpowiednio do dzisiejszego zmotoryzowanego ruchu i zapatrując drogi te w ciężką nawierzchnię asfaltową. Roboty te, przekraczające sumę 6 milj. złotych, wykonuje firma dla Ministerstwa Komunikacji względnie Państwowego Funduszu Drogowego na warunkach kredytowych, spłacalnych w 5 wzgl. 6 latach.

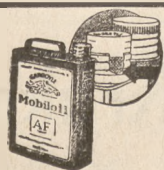


**Tylko cienka błonka —
a mimo to pancerz!**

Całkiem cieniutka warstewka oleju działa jak elastyczny bufor pomiędzy tłokiem a cylindrem. Trudno uwierzyć, by ta cieniutka, delikatna ca 1/1000 mm warstewka oleju mogła spełnić swe zadanie — a jednak musi być ona odporna na wielką ilość obrotów, olbrzymie ciśnienie i wysokie temperatury!

Czy olej do tego się nadaje, nie można ocenić z czysto zewnętrznych cech. Decydującą jest wewnętrzna struktura oleju. Jedno jednak jest dowiedzione: zły olej załamie się podobnie jak dom źle zbudowany. Precz z t. zw. „tanim” olejem niepewnego pochodzenia i wątpliwej jakości! Używaj GARGOYLE MOBILOIL z plombowanych blaszanek! Temsamem zapewnisz tłokowi konieczne opancerzenie oraz zabezpieczysz żywot maszyny! Za jakość GARGOYLE MOBILOIL ręczy sława światowej firmy, jaką jest Vacuum Oil Company.

**Zważajcie na nieuszkodzoną
plombę!**



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE-WARSZAWA

Droga Kraków—Mogilany—Myślenice.

Dnia 4 lipca zorganizował Krakowski Klub Automobilowy objazd drogi Kraków — Mogilany, celem zapoznania się ze stanem robót około przebudowy tejże drogi.

W objeździe tym wzięli udział przedstawiciele Prezydium, Zarządu oraz Członkowie Krakowskiego Klubu Automobilowego, nadto przedstawiciele Władz i Prasy.

Zebranych uczestnikom objazdu udzielał wyjaśnień p. Inż. Mishach z Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Krakowie.

Roboty koło przebudowy wyżej wspomnianego odcinka drogi, które przeprowadza firma „Nowodróg“ Sp. z o. o., przedstawiają się w sposób następujący:

Do Swoszowic droga jest już zupełnie gotowa, w Swoszowicach stoją maszyny do robienia mieszanki nawierzchniowej. Podkład do Mogilan jest już prawie wszędzie zrobiony. Na szczycie Mogilan natrafiono na całkiem niespodziewane trudności, gdyż okazała się tam woda zaskórna, tak że musiano na nowo rozkopać podkład i urządzić odpowiednie ścieki i sączki.

Gdyby nie fatalna pogoda jaka panowała do końca czerwca — droga byłaby gotowa już w sierpniu. Niestety roboty będą musiały się przeciągnąć do końca września, gdyż w czasie deszczu nie można było układać nawierzchni na mokry podkład.

Dłużej potrwać roboty na odcinku Mogilany — Myślenice, gdzie do wykonania są trudniejsze prace ziemne z powodu przełożenia drogi i wyprostowania zakrętów, tak że na odcinku tym droga będzie gotowa dopiero w przyszłym roku.

Struktura drogi jest tego rodzaju, że na 10-cio cm. podkładzie piasku kładzie się ręcznie 20 cm. warstwę grubego kamienia, a na to 10 cm. warstwę tłucznia ugniatanego wałcami i szlamowa-

nego. Ta 40-to cm. warstwa stanowi podkład pod nawierzchnię asfaltu, która składa się znowu z dwóch warstw: z dolnej 3½ centymetrowej z grubszego żwirku i z 2½ cm. drobniejszej mieszanki.

Jak zdołano na miejscu skonstatować oddana do użytku droga wykonana jest bardzo starannie i celowo, nie jest śliska i nawet w stanie mokrym jest dostatecznie szorstka.

Jedynie zastrzeżenia jakie moglibyśmy mieć, to chyba te, że zupełnie nie ubezpieczono w sposób trwały bankietów, które są obecnie zupełnie zwyczajnymi ziemnymi nasypami i o ile nie zostaną odpowiednio zabezpieczone — to zachodzi obawa, że w niedługim czasie furmanki konne zupełnie je zniszczą. Dotychczas nie zabezpieczono bankietów podobno tylko ze względów oszczędnościowych, niemniej jednak uważamy, że należy dać nawierzchni asfaltowej odpowiednie obramowanie kostką, a nawierzchnię bankietów wyłożyć tłucznem.

W wyniku tych oględzin odniosło się Biuro Turystyczne Krakowskiego Klubu Automobilowego do Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych z prośbą o wydanie takiego zarządzenia kolejności robót, aby z chwilą gdy zostanie ukończony odcinek Kraków — Mogilany — ukończony był także z drugiego losu robót odcinek Mogilany — Głogoczów i Jawornik — Myślenice. W ten sposób będzie można korzystać z objazdu przez Izdebnik, a następnie Sułkowice — Myślenice z pominięciem obecnej drogi objazdowej przez Siepraw, która od zeszłego roku tak dotkliwie dała się we znaki wszystkim automobilistom. Interwencja Biura Turystycznego K. K. A. odniosła pomyślny skutek, gdyż według komunikatu Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urz. Woj. w Krakowie, zostały już wydane odnośne zarządzenia.

Wycieczka Autoklubu Żilina do Krakowa.

W czasie Zielonych Świąt bawiła w Krakowie wycieczka automobilowa z Żiliny i Bańskiej Bystricy w ilości około 20 samochodów pod kierownictwem Sekretarza Autoklubu z Żiliny p. Ereta.

Przyjęciem uczestników wycieczki, rozlokowaniem po hotelach oraz ułożeniem programu zwiedzania miasta zajął się Krakowski Klub Automobilowy.

W sobotę dnia 3-go czerwca wyjechał Wiceprezes p. Wilhelm Ripper wraz z panią hr. Gallową, Sekretarzem Generalnym p. Wawreczko oraz Sekretarzem Klubu p. Cermakiem do Myślenic, naprzeciw uczestników wycieczki, aby przeprowadzić ich drogą objazdową przez Siepraw do Krakowa. Tegoż dnia o godzinie 21-szej odbył się w Klubie wieczór zapoznawczy, który od razu zbli-

zył i zaprzyjaźnił przemiłych uczestników wycieczki czechosłowackiej z członkami naszego Klubu.

W niedzielę wycieczka zwiedzała Wawel, poczem popołudniu udała się do salin w Wieliczce, w poniedziałek zaś zwiedzano Muzeum Narodowe w Sukiennicach i inne zabytki Krakowa. Nasze pamiętki wywarły na Słowakach niezatarte wrażenie, o czym świadczą artykuły pisane przez nich po wycieczce w dziennikach czechosłowackich.

Już w pierwszym dniu pobytu wycieczki w Krakowie, zadzierzgnięte węzły przyjaźni, między turystami czechosłowackimi a naszym Klubem, zacieśniały się coraz mocniej w ciągu dalszych dni, tak, że z prawdziwym żalem żegnaliśmy naszych

kulturalnych Gości. To też bardzo ucieszył nas serdeczny list Autoklubu Żiliny, którym dziękują nam za zajęcie się wycieczką i zapewniają, iż członkowie tego Klubu po powrocie wycieczki oświadczyli: „*Nežli umru musim alespon ještě jednou navštívit Krakov a pokoCHAT se v kruhu chevalereskních a nadprůměrně starostlivých našich hostitelů a Autoklubu Krakovském*“.

Również nasi członkowie, którzy poznali uczestników wycieczki chętnie odwiedzają ich w ich ojeździe, korzystając z licznych zaproszeń, Klub nasz bowiem organizuje wycieczkę — rewizytę do Żiliny w pierwszych dniach września, (o czym członkowie rzeczywieści K. K. A. powiadomieni zostaną osobnym komunikatem).

Wiadomości drogowe.

Drogi wyjazdowe. — Fatalny stan mostów.

Wzmógł się ruch samochodowy w związku z uruchomieniem większej ilości samochodów dzięki znalezieniu ustawy o Państw. Funduszu Drogowym, a z drugiej strony szczerze środki na utrzymanie dróg, a zwłaszcza dróg państwowych, którymi rozporządzają Zarządy Drogowe, przyczyniły się do tego, że drogi nasze nie się nie poprawiły, a jeśli chodzi o wyjazd z Krakowa — to stan dróg jest tu w dalszym ciągu fatalny.

Oto jak przedstawiają się najważniejsze drogi wyjazdowe i turystyczne. Na **drodze Zakopiańskiej** objazd do Myślenic przez Siepraw, mimo naprawek, między Krakowem a Sieprawem jest fatalny, zanim bowiem poprawiono cokolwiek ten odcinek, popsuł się już w międzyczasie odcinek między Sieprawem a Myślenicami. Pocieszającą okolicznością jest fakt, że na odcinku tym jest przygotowana znaczna ilość kamieni, która o ile będzie rychło użytą do naprawy, umożliwi utrzymanie komunikacji na tej szosie aż do czasu otwarcia odbudowanej drogi państwowej Nr. 13 do Mogilan i Myślenic. Spodziewać się należy, że już w jesieni będziemy mogli korzystać z nowej drogi do Myślenic, z objazdem przez Izdebnik, o czym zresztą piszemy na innem miejscu.

W dalszym ciągu (od Myślenic do Nowego Targu) szosa zakopiańska jest naogół średnia; złe odcinki są w Stróżach, w Lubieniu, a wreszcie przez Obidową mniej więcej w połowie drogi między Chabówką a Nowym Targiem. Odcinek z Nowego Targu do Zakopanego, w szczególności od Szaflar do Zakopanego jest w bardzo złym stanie.

O ile chodzi o komunikację na zachód z **Katowicami i Cieszynem** — to jedyną możliwą drogą

w tym kierunku jest dzisiaj szosa na Liszki — Alwernię — Libiąż i: do Katowic na Chełmek — Mysłówce, zaś do Cieszyna na Bobrek — Oświęcim — Komorowice skąd przejazd na szosę asfaltową Dziedzice — Bielsko. Najkrótsza droga do Katowic na Trzebinie — Chrzanów jest zamkniętą z powodu przebudowy. Są tam wprawdzie wyznaczone objazdy, ale bardzo uciążliwe. Droga zaś na Skawinę — Zator jest w stanie złym.

Droga państwowa **do Tarnowa** przez Wieliczkę — Niepołomice jest na odcinku między Krakowem a Bochnią fatalna i dlatego należy do Bochni jechać przez Wieliczkę — Gdów. Niestety odcinka między Krakowem a Wieliczką nie da się ominąć.

Droga **do Warszawy** jest aż do Miechowa również w stanie pozostawiającym wiele do życzenia, w dalszym ciągu droga ta przechodzi w średnią a za Radomiem ma już nowoczesną nawierzchnię.

Stan mostów jest wprost zastraszający! Niekonserwowane przez szereg lat wypowiadają swą służbę całymi serjami.

Cytujemy tylko **ostatnie** wiadomości o zamkniętych mostach, dokonywanych naprawach i wyznaczonych wskutek tego objazdach, a mianowicie:

Z powodu zamknięcia mostu na Lepietnicy w Klikuszowej w km. 377 drogi państw. Nr. 13. Warszawa — Morskie-Okno, w powiecie Nowy Targ został zbudowany i otwarty dnia 10 bm. prowizoryczny most objazdowy na tej rzece z dojazdem: od strony Chabówki w prawo drogą gminną Klikuszowa — Lasek, zaś od strony Nowego Targu — nowo wybudowanym odcinkiem drogi dojazdowej. Dopuszczona chyżość na tym moście objazdowym wynosi 10 km.g.

Zły stan mostu na Białej w Tuchowie w ciągu drogi państw. Nr. 12 Kielce — Leluchów, spowodował ograniczenie komunikacji na tymże moście do pojazdów o wadze nie przekraczającej, łącznie z ładunkiem, 4.000 kg. Komunikacja wozów o większym ciężarze odbywać się będzie z Tarnowa przez Zakliczyn — Gromnik.

Na Popradzie w Biegonicach w ciągu drogi wojew. Zakliczyn — Nowy Sącz — Szczawnica zostaje most zamknięty z powodu przebudowy. Objazd: z Nowego Sącza przez most na Dunajcu Chełmiec Polski — Podegrodzie Gołkowice.

Z powodu złego stanu zamknięty został w dniu 16 sierpnia 1933, dla wszelkiego ruchu pieszego

i wozowego most na rzece Czarny Dunajec w ciągu drogi powiatowej Czarny Dunajec — Chochołów, w gminie Podczerwone, osiedlu Koniówka. Ruch tymczasowo dla lekkich wozów konnych wbród, dla pojazdów mechanicznych i cięższych konnych przez Zakopane — Nowy Targ.

W dniu 11 sierpnia ukończoną została naprawa mostu w gminie Nowodworze pod Tarnowem.

W Zagórzu na rzece Oslawie w ciągu drogi państw. 10,2 Chyrów, Miejsce Piastowe, otwarto w pierwszych dniach czerwca prowizoryczny most i w ten sposób komunikacja między Leskiem a Sankiem zostaje utrzymana.

T u r y s t y k a.

Mimo ciężkiej sytuacji gospodarczej okazuje się, że tegoroczny wewnętrzny jak i zagraniczny samochodowy ruch turystyczny w naszym kraju jest większy niż w roku ubiegłym.

Do wzmożenia turystycznego ruchu wewnętrznego przyczyniło się w dużej mierze znowelizowanie ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

Wpłynął także na ożywienie ruchu turystycznego fakt, że z powodu suchej aury z początkiem wiosny, a także zarządzeń, na mocy których pobiera się podatki drogowe w formie szarwarków, dostawy materiału i robocizny — stan dróg nie okazał się gorszym niż w roku ubiegłym, zwłaszcza o ile chodzi o **drogi powiatowe**.

Krakowski Klub Automobilowy wydał w roku obecnym większą ilość tryptyków oraz Międzynarodowych Świadectw Drogowych niż w roku ubiegłym.

Również agendy Biura Turystycznego K. K. A. wybitnie się wzmogły, co objawiło się szczególnie w większej ilości wydanych marszrut, udzielonych informacji i t. p.

Ogólny światowy wzrost turystyki samochodowej dał się odczuć również i u nas, a liczba turystów zagranicznych wzrasta nieustannie.

Do Biura Turystycznego K. K. A. zgłaszali się w ostatnich czasach turyści zagraniczni nie tylko z pobliskich Austrii, Niemiec, Czechosłowacji i Rumunii, ale nawet z Francji, Anglii, Finlandji, Szwecji, Włoch. Podkreślić należy również przy-

bycie turystów aż z za oceanu, a mianowicie z Ameryki Północnej i Australji.

Zniesienie dodatkowych opłat na Fundusz Drogowy, pobierany przez Magistrat m. Krakowa.

Doszło do naszej wiadomości, że Magistrat m. Krakowa przy wydawaniu kart kontrolnych na opłacony podatek na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego pobiera dodatkowe opłaty.

Ze względu na artykuł 13-ty ustawy o Funduszu Drogowym, który wyraźnie zabrania pobierać związkom samorządowym jakichkolwiek opłat dodatkowych — interwenjowało Biuro Turystyczne KKA. w tej sprawie w Magistracie.

Na skutek tej interwencji Magistrat z dniem 19 lipca zaniechał poboru tych opłat.

Komunikaty Zarządu.

Do Komisji Sportowo-Turystycznej kooptowani zostali następujący panowie: Dr Łazarz Pilecki, Inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki, Dr Stanisław Stein.

Nowi Członkowie KKA. W poczet członków nadzwyczajnych KKA. przyjęci zostali pp.:

Stefan Gajewski, Zakopane,
Prof. Dr Jan Glatzel, Kraków,
Władysław Kołodziejewski, Łódź,
Antoni Maciejczyk, Zakopane,
Płk. Ernest Marszałko, Zakopane,
Teresa Miranowska, Czerwona,
Wiktor Neider, Kraków,
Prof. Józef Przyborowski, Kraków,
Maurycy Sperling, Krośnice,
Wacław Szymański, Zakopane.

S p o r t.

Odwolanie „2. Sztafetowego Raidu Lotniczo—Samochodowo—Motocyklowego“.

Ze względu na fatalny stan dróg, zwłaszcza na odcinku Chabówka—Nowy Targ, a przedewszystkiem Nowy Targ—Zakopane, Komitet Organizacyjny wszystkich trzech Klubów, a mianowicie Aeroklubu Krakowskiego, Krakowskiego Klubu Automobilowego oraz Krakowskiego Klubu Motocyklowego, rozpatrzywszy bardzo sumiennie wszystkie możliwości urządzenia obecnie „2 Sztafetowego Raidu Lotniczo - Samochodowo - Motocyklowego“, przyszedł jednomyślnie do przekonania, że imprezę tę musi się odłożyć, a to ze względu na niemożność osiągnięcia jakichkolwiek wyników sportowych właśnie z powodu złego stanu dróg.

Ponieważ Komitet Organizacyjny zdaje sobie sprawę z konieczności urządzenia tej imprezy, mimo cięższych warunków organizacyjnych, uchwalił urządzenie „2 Raidu Sztafetowego Lotniczo - Samochodowo - Motocyklowego“ w okresie zimowym na śniegu.

„IV. Grand Prix m. Lwowa“.

Wyniki tegorocznego wyścigu lwowskiego omawiano już dostatecznie w prasie codziennej i fachowej. Podając poniżej oficjalne czasy, podkreślić musimy, że w roku bieżącym zupełnie skasowano kategorię sportową, co wywołało z wielu stron dość ożywioną dyskusję.

Podnieść należy niezwykle wysoką klasę jazdy zawodników polskich a mianowicie pani Koźmianowej, Rippera i Hołuja. U Rippera zauważyliśmy nie spotykany dotąd spokój w czasie jazdy. Wszak mimo tego, że oprócz mniejszych defektów, złamała mu się przekładnia od skrzynki biegów, zajął czwarte miejsce w swej kategorii. Hołuj, który jechał cały czas bardzo regularnie, musiał

wycofać się z powodu defektu hamulców. Pani Koźmianowa jechała na trasie lwowskiej po raz pierwszy na wozie wyścigowym. Wywiązała się z tego ciężkiego zadania znakomicie i można być pewnym, że rok przyszły przyniesie jej pełne sukcesy.

Organizacja wyścigu była znakomita a M. K. A. może być dumny z swej ostatniej naprawdę międzynarodowej imprezy.

Oficjalne wyniki były następujące:

Kategorje ponad 1.5 litra: 1) Björnstad (Norweg) na „Alfa-Romeo“ 3 godz. 30 min. 28.6 sek., przeciętna 82.750 km/godz., 2) Widengreen (Szwecja) 3.44.25²/₁₀, przec. 81.350.

Kategorja poniżej 1.5 litra: 1) Veyron (Francja) na „Bugattim“ 3.52.44¹/₁₀, przeciętna 78.050, 2) Burgaller (Niemcy) na „Bugattim“ 3.54.02, przeciętna 77.95, 3) Landi (Włochy) na „Maserati“ 3.55.36⁴/₁₀, przeciętna 77.04, 4) Ripper 4.04.26⁴/₁₀, przeciętna 74.65, 5) p. Itier, 6) p. Koźmianowa.

— o —

P. Marja Ludwika Koźmianowa zajęła w wyścigu po ulicach miasta Hradec Kralove w dniu 6-go lipca zaszczytne drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji, w którym pierwszym był znany kierowca Schmidt (Bugatti), a trzecim Szczyżycki (Vicov);

Jak słysząc zamierza nasza dzielna zawodniczka brać udział w „Masarykuv Okruh w Brnie“.

— o —

P. Leszek Hilezyński na samochodzie „Ford“ zajął 2-gie miejsce w VII. Polskim Zjeździe Gwiazdzistym — nad morze — do Gdyni. Przejechał on 1.000 km. — tak samo jak zdobywca 1-go miejsca, a pierwszeństwo rozstrzygnęła tylko waga wozu.



Wiadomości zagraniczne.

W roku 1932 wydarzyło się w Stanach Zjednoczonych 745.300 wypadków samochodowych i motocyklowych, przy których śmierć poniosło około 29.000 osób. Liczba rannych wynosiła 901.800 ludzi.

— o —

Według statystyk angielskich w roku 1932 spadła liczba śmiertelnych wypadków w Anglii o 20% i wynosiła „tylko“ 6.651 ofiar, jest to o 20% mniej niż w roku ubiegłym. W roku 1932 zniesiono wszelkie ograniczenia szybkościowe, a cyfry powyższe dowodziłyby, że czynnik szybkości nie wpływa w tej mierze na ilość wypadków, jak dotąd sądzono.

— o —

Do „Stajni“ Ferrari przybył ostatnio 8-mio cylindrowy Düsenberg (1500 ccm), jednosiedzeniowy, ogólnej wagi 750 kg. Na samochodzie tym osiągnięto już szybkość 260 km/g. Nouvolari będzie z końcem sierpnia ubiegał się na tym samochodzie o Wielką Nagrodę Marsylii na autodromie Miramas.

— o —

Jak wielki wpływ posiada stan dróg na międzynarodowy automobilowy ruch obcych, dowodzą cyfry ruchu samochodowego w Szwajcarii. Kiedy jeszcze w roku 1920 odwiedziło Szwajcarię 3.400 obcych pojazdów, w roku 1924 liczba ich wynosiła już 21.900. W roku 1932 — jakkolwiek ruch obcych w dużej mierze był zahamowany przez przesilenie gospodarcze — przez Szwajcarię przejechało 198.000 obcych samochodów.

W Anglii jest chwilowo w ruchu 2.130.043 pojazdów mechanicznych.

— o —

We Francji muszą od pierwszego lipca wszelkie pojazdy mechaniczne o długości ponad 1.98 m. posiadać wskaźnik kierunkowy.

— o —

Pierwsze automobilowe kino na wolnym powietrzu otwarto niedawno w Ameryce w Camden. — Goście mogą zajeżdżać samochodami do kina, których nie potrzebują opuszczać w ciągu całego przedstawienia. Ponad 400 samochodów zmieści się tam na siedmiu lekko pochyłych platformach, a dzięki właśnie tym pochyłościom osoby siedzące w tyle samochodu mogą zupełnie swobodnie obserwować ekran.

— o —

Tegoroczny wyścig o „Grand Prix“ Automobilklubu Francji na torze Montlhery (500 km. — 40 okrążeń toru) dał następujące wyniki: 1-szy Campari na „Maserati“ w 3 g. 48 m. 45 s., przeciętna 131.143 km/g, 2-gi Etancelin na „Alfa Romeo“ 3 g. 49 m. 37 s., przeciętna 130.648 km/g, 3-ci G. T. Eyston na „Alfa Romeo“, 4-ty R. Sommer „Alfa Romeo“, 5-ty Guy Moll na „Alfa Romeo“. Tu się okazała wyższość jaką posiada zawsze zawodnik wytwórni nad zawodnikiem niezależnym, choćby tak przygotowanym jak była przygotowana „stajnia“ Ferrari'ego, w której skład wchodzi Nouvolari, Borzacchini i Taruffi.

Zawiadomienie.

Zawiadamiamy P. T. Członków, że

p. Stanisław Broniewski,

członek K. K. A., objął reprezentację Krakowskiej Fabryki Akumulatorów, gwarantując Członkom K. K. A. jaknajdalej idące zniżki przy zakupie akumulatorów, jakoteż naprawie lub ładowaniu.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Zł 400— $\frac{1}{2}$ strony Zł 250—, $\frac{1}{4}$ strony Zł 150—. Kolorowe 50% drożej.

Redaktor odpowiedzialny: Jerzy Judkiewicz.

Wydawca: Krakowski Klub Automobilowy.