

AUTO



ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-
CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6—TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN**

WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:	
Rocznie	24 zł.	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$ $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{8}$ $\frac{1}{16}$
Kwartalnie	6 zł.	2 i 3-cia okładka, za tekstem . . .	300 160 90 50 30
Zagranicą	32 zł.	4 okładka, przed tekstem i w tekturze	400 225 120 70 50
			Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor. Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej. Fotografie i klisze na rachunek klienta

TREŚĆ NUMERU: W dniu 10-lecia Niepodległości. — Doroczny Zjazd członków Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A.I.A.C.R.), *Janusz Reguiski*. — Krakowski Klub Automobilowy, *B.* — Imprezy sportowe Krakowskiego Klubu Automobilowego, dr. *Henryk Szatkowski* — Udział K. K. A. w imprezach zagranicznych, *Adam Dygat*. — K. K. A. na wycieczkach w Schwabenberg, *Adam Dygat*. — Głos z Węgier, *B.* — K. K. A. gościem u wielkiego przemysłowca, „Członek Sympatyk”. — Największy garaż polski, dr. *Henryk Szatkowski*. — Fabrykacja świec samochodowych. — Od Redakcji. — Kronika. — Ogłoszenia.



Stylowy pałac Wodzickich w Krakowie, przy ulicy Św. Jana 11, jest siedzibą Krakowskiego Klubu Automobilowego.

PP. AUTOMOBILIŚCI powinni zawsze pamiętać, że ze względu na pewność biegu — należy stosować tylko szwedzkie łożyska kulkowe, które

SKF

Specjalne łożyska: Buick, Ford, Citroën, Fiat, Chevrolet.

nabywać można we wszystkich większych miastach Polski. Główny skład: Warszawa, Wierzbowa 8 róg Trębackiej; telefony: 12-14, 12-15.

W dniu 10-lecia Niepodległości

Numer niniejszy poświęcamy prawie w całości działalności Krakowskiego Klubu Automobilowego. Chociaż Klub ten jest jednym z najmłodszych, gdyż powstał on zaledwie dwa lata temu, jednak w ciągu krótkiego czasu swego istnienia rozwinął on tak wybitną działalność sportową i towarzyską, iż wysunął się na czoło wszystkich afiljowanych Klubów Automobilowych. Dorobek sportowy Krakowskiego Klubu Automobilowego jest zaiste niezwykły, zwłaszcza jak na stosunki polskie, i trudno byłoby znaleźć na naszym gruncie jakąkolwiek inną organizację sportową, która w tak krótkim czasie wykańczy się mogła tak pięknymi wynikami swej działalności.

Początkowo numer nasz listopadowy mieliśmy zamiar poświęcić, wzorem innych wydawnictw periodycznych, 10-leciu naszej Niepodległości, to znaczy omówieniu rozwoju automobilizmu polskiego w ciągu tych dziesięciu lat.

Czyż jednak byłoby bardzo czem się chwalić? Jeżeli w innych dziedzinach życia narodowego, czy rozwoju gospodarczego, dokonaliśmy od chwili uzyskania Niepodległości naprawdę rzeczy wielkich — i na niejednym polu zrównaliśmy się z państwami stojącymi na szczycie rozwoju — to niestety w automobilizmie, przyznać to trzeba szczerze, dalekośmy się jeszcze nie posunęli i automobilizm nasz, rozpa-

trywany jako całość, stoi w ogonku, na bardzo dalekim miejscu wśród większych państw Europy. Automobilizm nasz niegodny jest jeszcze miejsca, jakie kraj nasz zajmuje wśród krajów Europy. Nie będę tu wchodził w rozważanie przyczyn tego stanu rzeczy. Omawialiśmy je już nieraz na tem miejscu — a tutaj wystarczy dodać jedynie, że bez własnego wielkiego przemysłu samochodowego — automobilizm nie ma właściwych i zdrowych podstaw rozwoju.

Jedynie w sporcie samochodowym osiągnęliśmy już rezultaty, które dają się porównać z rezultatami osiąganymi na Zachodzie. I dla tego zamiast wydawać numer poświęcony 10-leciu automobilizmu polskiego — numer listopadowy poświęcamy Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu, jako temu, który wśród klubów afiljowanych najwięcej zasłużył się rozwojowi polskiego sportu samochodowego i który mocą nagromadzonego w nim zapasu sportowego, daje w dziedzinie automobilizmu najlepszy przykład polskiej tężyzny i polskiej energii. Niechaj w tym dniu 10-lecia Niepodległości historia działalności Krakowskiego Klubu Automobilowego będzie dowodem, że i w automobilizmie jesteśmy w stanie stanąć na wysokości i jeżeli pierwsze dziesięć lat nie dały nam w tej dziedzinie odpowiedniego na świecie miejsca, to jednak potrafimy niezadługo odrobić czas stracony.

Doroczny Zjazd członków Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych. (A. I. A. C. R.).

Obrady tegoroczne „Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus”, w skrócie ustalonym oficjalnie, zwanej A. I. A., odbyły się jak zwykle w Paryżu, we wschodniej siedzibie Automobilklubu Francji, pomiędzy 10 a 13 października.

Automobilklub Polski reprezentowany był na tych posiedzeniach przez swego Prezesa Karola hr. Raczynskiego, oraz niżej podpisanego.

A. I. A., łącząc w sobie obecnie wszystkie państwa Europy, naturalnie z wyjątkiem Rosji, poza tem niektóre kraje Ameryki Południowej, zaś od roku zesłego i Stany Zjednoczone, stanowi instytucję o znaczeniu i wpływach ogromnych.

Za pośrednictwem klubów narodowych, pozostając w kontakcie z władzami państwowymi poszczegól-

nych krajów, A. I. A. współpracuje stale z odpowiednimi komisjami Ligi Narodów, oraz wieloma wpływowymi instytucjami międzynarodowymi, jak Międzynarodowa Izba Handlowa, Międzynarodowy Związek Miast, Stowarzyszenie Międzynarodowych Kongresów Drogowych, Rada Centralna Turystyki Międzynarodowej, Stałe Biuro Międzynarodowe Konstruktorów i t. p.

Dzięki tym wpływom i stosunkom A. I. A. zdołała osiągnąć poważne rezultaty w dziedzinie stworzenia i ujednostajnienia reglamentacji, normującej rozwój automobilizmu wszechświatowego.

A jak wielkim problemem jest już dzisiaj automobilizm, jaką rolę olbrzymią odgrywa on we wszystkich dziedzinach życia współczesnego, łatwo zrozumieć,

uświadamiając sobie, że obecnie już *trzydzieści miljonów* samochodów jeździ po świecie, a w samej Francji od 1918 do 1928 roku liczba samochodów z 95.000 wzrosła do 1.000.000, czyli dziesięciokrotnie!

A. I. A. na terenie międzynarodowym, a poszczególne kluby narodowe w swych krajach, powołane są z jednej strony do propagandy automobilizmu przez organizowanie sportu i turystyki, z drugiej zaś strony do współdziałania z władzami państwowymi i służenia im pomocą i radą fachową w tworzeniu zasad i warunków istnienia i rozwoju automobilizmu.

Nie od rzeczy będzie jeśli tu zaznaczę, że A. I. A. łącznie ze swymi biurami utrzymuje się wyłącznie ze środków czerpanych od poszczególnych klubów narodowych, wśród których Automobilklub Polski nie mały ciężar finansowy z tego tytułu na sobie niesie.

Ogromny zakres działalności A. I. A. podzielony jest pomiędzy trzy komisje: sportową, cyrkulacji i ceł, wreszcie turystyczną, których biura funkcjonują stale dla załatwiania spraw bieżących, zaś posiedzenia komisji odbywają się kilka razy do roku.

Rezultaty prac komisji w formie uchwał zatwierdzone są przez Walne Zgromadzenie, które w roku bieżącym miało miejsce w dniu 13 października.

Przytoczę tutaj jedynie ważniejsze postulaty i uchwały powyższe, obchodzące szersze koła automobilistów polskich.

W zakresie sportu ustalono przedewszystkiem międzynarodowy kalendarz sportowy na rok 1929, w którym dla Polski zarezerwowane są trzy terminy:

16—23 czerwca Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski;

11 sierpnia Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy;

25 sierpnia Międzynarodowy Wyścig 20 klm., organizowany przez Małopolski Klub Automobilowy.

Następnie wprowadzono szereg uzupełnień do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, którego nowe wydanie ukaże się wiosną przyszłego roku.

Formuła dla wielkich wyścigów międzynarodowych (Grand Prix) uległa zasadniczym zmianom.

Ostatnio stosowana formuła wolna, czyli nie ograniczająca pojemności cylindrów, oraz nie stawiająca żadnych poważniejszych warunków po za minimalną wagą samochodu 600 kg., doprowadziła do tego, że osiągnięte szybkości, często ponad 200 klm/g. stały się niebezpieczne tak dla jeźdźców, jak i publiczności, powodując w samej rzeczy szereg wypadków.

Równocześnie maszyny używane w tym celu, odbiegały tak znacznie od typów normalnych, że zrodziły się wątpliwości, czy mogą one być uważane jako zdobycze techniki, mające się odzwierciedlić w budowie samochodów użytkowych, co jest przecież jednym z ważnych celów wielkich prób samochodowych.

Dlatego też po długotrwałych gorących dyskusjach ustalono na lata 1929 i 1930 formułę, opartą na następujących zasadach.

Litraż dowolny. Każdy samochód otrzyma zwykłej rynkowej benzyny i oliwy łącznie 14 kg. na 100 klm. Waga samochodu minimalna 900 kg. Dystans wyścigu conajmniej 600 kilometrów. Po za tem kierowca musi być dwumiejscowa, o pewnych przepisanych wymiarach.

Propozycja klubu włoskiego, ażeby do regulaminu międzynarodowego wprowadzić zawody dla samochodów seryjnych, nie została na razie zatwierdzona, jednakże proszono kluby narodowe, ażeby starały się zdobyć w tej mierze pewne doświadczenia.

Nie ulega wątpliwości, że inicjatywa ta, wywołująca na razie poważne obiekcje, jedynie ze względu na trudności związane ze stwierdzeniem seryjności maszyn, znajdzie w takiej czy innej formie urzeczywistnienie w najbliższej przyszłości.

Szampionat świata na 1928 r. nie został przyznany żadnej marce samochodowej, wobec niewypełnienia warunków regulaminowych.

Natomiast szampionat świata dla kierowców zdobył znakomity amator kierowca francuski Chiron na samochodzie Bugatti.

Wreszcie należy zaznaczyć, że Polska odniosła poważny sukces przez uzyskanie miejsca w Międzynarodowej Komisji Sportowej, do której należeli dotąd jedynie delegaci 8 największych państw. Zaszczyt reprezentowania polskiego sportu na terenie międzynarodowym przypadł mnie w udziale.

Sprawa turystyki międzynarodowej była niezwykle obszernie omawianą. W rzeczywistości, turystyka dziś odgrywa ogromną rolę w rozwoju gospodarczym każdego kraju. Wzobogacając jego ludność, a ponieważ samochód jest dziś najidealniejszym wszechmocnym środkiem turystyki, więc kluby automobilowe w pierwszym rzędzie powołane są do współdziałania w organizacji i propagandzie turystyki. Dla tego też włożono jako obowiązek na poszczególne kluby narodowe, zorganizowanie biur turystycznych o szerokim programie działalności, które w kontakcie i przy pomocy władz państwowych i samorządowych, oraz instytucji społecznych mających cele pokrewne, rzeczowo działałyby w kierunku organizacji i rozwoju turystyki swego kraju.

W myśl powyższego biuro turystyczne, istniejące przy Automobilklubie Polski, zostanie znacznie rozszerzone, w kierunku udzielania wszelkich szczegółowych informacji dotyczących turystyki polskiej i zagranicznej, nie tylko samochodowej, ale i kolejowej, rzecznej i morskiej, opracowywania wszelkich marszrut szczegółowych, informacji co do stanu dróg, organizacji sygnalizacji drogowej i t. p. Po za tem w zakres działalności tego biura wejdą różne wydawnictwa turystyczne, przewodniki, mapy.

Wydany po raz pierwszy w roku ubiegłym przez A. I. A. atlas całej Europy pod nazwą: Europe en automobile — wyjdzie z wiosną roku przyszłego w

nowem udoskonalonem wydaniu i będzie do nabycia w biurze turystycznym Automobilklubu Polski.

Szeroko omawianą była sprawa napozór błaha, a jednakże w skutkach swych bardzo ważna, a mianowicie światła oślepiających przy krzyżowaniu się samochodów w nocy.

Na tem tle panował dotąd spór w kołach automobilowych. Jedni twierdzili, że światła należy przyćmieniać dla uniknięcia wypadków wskutek oślepienia, inni znów byli zdania odwrotnego, a mianowicie, że więcej bywa wypadków, właśnie wskutek jazdy bez należytego oświetlenia.

Obecnie sprawa ta została rozstrzygnięta z inicjatywy Włoch w ten sposób, że kierowcy samochodów przy krzyżowaniu się, obowiązani są przyćmieniać światła, względnie obniżyć je, tak ażeby promienie główne nie dosięgały oczu kierowców. Po za tem, na wniosek delegatów polskich, ustalono, że zmiana oświetlenia winna bezwzględnie nastąpić w chwili, kiedy jeden z samochodów tego zażąda przez mrugnięcie światłem.

Powzięto szereg uchwał w kierunku ułatwienia turystyki międzynarodowej.

A więc poszczególne kluby w swych krajach winny dążyć, ażeby ze strony władz uzyskać jaknajwiększe udogodnienia dla turystów miejscowych i zagranicznych, przy równoczesnem usunięciu zbędnej formalistyki, w szczególności przy przejeździe granic państwowych.

Ważnem jest niezwykle, ażeby posterunki graniczo-celne, przynajmniej na głównych szlakach, funkcjonowały, nie wyłączając świąt, jeśli już nie przez całą dobę, to przynajmniej od 4 rano do 12 w nocy bez przerwy.

Dalej, w niektórych krajach, do których Polska na szczęście nie należy, istnieją karty pobytowe, za które automobiliści muszą płacić przy wjeździe, w zależności od ilości dni pobytu w danym kraju. Postanowiono użyć wszelkich wpływów, ażeby karty te, stanowiące jeszcze jedną przykrą formalność, były jaknajprędzej skasowane, a w tych krajach, w których nie istnieją, nie były wprowadzane, gdyż pobranie

drobnej opłaty od automobilisty nie stoi w żadnym stosunku do ilości pieniędzy, które pozostawi on w danym kraju, natomiast utrudnia niewątpliwie turystykę.

Podczas wyborów Prezes Automobilklubu Polski K. hr. Raczynski, został ponownie wybrany do Komitetu A. I. A. oraz do Międzynarodowego Sądu Rozjemczego.

Obrazy A. I. A. według zwyczaju zakończone zostały wspaniałym bankietem, wydanym przez Automobilklub Francji. Szereg mów i toastów zakończył przewodniczący na bankiecie p. wice-minister Robót Publicznych, który w zastępstwie p. ministra Tardieux, znakomitego propagatora budowy dróg i rozwoju automobilizmu, w długim przemówieniu podał program rządu francuskiego w tych dziedzinach, oraz informował o pracach i rezultatach już osiągniętych.

Usłyszeliśmy cyfry zawrotne.

Sieć drogowa francuska, pod względem gęstości swej, zajmuje pierwsze miejsce w świecie liczbą 115 km. dróg na 100 km² powierzchni, pierwsze miejsce w Europie, a drugie w świecie po Stanach Zjednoczonych, pod względem ogólnej długości dróg swych, liczbą 628.000 km.

Z liczby tej na drogi państwowe przypada 40.000 km. Budżet roczny, wyłącznie na konserwację dróg państwowych, wynosi 500.000.000 fr.

Pan Minister uważa, że suma ta powinna być większą, gdyż ogólny stan dróg poprawia się, ale jest jeszcze... zły.

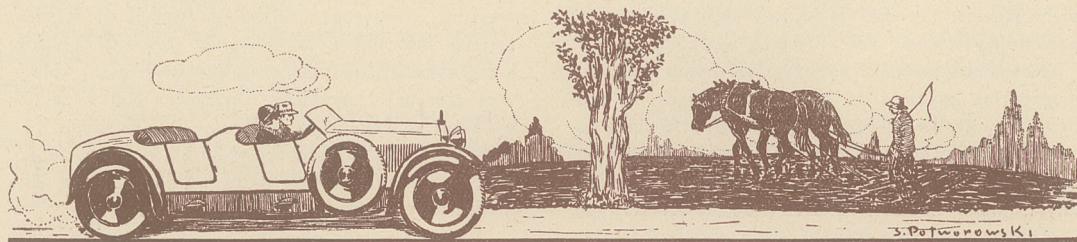
Uszom swoim nie wierzyłem. Minister francuski uważa drogi swoje za złe, te drogi, którymi my polscy automobiliści zachwycamy się.

Cóż jednak, wobec takiej miary w określaniu stanu dróg, możemy powiedzieć my, o naszych warunkach drogowych?

A ja sądziłem, że u nas drogi, zaczynają być już jakie takie i wszystkim o tem zagranicą opowiadałem. O przykre rozczarowanie!

Janusz Regulski,

Prezes Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.



Krakowski Klub Automobilowy

Zarys działalności

Jeszcze na szereg lat przed wojną powstał na terenie Małopolski „Galicyjski Klub Automobilowy”. Następnie przy Związku Turystycznym istniał przez kilka lat „Krakowski Klub Automobilowy”, który urządzał wycieczki sportowe. Działalność tego Klubu została przerwana przez wojnę. Bezpośrednio po zakończeniu wojny wznowiono przy Związku Turystycznym „Klub Automobilowy”, jednakowoż klub ten w pierwszych latach istnienia Państwa Polskiego w ogólnej ciężkiej sytuacji politycznej i finansowej nie mógł rozwinąć żadnej działalności.

Dopiero w wiosnę 1926 r. z inicjatywy i za staraniem PP.: Wilhelma Rippera, Dyr. Wiktora Wawreczki i p. Tadeusza Bukowieckiego, zwołano zebranie, na którym w dniu 10 kwietnia ukonstytuował się istniejący po dziś dzień Krakowski Klub Automobilowy. Klub ten przy zawarciu miał 27 członków. Prezesem wybrano p. hr. Antoniego Potockiego. — Vice-Prezesami zostali pp. Dr. Michał Hładij, i Wiktor Wawreczka, Sekretarzem Generalnym — p. Tadeusz Bukowiecki, Skarbnikiem — p. inż. Adam Chmurski. Ponadto w skład Zarządu weszli PP.: Wilhelm Ripper, ks. Roman Sangusko, hr. Władysław Tyszkiewicz, Mieczysław Walter, Władysław Zakrzeński.

Pierwszy rok Klubu.

Zarząd powstającego Klubu, różniąc musiał działalność przedewszystkiem w kierunku organizacyjnym, propagandowym i administracyjnym. Po zawarciu umowy afiliacyjnej z Automobilklubem Polski, dzięki czemu K. K. A. wchodzi do rzędu uznanych oficjalnie klubów, rozpoczęto nader rozległą działalność agitacyjną. Wydała ona rezultaty, tak, że do końca roku Klub liczył już ponad 100 członków.

Wśród wielu czynności organizacyjnych, zwrócono specjalną uwagę na sprawę reprezentacji interesów ogółu automobilistów. Klub od samego początku odnosi się stale do władz w rozmaitych sprawach administracyjnych i drogowych i interwencje te w bardzo wielu wypadkach odnoszą pełny sukces.

Użytkowano na początku w dwóch pokojach, użyczonych przez p. Dyr. Wiktora Wawreczkę, w lokalu Banku Budowlanego, przy ul. św. Anny. Już z końcem pierwszego roku Zarząd zaczął szukać nowego odpowiedniejszego lokalu.

Pierwsze wycieczki klubowe.

Wobec nawału prac organizacyjnych, a także i spóźnionej pory Krakowski Klub Automobilowy w pierwszym roku nie organizował żadnych zawodów samochodowych, przygotowując się do wystąpienia na arenę sportową w następnym sezonie.

Ograniczono się więc do kilku wycieczek towarzyskich, gromadzących zawsze po kilkanaście samochodów. Między innymi zrobiono jednodniową wycieczkę do Dębna, celem zwiedzenia tego wspaniałego zamku, urządono dwudniową wycieczkę w Pieńiny z noclegiem w Szczawnicy, — oraz wycieczkę przez Kocierz, okrężną drogą do Rabki. Na wyścigi, urządzone przez Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie, zorganizowano również osobną wycieczkę. Poza to odbyły się jeszcze mniejsze wspólne jazdy klubowe, jak np. do Cichawki na „Święto Żołnierza”, do Zakopanego, na spotkanie Małopolskiego Klubu Automob. i t. d.

Program działalności drugiego roku.

Na pierwszym Walnym Zgromadzeniu w styczniu 1927 roku Zarząd mógł przedstawić poważny dorobek organizacyjny. Program działalności drugiego

roku obejmował: 1) zorganizowanie w pierwszym rzędzie — „Wyścigu Tatrzńskiego”, następnie 2) „Raidu Górskiego”, wreszcie 3) pozyskanie dla Klubu odpowiedniego lokalu towarzyskiego.

Zarząd Klubu powiększono przez powołanie dalszych członków PP.: Jana Kowalskiego, Dra Tadeusza Miksiewicza, inż. Tadeusza Polaczka-Korneckiego, hr. Piotra Rostworowskiego, hr. Romana Scipio.

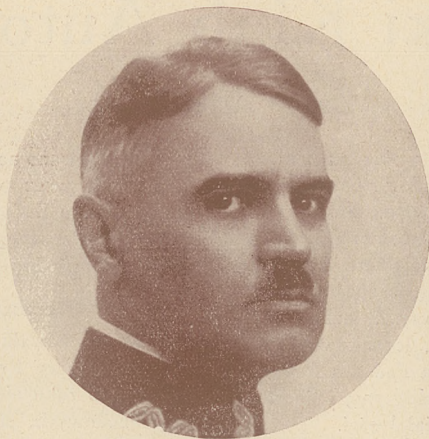
Osobno ukonstytuowano komisję sportową, do której weszli, jako Prezes: p. Wilhelm Ripper, jako sekretarz p. Jerzy Judkiewicz, oraz PP.: inż. Ryszard Herget, Dr. Adam Kwiatkowski, Dr. Bolesław Ma-



P. Antoni hr. Potocki, Prezes Krakowskiego Klubu Automobilowego.



P. dr. Michał Hładij, Vice-Prezes K. K. A.



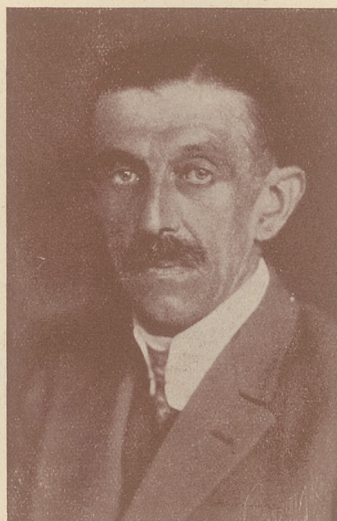
P. płk. dr. Tadeusz Piotrowski, Vice-Prezes K. K. A.



P. poseł Marjan Dąbrowski, Vice Prezes K. K. A.



P. dr. Bolesław Macudziński, Vice-Prezes Komisji Sportowej K. K. A.



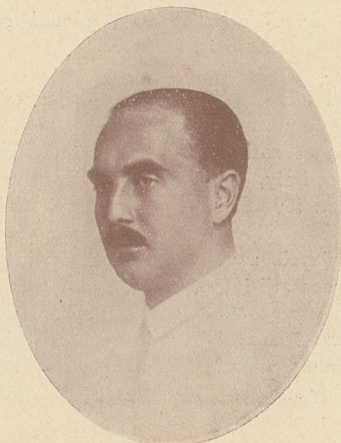
P. Piotr hr. Rostworowski, Vice-Prezes K. K. A.



P. inż. Adam Chmurski, Skarbnik K. K. A.



P. Tadeusz Bukowiecki, Sekretarz Generalny K. K. A.



P. Adam Dygat, gospodarz Klubu.



P. Wilhelm Ripper, Prezes Komisji Sportowej K. K. A.

cudziński, Grzegorz Mars, inż. Marjan Nanowski, hr. Adam Dr. Potocki, hr. Władysław Tyszkiewicz, Gotfryd Turnau, Mieczysław Walter, Władysław Zakrzeński.

Miesiące zimowe 1927 r. wypełniły prace przygotowawcze do sezonu sportowego, starania o lokal i zabiegi o dalszy rozwój ilościowy i finansowy.

W tym czasie przy pomocy i za pośrednictwem Muzeum Techniczno-Przemysłowego ogłoszono konkurs na afisz dla „Wścigu Tatrzańskiego”. Konkurs ten wydał bardzo ładny wynik w postaci kilkudziesięciu projektów, wystawionych następnie na pokaz publiczny. Trzy prace otrzymały nagrody pieniężne. Ponadto klub zakupił jeszcze dalszych 6 projektów.

Pojawienie się Krakowskiego Klubu Automobilowego na arenie sportowej

Próba na Obidowej.

Zanim Krakowski Klub Automobilowy wystąpił z własnymi imprezami sportowymi, nastęrczyła się zaraz z wiosną sposobność dla komisji sportowej wypróbowania swoich sił, a to w organizowaniu górskich prób szybkości dla imprez innych klubów. Dnia 26 maja dla „Raidu Śląskiego Klubu Automobilowego” przeprowadzono próbę szybkości na Obidowej. Mimo bardzo dokuczliwego zimna i fatalnej aury, na apel komisji sportowej zjawili się wyznaczeni funkcjonarjusze, którzy kilometre-lancę zupełnie poprawnie przeprowadzili. Bezpośrednio po przeprowadzeniu próby dla Śląskiego Klubu Aut. szereg członków Krakowskiego Klubu Aut. stawało poza konkursem do próby górskiej.

Próba na „Kocierzy”.

Drugą próbą było przeprowadzenie kilometre-lancę na Kocierzy dla Międzynarodowego Raidu, A. P. w dniu 3-go czerwca 1927 r. I tutaj wyznaczone sobie zadania komisja sportowa, przy udziale licznych członków Zarządu, spełniła zupełnie poprawnie. W Raidzie Międzynarodowym A. P. brali udział 3 członkowie K. K. A.: p. Stanisław Szwarcsztein, który na „Austro-Daimlerze” uzyskał w raidzie tym I-sze miejsce, — p. Wilhelm Ripper uzyskując na swej „Lancii” 3-cie miejsce, oraz p. hr. Adam Potocki, który na „Austro-Daimle-



rze” otrzymał specjalną nagrodę za sportową jazdę.

Wycieczka do Lwowa. Na zakończenie raidu A. P. oraz na wścig M. K. A. zorganizowano specjalną wycieczkę w kilkanaście samochodów.

I. Raid górski — imprezą dla amatorów-automobilistów.

W dniach 16. i 17. lipca odbyła się pierwsza większa impreza Krakowskiego Klubu Automobilowego, — „Raid Górski”. Dwudniowy ten Raid przebiegał przez okolice góryste po trasie: Kraków—Bielsko—Zywiec—Kocierz—Mszana Dolna—Nowy Sącz (z noclegiem w Nowym Sączu), oraz dalej przez Duklę—Jasło—Gromnik—Izdebnik—Kraków. Kilometre-lancę odbył się pod Nowym Sączem. W Raidzie brało udział 17 samochodów. I-sze miejsce zdobył p. Wilhelm Ripper. Ten I-szy Raid pomysłany jako impreza, łatwiejsza, która powinna pociągnąć także wszystkich młodszych kierowców, udał się znakomicie i utrwalił komisję sportową K. K. A. w przekonaniu, iż K.



K. A. powinien corocznie urządzać średnio trudną imprezę sportową, jako konkurencję, przedstawiającą znakomitą sposobność wypróbowania swoich sił i upodobań sportowych, tym właścicielom samochodów, którzy sami swoje wozy prowadzą.

P. dr. Adam Kwiatkowski, sekretarz Kom. Sport. K. K. A. (z lewej strony)
i p. Wiktor Wawreczka, członek zarządu K. K. A. (z prawej strony).

Wyścig Tatrzański—najpopularniejsze zawody w Polsce

Najważniejszą i niejako sztandarową imprezą K. K. A. miał być jednak „Wyścig Tatrzański”. Zorganizowanie tego wyścigu w terenie o sto kilkadziesiąt klm. od Krakowa, a 20 klm. odległym od Zakopanego, w środku gór objętych prawem ochrony przyrody, — nastęrczało oczywiście wielkie trudności. To też I-szy Wyścig Tatrzański poprzedziły kilkumiesięczne prace przygotowawcze i wielokrotne wyjazdy członków klubu do Zakopanego i na trasę wyścigu. Do pracy stanął cały Zarząd, Komisja Sportowa i liczni wolontariusze. Na wyścig K. K. A. poświęcił całkowite swoje zasoby finansowe, a nawet fundusze prywatne, postawione do dyspozycji klubowi przez niektórych członków klubu. Dzięki tym szczegółowym przygotowaniom I-szy Wyścig Tatrzański udał się w całej pełni. Na wyścig przybyło z górą 300 samochodów prywatnych. Dla publiczności zbudowano trybunę u mety, ponadto z górą dwa tysiące osób przypatrywało się wyścigowi z rozmaitych punktów wzdłuż drogi.

Do startu stanęło 22 samochodów. Najlepszy czas dnia osiągnął p. inż. Henryk Liefeldt na „Austro-Daimlerze”. W kategorii samochodów turystycznych, najlepszy czas dnia uzyskał p. br. von Wentzel Mosau na samochodzie „Mercedes Benz”. Znakomity rezultat uzyskał p. Jan Ripper, startując na samochodzie „Lancia”, na którym to wozie uzyskał czas lepszy od szeregu znacznie silniejszych i szybszych maszyn.

Należy zaznaczyć, że do wyścigu dopuszczono także motocykle, na przyszłość jednak postanowiono zrezygnować z udziału motocyklistów, gdyż przedłuża to zbyteknie czas wyścigu.

Sukces sportowy Wyścigu Tatrzańskiego, bardzo pochlebne recenzje prasy, a przede wszystkim wielkie zainteresowanie wśród szerokiej kół publiczności, — to wszystko sprawiło, że K. K. A. nastę-

pny wyścig tatrzański postanowił zorganizować jako wyścig międzynarodowy.

Podnieść należy, że do zorganizowania wyścigu przyczyniła się także ofiarność tych członków klubu, którzy wobec szczupłości funduszy klubowych ofiarowali szereg nagród. Nagrody na Wyścig Tatrzański ofiarowali PP.: Prezes hr. Antoni Potocki, Dr. Michał Hładij, Poseł Marjan Dąbrowski, hr. Piotr Rostworowski, Dyr. Wiktor Wawreczka, Tadeusz Bukowiecki, ks. Roman Sanguszko, Wilhelm Ripper, Jerzy Judkiewicz, hr. Dr. Adam Potocki, Grzegorz Mars, Jan Kowalski.

Po wyścigu odbył się w Zakopanem bankiet, na którym wręczone zostały zawodnikom nagrody klubowe, nagrody miast i różne inne nagrody prywatnie ofiarowane.

Zakończenie sezonu sportowego w r. 1927.

Ruchliwy sezon sportowy 1927 r. zakończył się jeszcze udziałem Krakowskiego Klubu Automobilowego w Zjeździe gwiazdystym do Katowic. W Zjeździe tym po raz pierwszy zdobyte zostały przez członków K. K. A. dwie przechodnie nagrody klubowe. Ponadto indywidualne nagrody zdobyli Panowie: Zakrzeński Władysław, Wilhelm Ripper, Stanisław Szwarczajtaj, Pani Irena Jabłońska.

Wreszcie ostatnim występem klubu było użyczenie przez członków klubu swoich samochodów na zjazd Assocjacji Słowiańskich Towarzystw Turystycznych w Krakowie. Goście czescy, jugosłowiańscy, bułgarscy, i t. d. zostali przewiezieni przez członków K. K. A. do Zakopanego oraz w Pieniny.

Należy przy tej sposobności zaznaczyć, że Krakowski Klub Automobilowy łączą nader ściśle przyjazne stosunki z Towarzystwem Tatrzańskim, gospodarzem Tatr, na terenie których odbywa się corocznie wyścig tatrzański.



Wycieczka K. K. A. na Kocierzy w 1926 r.

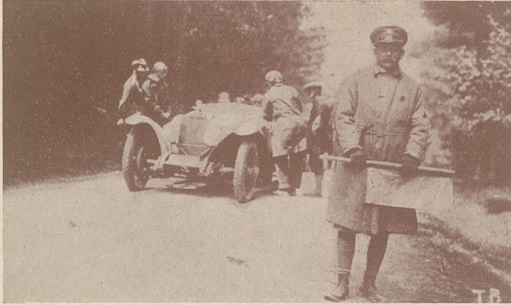


Wycieczka K. K. A. w Czorsztynie w 1926 r.

Klub w pałacu Wodzickich

Potrzeba obszernego i reprezentacyjnego lokalu podyktowana była nie tylko koniecznością posiadania dla klubu odpowiedniej siedziby do urzędowania i posiedzeń, lecz także chęcią wprowadzenia do klubu życia towarzyskiego.

Krakowski Klub Automobilowy w samym założeniu miał mieć charakter organizacji sportowo-to-



Prezes Antoni hr. Potocki na starcie próby górskiej na Kocierzy w czasie Raidu Międzynarodowego A. P. 1927 r.

warzyskiej, do której przyjmowanie, podobnie jak i w innych klubach, ograniczone jest przez ścisły balotaż. W przekonaniu, iż w Krakowie klub automobilowy może stać się wybitnym ośrodkiem ożywionego życia towarzyskiego, Zarząd klubu postanowił wyszukać lokal, nadający się do takiego celu. Po wielu staraniach komitet złożony z Panów: Prezesa hr. Antoniego Potockiego, Tadeusza Bukowieckiego, inż. Adama Chmurskiego, pozyskał odpowiednie apartamenty w pałacu Wodzickich, w pięknej zabytkowej kamienicy, architektonicznie jednej z najokazalszych, przy ul. św. Jana, znanej arystokratycznej dzielnicy krakowskiej.

Lokal przeznaczony na Klub wymagał gruntownego remontu oraz odnowienia zabytkowej części.

Piękna sala balowa z włoskimi oryginalnymi stiukami, ścianami pokrytymi adamaszkiem, oraz sąsiedni buduar, przeznaczony na gabinet dla Prezesa, również pokryty rzeźbami stiukowymi i rzeźbami w drzewie, — musiały być gruntownie odczyszczone, wyreperowane i odświeżone.

Druga — większą *Na finiszu próby górskiej na Kocierzy podczas Raidu Międzynarod. A. P. 1927 r.*



salę przeznaczono na jadalnię i czytelnię klubową. W sali tej zachował się piękny sufit stiukowy. Przy czyszczeniu ścian natrafiono pod warstwą kilku tynków na bardzo ciekawe stare freski. Niestety freski te z powodu zbyt wielkiego uszkodzenia, nie mogły być przywrócone do pierwotnego stanu, wobec czego dla zachowania ich jednak dla przyszłości ściany obito płótnem, na które następnie nalepiono tapety. Na lokal klubowy składa się jeszcze ponadto mała salka czytelni, pokój dla posiedzeń komisji sportowej, oraz bardzo wygodne i obszerne biuro, mające osobne wyjście z krużganków.

Koszty remontu i adaptacji wyniosły przeszło 40.000 złotych, licząc w to także dary w naturze. Na powyższą sumę złożyły się liczne dary członków Zarządu, oraz członków klubu. Resztę brakującej sumy pokryła danina, wyznaczona na wszystkich członków klubu, w wysokości zł. 60 od osoby.

19 sierpnia Krakowski Klub Automobilowy przeniósł się do nowej siedziby częściowo urządzonej. Zupełne wyposażenie lokalu trwało jednak do końca roku, tak, że dopiero 12 stycznia 1928 r. nastąpiło uroczyste poświęcenie i otwarcie lokalu klubowego. Na uroczystości tej zjawili się zaproszeni przedstawiciele władz, miasta i t. d. Około dwieście osób uświetniło swoją obecnością otwarcie lokalu klubowego.

Udział Pań w życiu klubu.

W nowym lokalu rozwinęło się wkrótce życie towarzyskie. Trzeba stwierdzić, że dużą zasługę w tem mają Panie, żony członków klubu. Panie te udało nam się w znacznej liczbie (przeszło 60 osób), wciągnąć do klubu, w charakterze członków sympatyków. Na podstawie uchwały klubu postanowiono bowiem żony członków przyjmować do klubu za opłatą zł. 5 miesięcznie bez wpisowego. Ci członkowie sympatycy mają prawo bywania w klubie, oraz

wszelkie prawa towarzyskie klubowe, natomiast nie mają prawa brania udziału w Walnym Zgromadzeniu.

Bywanie członków klubu wraz z żonami w lokalu klubowym przyczyniło się w krótkim czasie do znacznego zbliżenia się towarzyskiego, do życia się i wytworzenia niezmierznie miłej atmosfery klubowej.

Na przełomie nowego sezonu.

Drugie Walne Zgromadzenie zgromadziło bardzo licznych uczestników. Obszerny materiał szczegółowy sprawozdawczy, przedłożony przez odpowiednich referentów, poprzedziło **przemówienie Prezesa klubu hr. Antoniego Potockiego**, charakteryzujące zwięźle dokonane prace w klubie. Oto niektóre wyjątki z tego przemówienia:

„Rok ubiegły stanowił dla naszego klubu okres ważny. Rok ten zaznaczył wybitnie pracę naszego



Trybuna przy finiszu na Wyścigu Tatrzańskim 1927 r.

klubu w dwóch kierunkach, a to w kierunku ekspansji sportowej i w kierunku umożliwienia towarzyskiego życia, członków naszego klubu.

Klub nasz wstąpił po raz pierwszy na arenę sportową z wiosną ubiegłego roku i mimo swej młodości, dzięki doświadczonemu kierownictwu Prezesa komisji sportowej p. Rippera, dzięki pracy członków tej komisji, Zarządu i członków klubu, stanął pod względem sportowym na czele polskich klubów samochodowych.

Śmiało mogę to powiedzieć, gdyż stwierdzam tylko opinię Prezesa komisji sportowej p. Regulskiego wypowiedzianą na zjeździe delegatów naszych klubów w Warszawie.

... Budując, na tej z zapałem prowadzonej a w skutkach obfitej pracy sportowej, klub nasz urządza w tym roku wyścig tatrzański, o charakterze międzynarodowym. Aby dobrze ten wyścig przygotować i go-



Kościółek na Obidowej, pozostający pod opieką K. K. A.

dnie nań wystąpić, trzeba jeszcze energją zdwoić i zwiększyć grono ofiarnych w pracę członków...

Pamiętajcie Panowie, że nie wolno nam zasnąć na laurach, ale musimy utrzymać w tym roku zdobyte nagrody przechodnie, a zwiększyć jeszcze ich ilość.

Równocześnie z pracą nad rozwojem sportu, Zarząd nasz uznał za konieczne stworzenie siedziby odpowiadającej rozwojowi klubu.

Stworzenie siedziby i to siedziby tak ładnej, jaką jest ten lokal naszego klubu, należy zawdzięczać



P. Wilhelm Ripper w drodze na Zjazd Gwiazdzysty do Katowic w 1927 r.

wielkiej ofarności naszych członków, którzy tak gotówką, jak darami w naturze umożliwili jej powstanie. Mając tą podstawę materialną, można było przystąpić do urządzenia tego lokalu, czem z polecenia Zarządu zajął się głównie Generalny Sekretarz p. Bukowiecki. Za jego trudną i mozolną pracę, która tak ładny wydała rezultat, należy mu się z naszej strony pełne uznanie.

Liczebność naszych członków wzrosła w ostatnim roku znacznie. Rok temu cyfra członków wszystkich kategorii wynosiła ponad 100, dziś około 300.

Jakkolwiek jestem członkiem ustępującego Zarządu, nie waham się jednak, jako Prezes całego klubu wyrazić członkom całego Prezydium, Zarządu i Komisji Sportowej i Balotującej, najgłębsze słowa uznania za ich owocną i pełną nieraz poświęcenia pracę.

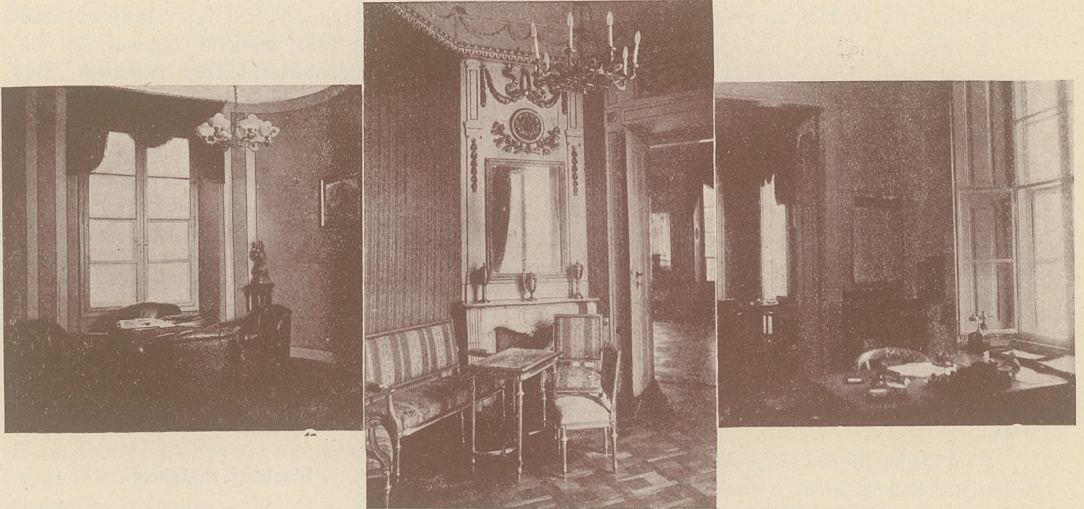
Byłem świadkiem waszych narad i prac spełnianych całą ofiarnością w imię dobrej sławy naszego klubu, to też mogę

dziś szczerze powiedzieć, że zasłużyliście się dobrze.

Ze spokojem uczciwie spełnionego a dobrowolnie przyjętego na siebie obowiązku, oczekujemy udzielenia nam absolutorjum, życząc nowo wybranym władzom klubowym pomyślności, w pracach zdążających do dalszego i najlepszego rozwoju naszego klubu."

Prezes kom. sport. Dr. Bolesław Macudziński, — Sekretarz kom. sport. Dr. Adam Kwiatkowski, — gospodarze klubu: pp. hr. Piotr Rostworowski, Adam Dygat, — Członkowie Zarządu: PP. Jerzy Judkiewicz, Jan Kowalski, hr. Adam Potocki, inż. Tadeusz Polaczek-Kornecki, inż. Bolesław Skapski, hr. Antoni Starzeński, Wiktor Wawreczka.

Do Komisji Sportowej powołani zostali ponad-



Fragmety z lokalu Krakowskiego Klubu Automobilowego

Władze klubowe na rok 1928.

Walne Zgromadzenie wybrało Zarząd, złożony w znacznej części z osób, pracujących od początku na rzecz klubu.

Prezesem K. K. A. wybrany został jednogłośnie ponownie hr. Antoni Potocki. Nowy Zarząd ukonstytuował się w następujący sposób:

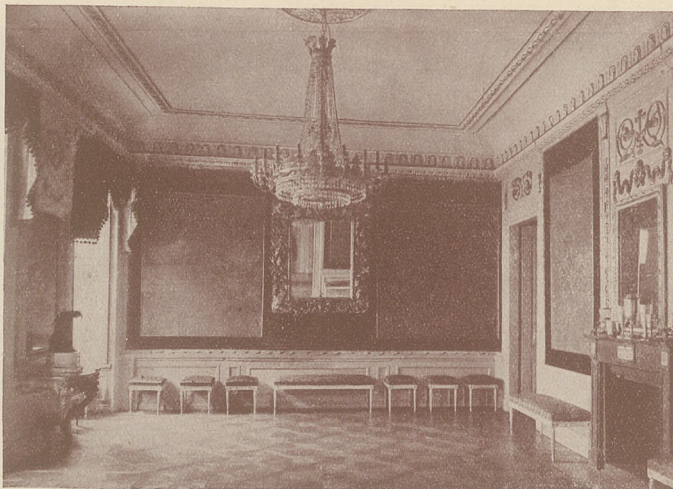
Vice - Prezisi:
PP.: Dr. Michał Hładaj, hr. Piotr Rostworowski, Poseł Marjan Dąbrowski, Płk. Dr. Tadeusz Piotrowski.

Sekretarz Generalny Tadeusz Bukowiecki, — Skarbnik inż. Adam Chmurski, — Prezes kom. sport. Wilhelm Ripper, — Vice-

to: Dr. Henryk Szatkowski, hr. Dr. Adam Potocki, Grzegorz Mars, hr. Antoni Starzeński, Stanisław Szwarcsztajn, Wiktor Wawreczka, Mieczysław Walter, inż. Edmund Zieleniewski, Władysław Zakrzeński.

Życie zimowe w Klubie.

Spełniając swoje zamiary rozwinięcia życia towarzyskiego, urządzono w klubie szereg zebrań. Niezwykle udanym był wieczór Sylwestrowy, który zgromadził sto kilkadziesiąt osób, bawiących się niefrasobliwie a wesoło, do czego w znacznej mierze przyczyniły się kostjummy i ubrania gło- wy, zaprojektowane i wykonane przez człon-



Sala balowa.

ka klubu artystę malarza, p. Alfreda Żmudę. — We wszystkie czwartki karnawału odbywały się w klubie dancingi, na których poza członkami klubu, znajdowała się pewna ilość gości przez członków klubu wprowadzonych.

Poniedziałki przeznaczone były na posiedzenia bądź to Zarządu, bądź to Komisji sportowej, bądź Prezydium, lub podkomisji, ad hoc do różnych spraw wyznaczanych. Po posiedzeniach poniedziałkowych gromadzono się licznie na wspólnych kolacjach.

W okresie wielkiego postu odbyło się w klubie szereg odczytów. I tak członek klubu prof. Goetel wygłosił niezmiernie interesujący odczyt p. t. „Przez Hiszpanję od Sewilli i Grenady aż po Pireneje”. Odczyt ilustrowany był przezrociami, wykonanymi ze zdjęć prelegenta.

Członek klubu ś. p. prof. Sawicki, znany podróżnik automobilista, wygłosił odczyt p. t.: „Autem po bezdrożach Azji Mniejszej”. Odczyt ten ilustrowany był własnymi przezrociami.

Inż. Oswald Beres wygłosił odczyt, zawierający szereg wskazówek technicznych i praktycznych odnośnie do przemysłu automobilowego i nowoczesnego auta. Odczyt miał tytuł „Przed kupnem i po kupnie auta.”

P. Wilhelm Ripper na osobnej pogawędce opowiedział członkom klubu o swoich wrażeniach i refleksjach ze zjazdu gwiazdzystego Królewiec-Monte-Carlo.

Pani Magdalena Samozwaniec, członkini klubu, wygłosiła prelekcję p. t.: „Trochę satyry w klubie automobilowym”. Ta niezmiernie dowcipna prelekcja była jedną z najmiłszych wieczorów w klubie.

Pan Adam Dygat, niestrudzony gospodarz klubowy, a zarazem stały uczestnik wszystkich imprez sportowych K. K. A. wygłosił odczyt o zjeździe gwiazdzystym do Wiesbadenu. Odczyt ujęty w formie lekko żartobliwa, miał również wielkie powodzenie.

Stanowisko ideowe K. K. A. na Zjeździe Międzyklubowym.

Na nową siedzibę Krakowski Klub Automobilowy mógł już zaprosić wszystkie kluby na Zjazd Międzyklubowego Wydziału Sportowego, który się też odbył w marcu, gromadząc bardzo licznych przedstawicieli wszystkich polskich klubów.

Na posiedzeniach Międzyklubowego Wydziału Sportowego, reprezentanci K. K. A. Panowie: T. Bukowiecki, Dr. B. Macudziński, Dr. Ad. Kwiatkowski, W. Ripper, mieli możliwość spreczywać zasadnicze stanowisko K. K. A., odnośnie do imprez przez siebie urządzanych.

Krakowski Klub Automobilowy, jako klub regionalny, nie ma pretensji do urządzania imprez o znaczeniu propagandowym, dla rozwoju przemysłu samochodowego w Polsce, czy też dla wykazania dobroci tej lub innej maszyny zagranicznej, dla dróg polskich, najodpowiedniejszej. Krakowski Klub Automobilowy, jako klub towarzysko-sportowy, poza imprezą „Wyścigu Tatrzańskiego”, organizowaną wedle wzoru imprez międzynarodowych, — urządzać chce przede wszystkim zawody dla sportsmenów-dżentelmenów, t. j. takie imprezy, w których pod uwagę przede wszystkim brany jest wyczyn sportowy kierowcy — członka klubu, zaś, zalety maszyny, jakkolwiek tak ważne dla samego wyczynu sportowego, nie są jednak stawiane na pierwszym najważniejszym planie.

Tego rodzaju stosunek ideowy do imprez sportowych jest wytyczną dla zawodów sportowych, jakie w przyszłości K. K. A. ma zamiar organizować.

Stosunki zagranicą.

Wyjazd kilku członków zagranicę, umożliwił Krakowskiemu Klubowi Aut. nawiązanie bezpośrednich stosunków z niektórymi klubami i propagandę ustną przyszłego „Wyścigu Tatrzańskiego”. W styczniu p. Wilhelm Ripper wraz ze swoim synem Janem wyjechał z Królewca na zjazd gwiazdzysty do Monte Carlo. Złośliwy los sprawił, że p. Ripper przybył do Monte Carlo z półgodzinnym opóźnieniem i nie był z tego powodu klasyfikowany. Pobyt w Monte Carlo i nawiązanie stosunków ze sportowcami za-

granicznymi musimy jednakże uważać za ogromny plus dla przyszłych naszych imprez, w których chcielibyśmy widzieć jeźdźców zagr. Przy omawianiu Zjazdu gwiazdź. p. Ripper uzyskał w Monte Carlo to, iż jako jeden z punktów wyjściowych przyszłego raidu, wyznaczono Lwów. W ten sposób w Polsce, znajdować się będzie początek jednej z najdłuższych tras raidowych europejskich.



Międzyklubowy Wydział Sportowy w Krakowie w marcu 1928 r.

Z wiosną tego roku wyjechali zagranicę Panowie: Grzegorz Mars i Władysław Zakrzeński i w podróży swej odwiedzili kluby w Pradze, Paryżu, Londynie i t. d., informując kluby tamtejsze o „Wyciegu Tatrzańskim” i przywożąc nawzajem różne cenne wiadomości, o organizacji tamtejszych klubów.

Jeżeli już mówimy o stosunkach K. K. A. zagranicą, to trzeba przypomnieć, iż w marcu przejeżdżał przez Kraków raid motocyklowy, zorganizowany przez „Allgemeiner Deutscher Automobil-Club w Monachjum”. Organizacją przejazdu tego raidu przez Województwo Krakowskie, oraz stopowaniem cza-

sów przejazdów, zajmował się Krakowski Klub Automobilowy. Zajęto się również przyjęciem tego raidu. Automobilistów, członków A. D. A. C., Krakowski Klub Aut, przyjmował w swoim lokalu kolacją.

Pobył w Krakowie pozostawił u członków Niemieckiego Klubu jaknajlepsze wrażenie, czemu dali wyraz w oficjalnych i prasowych podziękowaniach. Niedawno Allgemeiner Deutscher Automobilklub nadesłał pod adresem K. K. A. szczerą srebrny puchar, bogato złożony, jako wyraz wdzięczności za współpracę i przyjęcie. Ponadto szereg członków klubu otrzymało plakietki pamiątkowe A. D. A. C.

Ożywny sezon wiosenny 1928 r.

Sezon wiosenny rozpoczęło nabożeństwem w drewnianym kościółku na górze Obidowej za Chabówką. Kościółek ten, tak dobrze znany wszystkim automobilistom, przejeżdżającym do Zakopanego, stojący na wysokiej górze, zdala od zabudowań, już oddawna pozbawiony był opieki. Za inicjatywą p. Wilhelma Rippera, Krakowski Klub Automobilowy, postanowił zaopiekować się tym kościółkiem. Zebrano doraźnie większą sumę, z której przeprowadzić się ma niezbędne naprawy. Na nabożeństwo w dniu 6 maja 1928 r. przybyli liczni członkowie K. K. A. oraz oficerowie i żołnierze 5 Dywizjonu Samochodowego.

Imprezy wiosenne.

19 maja Krakowski Klub Automobilowy wystąpił po raz drugi do rozgrywki o nagrody przechodnie zjazdu gwiazdzystego. Na zjazd ten wyruszyło do Łodzi 27 samochodów. Tym razem Krakowski Klub Aut. zdobył największą ilość punktów, a temsamem obydwie przechodnie nagrody, oraz srebrne plakiety dla uczestników Zjazdu. Największą ilość punktów zdobył p. Stanisław Żychoń, członek K. K. A.

W dniu 3 czerwca, na skutek zaproszenia i propozycji Śląskiego Klubu Automobilowego, urządzono wspólny wyścig na odcinku 5 klm. słynnej góry pod

Kocierzą. W wyścigu tym, jako wyścigu regionalnym, wprowadzono udział samochodów na 3 klasy, — wyścigowa, sportowa, turystyczna. Wprowadzenie klasy samochodów turystycznych, zachęciło bardzo wielu automobilistów-amatorów, do wzięcia udziału w wyścigu. Inowacją tą, ze stanowiska K. K. A., który pragnie w imprezach sportowych widzieć jaknajwiększe grono jeźdźców, choćby mniej doświadczonych, należy uważać za bardzo szczęśliwą.

Niezależnie od wiosennych imprez sportowych zorganizowano w dn. 10 czerwca wycieczkę towarzyską do Glinnika Marjampolskiego, dokąd udała się kilkanaście samochodów, na zaproszenie Galicyjskiego Towarzystwa Naftowego „Karpaty”. Zwiedzono zakłady rafineryjne, zapoznano się ze znakomitemi wyrobami tej fabryki. Wycieczka udała się znakomicie.

Z końcem czerwca przypadło znowu Krakowskiemu Klubowi Aut. w udziale przeprowadzenie stopowania Raidu Międzynarodowego A. P. na Kocierzy. Jeszcze raz odwołano się do uczynności i ofiarności niestrudzonych członków Komisji sportowej i Zarządu i stopowanie na odległej górze Kocierz przeprowadzono. Należy w tym miejscu zazna-



Uczestnicy wycieczki do Glinnika Marjampolskiego w 1928 r.



Na finiszu górskiej próby szybkości podczas Raidu Międzynarodowego A. P. 1928 r.

czyć, iż wszystkie powyższe czynności członkowie klubu pełnią zupełnie bezinteresownie, nie licząc sobie ani kosztów ani dyjet, poświęcając swój czas dla dobrej sławy sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Uczestnicy Raidu na Kocierzy podejmowani byli przez Prezesa K. K. A. p. hr. Antoniego Potockiego drugim śniadaniem, przygotowanym na sto kilkadziesiąt osób.

Drugi raid górski. W dniach 29 i 30 czerwca odbył się drugi Raid Górski, który był już znacznie dłuższym i trudniejszym od raidu zeszłorocznego. Trasa raidu, w którym brało udział 14 samochodów, obejmowała łącznie klm. 765 i przebiegała przez Zator—Żywiec—Kocierz—Skomielną—Białą—Jabłonkę—Krościenko—Nowy Sącz—Jasło—Przemysł—Tyrawę Wołoską—Krynicy.

Następnego dnia t. j. 1 lipca pod Krynicy na Krzyżowej odbył się wyścig, w którym poza uczestnikami raidu brało udział szereg samochodów. Pierwsze miejsce w raidzie uzyskał p. Jan Meyer na Fiacie 509. Pierwsze miejsce w kategorii wozów wyścigowych pod Krzyżową uzyskał p. Bronisław Frühling



Trybuny na Wancie podczas Międzynarod. Wyścigu Tatrzańskiego 1928 r.

na „Bugatti” — w kategorii wozów sportowych p. Jan Ripper na „Lancii”.

Jakkolwiek regulamin drugiego Raidu zawierał szereg postanowień, wziętych zwyczajowo z regulaminów podobnych imprez, to jednak na ogół odpowiadał on tendencji założeń sportowych Krakowskiego Klubu Automobilowego, t. zn. tendencji podkreślenia wartości kierowcy.

Międzynarodowy Wyścig Tatrzański

Drugi Wyścig Tatrzański, będący w tym roku pierwszym wyścigiem międzynarodowym, pociągnął za sobą konieczność długotrwałych i drobiazgowych przygotowań. Z wiośną wydano nakładem klubu piękną broszurkę z kilkudziesięcioma ilustracjami, wykonanymi sposobem rotograviury, z tekstem pióra p. Dra Henryka Szatkowskiego. Plan operacyjny wyścigu przygotował p. Dr. Bolesław Macudziński z p.



Te same trybuny widziane ze wzgórza wysokości 200 mtr.

Drem Adamem Kwiatkowskim. W myśl powyższego planu uruchomiono, niezależnie od Komisji sportowej szereg podkomisji jak to: podkomisję „Wielkiej Nagrody Tatr”, (Przewodniczący Dr. M. Hładij), — „Podkomisję prasową” (Przewodniczący T. Bukowiecki), — „Podkomisję propagandową” (Przewodniczący p. Bartel), — „Podkomisję gospodarczą” (Przewodniczący p. Marchwicki), — „Podkomisję kwaterunkową” (Przewodniczący p. Żychoń), — „Podkomisję finansową” (Przewodniczący p. Kowalski), — „Podkomisję przyjęć” (Przewodniczący p. Wiktor Wawreczka). W pracach organizacyjnych przed wyścigiem i po wyścigu brało udział przeszło 50 członków klubu.

Na wyścig wykonano nowy afisz, używając do tego celu jednej z prac zeszłorocznego konkursu.

Chcąc podkreślić wagę i znaczenie wyścigu jako międzynarodowego, K. K. A. ufundował „Wielką Nagrodę Tatr”, jako pierwszą nagrodę przechodnią. Wielką Nagrodę Tatr stanowi olbrzymia waza srebrna z XVII wieku, ręcznie kuta, do której użyte srebro ma wartość ponad 10,000 złotych.

„Międzynarodowy Wyścig Tatrzański” udał się znakomicie, stając się najważniejszym i najbardziej popularnym wyścigiem samochodowym w Polsce. 26 samochodów na starcie, —900 samochodów

prywatnych przybyłych na wyścig, z górą 6.000 widzów, oto cyfry, świadczące o niebywałym powodzeniu wyścigu.

Triumfátorem wyścigu był p. Jan Ripper, który na 4-cylindrowym „Bugatti” z kompresorem postawił rekordowy czas 5 m. 47 sek.

Najlepszy czas dnia w kategorii wozów sportowych uzyskał członek K. K. A. p. Stanisław Szwarcsztajn na 8-cylindrowym „Bugatti”. Na wyścig przybyło kilku zawodników z zagranicy, oraz przedstawiciele prasy zagranicznej.

Znakomite udanie się wyścigu nakłada na Kra-



Uczestnicy II Raidu Górskiego w 1928 r.

kowski Klub Automobilowy obowiązek równie dokładnego przygotowania wyścigu przyszłorocznego, który wedle zapowiedzi z wielu stron przybierze rozmiary wielkiej międzynarodowej imprezy.

Ostatnie imprezy.

Na wyścig jesienny Małopolskiego Klubu Automobilowego, dorocznym zwyczajem udała się wycieczka K. K. A. w dniu 9 września w ilości kilkunastu samochodów.

Raid Pań, który w trzecim dniu swego etapu przejeżdżał przez Kraków, podejmowany był kolarcją w lokalu klubu krakowskiego. Zgromadziło się kilkadziesiąt osób z pośród uczestniczek i pasażerów Raidu Pań, oraz członków K. K. A. Wieczór miał nastrój wybitnie serdeczny.

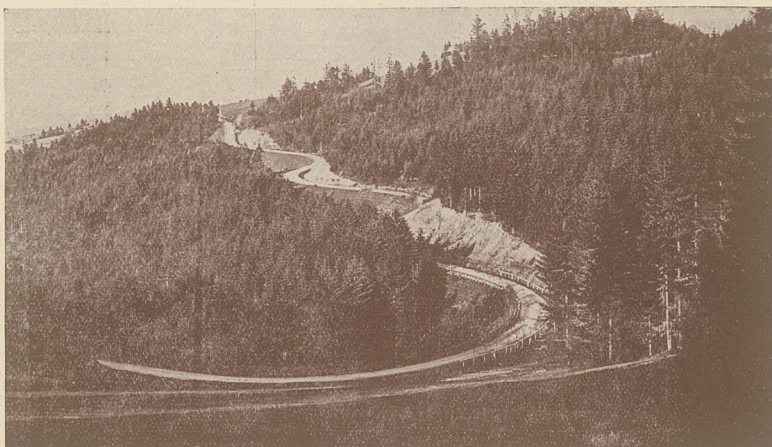
Zadania i plany na przyszłość

Dotychczasowe sukcesy organizacyjne i sportowe nakładają na Krakowski Klub Aut. obowiązek utrzymania się na dotychczasowej wyżynie.

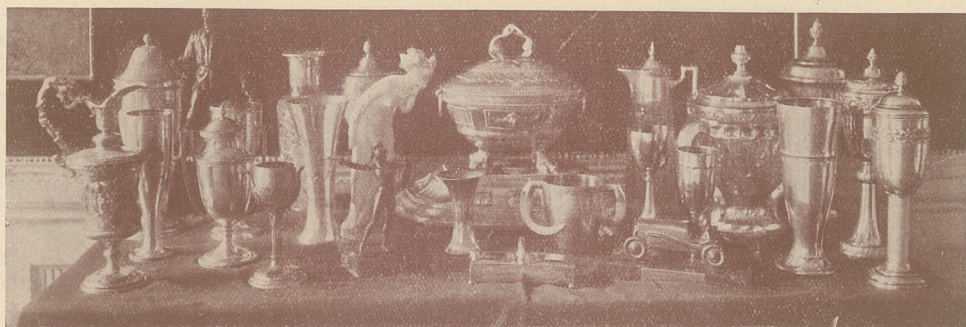
Jeżeli K. K. A. ma nadzieję stanowisko swoje i nadal utrzymać, to składa się na to kilka szczęśliwych dla niego okoliczności. Przedewszystkiem korzystne położenie terytorjalne. Kraków jest punktem wyjściowym dla wszystkich wycieczek na południe, t. j. w Tatry i Karpaty. Na ogół dość dobry stan dróg i dość gęsta ich sieć sprawia, iż w Województwie Krakowskim liczba samochodów w rękach prywatnych właścicieli i sportowców jest dość znaczna, to

też kadry sportowców w K. K. A. są liczniejsze może niż w innych klubach polskich. Większość Zarządu i Komisji sportowej, to wszystko czynni sportowcy, biorący stale udział w imprezach i wycieczkach klubowych, względnie w pracach organizacyjnych zawodów, przeprowadzanych przez K. K. A. Wszystko to czynniki, przy pomocy których można w przyszłości jeszcze niejedno zdziałać.

K. K. A. postanowił jednak w roku najbliższym ograniczyć ilość imprez, w których brać będzie udział, nie chcąc nadmiernie eksploatować swoich członków, którzy jak np. w ostatnim roku, bra-



Trasa wyścigu górskiego pod Krynicą.



Część nagród zdobytych przez członków K. K. A.

li udział bądź to czynny, bądź to w organizacji zawodów i wycieczek w 10 wypadkach.

W przyszłym zatem roku zorganizowane będą trzy imprezy. Przedewszystkiem „Wyścig Tatrzański”. Mamy nadzieję, iż na wyścigu tym pojawi się w roku przyszłym znaczna liczba zawodników zagranicznych. Na wyścigu „Ecce-Homo”, gdzie z pełnym tryumfem występował p. Jan Ripper, zawiązane zostały przez p. Wilhelma Rippera bliższe stosunki z szeregiem sportowców czeskich, którzy zapowiedzieli udział na przyszły rok, conajmniej sześciu wybitnych jeźdźców na Wyścig Tatrzański. Na skutek wyjazdu PP. Ripperów do Budapesztu i znakomitego udziału p. Jana Rippera w wyścigu pod Schwabenbergiem, należy oczekiwać conajmniej trzech a może czterech najwybitniejszych jeźdźców węgierskich. Jest zatem nadzieja, iż najbliższy wyścig będzie w całym tego słowa znaczeniu międzynarodowym, gromadząc na starcie szereg wybitnych nazwisk sportowców europejskich.

Drugą imprezą, jaką urządzi K. K. A. będzie Raid Górski i wyścig pod Krynica. Raid ten będzie miał tego roku odmienny charakter. Jego punktem wyjścia będzie Kraków, stąd automobiliści będą trzy razy wyjeżdżali dla odbycia trzech różnych dróg, kończących się w Krakowie. Raid ten w latach następnych, będzie znacznie rozszerzony i połączony ze zjazdem gwiazdzistym do Krakowa. Wyścig pod Krynica pomyślany jest jako impreza na mniejszą skalę, organizowaną przedewszystkiem dla członków klubu.

Co do udziału K. K. A. w imprezach urządzonych przez inne kluby, byłoby rzeczą przedwczesną dzisiaj tą sprawę przesądzać. Pewnem jest tylko, że Krakowski Klub Automobilowy w roku najbliższym bronić będzie nagród przechodnich, zdobytych w dwóch zjazdach gwiazdzistych.

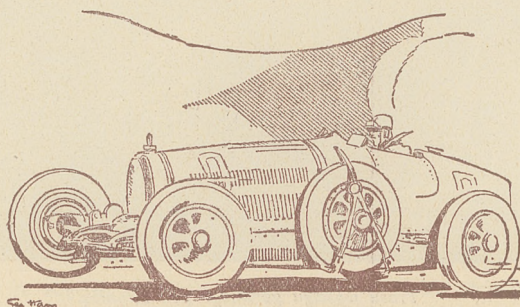
Ograniczając ilość imprez sportowych, w których K. K. A. brać będzie udział, Komisja Sportowa i Zarząd zamierza równocześnie zorganizować szereg wycieczek, cieszących się jak dotąd ogromnym powodzeniem.

Poza programem sportowym pozostaje oczywiście ogromna dziedzina pracy organizacyjnej i informacyjnej. Krakowski Klub Aut. pragnąłby w najbliższym czasie, na wzór „Touring Club de France”, zapewnić swoim członkom także szereg korzyści finansowych, w postaci zniżek przy różnych zakupach. Pragnąłby też specjalnie rozbudować służbę informacyjną, przez możliwie dokładne udzielanie wiadomości o stanie dróg i wskazówki turystyczne.

Wszystkie te plany zależne są oczywiście od poparcia i dalszej współpracy ze strony członków klubu. Dotychczasowy Zarząd ma tę nadzieję, iż członkowie klubu zechcą i nadal równie gorliwie oddawać się pracy sportowej w klubie.

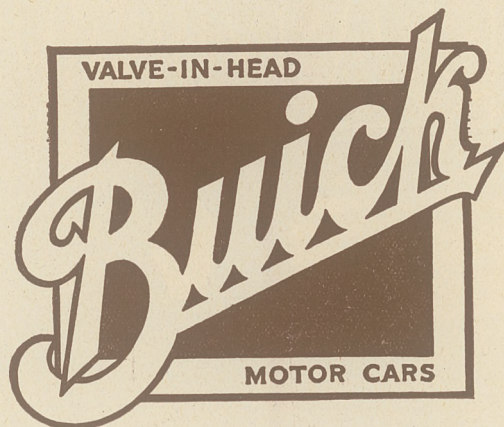
Dobre imię, jakie zyskał sobie Krakowski Klub Automobilowy, powinno napawać uczuciem swego rodzaju dumy tych, którzy są członkami tego klubu, — nasz lokal klubowy powinien być naszym wspólnym domem i salonem, gdzie się skupia życie towarzyskie.

B.



SAMOCHODY

wytworne, modne i poszukiwane na całym świecie



SAMOCHODY OLDSMOBILE

ELEGANCKIE, TRWAŁE I NIEDROGIE
SALON WYSTAWOWY

WARSZAWA, MAZOWIECKA 11.

TELEFON 61-74

ORAZ

POPULARNE, EKONOMICZNE I NAJTAŃSZE SAMOCHODY.



wyrób GENERAL MOTORS. Osobowe, landolety, autobusy i platformy

PRZEDSTAWICIELSTWA:

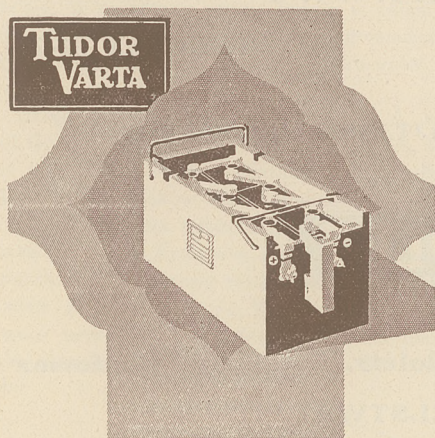
„Elibor“ Sp. Akc. Handlowo - Przemysłowa
Ł. J. Borkowski, Warszawa, Pl. Napoleona 1.

TELEFONY: 168-70; 279-16; 123-60.

Własne warsztaty reperacyjne Praga, Targowa Nr. 30, tel. 185-04; 181-18.



**TUDOR
VARTA**



„TUDOR”
ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92
(Gmach Hotelu „Polonia”).

**Willbra
Braunska**

NAJLEPIEJ
ODNAWIA I FARBUE
NA NAJMODNIEJSZE KOLORY
OBUIE
i INNE WYROBY SKÓRZANE

MARKA
FABR

„Willbra”
najlepiej pasuje
do skór

WYSTRZEGAC SIĘ BEZWARTOSCIOWYCH NAŚLADOWICTW

„VESTA“ BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU ZAŁOŻONY W ROKU 1973

ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą; samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właściciele, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właściciele samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta” jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w r. 1927 zebrał przeszło 13.700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych, ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 26; Krakowie, Staszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu „Vesta” Bank, Ratajczaka 7; Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Swiatku; Gdańsku, Stadtgraben 18. Reprezentacje i Agencje we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

Imprezy Sportowe Krakowskiego Klubu Automobilowego

Przypadło mi w udziale wdzięczne zadanie pisanie o imprezach sportowych K. K. A. w przyszłym sezonie. Wdzięczne dlatego, bo jako sportsmen z przekonania cieszę się, że będę miał w przyszłym sezonie możliwość w jakiegokolwiek formie wziąć w nich udział, a jest zresztą starą prawdą, że jak myśliwcy, rybacy i koniarze, tak i inni sportowcy, lubią mówić o zawodach odbytych, a bardzo często także o tych, które dopiero się mają odbyć. To też z prawdziwą przyjemnością oglądałem ułożony przez Komisję Sportową K. K. A. kalendarz sportowy na rok 1929. Na pierwszy rzut oka szczupły, ale muszę przyznać, że właśnie ta ekonomia planów jest dla mnie objawem pewnej kultury sportowej. Nie trzeba rzucać się w owczym pędzie naśladownictwa na wszystko. Dość poznać to, co nadaje się do urzędzenia, co odpowiada charakterowi i warunkom organizatorów, a przede wszystkim wynaleźć to, co odpowiada upodobaniom zawodników i publiczności. Zawody automobilowe mają popularyzować sport — trzeba je tak dobierać, tak program układać, by były rzeczywiście popularne. Dlatego też nie można przeładowywać sezonu. Kilka imprez odpowiednio dobranych wystarczy najzupełniej, szczególnie jeśli się weźmie pod uwagę, że przecież zawodnicy do K. K. A. należący będą brali udział w zawodach innych ośrodków, a przecież i dla zagranicznych imprez trzeba zarezerwować nieco miejsca. Dość pamiętać o tem, ile razy startowali krakowscy automobilści zagranicą w tym sezonie!

Drugą kwestją obok ilości imprez jest sprawa ich rozmieszczenia w kalendarzu. Nie można gromadzić szeregu zawodów w jednym czasie, w ciągu kilkunastu tygodni odbyć programu całorocznego, by potem, zawodnicy, którzy przez tych kilka tygodni łamali sobie głowę jak się urządzić, by wszędzie startować, nie wiedzieli co mają zrobić z długimi pauzami w sezonie i nie tracili ochoty do startu i kontaktu z klubem. Imprezy K. K. A. na rok 1929 rozpoczynają się szczęśliwie raidem zimowym w lutym, osiągają dwa punkty kulminacyjne w maju (zjazd koncentryczny) i sierpniu (wyścig tatrzański). W czerwcu wypadnie raid międzynarodowy A. P., 30 czerwca wyścig górski, — tak, że sezon 1929 będzie odpowiednio rozłożony. Jesień bowiem, to doskonały czas turystyki samochodowej, czas wielkich imprez zagranicznych, w których nasi członkowie biorą udział (Semmering, Ecce Homo, Schwabenberg)

czas wyścigów we Lwowie i rekordów A. P. Od maja do października mają nasi automobilści dość czasu do startowania.

Pewne obawy moglibyśmy mieć z innego może tytułu. Kilka imprez lansowanych swego czasu przez K. K. A. nie znalazło na pierwszy rzut oka pomieszczenia w kalendarzu sportowym ułożonym przez Komisję.

Ponieważ urządzanie szeregu imprez jest dla Krakowa zbyt wyczerpujące ze względów finansowych i organizacyjnych jest rzeczą prawdopodobną, że te dwie „imprezy” (wyścig na Kocierzy i Raid górski) będą urządzane wspólnie przez wszystkie kluby zainteresowane. Śl. K. A. pracował już wspólnie z K. K. A. przy urządzaniu wyścigu na Kocierzy w 1928 r. Impreza ta leży bardzo dogodnie dla Śl.



„Wielka Nagroda Tatr“.

Waza srebrna wagi około 22 funty, wykonana w Warszawie z końcem II połowy XVIII w. na obślatunek Wielkiego Marszałka Litewskiego Władysława Rocha Górowskiego 1717—1790. (na frontonie Wazy umieszczony herb rodziny Górowskich). Waza ta drogą spadków dostała się do jednego z największych zbiorów polskich, skąd sprzedana kilka lat temu miała zostać z Polski wywieziona celem sprzedaży jej zagranicą. Kiedy wyłoniła się sprawa ufundowania „Wielkiej Nagrody Tatr” członkiem naszego Klubu, Krakowski Antykwaryusz p. F. Studziński, zaproponował nabycie jej dla tego celu, co też wspólnymi siłami Krakowskiego Klubu Automobilowego oraz Gminy Miasta Zakopanego, zostało uskutecznione.

K. A. Powinna w całości przejść w jego zakres działania. Raid górski rozwinął się w ciągu dwu ostatnich lat tak dalece, że prowadzi stale przez terytorja wszystkich trzech wymienionych klubów. W r. 1928 kończył się poza Krakowem (w Krynicy). Jest rzeczą zupełnie słuszną by, Kraków, Lwów i Śląsk nie urządziły na tym samym terenie trzech raidów

osobnych, a raczej połączyły terminy i zawodników dla jednego wielkiego raidu górskiego, 2 — 3-dniowego, idącego, jako wspaniała propaganda automobilizmu, przez całe Podkarpacie.

Co pozostaje na rachunku samego Krakowa? Przedewszystkiem Wyścig Tatrzański. Największy wyścig samochodowy Polski, spełnia może dla propagandy automobilizmu wśród publiczności większe zadanie aniżeli raidy. Jest imprezą międzynarodową w pełnym tego słowa znaczeniu. Miał powodzenie odrazu, miał powodzenie przy starcie, musi mieć powodzenie na przyszłość. Żeby mu jednak to powodzenie zapewnić trzeba nad organizacją pracować, trzeba postawić go na poziomie międzynarodowym. Wielkie zawody międzynarodowe mają to do siebie, że są zawodami w swem założeniu prostymi. Są to imprezy klasyczne dla poszczególnych gałęzi sportu, typu takiego jaki znajduje się wszędzie zagranicami. W przeprowadzeniu takich imprez bez zarzutu leży całe ciężkie i odpowiedzialne zadanie organizatorów. Wiemy wszyscy, jak wytężonej i pełnej napięcia nerwów pracy, jak daleko idącej współpracy wielu ludzi wymaga napozór tak proste przygotowanie imprezy takiej jak „Wyścig Tatrzański“. Musimy o tem pamiętać przy organizowaniu jej nadal. Wielka Nagroda Tatr, walka z rekordem Rippera, silny udział międzynarodowej konkurencji, która jednak coraz bardziej się wyścigiem tatrzańskim interesuje, wszystko to nakłada na K. K. A. wielkie zadania na przyszłość. A pamiętać też należy o poprawieniu drogi, tak szczególnie zapoczątkowanym już w tym roku. Z Zakopanem i z Tatrami, z tak rozwiniętym i modnym dziś narciarstwem łączy się druga i pierwsza w przyszłym roku impreza K. K. A., Raid zimowy do Zakopanego.

Zagranicą w wielkich ośrodkach sportów zimowych, w czasie zawodów olimpijskich i pod skocznią w Cortina d'Ampezzo, widzi się masę samochodów stojących, które zjechały mimo pory zimowej ze wszystkich zakątków kraju, przywoząc sportowców żądnych widoku wspaniałych zawodów. U nas warunki do tego istnieją. Zakopane i Tatry w zimie, niczem nie ustępują latu. Sezon w Zakopanem jest równie intensywny. Zawody narciarskie o mistrzostwo Europy, odbywające się w 1929 r. w Zakopanem ściągają na siebie ogólne zainteresowanie. K. K. A. urządza, niewielki jak na początek raid zimowy, który wyjechawszy z Krakowa w dzień skoków, — wcześniej rano, przybędzie do Zakopanego w czasie najważniejszych zawodów, tak, że automobilisci będą mieli sposobność zmanifestowania swej sprawności sportowej przy okazji wielkiego zjazdu międzynarodowego. Przewalcowanie dróg na terenie Zakopanego i przekopanie ew. zasp na Obidowej i Luboniu zostało przez odpowiednie władze zapewnione.

W Krynicy, na nowej szosie serpentynowej na Krzyżowej odbędzie się i w tym roku wyścig gór-

ski, organizowany przez K. K. A., dnia 30 czerwca, a więc w pełnym sezonie w Krynicy. Wielkie powodzenie tej imprezy w roku 1928, kiedy to odbyła się w ramach i w związku z raidem górskim zachęciło K. K. A. do organizowania jej stale dla popagandy wśród publiczności krynickiej.

Wreszcie nowość, mająca wszelkie szanse powodzenia. Przykład zagraniczny, który chcemy przeszcześcić na grunt polski, albowiem uważamy, że ma wszelkie szanse dobrego rozwoju u nas. Przywiózł go Prezes Wilhelm Ripper, razem ze wspaniałym pułharem miasta Hradec Kralove w Czechosłowacji. Jest to zjazd koncentryczny. Nie zjazd gwiazdzisty, nie turniej automobilowy, nie wyścig, ale raid, a właściwie połączenie tych wszystkich elementów w jedną nadzwyczaj interesującą i ciekawą całość, a więc rodzaj raidu o etapach wychodzących i wracających do Krakowa, połączonych z próbami płaskimi na Błoniach w Krakowie, na górze Bielańskiej, w Ojcowie i t. d. Kraków ma tak wspaniałe i dla automobilisty dogodne okolice, że dość wskazać na możliwość trzech takich etapów, jak przez Ojców i Olkusz do Katowic, z powrotem przez Pszczynę — Bielsko do Krakowa, dalej przez Bochnię, Gdów, Myślenice, Luboń, Suchą, Kocierz, Andrychów do Krakowa i wreszcie Nowy Sącz, Nowy Targ, Czarny Dunajec, Myślenice, Kraków. To tylko przykłady, — ale jakże bogate i piękne. A Gymkhana w Krakowie, a konkurs elegancji! Opracowanie odpowiedniego programu i odbycie go da Krakowowi nową sensację. A propaganda dla publiczności, gdzie wszystko odbywa się stale pod miastem lub w jego najbliższej okolicy, a start i meta w samym mieście.

Kwestje zaś kwaterunkowe i garażowe są jaknajdogodniej pomysłane. Zjazd koncentryczny, zapowiedziany na 19 maja razem z gymkhaną i konkursem elegancji na 20 maja będzie prawdziwą sensacją sezonu 1929. Powinien ściągnąć do Krakowa zawodników ze wszystkich ośrodków Polski. Na marginesie kalendarza sportowego Komisji Sportowej K. K. A. rzuciłem kilka uwag, wyjaśniających nasze zamierzenia. Kraków rozumie, że jest od natury doskonale uposażony w możliwości rozwoju sportu samochodowego. Rozumie, jakie są jego zadania i dla tego stara się pracować celowo i tak układać swoje plany, by zapewniały najlepsze wykorzystanie tych możliwości. Potrzeba nam jednak poparcia całej Polski, wszystkich automobilistów zrzeszonych w klubach afiljowanych. Stanęli oni raz z nami gdy szło o Wyścig Tatrzański, — i mamy w tej chwili imprezę, która jest dumą sportu polskiego. Impreza taka nie jest własnością klubu, który ją organizuje. Jest własnością ogółu automobilistów polskich. I każda udana impreza może urosć do rozmiarów wielkiej imprezy, i zostawić uczestnikom niezapomniane wrażenia, jeżeli ogół się nią odpowiednio zainteresuje. I dlatego uważamy, że musimy naszymi imprezami dzielić się, narazie w „Aucie“ z innymi.

GOODYEAR

2-28-19

Przy wyborze opon dla Waszego wozu możecie korzystać z doświadczenia automobilistów całego świata i o ile się właśnie będziecie kierować doświadczeniem tych, którzy kupili już *więcej, niż sto milionów opon GOODYEAR* również i Wy postanowicie użyć te opony.

Czyniąc tak nie popełnicie żadnego błędu, albowiem skorzystacie wtedy z zupełnego bezpieczeństwa, które osiągnięte jest dzięki protektorowi nowego typu „All Weather“, posiadającemu niezawodność oraz wysoką siłę trąkcyj.

Ponadto korzystać będziecie ze specjalnego dobrodziejstwa, wynikającego z długiego, powolnego i beztroskliwego zużycia, które osiągnięte zostało przez zastosowanie w oponach GOODYEAR wysoce elastycznej i trwałej tkaniny „Supertwist“.



ELIS

ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I AUTORYZOWANA OBSŁUGA

DELCO-REMY

LICZNIKI AC I AKUMULATORY WILLARD WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 74. TEL. 301-48
ZAMIEJSCOWE ZLECENIA ZAŁĄTWIAMY ODWROTNĄ POCZTĄ.

ERSKINE AUBURN PACKARD STUTZ PIERCE-ARROW FIAT RENAULT CITROEN MINERVA

Udział K. K. A. w imprezach zagranicznych.

„... i mając nadzieję, że WPan prośbie naszej nie odmówi, oczekujemy nadesłania wymienionego artykułu najdalej do 20 b.m. Łączymy i t. d. ...”.

Powyzsza prośba, dająca pozornie prawo do ewentualnego negatywnego jej załatwienia, jest w gwarze Krakowskiego Klubu Automobilowego poleceniem, które w imię karności klubowej musi być niezawodnie wykonane. Taki już jest ten Krakowski Klub, że jeżeli okaże się potrzeba zmusza ona gospodarza do odrzucenia w kął patelni, do zdjęcia fartucha i do wypełnienia zadania, które zdawałoby się komu innemu winno być wyznaczone.

Jeżeli jednak członkowie Komisji Sportowej układają regulaminy, według których później jeżdżą w imprezach gospodarze, to w końcu może być logiczne, aby gospodarze pisali o imprezach sportowych.

W ten sposób rozumując, zdobywam się na potrzebną mi w tym celu odwagę i postaram się, w miarę posiadanych warunków, opisać kilka interesujących imprez zagranicznych, w których członkowie K. K. A. wzięli udział w minionym sezonie sportowym.

W styczniu bieżącego roku wyjechały z Krakowa do Monte Carlo, żegnane przez uczestników Wielkiego Zebrania klubowego, odbywającego się z okazji poświęcenia lokalu, dwa samochody K. K. A. a mianowicie „Tatra” p. hr. Rostworowskiego, Wice-Prezesa Klubu i „Lancia” p. Wilhelma Rippera, Prezesa Komisji Sportowej, udające się do miejsca startu, którym p. Rostworowski obrał sobie Warszawę, a p. Ripper Królewiec.

International Sporting Klub, zarządzający Zjazd Gwiazdzysty do Monte Carlo nadał tej imprezie charakter istotnie sportowy, a to dzięki wyznaczeniu szybkości przeciętnej minimalnej, przyczem w myśl wszędzie dziś istniejących przepisów musiał ograniczyć szybkość maksymalną, ustanawiając nawet rygor, grożący wykluczeniem z konkurencji. Ponieważ równocześnie wyznaczone są z góry trasy i to sięgające nawet ponad 3.000 klm., przeto ma się oznaczoną ściśle ilość godzin jazdy, przyczem liczyć można jedynie na drobną neutralizację czasu z tytułu przekraczania granic, a czas zużywany na wypoczynek lub pracę koło wozu liczony jest do czasu jazdy. Jeżeli tedy na przestrzeni 3.000 klm. ma się osiągnąć przeciętną szybkość 30 — 40 klm. na godzinę, to trzeba mieć albo zawrotne przeciętne, jeżeli się

chce w nocy choćby kilka godzin przespać, albo też jechać około 75 godzin przy prowadzonym na zmianę przez dwóch lub trzech kierowców wozie, bez jakiegokolwiek dłuższego zatrzymywania się dniem i nocą. Jest to impreza wymagająca dużej rutyny i niezwyklej wytrwałości wługodystansowej, a poza-tem umiejętności jak najściślejszego wykorzystywania najmniejszych punktów dodatnich, przewidzianych przez regulamin. Korzystam z okazji by zauważyć, że nie wszyscy nasi jeźdźcy umieją jeździć według regulaminu, świadcząc jedni za mało a drudzy, i tych jest znaczna większość, za dużo. Byłem świadkiem, gdy raid czynił wrażenie jakichś długich wyścigów szosowych. Dla najzapaleńszych niejednokrotnie kończył się taki raid smutno.

Jak wiadomo udział członków K. K. A. w Zjeździe Gwiazdzystym do Monte Carlo nie zakończył się sukcesem. „Tatrę” hr. Rostworowskiego przetymano 13 godzin na granicy czechosłowackiej w Zdunach i niestety na przestrzeni Zduny — Praga — Strassburg — Paryż — Lyon — Avignon — Monte Carlo, nie zdołał p. Rostworowski tej straty odrobić. Nic dziwnego! W imprezie, w której skwapliwie odnotowuje się zarobioną każdą godzinę, strata 13 godzin jest niepowetowaną. Co do „Lancii” p. Rippera to tę spotkał niezmiernie przykry, trudny do wykrycia wypadek. Zauważył p. Ripper, że słabnie mu światło, kiedy podczas pierwszej nocy zaczął używać lamp. Nabył wobec tego w Berlinie nowy akumulator, ale niestety podczas drugiej nocy światło przestało funkcjonować. W Paryżu akumulator znowu został zmieniony, ale ze światłem powtórzyło się to samo. Jak się później okazało, błąd polegał



Wilhelm Ripper przed wyjazdem do Monte Carlo w styczniu 1928 r.



Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 135-86.

Wyniki Rally Paper

odbytego dn. 21 października 1928 r.

Komandor p. Tuszyński Adam
V.-Komandor p. Maryański Jan

Do konkursu zapisano 16 maszyn.

Na starcie stawiło się 16 maszyn. Dojechało do mety 14 samochodów.

Klasyfikacja ogólna:

	czas	sam.
1. Tadeusz Sokołowski	1 g. 51 m.	Minerva
2. Halina Regulska	1 „ 59 „	Fiat
3. Czesław Zakrzewski	2 „ 00 „	Dodge
4. Tadeusz Koziański	2 „ 08 „	Tatra
5. Janusz Regulski	2 „ 10 „	Austro-Daimler
6. Józef Radoński	2 „ 16 „	Minerva
7. Marja de Lavaux	2 „ 24 „	Studebaker
8. Kazimierz Perro	2 „ 24 „	Peugeot
9. kpt. Ryll	2 „ 26 „	Studebaker

10. Marjan Hemar	2 „ 42 „	Citroën
11. Jerzy Szczerbiński	2 „ 50 „	Mathis
12. Chwalibóg	3 „ 13 „	Imperia

Po przepisany czasie przybyli do mety:

1. Anna Podhorońska sam. Whippet
2. Stanisław Szwarcsztajn „ Citroën.

Wycofali się z konkursu z powodu defektu w maszynie:

1. Nadzieja Marchlewska sam. Fiat
2. Paweł Bitschan „ Stutz.

Za osiągnięcie najlepszego czasu otrzymują plakiety:

	czas]
w kat. pań: I p. Halina Regulska	1 g. 59 m.
w kat. panów: I p. Tadeusz Sokołowski	1 „ 51 „
II p. Czesław Zakrzewski	2 „ 00 „
III p. Tadeusz Koziański	2 „ 08 „

Z Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych

Na Walnem Zebraniu Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus, odbytem w Paryżu w dn. 18 października r. b., dokonane zostały wybory do Władz na 1928-29 r. z wynikiem następującym:

Komitet:

Prezes:	P. Baron de Zuylen
Vice-Prezesi:	PP. Hr. von Arnim (Niemcy) W. S. Hogan (St. Zjednoczone) Hr. de Vogüé (Francja) O'Gorman (Anglja) Senator Crespi (Włochy)
Członkowie:	PP. Baron Haymerle (Austria) Hr. de Liedekerke (Belgia) Br. van Welderen-Rengers (Hol.) Hr. Andrassy (Węgry) Hr. Raczyński (Polska) Ks. Ghika (Rumunia) Hr. von Rosen (Szwecja) Dufour (Szwajcaria) Nekvasil (Czechosłowacja) Dr. Yankowitch (Jugosławia)

Sekretarz Generalny: Podpułkownik Peron
Skarbnik: P. Ch. Ward

Międzynarodowa Komisja Sportowa.

Prezes:	P. R. de Knyff	
Vice-Prezes:	P. V. Florio.	
Kraje	[Delegaci	Zastępcy
Niemcy	P. Fritsch	P. von Natzmer
Austria	Br. Haymerle	P. Koechert
Belgia	Br. Nothomb	P. H. Langlois
Hiszpanja	P. Resines	
Stany Zjedn.	P. W. S. Hogan	P. Bradley
Francja	P. de Knyff	P. Perouse
Anglja	P. O'Gorman	Pułk. Lindsay Lloy
Włochy	P. Florio	M. Mercanti
Polska	P. Regulski	
Szwecja	Hr. von Rosen	Kpt. Bernström
Szwajcaria	P. Decrauzat	P. Pierrehumbert

Międzynarodowy Trybunał Odwoławczy.

PP. Fritsch, Mauthner (Austria), Baron Nothomb (Belgia), Resines (Hiszpanja), W. S. Hogan (Stany Zj.), Vice-hrabia de Rohan (Francja), O'Gorman (Anglja), Senator Crespi (Włochy), Hr. Raczyński (Polska), Hr. v. Rosen (Szwecja), Decrauzat (Szwajcaria), J. Kalva (Czechosłowacja).

URZĘDOWE

**Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w miesiącu październiku 1928 roku
według marek fabrycznych.**

Nr. porz.	MARKA FABRYCZNA	I l o ś ć						Razem
		Osobowe		autobu- sów	ciężaro- wych	specjal.	meto- cykli	
		użytecz- ności wł.	dorożek					
1	Ariel	—	—	—	—	—	3	3
2	A. S.	—	3	—	—	—	—	3
3	Berliet	—	1	—	2	—	—	3
4	Barré	—	1	—	—	—	—	1
5	Citroën	4	2	—	—	—	—	6
6	Chevrolet	3	36	4	14	—	—	57
7	Chenard Walcker	1	—	—	—	—	—	1
8	Chrysler	—	1	—	—	—	—	1
9	De Dion Bouton	—	—	—	—	6	—	6
10	Durant	1	—	—	—	—	—	1
11	Delahaye	—	2	—	—	—	—	2
12	Dodge	1	—	—	—	—	—	1
13	Essex	1	—	—	—	—	—	1
14	Ford	5	1	—	6	1	—	13
15	Fiat	2	—	—	—	—	—	2
16	Gray	—	1	—	—	—	—	1
17	Gillet	—	—	—	—	—	1	1
18	Gnome et Rhone	—	—	—	—	—	1	1
19	Harley Davidson	—	—	—	—	—	1	1
20	Indian	—	—	—	—	—	1	1
21	La Salle	1	—	—	—	—	—	1
22	Morris	2	3	1	3	—	—	9
23	Montgomery	—	—	—	—	—	1	1
24	Mercedes Benz	1	—	—	—	—	—	1
25	Monos	—	—	—	3	—	—	3
26	N. S. U.	—	1	—	—	—	—	1
27	N. A. G.—Protos	—	—	1	1	—	—	2
28	Overland Whippet	—	1	—	—	1	—	2
29	Packard	2	—	—	—	—	—	2
30	Puch	—	—	—	—	—	1	1
31	Peugeot	—	8	—	1	—	1	10
32	Rugby	1	11	—	3	2	—	17
33	Renault	2	11	—	1	—	—	14
34	Steyr	2	—	—	—	—	—	2
35	Stetysz	1	—	—	—	—	—	1
36	Studebaker	1	—	—	1	—	—	2
37	Tatra	4	6	—	—	—	—	10
38	Triumph	—	—	—	—	—	1	1
39	Terrot	—	—	—	—	—	1	1
40	Unic	1	4	—	—	—	—	5
Razem w październiku 1928		36	93	6	35	10	12	192

	I l o ś ć						Razem
	O s o b o w e		autobu- sów	ciągaro- wych	specjal.	moto- cykli	
	użytecz- ności wł.	dorożek					
do 1.I 1928 r.	2188	1925	15	862	8	471	5469
w styczniu 1928 r.	39	63	—	8	2	3	115
w lutym	25	55	3	12	2	3	100
w marcu	69	69	1	21	—	7	167
w kwietniu	73	36	4	23	1	15	152
w maju	53	49	1	19	1	15	138
w czerwcu	58	34	2	17	1	13	125
w lipcu	70	37	3	17	1	9	137
w sierpniu	68	61	13	41	—	16	199
we wrześniu	77	63	2	23	48	17	230
Ogółem do 1.X 28 r.	2756	2485	50	1078	74	581	7024
Przerej. na Wojew. w miesiącach: marcu, kwietniu, maju, czerwcu, lipcu, sierpniu, wrześniu i październiku	119	40	1	22	—	19	201
Pozostało w dn. 1.XI 1928 r.	2637	2445	49	1056	74	562	6823

Wiadomości drogowe

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Kielcach zarządza następujące ograniczenia ruchu pojazdów przez mosty Nr. 71/I i 72/I, na drodze państwowej Nr. 13 (na rzece Pilicy) pod Białobrzegami, obowiązujące aż do odwołania:

I. przez most Nr. 72/I:

- zabrania się przejazdu pojazdów o wadze ponad 5 (pięć) tonn (ciężar wozu łącznie z ładunkiem);
- wszystkie autobusy (bez względu na ciężar) winny zatrzymywać się przed mostem, podróżni powinni wysiadać i przechodzić pieszo przez most, a autobusy przejeżdżać próżne;
- zabrania się jazdy z chyżością ponad 6 km. na godzinę (i to wszelkich pojazdów bez względu na ich rodzaj i wagę);
- zabrania się równoczesnego przejazdu przez most kilku pojazdów. (Żaden pojazd nie może wjeżdżać na most, dopóki na nim znajduje się inny jakikolwiek pojazd).

II. przez most Nr. 71/I:

- zabrania się przejazdu pojazdów o wadze ponad 8 (osiem) tonn (ciężar wozu łącznie z ładunkiem);
- jak I. c);
- jak I. d).

Powiatowy Zarząd Drogowy w Bydgoszczy podaje, że na szosie powiatowej z Koronowa do Kotomierza w 10 km. pomiędzy Stronnem a Wudzyniem urządzony będzie objazd prowizoryczny z powodu budowy krzyżówki kolejowej. Przejazd w tem miejscu będzie aż do odwołania dla ruchu kołowego utrudniony.

Wydział Powiatowy w Nowym Tomysłu donosi, iż wobec podjęcia robót ziemnych w związku z dalszą budową bitej drogi powiat. Nowy Tomyśl — Sękowo — Chrońnica — Zbąszyń zamyka się drogę tą aż do odwołania dla kołowego ruchu komunikacyjnego na odcinku Sękowo km. 2,8—4,0.

Wszelki kołowy ruch komunikacyjny na linii Nowy Tomyśl — Zbąszyń winien się odbywać drogą objazdową: Nowy Tomyśl — Paproć — Chojnik — Jastrzębsko Stare i naodwrot.

Zarząd Drogowy powiatu poznańskiego przystępuje do odnowienia powłoki tłuczniowej na drodze państwowej Ostrów-Poznań Nr. 16/3 w odcinku Franowo-Kzesinki. Wykonywanie robót przypuszczalnie trwać będzie do 12 do 30 listopada 1928 r. W związku z tem, ruch kołowy na wspomnianej przestrzeni musi w podanym wyżej czasokresie odbywać się na latówce i będzie nieco utrudniony.

Wydział Powiatowy w Kościanie donosi, iż z powodu podjętych prac przy przebrukowaniu drogi powiatowej Krzywiń — Śrem we wsi Wyrzeka, zamyka się odcinek ten dla ruchu kołowego aż do ukończenia podjętych prac.

Linję komunikacyjną wyznacza się: Wyrzeka — Marszewo — Nochowo.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Wołkowysku podaje do wiadomości, że w dniu 30/X r. b. przystąpiono do kapitalnego remontu mostu drewnianego przy młynie Ordynacji Roskiej w m-ku Rosi na drodze państwowej Nr. 3/12 Grodno — Wołkowysk.

Komunikacja odbywa się przez most prowizoryczny, odbudowany obok.

PIERWSZĄ NAGRODĄ

NA KONKURS

ogłoszony przez miesięcznik

Przegląd Samochodowy i Motocyklowy

pod tytułem

Czy znasz przemysł samochodowy?

jest

Motocykl Gnome Rhone

250 ccm.

DRUGA NAGRODA: Pełny kurs teorii i jazdy w szkole
samoch. inż. Froma

TRZECIA „ Srebrna papierośnica

CZWARTA „ Karburator Solex

PIĄTA „ Dzieło p. t. „Dziesięciolecie Od-
rodzenia Polskiej Siły Zbrojnej”

i dalszych 35 nagród.

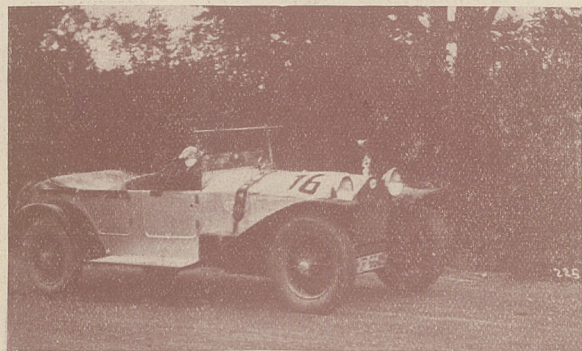
Konkurs ogłoszony został w październikowym
i listopadowym numerze

„Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego”.

na krótkim spieciu w starterze. I mimo tego znalazł się p. Ripper, straciwszy mnóstwo czasu, o godzinie 15-tej w Cannes, z którego niemal widać Monte Carlo. O godzinie 16-tej kończyło się przyjmowanie nadjeżdżających zawodników, była zatem niemal pewność, że „Lancia” przybędzie w przepisany czas. Niestety z Cannes do Nicei i z Nicei do Monte Carlo drogi były tak „zapchane” olbrzymimi autobusami i samochodami prywatnymi, że cały ten sznur automobilowy co chwilę był zatrzymywany i o szybkim przejeździe wśród tych zatorów nie mogło być mowy. Wskutek tego p. Ripper po przebyciu wśród największych trudności, a więc po lodzie, śniegu, błocie, wśród deszczu, mgły, mrozu i wreszcie w końcu podczas upału, przez nieznanne drogi, niezliczoną ilość miast, gęsto zabudowanych miasteczek, precyzyjnie się przez „ciasne” Zagłębie Ruhry i pokrywając w tych warunkach bez wytchnienia przestrzeń 2.643 klm. odpadł od konkurencji spóźniony się o 30 minut, widząc przed sobą Monte Carlo i mając godzinę czasu na przejechanie przestrzeni, do której przebycia zużyłby normalnie 10 — 15 minut. Zrozumieją tedy Koledzy klubowi, że aczkolwiek jeźdźcy K. K. A. nie osiągnęli w Monte Carlo sukcesu, to jednak ich udział w tej imprezie jest dla ogółu jeźdźców polskich niezmiernie pożyteczny, bo wiele to wskazówek wyciągnąć możemy dla siebie z ich doświadczenia. Po powrocie urządzoną została prelekcja, podczas której p. Ripper zapoznał Kolegów klubowych z techniką przygotowywania się do jazdy konkursowej i już na tej podstawie wyruszyły w maju bieżącego roku cztery wozy K. K. A. na Zjazd Gwiazdzysty i doroczny Turniej Automobilowy do Wiesbadenu, mając do przebycia 1.250 klm., dających przeszło 800 klm. w linii powietrznej, a tylko w ten sposób był kilometraż w myśl regulaminu tego Zjazdu obliczany. Poza Zjazdem Gwiazdzystym Turniej Samochodowy w Wiesbaden składał się z dwóch górskich niezwykle interesujących Wyścigów, Gymkhany i Konkursu Piękności. Sam zjazd wskutek bardzo zaostrzonych przepisów policyjnych nie miał w regulaminie wybitnie sportowego wyrazu, nie wyznaczał bowiem minimalnej, ale i nie ogra-

niczał i maksymalnej szybkości, nie określał czasu jazdy i nie przewidywał klasyfikacji na punkty, zmuszał natomiast jednego kierowcę do prowadzenia przez cały czas wozu. Regulamin powyższy klasyfikował jedynie według ilości przebytych kilometrów, nagradzając zawodników plaketami, podzielonymi na sześć klas, a więc: mała, średnia i duża brązowa, mała, średnia i duża srebrna gwiazda, wykonana według naprawdę wysoce artystycznego projektu. Ci zawodnicy, którzy zamierzali zdobyć wielką srebrną gwiazdę przebyć musieli ponad 800 klm. liczonych w linii powietrznej z miejsca startu i winni byli stawić się w Wiesbaden 12 maja między godziną 13-tą a 15-tą. Nagród innych regulamin w zasadzie nie przewidywał, ale zawierał pozornie nieznaczną uwagę, że Komisji Sportowej przysługują prawo ustanowić nagrody honorowe za specjalne wyczyny sportowe, zasługujące na wyróżnienie.

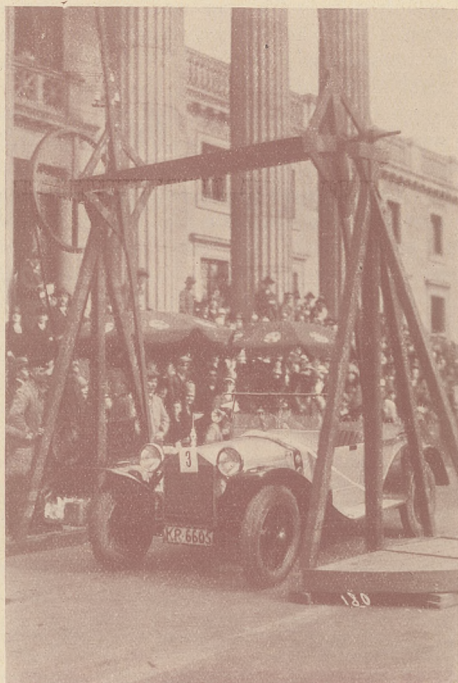
Otóż z K. K. A. wystartowały cztery wozy, a mianowicie: p. Wilhelm Ripper na „Lancii”, p. Oborski na „Fiacie”, p. Lanc na „Erskinie” i niżej podpisany na małej „Tatrze”. Na szczególne wyróżnienie zasługuje sportowy zapał p. Oborskiego, który niemal w przeddzień startu do Wiesbadenu uległ ciężkiemu wypadkowi na „Marmonie”, zgłoszonym do konkurencji w Wiesbaden. Wycofał tedy telegraficznie „Marmona” i zgłosił swój udział na „Fiacie 501”. Kto jak kto, ale ten „Fiat” napewno czegoś podobnego nie oczekiwał, miał bowiem za sobą około 140.000 klm., a co najważniejsze stał sobie gdzieś na uboczu, pokryty centymetrowym kurzem i wypoczywał po trudach żywota, z zastygłym motorem, w stanie mocno zdekompletowanym. Generalny remont trwał całą noc i ta jedna noc majowa powołała do życia owego starca, który sapiąc i postępując ponosił swego właściciela po wielką srebrną gwiazdę. Niżej podpisany miał niestety również sposobność do przekonania się, że jazdy konkursowe nie zawsze są przyjemnością, ponieważ zmuszony był do dwukrotnego godzenia wentyla z wylotem cylindra. które to organy popadły jeszcze na terenie polskim w silne pomiędzy sobą nieporozumienie. Pozostali zawodnicy niepokoił się poważnie o małą „Tatrę”, która jednak po 6-cio godzinnym postoju ruszyła naprzód i wydostawszy się na znakomite drogi niemieckie, znalazła się po całonocnej jeździe poza Dreznem. Jakież było mile zdziwienie Kolegów i jak wielką była moja radość, gdy spotkaliśmy się przed schłodnym „Gasthofem”. Po kilku przemitych chwilach wypoczynku, ruszyliśmy dalej owiani nadzieją, że przybędziemy całą ekipą na „Finish” i nie przyniesiemy naszemu Klubowi wstydu. O „Lancie”, która pomknęła naprzód byliśmy spokojni. Koło Ekartsberga, miejscowości oddalonej o 170 klm. od Drezna, powtórzyła się niestety ta sama historia i kiedy „Fiat” i „Erskine” pomknęły naprzód do celu, ja zabrałem się do roboty. W małej, ślicznie położonej



Jan Ripper podczas wyścigu „Hohe Wurzel” w Wiesbaden.

wiosce znaleźliśmy warsztat, w którym przytoczony został tam znaleziony wentyl i zamontowany do „Tatry” ile że rezerwowe wentyle, wskutek rozszerzenia wylotu cylindra już się nie nadawały. Sprawa ta pochłonięła szereg godzin, co zmusiło nas do jazdy przez drugą z rzędu noc, bez snu. Przy tej sposobności zwracam uwagę Kolegom automobilistom na niezmiernie ważną sprawę obsady wozu, która powinna podzielić między siebie funkcje, karnie je wypełniając. Unikać należy niepożytecznych balastów i jadąc w konkurencji trzeba zabierać towarzyszy sportowo wyrobionych. Dn. 12 maja b. r. we Fuldzie, a więc tylko o 150 klm. od Wiesbadenu spotkały się wszystkie cztery krakowskie wozy, a następnie w myśl porozumienia znalazły się tego dnia o godzinie 14-tej na przedmieściu Wiesbadenu, poczem o godzinie 15-tej minut dwie zajechała cała polska ekipa, prowadzona przez Prezesa Komisji Sportowej p. Rippera przed Dom Zdrojowy w Wiesbaden. Otrzymaliśmy kwiaty, poczęstowano nas szampanem, odstawiono do hotelu, przygotowano garaże i okazywano nam na każdym kroku sympatię i szczerą sportową radość z naszego przybycia. Kierowany wrodzoną delikatnością uczone p. Oborski, schował natychmiast po załatwieniu formalności skrętnie swego „Fiata”, nikomu go nie pokazując, a zapędzając do niego jedynie różnych mechaników i cudotwórców, którzy przy nim urządzali godzinami jakieś tajemnicze misterja. W gymkhanie brała udział „Lancia” prowadzona przez p. Jana Rippera i moja „Tatra”. Następnie p. Jan Ripper stawał do obydwu wyścigów „Hohe Wurzel” i „Rund um den Neroberg”, wywołując swą jazdą ogólny podziw, bowiem na przestrzeni 100 klm. górskiej drogi zrobionych ośmiokrotnym przejechaniem toru, wynoszącego 12,5 klm. z 76 zakrętami, przyszedł do mety w siedem minut po zwycięzcy znanym jeźdźcu p. Stucku, jadącym na 100 konnym „Austro-Daimlerze” i w 3 minuty po bar. Wentzel-Mosau na „Mercedesie” SSK z kompresorem. W rezultacie wszyscy polscy zawodnicy zdobyli „Wielkie Srebrne Gwiazdy” a Komisja Sportowa przyznała nam pozątem 2 nagrody honorowe, p. Ripperowi za gymkhanę, a mnie

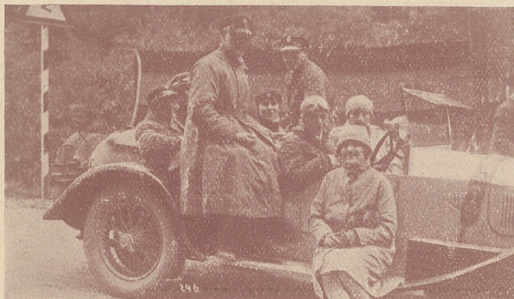
za Zjazd Gwiazdzysty. Jako moment wielce charakterystyczny i dający doskonale pojęcie o panującym tam dla nas nastroju podnoszę fakt, że podczas bankietu w Riedesheim nad Renem u stóp pomnika Niemcy proszeni byliśmy przez Prezesa tamtejszego klubu o dostarczenie nut naszego hymnu państwo-



Ripper „bierze młyn” podczas gymkhan w Wiesbaden.

wego, który chciano na naszą cześć odegrać. Dział się to na terenie okupowanym przez wojska angielskie, co moim zdaniem jeszcze podnosi znaczenie tego faktu...

Dnia 24 czerwca b. r. odbyły się w Czechosłowacji w Hradec Kralowe zawody automobilowe pod wozy członków K. K. A., a mianowicie: p. Wilhelm Ripper na „Lancii” i p. hr. Rostworowski na dużej „Tatrze”. „Róžicova Jizda” składa się z czterech etapów, z których każdy zaczyna się i kończy w tym samym miejscu. Start o godzinie 5-tej rano. I-szy etap wynosił 93 i pół klm., po drodze względnie łatwej z 2 klm. wynoszącym wyścigiem płaskim, II etap cięższy 95 i pół klm., III 151 klm. z jazdą po drogach polnych, IV 160 klm. z 2 i pół klm. wyścigiem górskim. Start do wyścigów z miejsca, przez cały czas obowiązująca regularność jazdy kontrolowana w szeregu punktów oraz z góry deklarowana szybkość przeciętna, oto warunki, będące istotnie egzaminem dla kierowców. Stańdo do zawodów 37 wozów. Każdy otrzymał na dobro 500 punktów dodatnich, o których utrzymanie musiał walczyć. Strata od 1 do 100



Powrót członków K. K. A. w czapkach klubowych z wyścigu „Hohe Wurzel” do Wiesbadenu.

punktów dawała prawo do otrzymania srebrnej plakietki, do 250 punktów brązowej plakietki, przekroczenie straty 250 punktów dawało prawo do otrzymania jedynie dyplomu. Przekroczenie szybkości przeciętnej ponad 50 klm. groziło dyskwalifikacją. Otóż p. W. Ripper zadeklarował maksymalnie dozwoloną szybkość przeciętną 50 klm. na godzinę i w rezultacie zajął pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji, zdobywając wspaniałą nagrodę miasta w postaci marmurowej rzeźby i złotej plakietki. Hr. Rostworowski zdobył srebrną plakietkę. Ponieważ nasi zawodnicy piastują w Klubie godność członków Prezydium, przeto miejscowy Klub Automobilowy urządził na ich cześć śniadanie, co na pięknie wydrukowanych „menu” było uwidocznione. Zainteresowanie wśród publiczności ogromne, nastrój ogólny dla naszych jeźdźców niezmiernie serdeczny i pełen uznania. Krakowski Klub Automobilowy przyczynił się znów do propagandy polskiego sportu w tak chlubny sposób zagranicą.

Czy można długo spoczywać na laurach, mając temperament Jaśka Rippera, „Bugattiego” w boksie, i będąc synem Wilhelma Rippera? Wykluczone! Posiadając te warunki bierze się poprostu kilka kalendarzy sportowych i wyszukuje się jakąś interesującą imprezę, podpisuje się otrzymaną deklarację i jedzie się po jedną z pierwszych nagród. Jedną ma tylko Jasiiek troszkę: aby konkurencja była dość silna! Znam jego pierwszorzędną charakter, ale podejrzewam go o tak brzykie uczucie jakiem jest zazdrość, bowiem mam wrażenie, że swemu konkurentowi zazdrości konkurenta! Wybrał się tedy „stary” Ripper ze swą pociechą do Sternberg na wyścig „Ecce homo”, który swą nazwę przybrał od kapliczki, znajdującej się na tej górze. Trasa wynosi 7750 metrów i wśród serpentyn prowadzi na wzniesienie, wynoszące 450 m. Stopień wzniesienia 8%. „Bugatti” nie zasnął ani przez chwilę czwartego biegu. Zatem wyścig interesujący, konkurencja wspaniała, na starcie widzimy bowiem: 3 „Bugatti” 1500 cm. z kompresorami, Bondy’ego, Vetterlego i Rippera, „Mercedesa” 180 HP z kompresorem SSK, za kierownicą znany jeździec Neugebauer, „Bugatti” 2 litry 8 cyl. z kompresorem, prowadzony przez doc. dra Bittmanna i t. d. i t. d. Samych „Bugatti” 12 zgłoszono! Z Polaków startowali jeszcze PP. Zawadowski i Cieński, obydwaj członkowie Małopolskiego oraz Krakowskiego Klubu Automobilowego. Zajęli oni w swoich kategoriach pierwsze miejsca, zdobywając nagrody. Pierwsze miejsce i najlepszy czas dnia osiągnął Bondy, a za nim o dwie sekundy Ripper. Jeżelibyśmy nawet nie uwzględniali, że Bondy jechał po świetnie znanym torze, że Ripper pobił cały szereg silniejszych i przez znakomitych kierowców prowadzonych wozów, to zajęcie na takim wyścigu drugiego miejsca uważać musimy za pierwszorzędną sukces. Byli u nas i tacy, którzy grzesząc pychą zapytywali go, dlaczego nie zajął pierwszego

miejsca? I zostało im to wyjaśnione! Po jednym skręceniu utracił Ripper kilka dobrych sekund wskutek zarzucenia. Każda przyjemność musi kosztować, ale mój Boże, trudno sobie odmówić rozkoszy wydoławiania się z opresji! Czy wy wiecie czem jest moment, jak człękowi tył wozu znosi i jak się zdoła wóz znowu ustawić, a motor swych tur nie straci? Ja jednak jestem mocno przekonany, że prędzej czy później Jasiiek to zarzucanie zarzuci!

W chwili kiedy ukaże się ten artykuł wiadomy już będzie rezultat osiągnięty przez p. Jana Rippera na wyścigu w Schwabenberg pod Budapesztem, dokąd właśnie ze swym „Bugattim” wyjechał. Wyścig ten odbywa się na przestrzeni 5 klm. z przeszło 50-ma zakrętami w okolicy górskiej i jest imprezą międzynarodową. Pomiedzy innymi zgłosili się Caracciola i Stuck.

Że ten udział krakowskich automobilistów w imprezach zagranicznych ma wielkie dodatnie znaczenie, nie ulega chyba żadnej wątpliwości. Pomijam względy ogólne, walory propagandowe i t. p., ale nie wątpię, że dzięki nawiązaniu stosunków z szeregiem Klubów zagranicznych zobaczymy na starcie następnego Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego szereg wybitnych jeźdźców zagranicznych. Logiczny wypływałby z tego wniosek, że z czasem i publiczność na trybunach tego wyścigu może przybrać międzynarodowy charakter, a nasz świat ekonomiczny umie już doceniać znaczenie, jakie ma dla kraju rozwijająca się turystyka.

Kraków, w październiku 1928 r.

Adam Dygat.



„MAGNET“

SP. Z O. O.

Z. POPLAWSKI

WARSZAWA, HOŻA 33. TELEFON 19-31

:: FIRMA NAGRODZONA DYPLOMEM UZNANIA W 1927 ROKU. ::

S. E. V. (FRANCJA)

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA
RZECZPOSP. POLSKĄ I W. M. GDAŃSK.
Magneta—Świece—Startery—Dynamy—Części
stałe na składzie.

„LUCAS“ (ANGLJA)

Instalacje elektryczne-samochodowe.

„FORD“

Autoryzowane warsztaty i skład oryginalnych
części zapasowych.

„TUDOR“

Wyłączna sprzedaż akumulatorów światowej sławy

„VULCANIT“

Pudełka ebonitowe do akumulatorów i t. d.

**NAJWIĘKSZE WARSZTATY
REPERACYJNE**

CZĘŚCI ZAMIENNE

do samochodów

Szlifowanie

wałów korbowych i cylindrów

w y k o n u j e

PAŃSTWOWA WYTWÓRNIA

SAMOCODÓW

C. W. S.

WARSZAWA, — PRAGA,

TERESPOLSKA 34.

TELEFON 522-80 i 522-82.

SPECJALNOŚĆ CZĘŚCI
ZAMIENNE DO SAM. **FORD**

ZDROWIE I APETYT

ODZYSKACIE STOSUJĄC STAŁE
PIGULKI PRZECZYSZCZAJĄCE
ZE SFINKSEM

czyszczą żołądek, usuwają niestrawność,
chronią od reumatyzmu i artretyzmu,
uśmierzają hemoroidy, czyszczą krew

SKŁAD GŁÓWNY

Apteka W. BOROWSKIEGO

Warszawa, Aleje Jerozolimskie 59.

ERNEST NEUMANN, Sp.

WARSZAWA,

TEL. 54-96,

MAZOWIECKA 6.

„ADDIATOR“

ARYTMOMETR DLA KAŻDEGO

dodaje, odejmuje, mnoży, dzieli.

Kieszonkowy zł. 27.—

Biurkowy „ 81.—

Opisy na żądanie.



AUTO-SPORT Akcesorja samochodowe

Warszawa, Bracka 18. Tel. 525-78.

Akcesorja samochodowe

OPONY ZNANYCH MAREK

ŻARÓWKI SAMOCODOWE **Auto-Lustrolina**
w różnych kolorach

Części zamienne do sam. **FORD i CHEVROLET**

OLEJE i SMARY **Shell, Gargoyle Mobiloil**
w plombowanych blasz. i na wagę od 1/2 kg. stałe
na składzie i we wszystkich gat. objętych tabelą
polecającą

KAZIMIERZ TRUKAN

MOKOTOWSKA 45, TELEFONY: 255-41 i 422-25, MARSZAŁKOWSKA 19.



GÓRSKIE WYŚCIGI SAMOCHODOWE

„TATRA LOMNICE - STARY SMOKOWIEC”

WRZESIEŃ 1928

Sześciocylindrowa Tatra (Hr. Jan Zamojski) I Nagroda
Czterocylindrowa Tatra (P. F. Hüchel) I Nagroda } w swoich kategoriach

RAID ŁÓDZKIEGO AUTOMOBIL - KLUBU

WRZESIEŃ 1928

Czterocylindrowa Tatra (P. K. Küster) I Nagroda
Sześciocylindrowa Tatra (P. H. Eisert) II Nagroda
Dwucylindrowa Tatra (P. W. Küster) III Nagroda } w ogólnej klasyfikacji

TATRA-AUTO

sp. z o. o.

CENTRALA: TATRAAUTO, WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 14, 409-22 I 213-69.

ODDZIAŁY: TATRAAUTO, POZNAŃ, ULICA KANTAKA 7, TEL. 40-24.

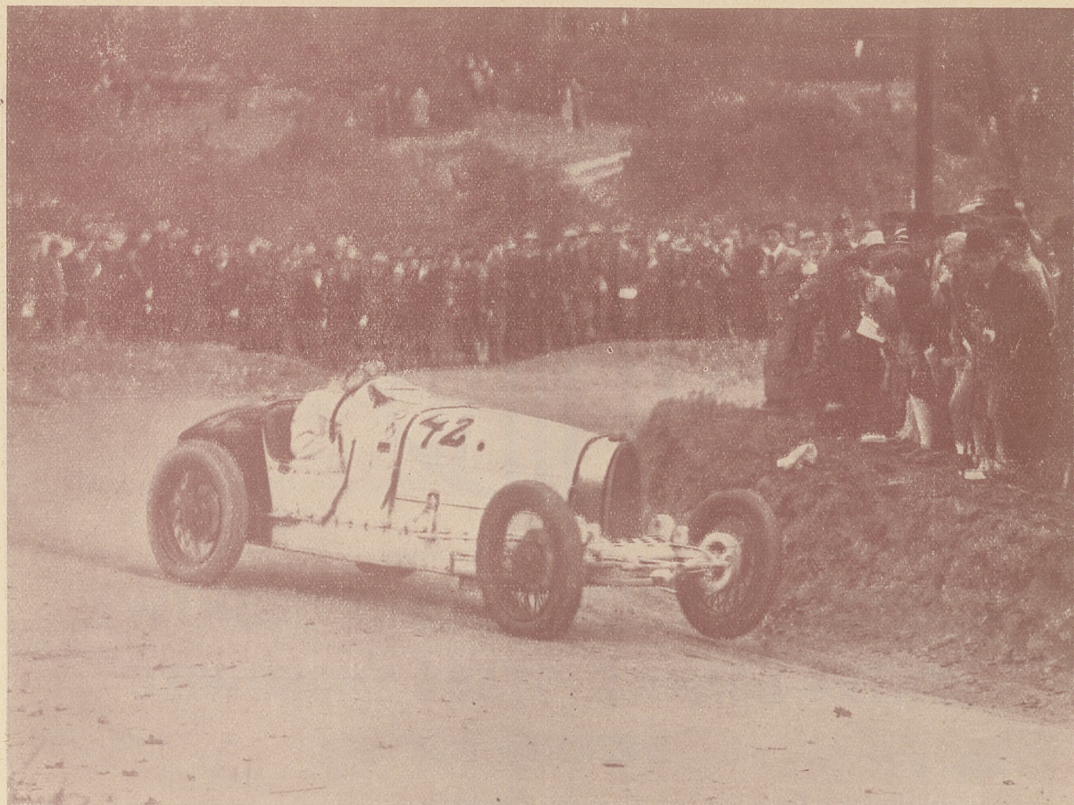
KAROL KÜSTER I S-WIE, ŁÓDŹ, PIOTRKOWSKA 165, TEL. 7-22.

INŻ. WOLSKI I CZERWIŃSKI, LUBLIN, UL. KAWIA 12, TEL. 8-86. ŁUCK, JAGIELLOŃSKA 64.

J. CICHY, CIESZYN, UL. RÓŻANA 1, TEL. 136.

AUTOMOTOR, KRAKÓW, UL. SMOLEŃSKA 33, TEL. 153.

AUTOMOTOR, LWÓW, ULICA BATOREGO 34.



Wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg pod Budapesztem. Jan Ripper na sam. Bugatti na zakręcie.

K. K. A. na wyścigach w Schwabenberg.

W poprzednim artykule p. t. „Udział K. K. A. w imprezach zagranicznych” podałem wiadomość o zamierzonym starcie Jana Rippera na wyścigu, organizowanym przez Król. Węgierski Automobilklub w Schwabenberg pod Budapesztem. Dziś mogę się już podzielić wiadomościami o wynikach oraz o wrażeniach, odniesionych przez reprezentantów K. K. A. Na wyścig ten wyjechali z Krakowa: prezes Komisji sportowej p. Wilhelm Ripper, oraz członek Zarządu konsul Wojciech Marchwicki.

Dnia 24 ub. m., a więc na 4 dni przed terminem wyścigu, wyjechały z Krakowa 3 samochody na 8 kołach, a mianowicie Lancia, zaopatrzona we wszystko, co mógł potrzebować Bugatti w Budapeszcie oraz podwozie Citroën, dźwigające na sobie Bugattię. Po szybkim przekroczeniu granicy w Chyżnem, znalazły się wymienione wozy na granicy czeskiej w Tyršztenie, gdzie wyłoniły się pierwsze wątpliwości, czy należytość za przejazd drogi płacić mają dwa czy trzy samochody. Wątpliwość została w końcu załatwiona na naszą korzyść. W ciągu dalszej drogi znalazły się nasze wozy na przełęczy Liptowskiej, której piękno porównywali nasi jeźdźcy z cudowną Tyrawą Wołoską, przez którą prowadził szlak te-

gorocznego Raidu Górskiego. Orientacja stawała się trudniejszą z tego powodu, że mapy przejeżdżanego terenu wydane są po niemiecku i po węgiersku, a wszystkie wskaźniki drogowe wypisane są po czesku. O godz. 7-mej wieczorem znaleźli się nasi automobilści na granicy czesko-węgierskiej i ażeby przekroczyć pas graniczny czeski, musieli wyciągnąć urzędników celnych z restauracji, ponieważ urząd graniczny był zamknięty; natomiast placówka węgierska w Spojszy urzędowała bez przerwy całą noc. Przy sposobności pierwszego zetknięcia się z Węgrami stwierdzonem zostało, że Węgrzy bardzo mało rozumieją po polsku a nasi automobilści nie wiele więcej po węgiersku, zdołali jednak oni doskonale się porozumieć i szybko wszystkie formalności załatwić. Jeden z urzędników węgierskich notował sobie nazwiska wszystkich przekraczających granicę automobilistów, udających się na wyścig, aby potem z pism dowiedzieć się, który z nich i jaką wziął nagrodę. O godz. 2-giej w nocy znalazły się polskie wozy w Budapeszcie i otrzymały natychmiast pierwszorzędą kwaterę, przygotowaną przez wyżej wspomniany Klub. Rano służący hotelowy zawiadomił p. Jana Rippera, że hr. Salm oczekuje go przy telefo-

nie i prosi o rozmowę. Okazało się następnie, że p. Salm jest reprezentantem fabryki Bugatti w Budapeszcie i że jego firma zgłasza się celem oddania do dyspozycji p. Rippera swego garażu, mechanika fabrycznego i wszelkich akcesoriów. Bugatti otrzymał nowe opony i to zdjęte z samochodu znajdującego się na wystawie, ponieważ właśnie te opony uznane zostały za najodpowiedniejsze. Wóz został najdokładniej przeglądnięty i przygotowany, zaopatrzony w elkozynę i t. d. i t. d. Powiada Ripper, że pierwszy raz w życiu miał podczas wyścigów niezasmarowane ręce. Co do treningu, to wskutek tego, iż trenowało około stu zawodników, nie można było przejechać trasy więcej jak trzy razy w ciągu dnia. Niestety nie obeszło się podczas tego bez wypadków i to poważniejszych, sama bowiem trasa naogół do wyścigów się nie nadaje. Odnosi się to nie do nawierzchni, ale do drogi, którą raczej możnaby nazwać ulicą. Startuje się wśród domów i jedzie obok trotuarów. Jeżeli przy trasie wyścigowej znajduje się mur, wille, sanatorium, stacja kolei zębatej, a na najgorszym skrawku budka rzeźnika, to to chyba wystarcza. To też na tym murze podpisało się wachlarzami kilku jeźdźców. Wspomniany rzeźnik ustawia się w czasie treningów i wyścigu naprzeciwko swojej budki i czeka na tych, którzy wyrzucani siłą odśrodkową wpadają na nią samochodami, aby z miejsca zainkasować należność za uszkodzenie według niemal przyjętej tam już taksy. Obok stoi zwykle policjant, aby interwenjować w razie konfliktu. Rzeźnik ten ma z tego źródła stałe, niezawodne i wcale pokaźne dochody. Między innymi płacił tego roku takie odszkodowanie ks. Lichtenstein, który zastanawiał się już nad kupieniem tej budki od rzeźnika, chcąc się w ten sposób zaasekurować od płacenia odszkodowań i uważając to kupno za wcale dobrą lokatę kapitału. Jeżeli do otcoczenia trasy dodamy słupy telegraficzne, szyldy reklamowe, drzewa, których korzenie w jednym miejscu wystają ponad powierzchnię, to da nam to pojęcie w jak ciężkich warunkach odbywa się ten wyścig. To też Wentzel-Mosau wycofał się po zarzuceniu wozu na korzeniach drzew, Stuck zgiął na ostatnim wirażu osł, Baron Wolfner zostawił wachlarz

pod wiaduktem i t. p. wypadki są ilustracją warunków, w jakich ten wyścig się odbywa. Tłucze się wśród tej drogi duch miasta i odkryty przez Makuszyńskiego niespokojny, wrzaskliwy duch kamienicy. Śmiało możemy twierdzić, że przepiękna wśród majestatycznej, cudownej przyrody wijąca się droga do Morskiego Oka, a szczególnie odcinek, będący trasą wyścigu Tatrzańskiego jest jedną z najpiękniejszych tras w Europie.

Zainteresowanie publiczności na wyścigu w Schwabenberg było ogromne, a dowodem jak wysoko ceniony tam jest ten wyścig, jest obecność na nim regenta Horthyego. Jak z załączonych fotografii widać tłumy publiczności stały po obu brzegach trasy, a nawet na przydrożnych drzewach umieściło się dużo widzów, i zdarzyło się, że jeden z chłopców spadł z drzewa na drogę, cudem unikając śmierci. Ripper pierwszy pobił zeszloroczny rekord trasy i był przedmiotem nadzwyczajnych owacyj, manifestowanych nietylko na jego rzecz, ale także i na rzecz Polski.

Ostateczne interesujące nas wyniki przedstawiają się następująco:

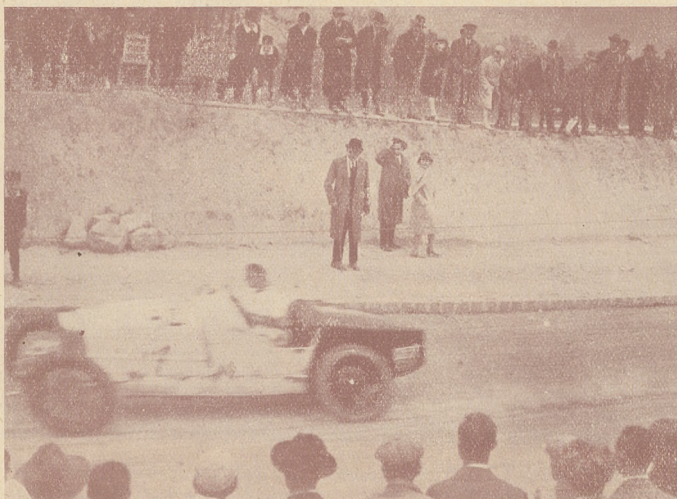
Najlepszy czas dnia i pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zajął hr. Zichy, czas 3.09.90, na „Bugattim“ 2300, 8-cylindr. z kompr. Drugie miejsce książę Esterhazy 3.19, na „Bugattim“ 2 litr. 8 cyl. Trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji i pierwsze miejsce w swojej kategorii Jan Ripper, czas 3.24. 46, co daje przeciętną 88.34 klm/g. Czwarty Delmar, czas 3.27.

Nadzwyczajny czas osiągnął znany nam z Wyścigu Tatrzańskiego Vermirowsky na „Tatrze“ : 3.55.

Z powyższych rezultatów wynika, że samochody „Bugatti“ dały rezultaty najzupełniej odpowiadające sile i wydajności każdego motoru danego typu.

gdyż pierwsze miejsce zajął typ o pojemności 2300 cm³, drugie miejsce dwulitrowka, a trzecie miejsce najslabsza czterocylindrowa półtoralitrowka.

Po wyścigu wieczorem o godz. 9-tej odbył się w „Hungarji“ wspaniały bankiet, na którym rozdano nagrody. Jedną z nich i to rzeczywiście imponującą otrzymał wśród wielkich owacyj nasz reprezentant, znany już tam jako „Ripple“.



Wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg. Jan Ripper na sam. Bugatti w pędzie.

Adam Dygat.

Głos z Węgier.

W wspianiem, bogato ilustrowanem piśmie automobilowym węgierskim „Az úrvezeto” ukazał się obszerny artykuł pióra korespondenta tego pisma, p. Tibera Bastoka, który umyślnie na wyścig tatrzański przybył.

Z artykułu powyższego przytaczamy te ustępy, które odnoszą się specjalnie do przebiegu wyścigu tatrzańkiego. Pan Bastok pisze:

„W letnim sezonie wyścigowym miałem zamiar wyjechać na kilka wyścigów zagranicznych; rozmaite przeszkody sprawiły, że lato prawie minęło, a ja ciągle jeszcze nie mogłem zamknąć biurka i popędzić ku granicy, obecnie leżącej tak blisko naszej stolicy, Budapesztu. Postanowiłem zaś tego roku pojechać tam, gdzie można zobaczyć coś bardzo ładnego i bardzo ekscentrycznego. Zamiar mój wreszcie udało mi się zrealizować, spotkała mnie miła niespodzianka, którą pragnę się podzielić z czytelnikami. Tą niespodzianką, przynoszącą coś istotnie niezwykłego, było „Zakopiańskie górzyście derby” urządzone przez Krakowski Klub Automobilowy.

Muszę zaznaczyć, że sprawozdanie z tego wyścigu nie jest moją wyłączną zasługą, ale także zasługą mojego przyjaciela, Władysława Wolfnera, który zdecydował się wziąć udział w Wielkim Górskim Międzynarodowym Wyścigu, urządzonym przez Polaków i zaprosił mnie na swój wóz jadąc do Zakopanego.

...Po niewielkich przygodach dostaliśmy się wreszcie w Tatry. Jakże piękna i niezapomniana jest ta część drogi. Wspomnienia młodości, łączące Węgrów z Tatrami, cisną się do głowy. Małą pociechą wśród tych smutnych wspomnień było to, że słowacka ludność górską i dziś ofiarowywała nam szarotki — nam — dziś już tylko „gościom z Węgier”.

Wcześniej rano przybyliśmy ponad potok Roz-

tokę, stanowiący granicę czesko-polską. Otworzyła się przed nami rampa biało-czerwona. Przejechaliśmy ponad tym potokiem, rojącym się od pstrągów, i byliśmy już na ziemi polskiej, na Łysej Polanie. Tak się nazywa placówka polska, gdzie z ujmującą uprzejmością powitał nas celnik polski. Polski komitet wyścigu tatrzańkiego sygnalizował nasz

przyjazd, — było to wielką uprzejmością ze strony komitetu. Z polską uprzejmością, spotykaliśmy się następnie wszędzie, na każdym kroku. Szczególnie wyróżniano Wolfnera, znakomitego sportowca, którego wyczyny sportowe znają i cenią polscy automobilści.

Wkraczając na teren Polski, temsamem znaleźliśmy się odrazu na terenie wyścigu. Łysa Polana jest bowiem miejscem startu, a serpentyna na lewo od mostu są początkiem trasy wyścigowej. Postanowiliśmy tedy odrazu zapoznać się z trasą wyścigową, a dopiero potem udać się do Zakopanego odległego o 21 klm. Już to pierwsze zapoznanie się z trasą wyścigu upewniło nas, że mamy do czynienia z jednym z najtrudniejszych i najpiękniejszych torów górskich Europy. Trasa wyścigowa ma naogół niezbyt wysoki procentowo przeciętny spadek, pozwalając na rozwinięcie miejscami wielkich szybkości i w tem leży niepospolita trudność wyścigu na drodze pełnej zakrętów i serpentyn.

Stwierdziliśmy, iż wybór drogi wyścigowej ze względu na bliskość miejscowości klimatycznej jest bardzo trafny i korzystny. W górskiej romantycznie pięknej miejscowości klimatycznej, w Zakopanem, znaleźliśmy niespodziewanie wysoko postawioną kulturę hotelową i zapoznaliśmy się, zamieszkawszy w hotelu Bristol, ze słynną polską kuchnią.

W Zakopanem czuć było wszędzie nastrój wyścigowy, na każdym kroku spotykaliśmy liczne pędzące auta.

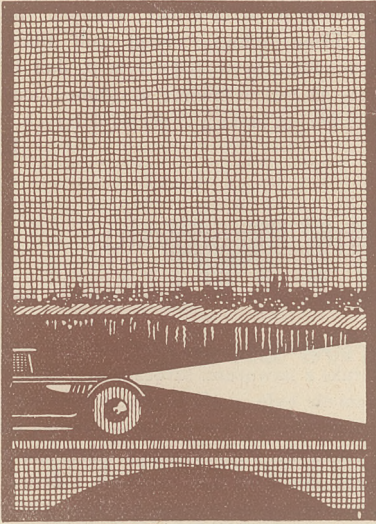
Dzięki znakomitej organizacji Krakowskiego Klubu Automobilowego i dzięki polskiej uprzedzającej grzeczności czuliśmy się odrazu w Zakopanem jak u siebie w domu. Odrazu poinformowano nas, gdzie znajduje się prawdziwie europejski garaż, główne gniazdo wyścigowców.

Interesowały nas przedewszystkiem dwie rzeczy: jak szybkoimi wozami dysponują uczestnicy wyścigu, i jaką szybkość rozwinię wóz Wolfnera na trasie wyścigowej? Byliśmy przekonani, że jeżeli motor naszego Steyra nie skaprysi, to Wolfner osiągnąć powinien najlepsze rezultaty.

Pierwsze treningi wyjaśniły nam



W jaki sposób p. Jan Ripper przewiózł swą wyścigówkę do Budapesztu. „Bugatti” odbył drogę w obydwie strony, będąc załadowany na półciężarowy samochód „Citroën”.



Jedynie lampy PHILIPSA

DUPLO i TRIPLO NIE OŚLEPIAJĄ.

Silne, jednak nie oślepiające światło lamp samochodowych **PHILIPSA**

nie męczy wzroku kierowcy
ZAPOBIEGA KATASTROFOM.

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPSA, S. A. WARSZAWA, KAROLKOWA 36/44

tę sprawę. Nasz Steyr miał świetny zryw, znakomicie ciągnął, trzymał się drogi bez zarzutu, — to też twarze naszych dwóch szoferów błyszczały zadowoleniem gdy się pytano ich, czy wóz jest w porządku. Z radości ubrali góralskie kapelusze i paradowali w nich cały dzień. Jednakże z konkurencją należało się liczyć, bardzo poważnie. Przedewszystkiem startował inż. Liefeldt, zwycięzca zeszłorocznego wyścigu tatrzańskiego, jadący tego roku na specjalnym wyścigowym Austro-Daimlerze, — startował też młody, promieniujący temperamentem, zastraszająco odważny i gotów na wszelkie ryzyko członek K. K. A. p. Jan Ripper na swoim półtora-litrowym „Bugatti” z kompresorem. Gorąca krew polska popchnęła go do oświadczenia, że albo zwycięży Liefeldta, albo zginie.

W odpowiednim też nastroju i w odpowiednim wobec tego tempie odbywały się treningi przedwyścigowe. Szybko zgodziliśmy się, iż atrakcją tegorocznego wyścigu będzie pojedynek między: Wolfnerem, Ripperem a Liefeldtem. Choć Ripper i Liefeldt znali tak dobrze tor, jak my naszą „Szwabską Górę” pod Budapesztem, a Wolfner przetrenował drogę 5 razy, przecież mieliśmy nadzieję, że dysponując swoją wspaniałą maszyną, stawać będzie z poważnymi szansami zdobycia nawet pierwszego miejsca. Niestety mimo tych naszych nadziei, Wolfner musiał ustąpić z terenu walki i oddać go Ripperowi i Liefeldtowi. Wyścig zaczynał się o godz. 2-iej popołudniu, jednakże już przed południem wszyscy byli u startu. Polacy, kierujący się wyjątkową uprzejmością skłonili się do życzenia p. Wolfnera i pozwolili mu

jeszcze raz przejechać tor, jednakowoż zapomnieli widocznie zarządzić dokładnego zamknięcia trasy wyścigowej. Na Wolfnerowskiego Steyra w czasie treningu wpadł bowiem samochód Dodge i uszkodził mu przednie lewe koło oraz skrzywił oś. W tych warunkach o wzięciu udziału w wyścigu nie było już niestety mowy. Można sobie wyobrazić naszą rozpacz, a musimy także stwierdzić obiektywnie na pochwałę polaków ich szczerę i głębokie ubolewanie z powodu tego zderzenia.

Z poważniejszych konkurentów oprócz wymienionych startowali jeszcze: sympatyczny książe austriacki, Lichtenstein i Szwajcar, Dr. Vetterli. Liefeldt i Ripper startowali w wyścigu ostatni. Inż. Liefeldt prowadził istotnie nadzwyczajnie samochód i jego Austro-Daimler wydał z siebie wszystko co mógł najlepszemu, a jednak zwycięstwo i pierwszeństwo w wyścigu musiał oddać młodemu Ripperowi, — bezsprzecznie niezwykle zdolnemu i zawadjacko odważnemu młodzieńcowi. Patrząc na jego tempo w krzywiznach trzeba było myśleć, że Pan Bóg dla niego wyjątkowo łaskawy i dopomógł mu do zwycięstwa... bez wypadku.

Zamieszczając wyjątki z tego sprawozdania musimy ze swej strony stwierdzić jaknajkategoryczniej, iż sprawozdawca p. Bastok myli się, twierdząc jakoby kierownictwo wyścigu zezwoliło p. Wolfnerowi na start. Wręcz przeciwnie, kierownik wyścigu, p. Wilhelm Ripper odmówił pozwolenia p. Wolfne-

rowi na jazdę, gdyż czas przeznaczony na trening już minął i kierownictwo wyścigu nie mogło zapewnić p. Wolfnerowi, iż będzie miał wolną drogę. Pan Wolfner ruszył nieotrzymawszy zezwolenia i następstwa tego oczywicie musiały być smutne.

Do sprawozdania tego dodamy jeszcze jedną uwagę, że p. Jan Ripper miał możliwość jeszcze raz

spotkać się na wyścigu z p. Wolfnerem i to na terenie znakomicie p. Wolfnerowi znanym, bo na Szwabskiej Górze (Schwabenberg) pod Budapesztem. Jak wiadomo w wyścigu tym p. Jan Ripper uplasował się na 3-ciem miejscu w ogólnej klasyfikacji, a p. Wolfner na jednym z miejsc dalszych.

B.

K. K. A. gościem u Wielkiego Przemysłu

Zarząd Krakowskiego Klubu Automobilowego postępuje w stosunku do członków Klubu, jak dobry i całkiem nowoczesny pedagog, w myśl dewizy: bawcie się, ale i ucźcie się przy sposobności zabaw. Owszem, urządza liczne rajdy i wyścigi, podnieca sportową emulację, nie zaniedbuje żadnej okazji, aby dostarczyć swym członkom rozrywki sportowej, czy towarzyskiej. Ale zarazem troszczy się także, aby korzyściom sportowo-fizycznym — odpowiadają i duchowe. Urządzanie odczytów nie wyczerpuje jeszcze tego zadania, choćby były one częste i interesujące. Natomiast wycieczka celem zwiedzenia jakiegoś większego obiektu fabrycznego — to jest dopiero ułite cum dulci. Przedewszystkiem jedzie się dość daleko i zawsze w miłej kompanji. Jazda odbywa się w tempie wcale nie rajdowem, ani — Broń Boże — wyścigowem. Można sobie przystanąć po drodze i zaczekać na znajomych, jak się komuś zdarzy defekt, to można ułatwić mu naprawę współczującymi uwagami, można sobie nawet poflirtować — bo panie biorą bardzo chętnie udział w takich wycieczkach. Nie ośmieliłbym się przypuszczać, że to zainteresowanie się wycieczkami ze strony płci pięknej płynie z chęci zabawy — sądzę raczej, że motywem jego jest tylko pragnienie poznania i zgłębienia wszystkich tajemnic destylowania ropy, względnie fabrykacji nawozów sztucznych.

Podczas pierwszej wycieczki K. K. A. do Marjampola pod Gorlicami — zapoznali się jej uczestnicy z nowoczesną rafinerją nafty i z fabryką narzędzi wiertniczych. Kapano się poprostu w benzynie i smarach automobilowych, a z użyciem świdra wiertniczego oswojono się tak zupełnie, jakby to był pilniczek od manicure. Przyjmowano nas bardzo gościnnie.

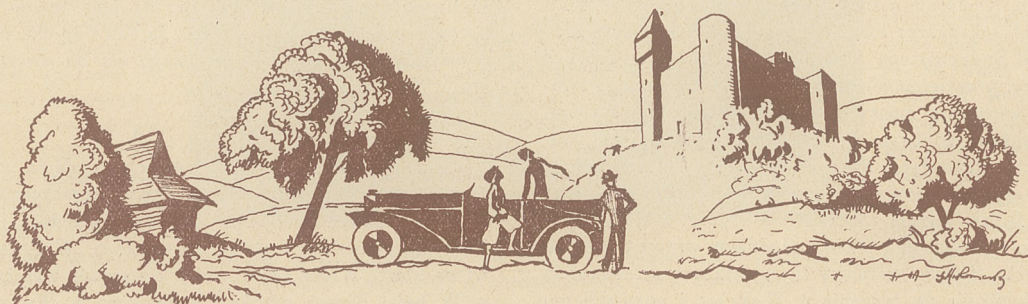
nie. Kolać i bal po niej — były poprostu nadzwyczajne.

Potem pojechaliśmy do Chorzowa, aby wejść w bliższy kontakt z nawozami sztucznymi. Kolać i balu wprawdzie nie było — ale przyjęcie było nie mniej serdeczne — śniadanie doskonałe — nawozy sztuczne wprost czarujące. Podziwialiśmy olbrzymie piece, promieniujące niesłychanym blaskiem i żarem, potem wietrzyliśmy się na jeszcze bardziej niesłychanych przeciągach. Wynieśliśmy doskonałe wyobrażenie o fabrykacji nawozów. Potem pojechaliśmy do sąsiednich Katowic, gdzie urządziliśmy sobie już na własną rękę, kolać i bal prawie do białego dnia.

Któż więc może wątpić, że korzyści, wynoszone przez automobilistów z bliskiego kontaktu z przemysłem są olbrzymie? Byłyby jeszcze większe, gdyby zechciano przysłać wycieczki skierować do fabryk, zajmujących się produkcją rzeczy bardziej jadalnych, niż nafta i nawozy sztuczne. Wtedy korzyść umysłowa połączyłaby się jeszcze ściślej z przyjemnością. Czyż nie byłoby rzeczą miłą śledzić n. p. ostatnie fazy fermentowania dobrego piwa w jakimś browarze? Albo produkcję wódek w którejs z naszych arystokratycznych gorzelni w Izdebniku albo Dzikowie? Dlaczego tam nie prowadzi się wycieczek?

Niewątpliwie K. K. A. usunie ten drobny mankament swej akcji oświatowej. Wtedy frekwencja jego wycieczek powiększy się parokrotnie, a ten czy ów automobilista nie będzie podczas długiego zwiedzania fabryki oblizywał się nadaremnie na widok każdego płynu, choćby nim nawet było... skroplone powietrze.

„Członek Sympatyk“.





MINERVA

marka światowej sławy
o ustalonej reputacji

VARSOVIE — AUTOMOBILE, S. A.

W WARSZAWIE,

UL. KOPERNIKA 4/6.

Zaprasza na próbę,
zwycięskiej w tegorocznym wyścigu alpejskim, nowej
MINERVY.

NOWY-ŚWIAT 35 — P. K. O. 196.

PRZED GWIAZDKĄ

M. ARCTA

ARTYSTYCZNE KSIĄŻKI OBRAZKOWE

Buyno - Arctowa, Dynowska, Konopnicka, Mickiewicz, Or - Ot, Porazińska, Rogoszówna.

po zł. 1.—, zł. 3.—, zł. 6.—, zł. 7.—

POWIEŚCI DLA DZIECI I MŁODZIEŻY

najlepszych autorów polskich i obcych, z ilustracjami od zł. 2.—

CZERWONE KSIĄŻKI nowa serja powieściowa dla dorosłych i dorastającej młodzieży. Każdy tom oprawny w płótno angielskie, w kolorowej obwolutce.

Po 4 zł. — *Iwaszkiewicz* — *Jeździec bez głowy*, *Delmont* — *Zwierzęta w filmie*, *Barszczewski* — *Marion*. Po 8 zł. — *Hughes* — *Tajemnica bryły lodu*, *Beach* — *Żelazny Szlak*, *Grey* — *Jeźdźcy purpurowego stepu*, *MacCutcheon* — *Za siódmą górą*.

Żądajcie katalogów!

Największy garaż polski

Dnia 15 października b. r. odbyło się w Krakowie otwarcie nowego garażu samochodowego pod firmą „Meta”, który jest obecnie największym tego rodzaju przedsiębiorstwem w Polsce. Otwarcie tego garażu jest dowodem wielkiej popularności i rozwoju automobilizmu na terenie Województwa Krakow-

chowany zasadniczy podział na część służącą tylko do przechowania wozów i część służącą tylko do roboty przy wozach, co ze względu na podział pracy ma doniosłe znaczenie.

Drugą kwestją uregulowaną zasadniczo, a której uregulowanie w każdym nowoczesnym garażu jest rzeczą konieczną, to kwestja ruchu. Trzy wejścia do hali garażowej są w ten sposób ustawione, że przez jedno wejście wjeżdżają samochody już przygotowane do garażowania, dwa zaś inne służą tylko jako wyjazdy do opróżnienia garażu, czy to w normalnych warunkach przez łatwe wypuszczanie poszczególnych wozów, czy też w wypadku nadzwyczajnym, gdy jaknajszybsze opróżnienie całego garażu ze znajdujących się w nim samochodów jest konieczne. W tym drugim wypadku sama budowa boksów umożliwia szybkie działanie, albowiem zbudowane według systemu inż. Conradi'ego, będącego najnowszą zdobyczą techniki w tej dziedzinie, same przez swe skośne ustawienie, nadają znajdującym się w nich samochodom kierunek skośny tak, że przy zachowaniu kolejności opróżniania, w ciągu

kilku minut każda z dwu hal może być opróżniona. Jest to szczególnie ważne ze względu na niebezpieczeństwo pożaru.

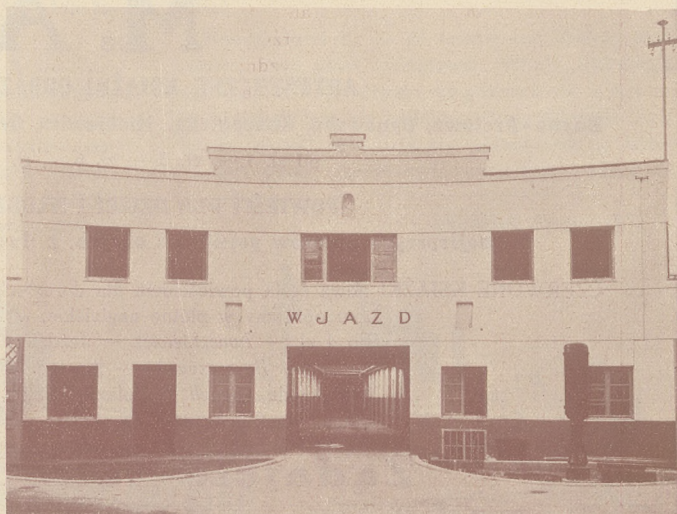
Z drugiej strony niebezpieczeństwo pożaru i eksplozji środków pędnych jest tak dobrze, jak wyklu-



Bramy wjazdowe garażu.

skiego, które obecnie do swych wyników sportowych tak licznie uzyskiwanych przez członków Krak. Klubu Autom. dodaje także i markę ośrodka, posiadającego najlepsze i najnowocześniejsze urządzenia samochodowe w Polsce. Nowy garaż mieści się w dogodnie dostępnym miejscu przy ul. Kościuszki L. 49, obok przystanku tramwajowego przy ulicy, która ostatnimi czasy doskonałym brukiem została połączona ze śródmieściem. Już to samo połączenie daje pewność, że wozy umyte i przygotowane do jazdy, przychodzą pod dom właściciela w stanie zupełnie świeżym.

Sam garaż, pomyślany został jako budynek o dużej powierzchni, w którym hala zawierająca boksy, a właściwie trzy hale z trzema wejściami, zajmuje tył parceli, przód zaś został rozbudowany, jako przestrzeń służąca do pomieszczenia wozów garażowanych prowizorycznie, warsztatów, studni benzynowych i wogóle wszystkich miejsc, w których praca koło wozów się odbywa. W ten sposób został za-



Ogólny widok budynku z wjazdem.



Wjazd i wyjazd.



Jedna z hal ze skośnemi boksami.

czony, albowiem wszelka manipulacja z nimi odbywa się wyłącznie w jednym miejscu t. j. przy studni benzynowej, a samochody dostają się do budynku garażowego już zupełnie przygotowane do przechowania i benzyna i oliwa znajdują się w szczelnych zamknięciach. Sam budynek garażowy zbudowany jest w całości z żelbetu, tak, że nawet okna osadzone są wprost w ramach metalowych, bez użycia jakiegokolwiek kitu i lakieru, tak, że ewentualny ogień nie znajduje w samym budynku żadnego podłoża.

Pomijam tu szczegółowe opisy hali montażowej, studni benzynowej, magazynu oliwy, elektrycznej pompy do pneumatyków, smarownicy, odkurzacza, urządzeń dla pracujących szoferów, którzy mają specjalną łazienkę i garderobę, gdzie zostawiają ubrania, zamieniając je na robocze i tylko w tym stroju mają dojsć do wozów. Garaż sam jest obliczony na 100 wozów, przyczem 60 wozów znajduje pomieszczenie w osobnych boksach, reszta zaś już to w osobnym wspólnym boksie, o rozmiarach takich, że dopuszcza garażowanie nawet kilku autobusów największego typu, oraz w obszernych przejściach na hali. Osobne pokoje gościnne dla przejezdnych szoferów, umożliwiając zamiejscowym wygodne pomieszczenie wozu razem z kierowcą, co ma wielkie zna-

czenie dla kogoś, kto chce mieć swój wóz w obcym mieście każdej chwili do dyspozycji, lub mieć go napewno o wczesnej godzinie wyjazdu przed hotelem. Spóźnienia, wynikające z chodzenia szofera z hotelu do garażu i z garażu do hotelu w ten sposób są wykluczone.

Nowoczesny garaż musi być również pionierem nowoczesnych systemów administracyjnych. „Meta” będzie nie tylko garażem dla przechowywania samochodów, będzie także i rodzajem pensjonatu dla samochodów. Ilość właścicieli samochodów obchodzących się bez szofera zwiększa się stale. Ilość ta będzie się zwiększała co roku i garaże nasze będą musiały być przystosowane do wymogów czasu. Autocservice, hasło, które przyszło do nas z Ameryki i Anglii, i przyjęło się na zachodzie Europy z błyskawiczną szybkością, zostanie pierwszy raz w Polsce zrealizowane u „Mety”. Kierowca i właściciel w jednej osobie będzie mógł za odpowiednią stałą stawką miesięczną otrzymać nie tylko schronienie dla swego samochodu, ale także mieć zapewnioną opiekę i doglądanie samochodu, periodyczną kontrolę stanu podwozia i motoru, otrzymywać samochód dostawiony przez garaż pod dom ze sprawdzonym ciśnieniem w pneumatykach, napełnionym rezerwo-



Nabijanie pneumatyków pompą elektryczną.



Czyszczenie limuzyny odkurzaczem elektrycznym.

rem benzyny i oliwy, wypróbowanym akumulatorem, skontrolowanymi rezerwowymi pneumatykami, wysmarowanymi wszystkimi częściami — tak, że wszystko to, co szofer poza kierowaniem maszyną w garażu zrobić powinien, będzie zrobione przez garaż.

Znając potrosze stosunki w Polsce w zakresie garaży, możemy powiedzieć, że Kraków, jest wyjątkowo w tej dziedzinie dobrze uposażonym miastem,

Fabrykacja świec samochodowych

Wkręcając do cylindra świecę, z pewnością nie zdajemy sobie nigdy sprawy, jakich środków materiałowych i wielu czynności wymaga stworzenie tej drobnutkiej a jednak jakże niezbędnej części każdego silnika spalinowego.

Dopiero odwiedzenie wielkiej wytwórni świec, z jej ogromnymi pomieszczeniami, wypełnionymi niezliczoną ilością różnorodnych maszyn, dopiero przyjrzenie się drobiazgowo pracy setek robotników i robotnic, uświadomić nam może ogrom wysiłków, jakich wymaga fabrykacja tej zasadniczej akcesorii.

Fabrykację każdej poszczególnej świecy rozpoczyna się od wycięcia jej zasadniczego korpusu z wyborowej stali. Sześciokątne sztabki stalowe, po przejściu przez szereg tokarek i frezarek, wychodzą jako kompletnie wykończone korpusy świec, opatrzone nawet znakiem fabrycznym.

W sąsiednim oddziale fabryki wyrabiane są tymczasem z twardego stalowego drutu środkowe trzony świec. Główna elektroda, która wystaje do wnętrza komory wybuchowej, jako przedłużenie trzona, zostaje z nim połączona przez spawanie elektrycznością. Elektrody wykonywane są ze stopu niklowego.

Trzeci element świecy, którym jest izolator, wyrabiany zostaje w innym oddziale fabryki. Izolator formuje się ze specjalnej plastycznej pasty, której skład zmienia się, zależnie od typu świecy i od jej przeznaczenia.

W skład pasty wchodzi, jako materiały zasadnicze: steatyt, glina i kaolin. Składniki te są przedewszystkiem rozcierane i oczyszczane, a następnie w ściśle określonej proporcji mieszane ze sobą i z pewną ilością wody. Prasy hydrauliczne przekształcają otrzymany w ten sposób produkt w laseczki odpowiedniej długości i grubości, które następnie w spe-

gdź posiadał już dotychczas dwa duże garaże. Niemniej jednak obecnie „Meta” przynosi tyle celowych innowacji, tyle nowoczesnych urządzeń, będących wynikiem studjów nad urządzeniami zagranicznymi i zrozumięcia potrzeb nowoczesnego automobilizmu, że otwarcie tego garażu ma znaczenie nie tylko dla Krakowa, ale i wogóle dla polskiego automobilizmu i międzynarodowej turystyki automobilowej.

cialnych maszynach otrzymują ostateczną swą formę i wymiary. Tak powstałe izolatory są wypalane w piecach, potem pokrywane emalją i na zakończenie jeszcze raz wypalane w długich piecach tunełowych.

Każda część składowa świecy wykonywana jest w ten sposób masowo, przez wykwalifikowanych robotników i robotnice, według najnowszych metod pracy.

Zastosowanie przy fabrykacji świec udoskonalonych maszyn, automatycznych aparatów transportowych, oraz wprowadzenie ścisłej kontroli produkcji, pozwala wyrabiać w olbrzymiej ilości, z podziwu godną precyzją, części absolutnie doskonałe, posiadające idealnie te same wartości.

Surowa kontrola eliminuje w trakcie fabrykacji, jeszcze przed ostatecznym montażem, każdą część, która wykonaną została pod jakimkolwiek względem niedokładnie, lub też posiada wadę w materiale. Nieprzepuszczalność i wytrzymałość izolatora jest badana specjalnie starannie.

W czasie fabrykacji każda bez wyjątku świeca poddana zostaje blisko pięćdziesięciu różnym próbom i sprawdzeniom. Badane są zwłaszcza: odległość między elektrodami, wytrzymałość izolatora i jego odporność na przenikanie gazów, oraz dokładność wymiarów poszczególnych części. Te ostatnie badania, przeprowadzane bardzo sumiennie, skutecznie się przy pomocy wysoce precyzyjnych kalibrów.

Wykończone świece, zwożone są do oddzielnej sali, gdzie automatycznie są zapakowywane do swych pudełek. Nalepienie, na pudełko paska gwarancyjnego, zabezpieczającego klienta przed nabyciem świecy już używanej, kończy cykl operacji, związanych z powstaniem świecy zapłonowej.

Od Redakcji

Następny numer 12-y naszego pisma, jako numer gwiazdkowy, ukaze się wzorem lat ubiegłych w znacznie zwiększonej objętości. Do numeru tego przygotowaliśmy szereg ciekawych artykułów i ilustracji. Pomimo jednak dużej objętości (przeszło 100 stron) i wielkiego bogactwa ilustracji (przeszło 150) cenę jego w sprzedaży detalicznej oznaczyliśmy tylko

na zł. 5. Dla abonentów naszego pisma, którzy otrzymają numer gwiazdkowy w cenie prenumeraty, stanowiąc on będzie prawdziwie wartościowe premjum.

W celu uregulowania nakładu numeru gwiazdkowego prosimy pp. księgarzy, hurtowników i odsprzedawców o wcześniejsze — najpóźniej do dn. 10 grudnia r. b., zamawianie potrzebnej im ilości egzemplarzy.

KRONIKA

Klasyczny wyścig górski na wzniesieniu zwanem „Korkociağ”, położonem koło Holmenkollen w Norwegji, odbył się w dniu 29 września. Najlepszy czas dnia, 2 m. 09,8 s., uzyskał Isberg na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc rekord wzniesienia.

W wyścigach na wzniesieniu Janos (Węgry) rozegranych w dniu 30 września, najlepszy czas dnia, 3 m. 46 s., osiągnął Balazs na motocyklu Sunbeam 500 cm³. W klasie samochodów najlepszy czas, 3 m. 51 s., wykazał Wolfner na sportowym wozie Steyr.

Śmierć Comera. Podczas wyścigów samochodowych, rozgrywanych w autodromie w Rockingham w dniu 14 października, zabił się Fred Comer, jeden z najstarszych i najwybitniejszych kierowców amerykańskich.

Mistrzostwo Włoch. W dniu 21 października odbył się w okolicach Rzymu wyścig na wzniesieniu o nagrodę Leonardi, który był ostatnią imprezą, zaliczającą się do tegorocznego mistrzostwa Włoch. W wyścigu tym najlepszy czas dnia uzyskał Borzacchini na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Maserati.

Na podstawie rezultatów całego sezonu sportowego, Mistrzem Włoch został Giuseppe Campari. Drugie miejsce zdobył Nuvolari, trzecie Brilli Peri i Varzi, którzy mają jednakową klasyfikację, czwarte Materassi i Borzacchini, również z jednakową klasyfikacją.

Co się tyczy marek samochodowych, to pierwsze miejsce zdobyła firma Alfa Romeo przed firmą Maserati.

Największą sumę z nagród pieniężnych, a mianowicie 185.000 lirów uzyskał w tym roku nieszcześnie Materrasi, który zginął w Monza podczas wyścigu o Grand Prix Europy. Następnie Nuvolari zdobył 178.000 lirów, Chiron 165.000, Campari 152.000 i Diwo 100.000 lirów.

W wyścigach na wzniesieniu Gometz-le-Châtel, rozegranych w dniu 28 października na przestrzeni jednego kilometra o starcie z miejsca, najlepszy czas dnia, 31,2 s., uzyskał Lambert na litrowym motocyklu D. S. Malterre, bijąc rekord wzniesienia z szybkością 115 klm/g. W klasie samochodów najlepszy czas dnia wykazała pani Jennky na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, z szybkością 104 klm/g.

Wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg. Dziewięć z kolei wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg pod

Budapesztem rozegrane zostały w dniu 28 października na dystansie 5 klm. Startowało 92 współzawodników, w czem dwóch kierowców polskich: Jan Ripper z K. K. A. na wyścigowym samochodzie Bugatti i Ludomir Cieński z M. K. A. na sportowym samochodzie Austro Daimler.

Zwycięzca wyścigu tatrzańskiego Jan Ripper uzyskał w zawodach węgierskich znakomity rezultat, zajmując pierwsze miejsce w swej kategorii oraz trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji, i wzbudzając powszechny podziw dla swej brawurowej jazdy.

Szczegółowe rezultaty wyścigów wypadły następująco:

Motocykle: 1. Gayer (Chater Lea 350 cm³) 3 m. 26,62 s.; 2. Balazs (Sunbeam 500 cm³) 3 m. 27,50 s.; 3. Runtsch (Douglas 750 cm³) 3 m. 28,54 s.

Motocykle z wózkami: 1. Urbach (A. J. S. 600 cm³) 3 m. 59,54 s.; 2. Winter (Harley Davidson 1000 cm³) 4 m. 03,81 s.

Cyclecary: 1. Lantay (Morgan) 5 m. 09,05 s.

Samochody turystyczne: 1. Wolfner W. (Steyr 5000 cm³) 3 m. 47,21 s.; 2. Lyka (Bugatti 2000 cm³) 3 m. 53,67 s.; 3. Wentzler (Mercedes-Benz 8000 cm³) 4 m. 02,51 s.

Samochody sportowe: 1. Szini (Austro Daimler 3000 cm³) 3 m. 33,81 s.; 2. Wolfner A. (Steyr 5000 cm³) 3 m. 34,36 s.; 3. Wolfner W. (Steyr 5000 cm³) 3 m. 35,03 s.

Samochody wyścigowe: 1. Zichy (Bugatti 2300 cm³) 3 m. 09,61 s.; 2. Esterhazy (Bugatti 2000 cm³) 3 m. 19,02 s.; 3. Ripper (Bugatti 1500 cm³) 3 m. 24,46 s.; 4. Delmar (Steyr 5000 cm³) 3 m. 27,17 s.; 5. Lichtenstein (Gräf & Stift) 3 m. 38,73 s.; 6. Vay (Bugatti 1500 cm³) 3 m. 42,64 s.; 7. Stuck (Austro Daimler 3000 cm³) 3 m. 59,98 s.

Terminy zawodów przyszłorocznych. Klasyczny wyścig Targa Florio rozegrany zostanie w roku 1929 w dniu 5 maja, na dystansie 324 klm. dla samochodów 1100 cm³ i na dystansie 540 klm. dla samochodów o większym litrażu. Tydzień przedtem odbędzie się wyścig samochodów sportowych Naokoło Sycylii, na przestrzeni 1000 kilometrów.

W dniu 21 kwietnia rozegrany zostanie wspaniały wyścig szosowy o Grand Prix Marokka na torze długości 700 klm. ze startem i metą w Casablance. W wyścigu tym uzyskiwane są co roku fenomenalne szybkości przeciętne, dochodzące do 150 klm/g.

Produkcja montażowni General Motors w Polsce. Fabryka montażowa General Motors w Polsce wyprodukowała od dnia 2 lipca do dnia 15 października r. b. 983 samochodów osobowych i ciężarowych marki Chevrolet.

Durant-Amilcar. W okresie Salonu paryskiego zaszedł ewenement nieprzeciętnej miary: podpisana została mianowicie umowa najściślejszej współpracy przemysłowej między znanym fabrykantem amerykańskim, W. C. Durantem, założycielem General Motors Company, a francuską wytwórnią słynnych samochodów sportowych Amilcar.

Umowa przewiduje, iż fabryka Amilcar zajmie się we Francji sprzedażą samochodów Durant i Rugby, wyrabianych obecnie w zakładach Duranta, oraz fabrykować będzie te ich części, których produkcja we Francji kalkuluje się taniej niż w Ameryce. To samo w Stanach Zjednoczonych czynić będzie fabryka Durant, to znaczy sprzedawać samochody Amilcar i wyrabiać niektóre ich części. Pierwszy ten wypadek zawarcia równie ścisłego związku między fabryką samochodową europejską i amerykańską, wzbudził w sferach przemysłowych łatwo zrozumiałe poruszenie.

Przeciętny wiek życia samochodu. Jak daleko posuwają się Amerykanie w naukowem przewidywaniu najrozmaitszych możliwości techniczno-gospodarczych, świadczy o tem analiza przeciętnego wieku samochodu, sporządzona przez C. E. Griffina, prof. konjunktury gospodarczej na Wydziale Administracji Handlowej Uniwersytetu w Michigan.

Według prof. C. E. Griffina, który zebrał wyniki swych badań w broszurze p. t. „Historja Życia Samochodu”, opublikowanej przez tamtejszy Uniwersytet, przeciętna długość życia samochodu wynosi 7,04 roku. Krzywa śmiertelności samochodów jest zbliżona kształtem do krzywej ludzkiego życia i krzywej dla różnych wyrobów przemysłowych.

Odsetek samochodów wyprodukowanych w jednym roku, a wycofanych z użytku po upływie pewnego czasu, ilustrują następujące dane: ze 100.000 samochodów, będących w użyciu, 75% będzie w użyciu 4,75 roku, 50% — 6,94 roku i 25% — 9,2 roku. Doświadczenia, przeprowadzone przez General Motors dały podobne wyniki.

Cyfry te, zestawione po wyczerpujących badaniach przez prof. Griffina, wskazują wyraźnie na wartość niezużytkowanej zdolności transportowej używanych samochodów.

American Road Builders' Association (Amerykańskie Towarzystwo Konstruktorów Drogowych) stwierdziło, że przeciętna długość życia wozów motorowych wzrosła o 14 procent. Jest to rezultat polepszenia stanu dróg.

W roku 1927 poszło na szmelc 1.825.581 samochodów, co stanowi 12,05% zarejestrowanych wozów. Jeśli stosunek ten utrzyma się, to wszystkie samochody, będące obecnie w użyciu, zostaną zastąpione nowymi w ciągu 8 lat 3 miesięcy.

Rozwój automobilizmu. Według statystyki Wydziału Automobilowego Departamentu Handlu w Stanach Zjednoczonych na 1 stycznia 1928 r., liczba samochodów, krążących po kuli ziemskiej, wynosiła 29.687.499, podczas gdy na 1 stycznia r. u. ogólna liczba samochodów wynosiła 27.594.209. Stanowi to wzrost 2.093.290 wozów w ciągu roku, czyli 7,6%. Poza Stanami Zjednoczonymi różne kraje nabyły w ciągu roku 968.441 samochodów.

Biorąc przeciętnie, na 1 samochód przypada 64 mieszkańców kuli ziemskiej. Jeżeli wyłączymy Stany Zjednoczone, to wówczas 1 samochód przypadnie na 227 mieszkańców. Dwoma antypodami w świecie automobilowym są Stany Zjednoczone i Etyjopia. Jak wiadomo, w Stanach Zjednoczonych 1 samochód przypada na 5 mieszkańców, podczas gdy Etyjopia posiada zaledwie 109 samochodów na 10.000.000 mieszkańców, czyli 1 samochód na 91.743 osoby.

Dane Departamentu Handlu Stanów Zjednoczonych wskazują, że rejestracja wozów ciężarowych wzrasta szybciej niż wozów osobowych. Poza tem, zastosowanie samochodów do celów komercyjnych jest dość duże. Np. Brazylja liczy 57.000 prywatnych samochodów osobowych i 38.000 taksówek oraz innych wozów użytkowych.

Linja autobusowa Los Angeles — New York. Niedawno została zaprowadzona stała transkontynentalna komunikacja autobusowa Los Angeles — New York. Przeszestrzeń tą autobus przebywa w ciągu 5 dni 14 godzin.

Zdolność produkcyjna amerykańskiego przemysłu samochodowego. Gdyby amerykański przemysł samochodowy wyszkał całkowicie całą swą zdolność produkcyjną, to mógłby rocznie produkować nie 4 miliony wozów, a 11.000.000, z której to liczby mógłby sprzedać zaledwie jedną trzecią.

Najdłuższa i najwyższa droga. Najdłuższą bitą drogą na świecie jest droga w Stanach Zjednoczonych zwana Pacific Highway, która idzie od Vancouver'u, Kanada, wzdłuż wybrzeża Oceanu Spokojnego do granicy meksykańskiej. Droga ta liczy 1.476 mil.

Najbardziej wzniesiona nad poziom morza droga samochodowa znajduje się w Kolorado. Wzniesienie jej wynosi 14.109 stóp.



SKŁAD METALI CH. GRÜN i S-owie

WARSZAWA, NALEWKI 11, TEL. 17-64, 17-34

polecia specjalnie dla samochodów:

BLACHE aluminiowa ryflowana, LISTWY,
PROFILE mosiężne, aluminiowe i stalowe,
RURY miedziane, CYNE angielską, OŁÓW
i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.



DLA FABRYK KAROSERJI

KORYTKA gumowe do szyb

WEŻE do pomp

CHODNIKI gumowe

GRUSZKI do sygnałów

PŁYTY uszczelniające gumowe

KLINGERYT, MOONIT etc.

i wszelkie wyroby gumowe poleca

B. BOY i S-ka

składy fabryczne wyrobów gumowych

Warszawa, Senatorska 31 tel. 505-54 i 209-32

przy Kościele św. Antoniego.

HURT



buty służą do mycia samochodów

DETAL

AKUMULATORY do SAMOCHODÓW
"ERGS"



Poleca
wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY
(typy normalne,
Bosch'a, Fiata,
Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświetla-
nia, starteru, zapa-
lania etc.

Pojemność i trwałość
gwarantowana.

Powinniście zarobić!

TU!

ELQUA aparat do
trzymania opon

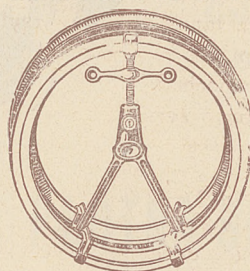
Nadaje się prawie do wszyst-
kich samochodów amerykań-
skich. Służy jako ochraniacz
przed złodziejami, jako apa-
rat do trzymania opon i jako
ściągnacz obryczy przy mon-
towaniu opon.

Doskonały interes.

Zadowoleni klienci.

Żądajcie prospektów!

Dostawca: **E. L. QUARLES** Hamburg 1.



KAROSERJE

do wszelkich typów samochodów
oraz BUDOWY AUTOBUSÓW

Specjalność: typ „WEYMANN A”

„WYTWÓRNIA KAROSERJI B-cia COBEL“, Sp. z o. o., Warszawa, ul. Okopowa 42, telefon 528-97.

GARAŻE i WARSZTATY MECHANICZNE
„OBROMET“

ZYGMUNT WIĘCKOWSKI
Puławska 9. Telefon 406-29.

KAPITALNE REMONTY SAMOCHO-
DÓW i MOTOCYKLI, WYTWÓRNIA
CZEŚCI ZAMIENNYCH i CEMENTACJA,
ROBOTY TCKARSKIE i KOWALSKIE.



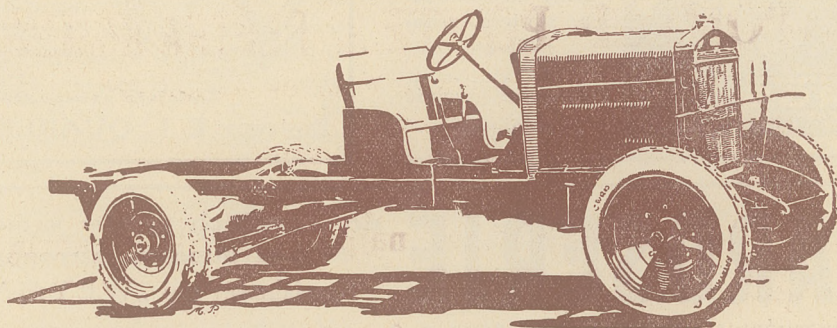
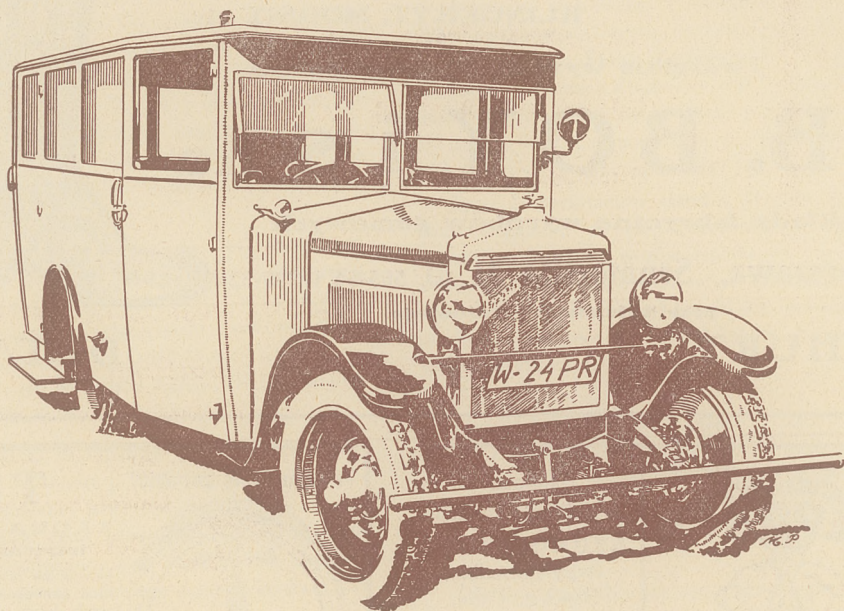
SAMOCHOBY PRODUKCJI ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUS”, S. A.

CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU

Zarząd: Warszawa, Skierniewicka 27-29, tel. 171-06, 11-84.

FABRYKA: CZECHOWICE POD WARSZAWĄ



IDEALNE NA ZŁE DROGI OSZCZĘDNE I TRWAŁE
PRZYSTĘPNE W CENIE DOGODNE WARUNKI SPŁATY

KOSZTORYSY wysyłamy na żądanie.

ABRIKOID

Wyrobu E. I. du Pont de Nemours & Company
NEWBOURGH U. S. A.

jest **najtrwalszą**
najwytworniejszą
najbogatszą w kolory i wzory

marką skór sztucznych na:

Obicia wewnętrzne **samochodów** i siedzenia

Karoserje Weymannowskie

Meble. Oprawy. Artykuły podróżne

Galanterję skórzaną

Dekorację wnętrz

PONTOP PONTEX PŁÓTNA GUMOWANE

„Du Pont de Nemours“

Na dachy i budy samochodowe

Marka „DU PONT“ jest **najpewniejszą gwarancją**
dobroci towaru

Oferty i wzory przesyła na życzenia firma **Dr. E. PAULIN.**

Warszawa, Królewska 29 a, telefon 32-17

ZOSTAŁY OTWARTE GARAZE

SAMOCODOWE „M E T A”

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

W KRAKOWIE,
PRZY UL. KOŚCIUSZKI L. 49

Garazowanie w boksach i na hali
Boksy dla autobusów. Centralne ogrzewanie
Udogodnienia dla przyjezdnych
Stacja benzynowa. Ceny konkurencyjne

NAJWIĘKSZY GARAZ W POLSCE, URZĄDZONY NOWOCZEŚNIE



*Gotowe
ubioiry
w wielkim wyborze
robota wykwinlna.*

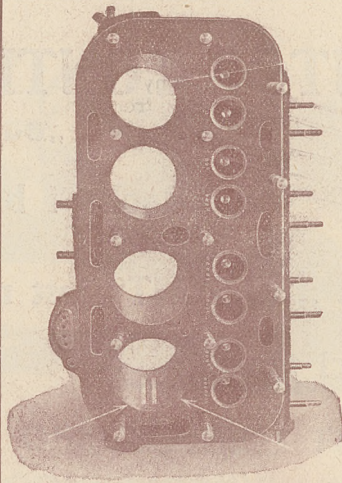
St. Czapiński

MIODOWA 4.

TEL. 35-54.

E. HERMAN

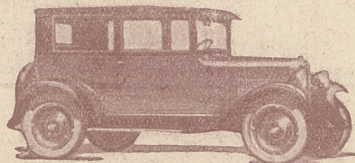
WARSZAWA, MŁYNARSKA Nr. 19, TEL. Nr. 174-25.
Reperacja rysów w cylindrach na zimno bez nagrzewania



Średnica
cylindra nie
ulega żadnej
zmianie,
również tłok
i pierścienie
zostają te same.

**Całkowita
gwarancja.**

Termin
wykonania:
**w ciągu
24 godzin.**



FABRYKA KAROSERJI FELIKS STRZAŁEK
WARSZAWA, — OGRODOWA 62 — TEL. 286-75.

LIMUZINY,
AUTOBUSY,

FURGONY,
PLATFORMY