

RUCH SAMOCHODOWY

ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH

Sztandar bez wojska

Jestem często świadkiem scen, które mnie smuca. Dzieje się to zazwyczaj w lokalu Związku. Przychodzi interesant. Powiada:

— Panowie, ratujcie mnie, stała mi się krzywda...!

I opowiada o krzywdzie, jaką mu wyrządzono. Ma rację. Sekretarz Związku pyta go, więc:

— Jest pan naszym członkiem?

— Jestem...

— Składkę za bieżący miesiąc pan zapłacił...?

— A jakże...

Sekretarz zagląda do kontroli opłat składek członkowskich. Widzi, że pan Iksiński składki nie zapłacił, więc powiada:

— Nie, pan składki nie zapłacił; zalega pan od 3 miesięcy...

— Co pan mówi... — udaje zdziwionego przybyły i napredce wymyśla historję, która ma go usprawiedliwić i t. d.

Innym razem komuś proponuje się:

— Panie, oto numer „Ruchu Samochodowego” naszego własnego pisma. trzeba je poprzeć, zaprenumerujże pan je sobie...!

— E, ja jeszcze poczekam — mówi taki, załatwi co mu potrzeba i idzie sobie dalej. Trzeba go widzieć na zebraniu, jak tam głośno mówi, że Związek nic nie robi, że „jak było tak jest” i t. p. historie.

Bywają i tacy, którzy sprzeczą się, aby ich składkę miesięczną — 3 złote — rozłożono

na raty! Słowem — wszyscy chcą brać, chcą zarabiać, chcą żeby stawało się w każdej ich potrzebie, ale żeby ten Związek... Eh nie mówmy, bo by nas posądzono o złośliwość.

Panowie, zrozumcie, na litość Boską że Związek to nie lokal, to nie stoły i krzesła, to nie sekretarz, to, wreszcie, nie zarząd...! To Wy wszyscy złani w jedną, solidną masę. To Wy wszyscy właściciele dorożek samochodowych razem. Razem — powtarzamy. Związek bez Was będzie tylko zwykłym napisem na kawałku blachy. Będzie próżnią, z którą nikt liczyć się nie będzie; będzie sztandarem, opuszczonym przez wojsko.

Nie chcemy cudów. Chcemy, aby każdy członek Zw. Wł. Dor. Sam. płacił punktualnie składki do czego się zobowiązał, aby utrzymywał łączność ze Związkiem, aby czytywał „Ruch Samochodowy”... To są przecież drobiazgi, których lekceważenie mści się na działalności organizacji. Jakżeż więc można żądać od tej organizacji aby pozbawiona Waszych sił walała za Was?! To jest, nawet nieuczciwe.

Rozważcie to w głębi swych sumień...! I przyrzeknijcie sobie być dobrymi członkami organizacji, która nic innego na myśli, ponad Wasze dobro, nie ma. A przecież, za to warto jej pomóc?!

AUTO-TRAKTOR

Lincoln-FORD-Fordson

Samochody, ORIGINALNE CZĘŚCI ZAPASOWE

FORD. Duży wybór AKCESORJÓW. Gumy FIRESTON i FISK, Oliwa i smary.

PRZEDSTAWICIELSTWO

Warszawa, OSSOLIŃSKICH 4, telefony: 70-19 i 262-51.

Walny Zjazd Delegatów Zrzeszeń Właścicieli Dorożek Samochodowych

z całej Polski

odbędzie się w Warszawie, w d. 4 grudnia r. b.
w małej sali Zw. Rzemieślników Chrześcijan,
Miodowa 14.

Porządek dzienny zjazdu:

- 1) Zagajenie i wybór prezydium Zjazdu;
- 2) Sytuacja na poszczególnych terenach eksploatacji dorożek samochodowych;
- 3) Sprawa zcentralizowania zrzeszeń, jednolity statut i t. d., ustalenie składki;
- 4) Sprawy opłat skarbowych;
- 5) Istota eksploatacji dorożki samochodowej, a stanowisko odpowiednich władz;
- 6) Stosunek do ustawodawstwa, dotyczącego samochodu;
- 7) Udział przedstawicielstwa właścicieli dorożek samochodowych w ciałach opiniotwórczych;
- 8) Unifikacja przepisów eksploatacyjnych dorożek samochodowych;
- 9) Stosunek do zagadnień miejskich: bruki, oświetlenie, wózki ręczne i konne i t. d.;
- 10) Ubezpieczenia: auto-casco, od odpowiedzialności cywilnej;
- 11) Sprawy pracownicze: Kasa Chorych, umowy i t. d.;
- 12) Sprawy wydawniczo-propagandowe: pismo, znaczek, reklama;
- 13) Wolne wnioski: jednolita taryfa, pozwolenia na nowe dorożki, praktyka kierowców, podatki drogowy, sprawa zaopatrzenia i t. d.

CO TO JEST „AUTOGRAPH”?

BADANIE WYDAJNOŚCI DOROŻKI SAMOCHODOWEJ

Dochód, który ma przynosić dorożka, zależy od kilku czynników, na które przedsiębiorca musi stale zwracać baczną uwagę. To, przede wszystkim, wydajność maszyny, t. j. stosunek przejazdów płatnych do przejazdów jałowych.

Jeżeli chodzi o zwykły stosunek przejazdów płatnych do jałowych, to liczniki kontrolujące każdego dobrego taksometru dają na to odpowiedź. Odpowiedź ta nie jest jednak wystarczająca. Właściciel przedsiębiorstwa nie otrzymuje bowiem żadnej wskazówki co do pory i czasu, w jakich dorożka pracowała. A ta właśnie wskazówka jest najcenniejsza i pewne zmiany, zrobione na podstawie takiej wskazówki, mogą radykalnie zmienić zły sposób eksploataowania dorożki — na dobry.



Istnieje kilka aparatów, zapisujących pracę i postoje samochodu z wykazaniem dokładnym czasu, kiedy ta praca lub przerwy — miały miejsce. W ostatnich czasach na czoło tych aparatów wysunął się aparat rejestrujący i kontrolujący pracę samochodów „AUTOGRAPH” (Autograf), reprezentowany w Polsce przez firmę „DENTOS” w Warszawie *).

Podajemy tu rysunek tego aparatu, wielkości cokolwiek mniejszej od normalnej.

Aparat daje wykres rysowany na krążku specjalnym ołówkiem, bardzo wyraźny i nie dający się naśladować żadnym innym piśmem.

Na rys. 2 widoczna jest tarcza aparatu, nosząca na obwodzie podziałkę z oznaczonymi godzinami całej doby, dnia i nocy, przyczem godziny zacięniowane odpowiadają godzinom nocnym (od 6-ej pp. do 6-ej nad ranem). Tarcza taka, odbita w jasnych barwach na sztywnym krążku papierowym, zostaje ściśle docięnięta zapomocą okrągłego zacisku do mechanizmu zegarowego, który się obraca w ten sposób, że nieruchomy wskaźnik w górnej części aparatu, widoczny po przez okrągły otwór pokrywki, pokazuje moment założenia tarczy i od tej chwili tenże wskaźnik będzie pokazywał na obracającej się tarczy dokładną godzinę, dająca się odczytać po przez wspomniane oszklenie.

W górnej części aparatu znajduje się licznik, który rejestruje ogólną ilość przejechanych kilometrów aż do liczby 10,000 klm., poczem licznik powraca automatycznie do zera. Ostatnia cyfra na liczniku, odbita w barwie odmiennej (czerwonej) pokazuje dziesiąte części kilometra. Najważniejsza i zasadnicza częścią aparatu jest dźwignia, również widoczna przez wspomniany wyżej otwór, której ruch wahadłowy w kierunku pionowym jest ściśle związany z ruchem samochodu. Na końcu dźwigni osadzony jest specjalnie ołówek, który na specjalnie również preparowanej powierzchni tarczy kreśli nieprzerwaną linię. Kierunek tej linii jest zależny od dwóch ruchów: ruchu obrotowego papierowej tarczy (czas) oraz ruchu wahadłowego dźwigni (przebieg przejechania). Podczas postoju samochodu dźwignia, która wtedy również pozostaje nieruchoma, dzięki ruchowi obrotowemu tarczy (w kierunku odwrotnym do wskazówki zegara) kreśli na niej koło (w kierunku wskazówki zegara). Podczas ruchu samochodu, poruszająca się dźwignia będzie kreśliła łuki, w granicach szerokości wykresu, łączące się ze sobą w punktach, w których ruch wahadłowy dźwigni zmienia swój kierunek. Aparat wyregulowany jest w ten sposób, że odchylenie dźwigni od brzoju tarczy ku środkowi odpowiada przejechanej przestrzeni 5-ciu klm.

To samo dotyczy ruchu w kierunku odwrotnym od środka ku brzoju tarczy, tak że odchylenie podwójne dźwigni odpowiada długości 10 klm. Szybkość posuwania się dźwigni jest ściśle związana zapomocą urządzenia napędowego z szybkością jazdy samochodu. Podczas

ruchu linie kreślone przez ołówek poruszające się dźwigni są pochylone w stosunku do odśrodkowych podziałek czasu. Kąt pochylenia tych linii będzie tem większy w stosunku do linii odśrodkowych, im wolniej będzie się poruszał samochód. Przeciwnie, im szybszym będzie ruch samochodu, a wraz z nim ruch dźwigni, tem bardziej spadziestemi i przysuniętymi do siebie będą linie ruchu. Ma to zasadnicze znaczenie w tych razach, kiedy chodzi o stwierdzenie z jaką szybkością poruszał się w danej chwili samochód. Większa lub mniejsza szybkość daje się rozpoznać od razu po pochyleniu linii. Szybkość ta może być dokładnie zmierzona. Dla większej dokładności dana część wykresu wraz z wydrukowanymi kołami koncentrycznymi, oraz liniami odśrodkowymi podlega powiększeniu. Na tym powiększeniu wprowadzamy podziałkę na minuty i dziesiąte części kilometra. Jeżeli przy tym np. stwierdzimy, że przed zatrzymaniem się w pewnym punkcie (zatrzymanie mogło być wywołane przez wypadek, kolizję z innym pojazdem lub t. p.) samochód ostatnie 500 metrów przebył w przeciągu 14 minut, jego szybkość daje się obliczyć:

$$\frac{0,5 \text{ (km.)} \times 60 \text{ (min.)}}{1,4 \text{ (min.)}} = 23,5 \text{ klm. na godz.}$$

Podobne obliczenia mają wartość w razie wypadków, gdyż pozwalają na bezwarunkowo miarodajne stwierdzenie, z jaką szybkością jechał samochód, a więc służyć mogą jako dowód ku obronie kierowcy.

Przyjrzyjmy się teraz wykresowi na rysunku 2-im i odczytajmy cały przebieg pracy sa-

mochodu, który w tym przykładzie jest wozem ciężarowym do rozwożenia ciężarów. Idziemy w kolei godzin:

6.30 rano — założenie nowej tarcz (początek wykresu); założenie tarczy odznacza się przy zamykaniu aparatu nacięciem na zewnętrznej brzeżu kartv:

6.30 — 7.20: wóz stoi (łuk koncentryczny na krążku);

7.20 — 8.10: rozjazdy do klientów;

8.10 — obsługa pierwszego klienta;

8.10 — 10.40: obsługa pięciu klientów;

10.40 — 11.55: droga powrotna = 26.6 klm.;

11.55 — 1.20: przerwa obiadowa (postój);

1.20 — 2.20: drugi wyjazd = 14.8 klm. z przerwą 10 minut;

2.20: początek obsługi klienteli;

2.40 — 4.20: obsługa 6 klientów;

4.20 — 5.30: powrót — = 10.2 klm.;

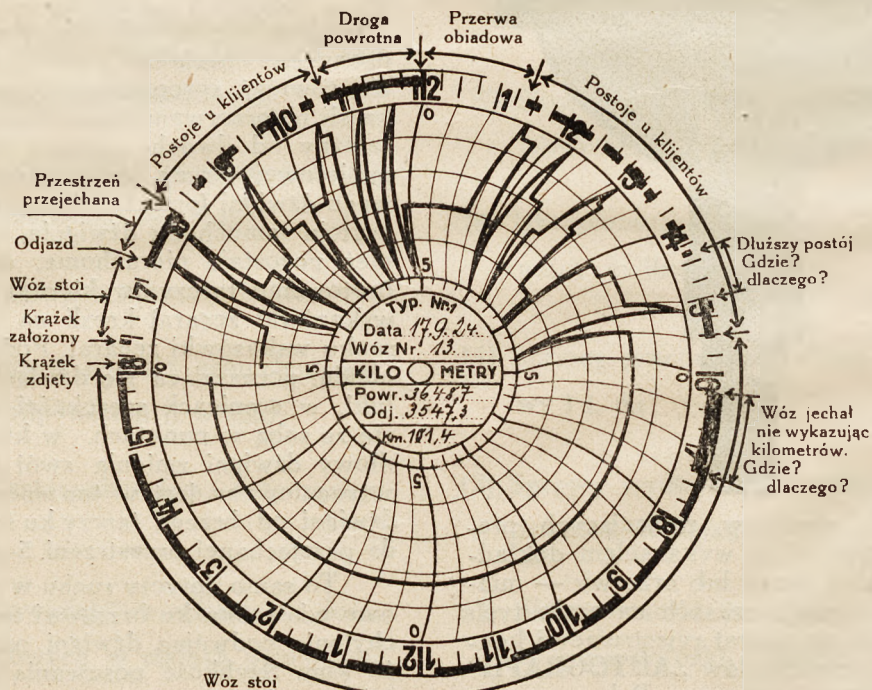
4.20 — 5.00: przerwa w ruchu, która wymaga wyjaśnienia kierowcy;

5.30 — 6.10: nocna przerwa w pracy;

6.10 rano: krążek rejestracyjny zostaje wyjęty, co uwidoczni przerwane kreski koncentrycznej i nacięcie (drugie) na brzeżu krążka.

Całkowita przestrzeń przejechana wyniosła 101,4 klm. Daje się ona odczytać na liczniku i może być sprawdzona przez zesumowanie krzywych na wykresie.

Zwrócić uwagę należy na znaczną szerokość wykresu, co przyczynia się do bardziej wyraźnego notowania najmniejszego ruchu lub zatrzymania pojazdu. W ten sposób wykres taki, jak wyżej opisany, stanowi naidokładniejsze



sprawozdanie z pracy, oraz najwiarogodniejszy dowód w razie jakichkolwiek wątpliwości, konfliktów z policją, wypadków i t. p.

Uzupełnieniem kontroli aparatu jest urządzenie specjalne, które wykazuje nawet w razie przerwy w napędzie najłżejszy ruch pojazdu lub motoru. Najłżejsze nawet wstrząsy spowodowane jazdą samochodu, lub pracą silnika podczas postoju, dadzą w rezultacie kreskę widoczną na pierścieniu zewnętrznym, wskazującym godziny. Wyrazistość tej kreski, względnie siła jej zacięniowania, jest bezpośrednio zależna od wielkości wstrząśnień, jakie ją spowodowały. Zrozumiałe jest że przy normalnym nieuszkodzonym napędzie długość tych poszczególnych kresek, będącą miarą czasu ruchów, pokrywa się z czasem ruchu samochodu, wskazanym przez główny wykres; te kreski są przeto uzupełniającą kontrolą głównego wykresu. a w razie umyślnego uszkodzenia napędu, nieprzekupnym świadkiem jazdy, jak również nawet nieprodukcyjnego puszczenia silnika podczas postoju na miejscu.

Z powyższego opisu wynika jasno wartość tego aparatu dla oceny warunków pracy drożki samochodowej, dla kontroli jej wydajności, a przez to dla zwiększenia tej wydajności.

Dając obraz najdokładniejszy prac samo-

chodu w ruchu i na postoju z absolutnie ścisłym oznaczeniem czasu, i to na krazkach, które stanowią dokument nie do obalenia. Autograf broni często zarówno kierowcę, jak i przedsiębiorstwo w razie możliwych kolizyj z rzepisami o ruchu, dozwolonej szybkości i t. p. Jeżeli kierowcę wobec jakiegoś wypadku spotka zarzut zbyt szybkiej jazdy, „Autograf” na tarczy wykaże, jako najwiarogodniejszy świadek, rzeczywistą szybkość maszyny w momencie wypadku. Ta tarcza, jako niezniszczalny dokument, będzie najważniejszym świadkiem wobec policji i sądu.

Może on również świadczyć kierowcy lub właścicielowi nieocenione usługi w takich wypadkach, kiedy okaże się potrzeba wykazania, co się z danym samochodem działo określonego dnia o określonej godzinie, nawet w kwestjach, które mogą wyniknąć znacznie później od tego momentu, gdyż karty rejestracyjne „Autografu” dają się przechowywać w stanie niezniszczalnym przez nieograniczony przeciąg czasu.

Z powyższego wynika, że zarówno w interesie przedsiębiorcy jak kierowcy, oraz w interesie porządku publicznego, t. i. policji leży bezwzględnie, aby każdy samochód był zaopatrzony w „Autograf”

Reorganizacja zakładów Forda

Wprawdzie przywykliśmy już do liczb o sześciu zerach, gdy mowa o przedsiębiorstwach amerykańskich, nie mniej wprost imponujące sprawiają wrażenie liczby, podane przez nowojorskiego korespondenta „Timesa”, dotyczące się reorganizacji detroickich zakładów Forda, przygotowujących się do puszczenia w ruch zupełnie nowego typu auta, mającego przewyższać pod wielu względami znany typ F.

Reorganizacja ta ma kosztować wprost oszłoniącą sumę 240 milionów dolarów (2 miljardy 360 milionów złotych)!

Jak obliczają, sama zmiana maszyn i narzędzi pochłonie 50 milionów, strata zaś na zyskach, wskutek zaprzestania dalszej produkcji typu T., wyniesie 45 milionów dolarów.

Dwustu dwudziestu siedmiu inżynierów opracowywało plany i modele nowych maszyn i narzędzi. Największa prasa z użytych przy wyrobieniu auta typu T. mierzyła nieco więcej niż 20 stóp wysokości i ważyła 215,000 funtów. Tymczasem każda z największej pary nowych pras mierzy z górą 30 stóp wysokości i waży 480,000 funtów. Ogólna zaś waga wszystkich sześciu

nowych pras dochodzi do 2.160,000 funtów.

W odlewni dodano nowy piec, mogący topić 200 ton metalu dziennie, trzy zaś dalsze piece są jeszcze budowane obok czterech istniejących.

Cztery turbo-generatory dostarczają już zakładom siły 250,000 koni parowych, cztery zaś nowe będą wkrótce dodane do nich.

Odlewnia jest obecnie gmachem długości 1,066 stóp, a szerokości 240 stóp. Na budowę jej zużyto 12 milionów ton stali budowlanej, a w ścianach jej znajduje się 16,180 szyb, mierzących średnio po 10 stóp kwadratowych. Na podłodze przeprowadzono tory kolejowe długości 1,609 m.

Tak zreorganizowane zakłady Forda, które mają być także próbą olbrzymią nowego pod wieloma względami systemu produkcji, wyrabiać będą do 11,000 aut dziennie.

OD WYDAWNICTWA

Następny numer „RUCHU SAMOCHODOWEGO” ukaże się w dn. 10 grudnia r. b.

Numer świąteczny — 20 grudnia r. b.

Przywóz towaru samochodowego

Samochody — Części — Gumelastyka

Główny Urząd Statystyczny opublikował tymczasowe dane dotyczące handlu zagranicznego Polski we wrześniu r. b. Z danych tych notujemy rubryki, interesujące branżę samochodową.

Francja	50.	59
Niemcy	3	4
Stany Zjedn. A. P.	237	185
Włochy	32	33
Razem we wrześniu r. b.	571	653
" " 1926	226	279

Samochody ciężarowe:

Miejsce przywozu	Waga w kwintalach (100 klg.)	Wartość (w 1000 zł).
Austria	29	23
Czechosłowacja	12	11
Francja	56	26
Niemcy	447	253
Razem we wrześniu r. b.	544	313
" " 1926	98	49

Opony inne:

Anglja	184	262
Austria	1	1
Francja	15	13
Niemcy	8	8
Stany Zjedn. A. P.	19	4
Razem we wrześniu r. b.	246	306
" " 1926	87	75

Dętki wszelkie:

Anglja	202	338
Austria	32	32
Belgia	8	9
Francja	7	12
Niemcy	8	9
Stany Zjedn. A. P.	33	50
Włochy	6	6
Razem we wrześniu r. b.	300	460
" " 1926	42	88

Samochody osobowe i omnibusowe:

Anglja	57	43
Austria	158	254
Belgia	63	63
Czechosłowacja	151	221
Dania	710	408
Francja	647	443
Niemcy	68	71
Stany Zjedn. A. P.	492	356
Włochy	361	311
Razem we wrześniu r. b.	2707	2170
" " 1926	1525	1048

Części samochodów:

Anglja	167	245
Austria	59	76
Belgia	42	50
Czechosłowacja	16	22
Dania	1364	728
Francja	226	160
Holandja	0,1	0,2
Niemcy	193	223
Stany Zjedn. A. P.	163	128
Szwajcaria	0,3	1
Szwecja	0,1	0,1
Włochy	103	95
Razem we wrześniu r. b.	2345	1734
" " 1926	538	376

Szyny (opony pełne):

Anglja	97	111
Austria	10	9
Francja	43	20
Niemcy	7	8
Włochy	19	18
Razem we wrześniu r. b.	114	241
" " 1926	87	146

Opony samochodowe:

Anglja	170	262
Austria	8	11
Belgia	38	55
Dania	30	41

Jak widzimy z tego pobieżnego zestawienia, charakteryzującego przywóz do Polski wyszczególnionych przedmiotów, we wrześniu r. b. przywieźliśmy znacznie więcej samochodów niż we wrześniu r. ub., więcej o 446 samochodów ciężarowych i 1.182 samochody osobowe, bądź omnibusowe. Oczywiście w związku z tem musiał wzmóc się i przywóz części samochodowych, oraz gumelastyki. Z przyjemnością notujemy te fakty, świadczące o postępie motoryzacji ruchu kołowego w Polsce. Jeszcze przyjemniej nam będzie, kiedy potrafimy gros przywozu zastąpić produkcją krajową.

Uwagze naszych Czytelników!

Zwracamy uwagę naszym Czytelnikom, że wszystkie firmy przemysłowo-handlowe, ogłaszające się w „RUCHU SAMOCHODOWYM“ zdecydowały się na udzielenie zniżek, nawet bardzo znacznych, przy zakupie u nich towaru.

Obowiązkiem, więc, każdego Czytelnika i Członka Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jest, zresztą we własnym interesie, popieranie tych firm, słowem — okazywanie im poparcia.

OCHRONA WŁASNEGO SAMOCHODU

UBEZPIECZENIA „AUTO-CASCO”

Wprowadzenie samochodu, jako środka lokomocji, miało bardzo ważne znaczenie w życiu gospodarczym, dzięki umożliwieniu łatwego dostępu do tych okolic, które nie były objęte siecią kolejową, jak również dzięki poważnemu skróceniu czasu podróży. Rzecz prosta, że innowacja ta, jak każda inna z dziedzin wynalazków technicznych, pociągnęła za sobą szereg nowych, nieznanych przedtem niebezpieczeństw, którym ustawodawstwo poszczególnych państw stara się zapobiec. W tym celu wydawane są odpowiednie przepisy dla zabezpieczenia osób i rzeczy. Przepisy te normują szybkość jazdy, ustalają stronę jezdni dla każdego kierunku i t. p., nie są w stanie jednakże uchronić tych szkód, jakie stwarza każdy dzień dla tego rodzaju pojazdów, jakimi są samochody. Istnieje możliwość łatwego ich uszkodzenia bądź skutkiem zderzenia, bądź też z powodu ognia, wreszcie z całego szeregu właściwości mechanicznych pojazdu.

Celem ochrony właścicieli samochodów od możliwych strat powstał specjalny dział ubezpieczeń samochodowych, t. zw. „auto-casco”. Już w początkach wieku XIX pewne niemieckie Towarzystwo Ubezpieczeniowe wpadło na pomysł ubezpieczenia pojazdów prywatnych, podówczas konnych. Z chwilą pojawienia się samochodów, ubezpieczenia te siłą rzeczy przeniosły się na ten środek lokomocji, jako bardziej na szwank narażony. W roku 1901 niemieckie Tow. Ubezp. „Agrypina” po raz pierwszy przyjęło samochód do ubezpieczenia przeciwko nieszczęśliwym wypadkom. Od tego czasu datuje się szybki rozwój „auto-casco”. — bowiem za przykładem Niemiec szybko poszły inne państwa, wprowadzając w swoich Towarzystwach ten dział ubezpieczeń.

W Polsce ubezpieczenia samochodów pojawiają się dopiero około roku 1921, kiedy to Tow. Ubezp. „Patria” u siebie ten dział wprowadza. Obecnie poza „Patrią” auto-casco prowadzą: „Piaś” w Warszawie, Tow. „Port” w Warszawie, Krakowskie Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie, Poznańsko-Krakowski Bank Ubezpieczeniowy i „Vesta” Bank Wzajemnych Ubezpieczeń, obydwa ostatnie w Poznaniu.

Ogólne zasady tego rodzaju ubezpieczeń są następujące:

Tow. Ubezp. odpowiada za szkody wynikłe w samochodzie wskutek nieszczęśliwych wypadków lub kradzieży, względnie rabunku. Za nieszczęśliwy wypadek uważa się nagle, zewnętrzne zdarzenie, któremu w danej chwili nie

można było zapobiec, a które spowodowało rozbicie lub uszkodzenie auta, np. zderzenie, upadek do rowu i t. p. Są to wypadki zasadnicze. Poza tem jednak, za specjalną, oddzielną opłatą można ubezpieczyć auto: a) od szkód powstałych wskutek ognia lub wybuchu zbiornika z materiałami pędnymi; b) od uszkodzenia opon i kiszek, przyczem to ostatnie ubezpieczenie dotyczy szkód tylko wówczas, jeżeli wynikły one w związku z innymi uszkodzeniami podlegającymi odszkodowaniu ze strony Towarzystwa; c) od kradzieży poszczególnych części samochodowych, przytwierdzonych do auta, lub też przechowywanych pod zamknięciem jednak tylko wtedy, jeżeli zostanie użyta siła fizyczna, lub w grę wchodziło włamanie; d) wreszcie od szkód spowodowanych bardzo szybko jazdą w czasie wyścigów, raidów i treningu.

Nie odpowiada Towarzystwo natomiast za wszelkie szkody, wynikłe wskutek działania siły wyższej, jak np. trzęsienia ziemi, zamachów, przewrotów politycznych i wpływów atmosferycznych (np. za zamarzanie wody w chłodnicy). Również o ile szofer, względnie prowadzący auto rozmyślnie narazi je na szwank lub dopuści się karygodnego niedbalstwa, wtedy Towarzystwo nie bierze na siebie odpowiedzialności. (Zaznaczyć należy, że wypadki te są naogół trudne do sprawdzenia i należy zżory przy ubezpieczaniu auta jasno kwestję omówić, dla uniknięcia ewentualnych sporów później). Wreszcie Towarzystwo nie jest odpowiedzialne za szkody, wynikłe wskutek zużycia, jakimu samochód podlega podczas jazdy.

Świadczenia Towarzystwa polegają na zwrocie kosztów naprawy, względnie wypłaceniu odszkodowania w wysokości wartości ubezpieczonego auta w dniu szkody (w każdym razie nie wyżej sumy ubezpieczeniowej) w wypadkach kradzieży lub zniszczenia samochodu.

Do ubezpieczenia przyjmowane są zasadniczo maszyny nowe, za zgodą Dyrekcji Towarzystwa, jednak może być ubezpieczone również auto używane, przyczem okres używania nie może przekraczać pięciu lat. Ubezpieczenia zawiera się na okresy: najkrótszy — jednego roku i najdłuższy — pięciu lat; jeżeli w grę wchodzi samochody prywatne. Co się tyczy drożek samochodowych (taksówek), autobusów, samochodów do wynajęcia, hotelowych i t. p. — to te można ubezpieczać najwyżej na rok jeden, zważywszy, że są one częściej i forsowniej używane i łatwiej podlegają zniszczeniu.

Składkę ubezpieczeniową oblicza się od wartości w stanie nowym. Dla przykładu poda-

jemy wysokość składki dla samochodów prywatnych i dorożek samochodowych na terenie byłego zaboru rosyjskiego: (sumy ubezpieczeń podane są w dolarach): Taryfa ubezpieczeń samochodów prywatnych: Składka brutto od sumy ubezp. do dolarów 1,000 — 9% minimum wynosi dol. 70. Składka brutto od sumy ubezp. do dol. 1,500 — 8% minimum dol. 100. Składka brutto od sumy ubezp. do dol. 2,000 — 7% minimum wynosi dol. 130.

Taryfa ubezpieczeń dorożek samochodowych, omnibusów, samochodów hotelowych i t. p. Składka brutto od sumy ubezp. do zł. 10,000 — 13,5% minimum zł. 1,050. Składka brutto od sumy ubezp. do zł. 15,000 — 12% minimum 1,500 zł.; składka brutto od sumy ubezp. zł. 20,000 — 10,5% minimum 1,950 zł. i t. d.

Dla samochodów używanych obowiązuje specjalny dodatek: za pozostające w użyciu od 2—3 lat 10% i za pozostające w użyciu od 3 do 4 lat 15%. Powyżej czterech lat dodatek ustanawia Dyrekcja.

Natomiast przy ubezpieczaniu „auto-casco” samochodów prywatnych łącznie z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej stosuje Towarzystwo ustępstwo od 5—10% od składki za samochód. Czem jest ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej? Zbyt małe ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na omówienie tego tematu, który będzie przedmiotem najbliższego artykułu z dziedziny ubezpieczeń samochodowych. Zaznaczyć narazie wypada, że taksówki, autobusy i t. p. przyjmuje się do ubezpieczeń jedynie łącznie z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, przyczem udział własny ubezpieczonego wynosi obowiązkowo 20%.

W latach ostatnich rozwój ubezpieczeń „auto-casco” posuwa się w szybkim tempie. Na dowód tego może posłużyć coraz większa ilość Towarzystw Ubezpieczeniowych które wprowadzają u siebie ten dział, choć nie jednokrotnie oszkodowania wypłacone przewyższają zebrane składki. Naprzykład: „Vesta”, Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu wypłacił w 1925 roku tytułem odszkodowań w dziale „auto-casco” złotych 406,240, podczas gdy zebrane składki wyniosły wszystkiego zł. 356,578. Ogółem w roku 1925 cztery Towarzystwa Ubezpieczeniowe, t. j. Poznańsko - Warszawski Bank Ubezpieczeń, Vesta, Patria i Krakowskie Towarzystwo Ubezpieczeń wypłaciły zł. 752,394 — zebrały zaś ogółem 861,190. Odszkodowania zatem wyniosły 87,37%. Za rok 1926 dotychczas nie zostały sporządzone bilanse, jednak wiadomym jest, że sumy wymienione naogół wzrosły.

Jak z powyższego wynika spotykamy się w Polsce z coraz większym zainteresowaniem właścicieli samochodów sprawą ubezpieczenia „au-

to-casco”. Nie trudno bowiem zaprzeczyć korzyściom, płynącym z tego ubezpieczenia wogóle, ale specjalnie na terenie naszego kraju jest ono wyjątkowo doniosłe. Zarówno bowiem zawodowcy, jak i amatorzy zdają sobie doskonale sprawę, że niebezpieczeństwo, grożące naszym wozom jest znacznie większe, niż w innych krajach zachodnich, a to ze względu przede wszystkim na fatalny stan dróg naszych. Jeżeli chodzi o miasta, to daleko nam do unormowania ruchu kołowego w sposób praktykowany w wielkich stolicach europejskich. Ciągłe jeszcze panujący tu chaos, wynikający nie tylko z nieumiejętnego zachowania się pieszych, ale również często z winy kierowców, powoduje zwiększone niebezpieczeństwo dla wozu. Równocześnie jednak, mimo nieopanowania wspomnianych przeszkód, wzrasta stale i szybko liczba samochodów, kursujących zarówno w mieście, jak i na drogach publicznych. To też corocznie „auto-casco” ma więcej racji bytu, jako niezwykle pożyteczny dział ubezpieczeń, gwarantujący właścicielowi częściowe, i to częściowe w dużej mierze, jeżeli nie całkowite odszkodowanie za straty, poniesione często z jego winy.

Stanisław Tadeusz Kellem.

POJAZDY MECHANICZNE W POLSCE

W 1925 r. ogólna liczba zarejestrowanych samochodów (bez samochodów wojskowych) wzrosła o 2,409, w 1926 r. — o 1,936, a w pierwszej połowie 1927 r. — o 2,234. Dla ogółu pojazdów mechanicznych (łącznie z motocyklami i in.) odpowiednie liczby wynoszą: 3,297, 2,504 i 2,626. W dniu 1 stycznia 1925 r. jeden samochód przypadał na 2,370 mieszkańców, w dniu 1 stycznia 1926 r. — na 2,000 mieszkańców, w dniu 1 stycznia 1927 r. — na 1,790 mieszkańców, w dniu 1 lipca 1927 r. — na 1,590 mieszkańców (szacunek ludności przybliżony — 27,700,000).

W 1926 r. wzrost taboru samochodowego dotyczy głównie samochodów osobowych; liczba samochodów ciężarowych wzrosła o 155, t. j. o 55%. Z pośród samochodów osobowych stosunkowo najpoważniej wzrosła liczba samochodów-dorożek, a następnie autobusów. W pierwszym półroczu 1927 r. samochodów ciężarowych przybyło więcej, niż w 1926 r., mianowicie 230, co stanowi 7,8%. Tabor samochodów osobowych wzrósł w tym samym czasie o 2,004, t. j. o 14,8%, przytem stosunkowo najsilniej wzrosła liczba autobusów. (

Patenty na rok 1928

Jedną z najdotkliwszych bolączek właścicieli dorożek samochodowych — jest sprawa patentów.

Kwestia ta jest — niestety w obecnym momencie uregulowana w sposób krzywdzący w wysokim stopniu właścicieli dorożek, o czym pisaliśmy w poprzednim numerze „Ruchu Samochodowego”.

To też najbliższy Zjazd, który się odbędzie dnia 4 grudnia r. b. — opracuje ostatecznie odpowiedni memoriał, uwzględniający żądania właścicieli. Memoriał ten przedłoży wybrana na tym Zjeździe delegacja władzom rządowym, i mamy nadzieję, że postulaty nasze zostaną uwzględnione, oraz, że w roku przyszłym opłacać będziemy patenty i podatki, obliczone według sprawiedliwych norm.

Treść tego wszystkich nas interesującego memoriału podamy w następnym numerze „Ruchu Samochodowego” — tymczasem dzisiaj zaś podajemy, dla orientacji naszych członków obowiązujące przepisy, regulujące sprawę wykupu patentów.

Nazasadzie okólnka Min. Skarbu z kwietnia 1926 r. wykupują pręsiębiorcy:

a) posiadający tylko jedną, najwyżej 6-cio osobową dorożkę samochodową — patent IV kat. handlowej, który kosztuje — zł. 49 gr. 50;

b) posiadający 2 lub 3 dorożki samochodowe, najwyżej 6-cio osobowe — patent III kat. handlowej, który kosztuje zł. 132, — przyczem w obu powyższych wypadkach należy uprzednio wnieść podanie o udzielenie pozwolenia na te kategorie do odpowiedniej Izby Skarbowej

c) posiadający 4, 5 i t. d. dorożek samochodowych patent II kat. handlowej, który kosztuje zł. 660.

Przepisy powyższe obowiązują w każdym razie do końca r. b. — o ewentualnych zmianach, w związku z naszymi staraniami, zawiadomimy członków naszych w odpowiednim czasie.

Reformy w ruchu ulicznym Warszawy

Jedno z pism codziennych donosi:

W związku z ostatnimi zarządzeniami władz w sprawie ruchu kołowego w Warszawie, zwróciliśmy się do jednego z fachowców w tej dziedzinie z prośbą, by zechciał opowiedzieć nam o planach władz, zmierzających ku unormowaniu ruchu kołowego w Warszawie.

— Za dwa tygodnie rozpoczyna nasz informator — skończymy wyszkolenie specjalnego plutonu policjantów-kierowników ruchu kołowego. Poza tem szkolimy również cały korpus policyjny w tym samym przedmiocie. Niebawem

więc każdy posterunkowy, pełniący służbę na ulicy, będzie mógł sprawnie kierować ruchem ulicznym.

Pluton, o którym panu wspomiałem, będzie wystawiał posterunki na skrzyżowaniach ulic, gdzie panuje najbardziej ożywiony ruch. Punkty te zostały ustalone przez komendanta policji Czyniowskiego i Komisarza Rządu Jaroszewica. Są to: Nowy Świat — Ordynacka, Nowy Świat — Aleje Jerozolimskie, Al. Jerozolimskie — Bracka, Al. Jerozolimskie — Marszałkowska, Mazowiecka, Królewska.

Posterunkowi z plutonu kierowników ruchu kołowego będą mieli specjalne odznaki, namienne białe z białym kółkiem. Do takiego posterunkowego, kierującego ruchem publiczności nie będzie mogła — i na to proszę zwrócić na to specjalną uwagę — mówić nasz informator — zwracać się z prośbą o interwencję, informacje i t. d. Obok posterunku ruchu będzie się znajdował na uboczu posterunkowy do wszystkich innych funkcji.

Następnie już za kilka dni wydamy zarządzenie przedłużenia jednokierunkowego ruchu, z Wareckiej przez Sienkiewicza, Sienią do Wielkiej i w odwrotnym kierunku Chmielna, również do Wielkiej.

Następnie tytułem próby wydamy zarządzenie wewnętrzne wprowadzenia ruchu okrężnego na Placu Saskim. Sprawa wybudowania przejazdów kolejowych przy ul. Żelaznej, Towarowej, oraz na Powązkach przy kolei obwodowej, a także przy Dworcu Gdańskim jest już na dobrej drodze.

Muszę zaznaczyć, że ruch podmiejski autobusowy dotychczas nie był absolutnie traktowany poważnie przez władze jak i miasto, a ponieważ ostatnio ruch autobusowy coraz bardziej zwiększa się, zwróciliśmy się do Magistratu z prośbą o wybudowanie pięciu stacji autobusowych, z których jedna będzie na Pradze a cztery w Warszawie. Stacje autobusowe budowane będą na wzór stacji kolejek podmiejskich.

Onegdaj na Pradze jeździła komisja celem zbadania ulicy Targowej, gdyż mają tam zająć zmiany w położeniu linii tramwajowej. Linie tramwajowe, biegnące teraz po jednej stronie (po lewej) skwerów, zostaną przesunięte na skwery, tak że obie strony jezdni będą przeznaczone specjalnie dla ruchu kołowego jednokierunkowego.

Urząd przemysłowy Magistratu zarejestrował w miesiącu listopadzie r. b. 56 nowych dorożek samochodowych (w październiku 58), Zlikwidowano w tym samym czasie 32 dorożki samochodowe (w październiku 52).

W dniu 1 grudnia czynnych było w Warszawie 1694 dorożek (w dniu 1 listopada 1670).

DZIEJE KARJERY CHRYSLERA Z ROBOTNIKA — POTENTATEM SAMOCHODU

W krainie nieograniczonych możliwości — Ameryce Północnej zawrotna karjera jest zjawiskiem codziennym. Jednakże i w tamtejszych warunkach karjera jednego z potentatów samochodowych — Waltera Chryslera jest uważana za zjawisko niezwykle.

Syn maszynisy kolejowego, młody Walter rozpoczął pracę w charakterze niewykwalifikowanego robotnika w parowozowni, do której był przydzielony jego ojciec.

Po pewnym czasie zyskał on opinię zdolnego majstra. Pewnego dnia na linii zepsuła się lokomotywa. Dla utrzymania regularnego ruchu należało lokomotywę zreperować w ciągu dwóch godzin. Szef służby pociągowej był w rozpacz — nikt nie podejmował się skutecznie reperacji w tak krótkim terminie. Sprowadzono wreszcie Chryslera.

— Potrafi pan to zrobić?

— U licha, dajcie mi czempredziej młotek.

Po dwóch godzinach pociąg o przewidzianej godzinie opuścił stację. Wypadek ten miał skutki niezwykle doniosłe.

Po trzech miesiącach otrzymał młody Walter engagement w charakterze majstra do warsztatów kolejowych kolei południowych.

W przeciągu kilku lat dzielny młodzieniec wykazał tak niepospolite zdolności organizatorskie, że został w końcu szefem jednego z działów fabrycznych.

Dzięki swej niespożytej energii i talentowi Chrysler uzyskał niebawem opinię jednego z najwybitniejszych organizatorów przemysłowych.

Po kilku latach pracy w przemyśle samochodowym Chrysler powziął zamiar założenia własnego warsztatu. Z właściwą sobie energią zabrał się yankes do pracy i po kilku latach w całej Ameryce stały się modne samochody marki Chrysler, zaopatrzone w elastyczne silniki i estetyczne karoserje.

Ostatnio, przy okazji salonu samochodowego w Paryżu, Walter Chrysler, dawniej robotnik warsztatowy — dziś miljarder, dokonał triumfalnego wjazdu do Paryża.

Głośnym enonemem w Paryżu był bankiet u Claridge'a przezeń wydany dla prasy oraz przedstawicieli jego fabryki w całej Europie — ogółem 500 osób. Podczas bankietu, urządzonego z istic miljonerskim przepychem, Walter Chrysler wygłosił expose, znakomicie charakteryzujące ciekawą postać jednego z najmłodszych multimiljonerów amerykańskich oraz psychologię współczesnego amerykanina.

— Samochód oddawna już przestał być przedmiotem zbytku, mówił Chrysler. Przeciwnie,

nie, niepodobna sobie wyobrazić człowieka praktycznego bez własnego samochodu. Równolegle jednak z rozrostem automobilizmu, rosła wymagania nabywców samochodów. Pracując usilnie w tym kierunku, wypracowałem typ samochodu, który potwierdził swe zalety, zyskując niezwykłą popularność na całym globie ziemskim. Wystarczy zaznaczyć, że reprezentacje naszej fabryki znajdują się w 97 krajach wszystkich kontynentów. Na salonie samochodowym w Nowym Jorku każdego roku odbywa się oficjalna klasyfikacja fabryk, stosownie do ich produkcji. Przed czterema laty zajęliśmy 27 miejsce. Przed trzema laty byliśmy już na 18-em. Dwa lata temu uzyskaliśmy 9-e miejsce, zaś na salonie tegorocznym przyznano nam 4-e miejsce w produkcji amerykańskiej i światowej łącznie. Prawdopodobnie w styczniu 1928 roku zajmujemy miejsce trzecie.

W roku 1926 sprzedaliśmy 170.400 samochodów, natomiast rok bieżący mamy zamknąć cyfrą 220.000 maszyn. Rekordowym miesiącem był sierpień. Wypuściliśmy z fabryki 23,194 samochodów, które zostały wysłane z fabryki w 140 pociągach po 50 wagonów każdy. W roku bieżącym wypłacimy kolejom amerykańskim tytułem kosztu frachtów około 25 milionów dolarów. W chwili obecnej znajduje się w obiegu ponad pół miliona samochodów zbudowanych przez naszą fabrykę.

W latach najbliższych przewidywać należy dalszy intensywny rozwój lokomocji samochodowej. Do niedawna jeszcze każdej rodzinie amerykańskiej wystarczała jedna maszyna, — dziś większa rodzina nie może obejść się bez trzech, a nawet czterech maszyn.

Na podstawie ścisłych obliczeń śmiem twierdzić, że w roku 1936 liczba samochodów, kursujących w Ameryce osiągnie 35 milionów

Przed „inwazją” wozu amerykańskiego

Donoszą z Berlina, że projekt stworzenia kartelu automobilowego, który narodził się był w Londynie został życzliwie przyjęty przez sfery niemieckie.

Celem kartelu będzie obrona Europy przed „inwazją” wozów amerykańskich.

Sprawa zapowiada się na długo, gdyż ołecnie obowiązujące traktaty handlowe w sprawie prawa przywozu wozów amerykańskich nie przewidują jakichkolwiek represji.

Branża samochodowa w Polsce

„Ruch Samochodowy” u p. M. Bogusławskiego, założyciela, b. prezesa, obecnie sekretarza Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy S. K. P.

Praǳąc czytelnikom naszym możliwie wszechstronnie oświetlić sprawę automobilizmu w Polsce, postanowiliśmy poprosić o informacje i dane u całego szeregu osób, które z racji swego stanowiska najlepiej ten problem znają.

Wędrówkę swoją rozpoczął przedstawiciel redakcji od istniejącego przy stowarzyszeniu Kupców Polskich w Warszawie — Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych, gdzie przyjęty został przez założyciela i b. prezesa, a obecnie sekretarza Koła, p. M. Bogusławskiego, który uprzejmie oświadczył, co następuje:

„Olbrzymi rozwój automobilizmu po wojnie światowej, postawił sfery przemysłowe w odrodzonej Polsce w obliczu konieczności stworzenia i zorganizowania własnego przemysłu samochodowego, któryby, bodaj częściowo mógł zaspokoić potrzeby 30-miljonowego państwa.

Dla ścisłości muszę w tem miejscu dodać, że „potrzeb” tych nie można cyfrowo równać ze stosunkami amerykańskimi, czy też angielskimi lub francuskimi. Polska pod względem ilościowego używania samochodu, jako środka lokomocji stoi, jak wykazuje statystyka, na 36 miejscu.

Jeden samochód przypada u nas na mniej więcej 1,300 mieszkańców, podczas gdy w Czechosłowacji na 850, w Szwajcarii na 370, w Anglii i Francji na 50, zaś w Stanach Zjednoczonych na 7—10 mieszkańców.

Cyfry powyższe mówią same za siebie i nie potrzeba dodawać, że dużo jeszcze wody upłynie w Wiśle, zanim samochód stanie się u nas przedmiotem codziennego użytku dla szerokiego mas obywateli.

Niemniej jednak już istniejący stan rzeczy wymaga od kupców i przemysłowców branży samochodowej bardzo dużego nakładu energii, pracy i inicjatywy, by nowo tworzący się przemysł automobilowy od samego początku, niejako od kolebki na właściwe skierować tory.

Zadanie to właśnie wzięło na swoje barki, istniejące przy Stow. Kupców Polskich w Warszawie Koło Kupców i Przemysłowców Samochodowych, którego prezesem jest p. Marchlewski, wiceprezesem p. Hejne, zaś sekretarzem ja.

Członkami Koła są wszyscy ci kupcy i przemysłowcy naszej branży na terenie b. zaboru rosyjskiego, którzy należą do Stowarzyszenia Kupców.

Jesteśmy naturalnie w stałym kontakcie

z pokrewnymi organizacjami na terenie całej Polski, więc z kołami we Lwowie, Poznańskim, Gdańsku i t. d., którym w miarę sił i możliwości służymy radą i pomocą.

Głównem naszym zadaniem w chwili obecnej jest stałe podnoszenie produkcji krajowej, co uskuteczniamy przez wpływanie na czynniki rządowe w kierunku odpowiedniego naszym celom i potrzebom regulowania kwestvi celnych i przywózowych.

Dla przykładu komunikuje panu fakt, że dzięki naszym zabiegom rozwija się ostatnio w poważny sposób przemysł karoseryjny, a to mianowicie dlatego, że dzięki odpowiednim ustawom cło na samochody sprowadzane z zagranicy z karoserjami kosztuje o 40% drożej.



P. M. Bogusławski

Większość zatem wozów sprowadza się do kraju bez karoseryj, które dorabiane są na miejscu, co naturalnie sprzyja znakomicie rozwojowi tej gałęzi przemysłu.

Pracujemy ręką w rękę z Rzadem, mówiąc ściślej z wojskowością, dla której samochodowy stan posiadania na wewnętrznym rynku ma z uwagi na ewentualną wojnę olbrzymie znaczenie tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym.

„Ogólnie biorąc — kończy uprzejmie mój informator — jesteśmy w danej chwili jeszcze w powijakach. Należy jednak mieć nadzieję, że wspólny wysiłek woli i energii zainteresowanych kupców i przemysłowców samochodowych z jednej, a Rządu z drugiej strony pchnie tę sprawę w najbliższej przyszłości o tyle naprzód, że będziemy mogli mówić poważnie o polskim przemyśle samochodowym”.

E. M.

ULICE W PRZYSZŁEJ WARSZAWIE

Przebiega ulic i placów. — Wielka arterja N. S. — Nowe place. — Prace regulacyjne

Prezydent m. st. Warszawy inż. Stomiński wydał interesującą broszurkę p. t. „Rozwój Warszawy“ w której omawia zamierzenia w dziedzinie regulacji rozbudowy stolicy. Z broszurki tej cytujemy poniżej ustęp, poświęcony sprawom arterji komunikacyjnych. Czytelników naszych rozdział ten niewątpliwie zainteresuje. Chodzi przecież, o Ich pomocnicze, ponieważ, warsztaty pracy, jakimi są dobre ulice w mieście.

Wobec gęstości zaludnienia śródmieścia i zabudowania zwartego, zasadniczych zmian plan regulacyjny w tych dzielnicach nie przewiduje.

Projektuje się przebiega, lub rozszerzenia, w celu otrzymania bądź wygodnych linii komunikacyjnych, bądź placów, lecz o tem pomówimy później.

Należy zaznaczyć, iż wielkie tereny państwowe po skasowanej fortecy i przyległe tereny niezabudowane prywatne, okalające Warszawę z przed roku 1916, wytorowały dla Biura Regulacji nad wyraz pomyślne warunki, by zagadnienia regulacyjne wielkiego miasta rozwinąć jak najpomyślniej, tworząc zupełnie nowe tereny, w myśl zasad nowoczesnej urbanistyki.

Nie będę mówił o wszystkich komunikacjach wielkiego planu regulacyjnego, wskażę li tylko na pewne wytyczne i zasadnicze kierunki, charakteryzujące projekt.

Wyloty z Warszawy pozostawiono bez zmiany, wprowadzono jednak bezpośrednią komunikację północy z południem, projektując t. zw. ulicę NS, szerokości 30 m.

Arterja ta, o długości 18 km., będzie miała b. doniosłe znaczenie, łącząc bowiem odległe dzielnice północy z południem i przechodząc przez najwięcej zaludnione części śródmieścia koło dworca Centralnego, będzie arterją wybitnie handlową, posiadającą komunikacje tramwajowe i koleje szybkie — metro.

Krzyżująca się z nią wielka arterja przechodzić będzie od wylotu na Alei Grójeckiej przez nowy most na Wiśle przy ul. Karowej i dalej wielką arterją do gminy Brudno.

Między temi krzyżującemi się zasadniczymi arterjami komunikacyjnymi zaprojektowano połączenia okólne, a więc:

a) wielką aleję, biegnącą od Lasku Bielńskiego, obok dzielnicy wojskowej, terenów Kola — do Woli;

b) współśrodkową z nią arterję od ul. Wolskiej, przez Koło, Buraków, Żoliborz — nowy — do wspomnianej arterji, wiodącej do gm. Brudna;

c) wielką aleję spacerową na dawnych pasach fortecznych od ul. Puławskiej do Bielna, a zatem do Wisły, wiodącą jednym nieprzerwanym pasmem zieleni.

Prócz tego, zaprojektowano wielkie arterję, łączące poszczególne dzielnice bądź punkty, a więc:

d) Aleję Sejmową, łączącą nowe gmachy sejmowe z placem i terenami dzielnicy naukowej.

e) Wielką Aleję 3-go Maja i Ks. Poniatowskiego łączące śródmieście z Pragą i Grochowem.

f) wielkie ulice na terenie Kola, dzielnicy wojskowej, piękną Aleję Wojska Polskiego, łączącą Cytadelę z placem dzielnicy na Żoliborzu;

g) cały szereg ulic rozpiętych wachlarzowo, na Bielanych;

h) wreszcie wielką arterję komunikacyjną nad Wisłą wiodącą od mostu Ks. Poniatowskiego poprzez Bielany do Młocin, o długości przeszło 20 km.

Na wspomnianych terenach wielkie te arterje łączone są ulicami bocznymi, o prawidłowym kierunku do światła, całym szeregiem ulic drobnych, mieszkaniowych.

Zwrócono też specjalną uwagę na zaprojektowanie całego szeregu placów, których tak wielki brak odczuwa nasza stolica. Place nowe mają znaczenie nie tylko komunikacyjne i perspektywy architektoniczne, że wskażę na linii NS — 3 wielkie place, w alei Grójeckiej — Brudno 6 wielkich placów, na poszczególnych zaś arterjach: Aleja Sejmowa — 6 placów, Aleja Wojska Polskiego — 3 place.

Przekroje ulic zaprojektowano już zgodnie z wymaganiami wielkiego miasta, szerokość dostosowano do ich przeznaczenia; współżycie z tramwajami uskuteczniło w ten sposób by tory tramwajowe w niczem nie tamowały ruchu ulicznego, by stałe utrzymanie torów nie niszczyło nawierzchni ulic. Tak zaprojektowano ul. Grójecką, Wolską, Grochowską, Czerniakowską, Puławską, Aleje Ujazdowskie, Jagiellońską i inne, gdzie wszędzie tory tramwajowe mają torowiska wydzielone.

Objazdy placów również dostosowano do wymagań ruchu, przeznaczając wolne przestrzenie na plantacje.

Z ważniejszych zmian w arterjach komunikacyjnych, jakie przewiduje plan regulacyjny

na terenie dawnej Warszawy z przed roku 1916, należy wymienić:

1) połączenie ul. Marszałkowskiej z placem Bankowym, czyli przebicie przez ogród Saski, szerokości 30 m.;

2) regulacja ul. Bagno i placu Grzybowskiego, z rozszerzeniem ul. Granicznej do 30 m.

Wymienione arterje dadzą wygodne połączenia północnymi krańcami miasta przez Nałewki, z komorą celną, stacją towarową i parkiem Traugutta.

3) ulica NS z przebicciem przez zaludnione

dzielnice od ul. Powązkowskiej, równoległe do Żelaznej, przez pl. Mirowski do ul. Topolowej;

4) nowa arterja na skarpi, dominująca nad Powiślem, przejdzie obok ślimaka na Karowej przez ogród Uniwersytecki, ul. Obożną, Dynasy do ul. Kopernika, wiaduktem przez ul. Tamkę, przez ogród Konserwatorium, przez tereny ogrodu Frascatti do terenów szpitala Ujazdowskiego;

5) od zbiegu Al. Ujazdowskich i Al. Szucha nowa arterja — przez tereny obecnego Ministerstwa Wojny — do zbiegu ulic Polnej i Mokotowskiej, przez pole Mokotowskie do Al. Grójeckiej.

Jakim powinien być kierowca? „Ruch Samochodowy“ u p. H. Prylińskiego

Dobór odpowiedniego personelu to jedna z najpoważniejszych trosk przedsiębiorstwa dorożek samochodowych. Wszak kierowca jest reprezentantem nazewnątrz swego pracodawcy, jest jego mężem zaufania, jest poprostu nim samym. Po kierowcy, można powiedzieć poznaje się jego pracodawcę.

Jakim powinien być kierowca? Wychowawca niejednej setki kierowców samochodowych, inż. H. Pryliński, taki na tę sprawę, formuje poglądy.

Kierowca — zaczyna inż. Pryliński — powinien być uczciwy, do pewnego stopnia inteligentny i dostatecznie wyszkolony zawodowo. Mówiąc o uczciwości kierowcy — rozumiecie państwo, co mam na myśli, jak zrozumiałym jest



p. H. Pryliński

wyraz „uczciwość“. Mówiąc o inteligencji kierowcy nie chcę przez to powiedzieć, aby od kierowcy wymagało jakichś poważnych studiów czy matury, a nawet chociażby 6 klas — chociaż

dobrze jest jak na tyle kierowca jest ukształcony... Myślę natomiast o tej inteligencji kierowcy, która pozwoli mu doskonale opanować zadania swego zawodu. I właśnie nad tem dłużej pragnę się zatrzymać.

Powiedziałem, że kierowca dorożki samochodowej musi być dostatecznie wyszkolony zawodowo. Otóż na to wyszkolenie składa się znajomość samochodu wogóle, oraz umiejętność radzenia sobie przy nim, wreszcie — znajomość tych rzeczy, których wymaga eksploatacja samochodu jako dorożki.

Co do znajomości samochodu wogóle i radzenia sobie przy nim — to rzeczy te ogólnie są znane i wymagane przepisowo przy uzyskiwaniu praw jazdy i t. d. Natomiast niedbale traktuje się u nas wykształcenie kierowcy pod względem potrzeb eksploatacyjnych dorożki samochodowej. Nie wystarczy przecież znać nazwy ulic lub wiedzieć, gdzie one się znajdują. Trzeba wiedzieć coś więcej.

Mianowicie: dobry kierowca poza znajomością przepisów o miejskim ruchu ulicznym, powinien znać wogóle przepisy o ruchu na drogach publicznych w Państwie, powinien choć pobieżnie znać ustawodawstwo, dotyczące samochodu, powinien być obeznany z tymi artykułami kodeksu Karnego czy Cywilnego które dotyczą odpowiedzialności za uszkodzenie — przez niego, lub jego samego; powinien też znać najkrótsze drogi w mieście, wiedzieć gdzie znajdują się popularne lokale, czy instytucje (mieć dobrą pamięć wzrokową), słowem — powinien być dobrym przewodnikiem na terenie eksploatacji dorożki, tak jak są kierowcy francuscy (Parvż).

Rzeczy, które powyżej poruszyłem nie dadzą się wprowadzić w życie odrazu — rozumie. Ale jeżeli właściciele dorożek samochodowych przy przymowaniu personelu pod tym względem wymagania swoje postawią od razu — wysoko, niewątpliwie przez to zmuszą oni kierowcę warszawskiego, aby był więcej europejski.

Z przemysłu i handlu samochodowego

Nowy model Forda, którego tajemnica fabrykacji w całym świecie wzbudziła tak żywe zainteresowanie, wystawiony będzie w Stanach Zjednoczonych, Anglii i Kanadzie równocześnie dnia 2 grudnia. Kupcy chwilowo otrzymają po jednym egzemplarzu nowego modelu dla celów wystawowych. Sprzedaż wozów nowego modelu „A” rozpocznie się dopiero w miesiąc później, t. j. 2 stycznia 1928. Fabryki „Ford” prelinują koszt produkcji nowego modelu „A” w całym roku 1928 na 800 milionów dolarów. Ford oświadczył, że jego preliminarz produkcji na rok 1928 opiera się na optymistycznym przewidywaniu konjunktury gospodarczej w Stanach w związku z redukcją podatków, oszczędnościami w budżecie państwowym i płynnością gotówki.

Grupa angielska, która dotychczas miała prawo wyłącznej sprzedaży wozów „Minerwy” na terenie W. Brytanji uzyskała prawo wyłącznej sprzedaży tych wozów na terenie całej Europy.

Zapłaciła ona za to towarzystwu „Minerwy” 50 milionów franków i tyleż tytułem kaucji.

Boyce-ite, płyn mieszany z benzyna w stosunku 1 : 1000 jest najlepszym środkiem konserwowania motoru, usuwa z benzyny, benzolu i specjalnych mieszanin popędowych koksujące węglowodory i czyści motor. Zwłaszcza jeśli chodzi o uzyskanie największej wydajności pracy motoru, lekkiego i cichego biegu maszyny, należy stosować Boyce-ite. Chroni przed szkodliwym wpływem mieszanin gazolinowych i nieodpowiednich olejów, usuwa już istniejące osady koksu sadzy i t. d. odświeża motor prowadzi do największej ekonomii środków popędowych przez ich zupełne wykorzystanie i amortyzuje szybko inwestowany kapitał. Boyce-ite ułatwia ruszanie z miejsca, usuwa stukanie motoru, umożliwia maszynę silny, a zarazem cichy bieg, umożliwia również pokonywanie trudności górzystego terenu i uzyskanie najlepszego czasu kilometrowego. Często czyszczenie świecy, wentyli i motoru staje się zbędne. Dalszą zaletą przy stosowaniu Boyce-ite'u jest możliwość zastąpienia benzyny z granicami wrzenia i lekkiej benzyny, tanią benzyną średnich frakcji.

P. Zygmunt Lis, otworzył przy ul. Nalewki 2-a hurtowy skład, cerat, linoieum, dermatoid chodników kokosowych i jutowych, płaszczy nieprzemakalnych, śniegowców i t. p.

Jak widać skład p. Z. Lisa zainteresuje i naszą branżę, która niewątpliwie poprze tę nową placówkę handlową. A warto. Ceny fabryczne, dobry towar, u-

przejma i akuratna obsługa — oto, co zapewnia swym odbiorcom p. Lis. A że tak jest i tak będzie przekonywa nas, osoba p. Ożerowicza, znanego kupca bydgoskiego, który kieruje składami p. Lisa.

DROBIAZGI

Jak się dowiadujemy, posterunki policyjne na krańcach miasta mają być zaopatrzone w specjalne pałeczki-latarki. Dotychczasowy system kierowania ruchu kołowego na krańcach, zwłaszcza w nocy, napotykał na wiele trudności z powodu panujących ciemności.

Na podstawie zarządzenia departamentu służby zdrowia M. S. W. zmienił komisariat rządu przepisy dotyczące siły wzroku wymaganej od szoferów zawodowych.

Dotychczas obowiązywała norma 0.8 dla obojga oczu. Obecnie ustanowiono, jako minimum wymaganej siły wzroku 0.5 dla jednego oka i 0.2 dla drugiego.

Przepisy te wzorowane są na obowiązujących w innych wielkich miastach europejskich.

Siłę wzroku rozumie się bez szkieł.

Policeja ruchu rozpoczęła kontrolę napisów na ścianach samochodów ciężarowych. Przepisy wymagają, aby samochody ciężarowe nie miały ani z przodu, ani z tyłu innych napisów lub znaków, oprócz znaków rejestracyjnych, a to dla ułatwienia kontroli ze strony policji. Wiele firm, posiadających samochody ciężarowe, nie stosuje się do tego przepisu. Narażają się one na kary, oraz na stratę czasu, albowiem władze administracyjne nakazują usuwanie tych napisów.

Z jakiej racji, na przykład nie wolno posiadaczowi samochodu ciężarowego — kupcowi, czy przemysłowcowi — zareklamować na swym własnym samochodzie swego, przypuśćmy, fabrykatu...?! Też „troška”!

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejak! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliliśmy możliwość słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatnim zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. inż. Prylińskim który zagwarantował że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych zasługujących na pełne zaufanie — wychowanków obecnych, lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Z życia zawodowo-organizacyjnego na prowincji

Lwów

Stowarzyszenie dorożek automobilowych we Lwowie bardzo sumiennie przygotowuje się do zjazdu wszechpolskiego właścicieli dorożek samochodowych, który odbędzie się w dn. 4 grudnia r. b.

Koledzy lwowscy nadesłali na zjazd wykaz spraw, które — zdaniem ich — powinny być załatwione.

A więc:

1) załatwienie wniesionego przez nich memoriału, wniesionego jeszcze w dn. 12 kwietnia 1926 r. do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie zaliczenia autodorożkarstwa do przemysłów koncesjowanych, a nie wolnych.

2) załatwienie sprawy podatku drogowego, mającego wejść w życie;

3) załatwienie sprawy patentów, byśmy zamiast do kategorii IV-ej należeli do VIII-ej, a więc by właściciele dorożek samochodowych, wykonywujący swój zawód osobiście, lub przy pomocy jednego tylko współpracownika — byli zwolnieni od płacenia podatku obrotowego;

4) sprawa wprowadzenia jednolitego dla całej Polski, pewnego rodzaju „regulaminu” dla dorożek samochodowych;

5) ustalenie jednolitej tarify;

6) sprawa udziału przedstawicieli organizacji właścicieli dorożek samochodowych w komisjach szacunkowo-podatkowych.

Na zjazd Lwów wysyła trzech delegatów.

Kraków.

Z Krakowa piszą do nas:

Stowarzyszenie przemysłowe właścicieli dorożek samochodowych w Krakowie z zadowoleniem przyjęło wiadomość o zorganizowaniu na dz. 4 grudnia r. b. zjazdu zrzeszeń wszystkich stowarzyszeń właścicieli dorożek samochodowych — w Warszawie. Na zjazd ten przysła dwóch delegatów.

W sprawie ewentualnych zagadnień, jakie

na porządku dziennym zjazdu należałoby postawić, Kraków pragnie:

1) aby kierowcy wykazywali się, przynajmniej, dwuletnią praktyką;

2) aby benzynę dla dorożek samochodowych zwolniono od podatków państwowych;

3) aby zwolniono je od opłat za rejestrację i świadectwa przemysłowe;

4) aby załatwiono sprawę wydawania zezwoleń na dorożki samochodowe;

5) aby nasi przedstawiciele zasiadali w komisjach szacunkowo-podatkowych.

Odezwał się na zawołanie i Poznań. W liście do nas pisze między innymi:

— „Z całą pewnością weźmiemy udział w zjeździe w dn. 4 grudnia r. b. Projekt zrzeszenia się przyjmujemy z zadowoleniem i cieszymy się z rozwoju Związku w Warszawie, co uwiadamnia fakt wydawania własnego czasopisma...”

Pozatem zdołaliśmy już nawiązać łączność ze Związkiem Właścicieli Dorożek Samochodowych w **Bydgoszczy**. W najbliższym czasie spodziewamy się stamtąd obszernej korespondencji.

W stadium organizowania Związku znajduje się **Lublin**.

Co słychać w związku?

Z dn. 21 listopada r. b. biuro Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych mieści się przy ul. Smolnej 38 m. 9, tel. 254-20.

Członkowie Związku proszeni są o przybycie do biura Związku w sprawach:

patentów VIII kat. przemysłowej;

podatków za rok 1927 (przemysłowy i dochodowy);

Opłacenia zaległych składek;

Biuro Związku czynne jest od godz. 9 r. do 7 wiecz.

W urzędach sprawy członków załatwiane bywają w razie potrzeby — natychmiast.

CENY OGŁOSZEŃ: Strony okładkowe i tekstowe zewnętrzne — cała 200 zł., $\frac{1}{2}$ —120, $\frac{1}{4}$ —70, $\frac{1}{8}$ —40, $\frac{1}{16}$ —25
Inne — 15% taniej Poszukujący pracy i poszukujący pracowników — po 5 gr. za wyraz.

PRENUMERATA: Z przesyłką wszędzie—rocznie 11 zł., kwartalnie—2 zł. 75 gr.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Smolna Nr. 38, m. 9, telefon 254-20—czynna 10—1, 3—7. Konto P.K.O.: 13.035

DWIE PREMJE RAZEM:
REKLAMOWA i GWIAZDKOWA
dla p. p. szoferów i właścicieli aut!

BENZYNA

samochodowa i lekka po niebywale niskich, **reklamowych cenach** tylko:

PODWALE 28 (róg Wąskiego Dunaju)

TELEFON 527 28.

UWAGA! Przy kupnie każdej ilości benzyny wypłacamy na miejscu specjalną premję gwiazdkową.

!! KORZYSTAJCIE Z WYJĄTKOWEJ OKAZJI !!

Wulkanizacyjny Zakład Parowy

„PNEUMATYK“

Reperacja opon i dętek samochodowych.
Nakładanie protektorów i reperacja rantów.

Ceny konkurencyjne.

Szybka i rzetelna obsługa.

Za trwałość wulkanizacji gwarantujemy.

FELIKS MAŁKIEWICZ

Warszawa, Nowy-Świat 34

WIELKOPOLSKA WULKANIZACJA

OPON i DĘTEK samochodowych

Najnowsze Aparaty



Tania sprzedaż opon i dętek

WAWRZYN PIECHOCKI

Warszawa, Al. Jerozolimskie 34 (róg Marszałk.)

Dla członków Związku 10 proc. ustępstwa

Wytwórnia karoserji samochodowych i nadbudówek

J. A. F. DOBROWOLSCY

Warszawa, Leszno 50.

Na życzenie karoserje (kompletne wykończenie) nadbudówki, oraz koła samochodowe, karoserje na chevrolety na ukończeniu.

Robota solidna. Sily fachowe pierwszorzędne.

Ceny konkurencyjne.

CO TO JEST

AUTOGRAPH?

TO—zastępca WŁAŚCICIELA na SAMOCHODZIE

Zapisujący każdej chwili

całkowitą pracę dorożki.

PRZEDSTAWICIELSTWO:

DENTOS

WARSZAWA, ul. MARSZAŁKOWSKA 125.

Tel. 99-78.

Dla P.P. Członków Zw. Właśc. Dorożek Sam. kredyt.

AUTOMOBILIŚCI UŻYWAJCIE

BOYCE-ITE

ŻĄDAJCIE BENZYNY BŁĘKITNEJ

ponieważ: 1) usuwa osady koksujące, 2) zapobiega stukaniu motoru, 3) ułatwia ruszanie z miejsca, 4) daje lepszy czas kilometrowy, 5) czyści samoczynnie świece, wentyle i motor.

Boyce-Ite powiększa siłę motoru. **Boyce-It**e czyści motor i oszczędza benzynę. **Boyce-It**e zmniejsza koszt utrzymania motoru.

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ:

FABRYKA OLEJÓW i TŁUSZCZÓW TECHNICZNYCH

„TARGÓWEK”

Warszawa, Leszno 8. Tel.: 172-11, 239-67.

ZASTĘPSTWA REJONOWE:

POZNAŃ: Hurtownia Olejów Skalnych L. Ruciński i St. Jankowski, Al. Marcinkowskiego 7.

LWÓW: „Automobile“ S-ka z ogr. odpow., Pasaż Mikolascha.

GDAŃSK: „Baltoil“ Minerölu. Betriebsstoff A. G., Schichaugasse 11.

KATOWICE: H. Schwidewski, Szosa Welnowska.