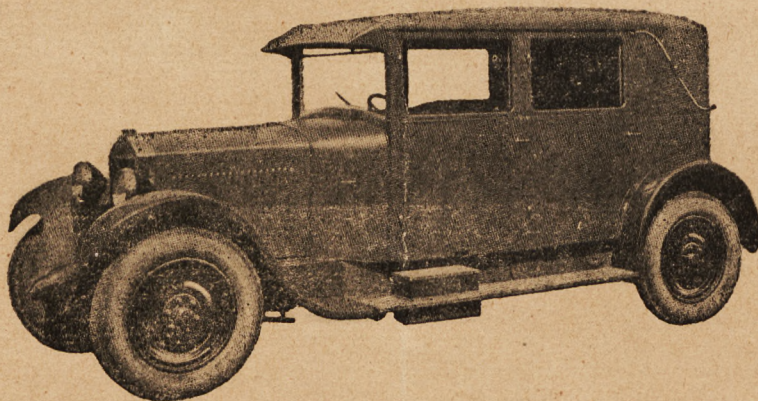


18-22

RUCHA SAMOCHODOWY

U N I C

Jedynie na Polskę samochody ekonomiczne, najwytrzymalsze



DOROŻKA LIMOUSINE'A TYP L 7 F—11 HP, 4-o cyl. — 6-o OSOBOWA

„KRÓLOWA DOROŻEK SAMOCHODOWYCH”

JENERALNA REPREZEN-
TACJA na POLSKĘ

CZESŁAW ŁĄCZNY & S-ka

Warszawa, Nowy-Świat № 21, Tel. 307-54, 79-40, 420-20.

GARAŻE UL. SOLEC № 103, TEL. 427-37. Adr. Tel. „AUTOUNIC-WARSZAWA”

**POZNAŃ Sub. Przed. Garaż Międzynarodowy Siejkowski i S-ka,
Brama Dębińska, Wały Kazimierza Wielkiego, tel. 13-16.**

Wykonujemy
Kompletny remont Samochodów

osobowych i ciężarowych.

Budowa i remont chłodziw samochodowych wszelkich typów.

Zakłady Przemysłowe

„Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI“

Warszawa, Wolska 169, tel. 53-62 i 53-15.

W obrębie Wielkiej Warszawy własnymi środkami przewozowymi zabieramy samochody i chłodziwa do remontu.

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE.

ZAKŁAD BLACHARSKI
B. KRASUSKI

Warszawa, Wolność № 8. Tel. 10-00

Wykonuje błotniki wszelkich typów

oraz obicia karoserji

Tanio terminowo i solidnie



„ARGO” Sp. z o. o.

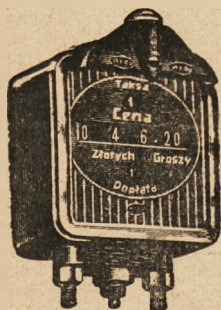
OPONY I TAKSOMETRY

Warszawa, Chmielna 116. Tel. 416-12

Adres Telegr. „TAKSOMETR”

Wyłączna sprzedaż liczników-taksometrów „ARGO”
Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe
WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW.

MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI.
REPARACJA I WULKANIZACJA OPON I DEŃEK.



RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

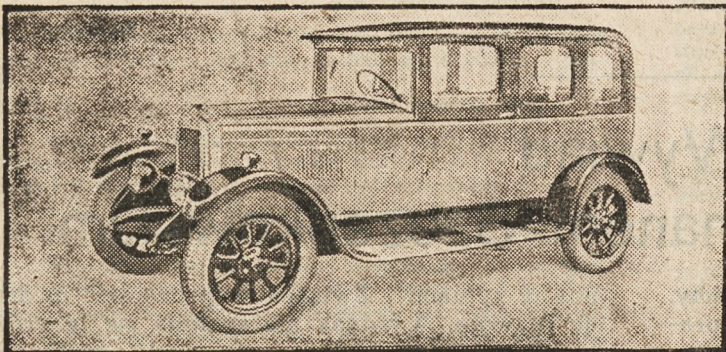
Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.

Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6-7 wiecz.

Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

W A R S Z A W A

Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin



ŚWIATOWEJ SŁAWY

ANGIELSKIE SAMOCHODY

SINGER

4 i 6 cylindrowe

Mocne, tanie i ekonomiczne. Najodpowiedniejsze na polskie drogi. Posiadają wszelkie nowoczesne ulepszenia.

Specjalne wzmocnione podwozia na taksówki.

Cena podwozi od Złotych 6.800.

Składy i budowa karoseryj.

„Poznańskie Warsztaty Samochodowe“ Sp. z o. o.

Warszawa, ul. Syreny 4 (róg Wolskiej) tel. 423-22.

1929.

*Nie trzeba wcale pani de Thebes,
Słynnej paryskiej wróżbiarki:
Ja wam przepowiem, co spadnie z nieb
W tym roku na nasze karki!*

*Zima się skończy... u Wiosny bram;
Samochód zazna znów „fajdy“:
W świecie sportowych panów i dam
Wskrzęsą „konkursy“ i „raidy“...
Kiedy w naturze zakwitnie czar,
Gdy zabrzmia słowika tony,
Zakwitną... w cenie benzyna, smar,
Podskoczą... w cenie opony!*

*Lato. Czy słońce, upał, czy wiatr,
Wycieczki w dalsze krainy...
Samochód wjedzie na szczyty Tatr,
Lub w Białowieży gęstwiny;
Lub tam popędzi, gdzie dzielny K. O. P.
Pilnuje Polski wciąż granic;*

*Albo w Paryżu wykrzyknie: stop!
Samochód przestrzeń ma za nic!*

*Jesień. Reklama na surmach gra —
Reklama wielka to pani! —
„Na wytrzymałość“ „raidy“ nam da,
„Markę“ wychwali lub zgani...
Lecz, rzekłszy prawdę: tak albo tak
(Trudno tej prawdy obalić!)
Gorzej, gdy firmy X w „raidzie“ brak:
Nie ma się, widać, z czym chwalić!*

*Zima. Na szosach skrył dziury śnieg,
Lub zaspę sypnął wysoką,
I wyścigowy zamart już bieg,
Lecz obnibusy się wloką...
I jeden tylko z zimy kpi zuch,
Zawsze do usług gotowy,
I niesie wokół życie i ruch —
To... nasz RUCH SAMOCHODOWY!*

Wukar.

Wywiad z Prezesem Romanem Szczepkowskim.

Rok 1928 a więc rok stary, skończyliśmy. Według zwyczaju należałoby zrobić bilans pracy za ubiegłe miesiące minionego roku.

— Będę zwięzły — rozpoczyna prezes.

Za trzy miesiące upływa roczny okres pracy nowego Zarządu. Bilans dziewięciomiesięcznej działalności obecnego Zarządu przedstawia się w sposób mniej więcej następujący:

Pozwolę sobie przytoczyć moment, w jakich ciężkich warunkach Zarząd obecny objął gospodarkę Związku w kwietniu roku zeszłego. Stosunki jakie zastaliśmy po naszym wyborze, były uniemożliwiające ciągłości pracy, wobec czego należało zacząć niema! wszystko na nowo. W kasie związkowej znaleźliśmy 273 zł. 46 gr. gotówką, natomiast płatne zobowiązania wynosiły około 2000 zł. Ilość członków czynnych wynosiła około 300.

— Miła sytuacja — przerywam.

— Tak, bardzo miła, i dlatego wrócono nam krótki żywot w tych warunkach. Powszechnie mówiono, że nowy Zarząd zlikwiduje Związek w ciągu 2—3 miesięcy, gdyż nie podoła opa-

nować sytuacji i Związek wyprowadzić na drogę rozwoju. A jednak nie spełniły się te wróżby. Stan finansowy znacznie się poprawił, dlatego też śmiało stwierdzić mogę, że skończyły się czasy gospodarki z dnia na dzień. Dalej przystąpiono do takiego ułożenia pracy w biurze, by wszyscy członkowie odnosili realne korzyści. Dzisiaj każdy z członków może z całym zaufaniem zgłosić się do Związku, gdyż Związek załatwia wszystkie sprawy, bez żadnych specjalnych dopłat, względnie daje porady we wszelkich sprawach związanych z eksploatacją dorożek samochodowych. Działalność Związku zaczyna zataczać coraz szersze kręgi. Z chwilą, gdy liczba członków wzrosła do 1000, stało się możliwym podjęcie pracy na większą skalę. W związku z tem, powołano do życia cały szereg komisji, które zajmą się sprawami niezmiernie aktualnymi i wpłyną na dalszy rozwój całokształtu życia automobilowego.

— Jakie sprawy uważa p. prezes za najpilniejsze?

(C. d. na str. 4)

Jak publiczność ocenia rzeczy lepsze od innych...

...Z dotychczasowej pracy maszyny „Durant” jestem najzupełniej zadowolony. W gronie swoich znajomych wyrażam opinię o wozie „Durant” z całkowitą satysfakcją...
25.IX 28. *Bronisław Konieczny, Sosnowiec*

Czujemy się w obowiązku podziękować Panom za samochód „Rugby X”, który chodzi u nas bardzo dobrze i z którego jesteśmy bardzo zadowoleni. Nic jeszcze przy tym samochodzie nie robiliśmy, a pracuje codziennie bez przerwy...
23.X 28. *Przykorski i Ickowicz, Serock.*

...przebyłem na samochodzie „Rugby” blisko 5,000 klm., przejeżdżając przez Czechosłowację, Austrię, Szwajcarię, Belgię, Holandję oraz Niemcy — dzięki zaletom samochodu wymienionej marki, podróż dała mi maximum zadowolenia.
8.VIII 28. *Dyr. H. Pryliński, Warszawa.*

„Durant 55” zdał należycie egzamin. Od czasu wyjścia z okna wystawowego, samochód ten jest stale w użyciu i w ciągu z górą trzech miesięcy odbył drogę około 11,000 klm. bez defektu.

Jest wygodny, łatwy i przyjemny w kierowaniu. Największe wzniesienie (np. Bielsko—Cieszyn) bierze bez wysiłku na trzecim biegu i rozwija na nich z górą 70 klm. Nie zna złej drogi, czy to na górskim szlaku Wisła — Zrywec, czy też na podwarszawskich wybojach i piaskach. Jest dobrze resorowany i nie zarzuca...
27.X 28. *H. Keetz Nast, Sp. Akc., Mikołów G. Śl.*

...mój wóz, który przebył ca 14,000 klm., znajduje się w bardzo dobrym stanie i niema żadnych defektów. Kursuje na mieście jako dorożka już czwarty miesiąc.
J. Penczonek, Warszawa.

...szczęśliwie przejechaliśmy do Stolina z Warszawy przestrzeń 550 klm., 300 klm., jechaliśmy w błocie i piachu...
29.XI 28. *Jefrem Piechotin, Stolin.*

Samochód „Rugby”, który kursuje na linii Różan — Warszawa, okazał się nadzwyczaj mocny i dobry do komunikacji pod względem dobrego i niezawodnego działania silnika jak i całego dobrego skonstruowania jego...
7.XI 28. *A. Perel, Różan.*

Ponieważ jestem bardzo zadowolony z autobusu „Rugby L”, staram się choć w małej części w tym liście wyrazić moją wdzięczność. Ujechałem już mym autobusem 12,000 klm. na naszej złej szosie, a jednak wóz mój jeszcze jak nowy.
M. Rechtman, Łomianki.

Kupiłem trzy miesiące temu samochód „Rugby” i czuję się w obowiązku przyznać Im słusność, iż ten ostatni jest pod każdym względem mocniejszy i lepszy... szczególnie sprawność motoru jest zdumiewająca. „Rugby” chodzi bez zarzutu, świetnie ciągnie i niesie znakomicie, przytem jest ekonomiczny...
Bronisław Włodarski, Warszawa.

...do października przejechałem ogółem 11,000 klm., nie miałem ani jednego defektu... poza przyjemnością jazdy w samochodzie szybkim, subtelnym, cichym, jestem zachwycony...
M. Pinson, Przedstawicielstwo „Michelin”, Warszawa.

Oto zaledwie kilka głosów o samochodach „Rugby” i „Durant”,
Fabrykat Durant Motors Inc. U. S. A.

Dzięki tej oplni ilość samochodów Durant Motors Inc. rośnie
zadziwlająco z dnia na dzień.

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk: Bracia Stefan i Piotr BERGMAN, Inżynierowie
KRAKÓW — WARSZAWA — KATOWICE.

...z dostarczonego samochodu „Durant” jestem pod każdym względem zadowolony. Jeżdżę nim przeważnie po bocznych, piaszczystych drogach, po których samochód ten chodzi bez zarzutu, przebywając z łatwością najgorsze nawet drogi...
Ignacowa hr. Krasicka, maj. Sporów.

Samochód „Rugby” chodzi u mnie bardzo dobrze i jestem z niego bardzo zadowolony. Dotychczas nie miałem z nim najmniejszych kłopotów...
7.XI 28. *Jan Zdanowicz, Stanisławów.*

Dziękuję Panom za taksówkę „Rugby”, z której jestem bardzo zadowolony, pracuje znakomicie bez zawodu, z wyboru tej maszyny jestem bardzo kontent.
16.XI 28. *Stefan Czarnecki, Warszawa.*

...uważam, że żaden inny samochód nie nadaje się tak, jak tylko „Rugby”. Łatwy dostęp do wszystkich części, naprawa których odgrywa najgłówniejszą rolę... co najważniejsze, że „Rugby” nie sprawia żadnej trudności przy zapalaniu, przy kilkugodzinnym postoju i zimnych nocach... wystarczy nacisnąć nogą na starter i w parę sekund maszyna jest gotowa do odjazdu...
4.X 28. *Karol Fryges, Warszawa.*

...kupione w maju r. b. 3 maszyny „Rugby” pracują dotąd baznagannie... jestem zadowolony, że z pośród licznych mnie poleconych marek, zdecydowałem się wybrać „Rugby”. Silnik jest pierwszorzędny i ekonomiczny... Cieszę się, że mogę Szan. Panom tyle dobrego i pochlebnego dla „Rugby” donieść.
12.XII 28. *Zygmunt bar. Bełty-Wolszlagier, Warszawa.*

...samochód „Rugby Durand 6” zrobił dotychczas 20,000 klm. i chodzi bardzo dobrze, nigdy nie miałem najmniejszego kramu i jestem z tego wozu bardzo zadowolony... Maszyny „Rugby” znam zresztą jeszcze z Japonii, gdzie miałem komunikację na wozach o tych samych motorach „Continental”.
Wł. Michalski, Warka.

...samochód marki „Rugby” odznacza się wielką cennością... na nasze drogi — piasek i w najwyższym stopniu błoto, nieraz, aż się płynie — samochód zawsze wyciąga.
Antoni Sapon, Stolin.

...wóz marki „Rugby” po przebyciu 15,000 klm., jest w najlepszym porządku i za samochód ten jestem Panom wdzięczny...
Fizman, Warszawa.

...z samochodu marki „Rugby”, zakupionego u Nich jestem najzupełniej zadowolony. Samochód ten przeszedł do tej pory 8,000 klm. bez najmniejszych defektów.
23.XI 28. *Seweryn Bergander, Kalisz.*

...na samochodzie „Rugby”, taksówką Nr. 456 zrobiłem dotychczas 25.320 klm. w ciągu czterech miesięcy, bez remontów i reperacji. Z kupionego wozu jestem bardzo zadowolony i dziękuję W. Panom za takowy...
Marjan Rzaczykiewicz, Warszawa.

...wytrzymałość zakupionych przez nas wozów „Rugby” i „Durant” jest nadzwyczajna... pracują po 14 godzin na dobę w warunkach bardzo ciężkich jako wozy szkolne... mimo to wozy trzymają się świetnie i pracują bez usterek. Zużywalność benzyny i oliwy minimalna.
10. XII 28. *Kursy kierowców samochodowych V. M. C. A., Warszawa.*

— W pierwszym rządzie sprawa świadectw przemysłowych (patentów). Sprawa ta jest na bardzo dobrej drodze. Rozpatrywana w Wydziale Odwoławczym Sądu Okręgowego w Warszawie wypadła na naszą korzyść. Obecnie znajduje się w ostatniej instancji t. j. Sądzie Najwyższym, który według naszego mniemania wyrok Sądu Okręgowego zatwierdzi. Niezależnie od tego interwenjowaliśmy w Ministerstwie Skarbu, gdzie złożono kilka memorjałów, na które po dzień dzisiejszy nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi, jak również w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Z chwilą pomyślnego ukończenia procesu w sprawie patentów zmieni swój charakter podatek obrotowy.



Prezes Roman Szczepkowski.

Dalej — sprawa podwyższenia taryfy. Związek wystąpił do magistratu o podwyższenie taryfy do 70 gr. za każdy następny kilometr, lecz trafił na *trudności dotychczas niepokonane*. W pierwszym rządzie oburzyła się prasa codzienna, która podniosła nigdzie i nigdzie nie praktykowany alarm, natomiast nic nie wspomina o podwyższeniu benzyny, będąc bezsilną wobec kapitalistów.

Również sprzeciwili się niektórzy właściciele starych, nienadających się do eksploatacji dorożek samochodowych, obawiając się zmniejszenia frekwencji oraz wyrugowania ich z bruku warszawskiego przez dorożki odpowiadające wszelkim wymogom technicznym i sanitarnym. Ci sami właściciele, którzy miesiąc temu byli przeciwni, dziś wobec podrożenia benzyny zapytują kiedy nastąpi podwyżka taryfy.

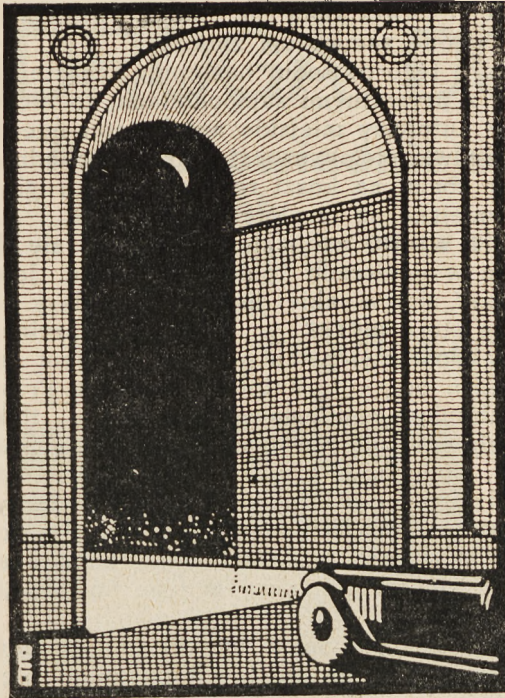
Ostatnim naszym przeciwnikiem jest sam Magistrat. Kierownik Urzędu Przemysłowego p. inż. Strzelecki oraz ławnik Magistratu p. Koerner wypowiedzieli się na odbytej konferencji przeciw podwyższeniu taryfy opierając się na kalkulacji taboru miejskiego, która wykazała, że każdy przejechany kilometr kosztuje 66 groszy, oraz na kalkulacji niektórych firm samochodowych, które ze względu na reklamę podały niską kalkulację samochodu. Wniosek Urzędu Przemysłowego do Rady Miejskiej jest na podwyższenie taryfy do 60 gr. za każdy następny kilometr, i nieobowiązujący wszystkich właścicieli. Oczywiście Związek na taką podwyżkę zgodzić się nie może.

Następnie sprawa zcentralizowania prowincjonalnych Związków. Myśl ta powstała już w 1927 roku i w tymże roku odbył się 1-szy ogólnokrajowy zjazd, na którym omówiono utworzenie w Warszawie Centrali. Po dość szumnych zapowiedziach sprawa ta z winy związków Krakowskiego i Lwowskiego stanęła na martwym punkcie. Obecnie sprawa ta jest bardzo aktualną. Zarząd Warszawski przy pomocy mec. Oberfelda opracował jednolity statut, który przesłany zostanie wszystkim związkom prowincjonalnym do zaopiniowania, a po przyjęciu go przez związki, zwołany zostanie zjazd, na którym do życia powołany ma być Centralny Związek Właśc. Dor. Sam. z siedzibą w Warszawie.

W toku organizacji znajduje się utworzenie własnej Spółdzielni. Sądzę, że każdy właściciel samochodu rozumie jakie korzyści osiągnąć można z własnej spółdzielni i aby obronić się przed wyzyskiem różnych pośredników. Dotychczas zapisało się 50 członków. Jest to liczba bardzo znikoma. Wkład wynosi zł. 100 rozłożonych na 3 raty.

Zarząd Spółdzielni, w skład którego i ja wchodzę, dokłada wszelkich starań, by inicjatywa Związku weszła w życie w jaknajkrótszym czasie. Również wystąpiono do Min. Rob. Publ. z memorjałem by cofnęło rozporządzenie, zabraniające kierowcom posiadającym zielone prawo jazdy, kierowanie pojazdami do użytku publicznego, a zwłaszcza kierowcom posiadającym własny warsztat pracy. Brak szoferów na rynku warszawskim daje się odczuć w sposób bardzo dotkliwy.

Postanowiono jeszcze raz interwenjować u władz w sprawie złych bruków, niedostatecznego oświetlenia ulic oraz uregulowania ruchu wozów konnych i wózków ręcznych tamujących ruch samochodowy. Ostatnią i najważniejszą sprawą jest własny lokal. Brak własnego lokalu odczuwa się bardzo i jest to jedyną stroną ujemną w pracy. Lokal, który obecnie zajmujemy jest nieodpowiedni i za drogi, a rzucana myśl nabycia własnego większego lokalu



LAMPY Samochodowe Duplo i Triplo PHILIPSA

Nie oślepiają

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

Nie męczy wzroku kierowcy

i

Zapobiega katastrofom

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPS S. A. Warszawa, Karolkowa 36/44.

mogłaby i powinna być zrealizowaną w ciągu najkrótszego czasu.

Posiadając większy lokal moglibyśmy urządzać częste zebrania, założyć własną bibliotekę i czytelnię. Wszystko to zależy jedynie od samych członków Związku, którzyby umożliwili wcielenie w czyn myśli zaprawdę wielkiej i szlachetnej, przez regularne wpłacanie składek członkowskich oraz specjalnych ofiar.

Na zakończenie chcę podkreślić, że kładę gwałtowny nacisk na przyspieszenie dokończenia wszystkich zaczętych prac.

Żegnając prezesa Szczepkowskiego nadmieniam: Panie Prezesie! — „Ruch Samochodowy”, jako mównica publiczna, z której wszystkie zagadnienia, obchodzące właścicieli drożek samochodowych dotrzeć mogą do każdej zainteresowanej władzy, poruszyć opinię i założyć na szali najbardziej żywotnych interesów naszej branży, znajduje zupełne zrozumienie i poprze w zupełności zamierzenia pańskie.

Karol Weykum.

NIEZWYKŁE UPRZYWILEJOWANIE P. K. E.

(Poznańskiej Kolejki Elektrycznej).

P. K. E.

Niechaj nikt nie sądzi, że do naszej poznańskiej P. K. E., pracującej zresztą składnie i gorliwie w ruchu tramwajowym mam jakie uprzywilejowanie. Ani mowy o tym niema! Jednakże na tego gagatka (P.K.E.) Magistratu naszego musimy zwrócić uwagę szerokiej publiczności, gdyż w ostatnim czasie, czując przewładne plecy magistrackie za sobą, przypisuje sobie przywileje, które w drażliwej stoją sprzecz-

ności z przepisami policyjnymi i nowymi rozporządzeniami o ruchu kołowym na ulicach, zwłaszcza lokomocji mechanicznych.

Swego czasu prześwietny magistrat m. Poznania, chcąc stać na wyżynie wszelkich zdobyczy cywilizacyjnych, dotyczących ruchu ulicznego, wysłał **za granicę** komisję celem przestudjowania zarządzeń i przepisów wielkomiej- skich w innych krajach. W skład tej komisji wchodził również p. Str. Zdaje się jednak, że

albo nie wglębił się w odnośne zarządzenia i przepisy, albo też dostosować ich do potrzeb Poznania nie uważa za stosowne. A może, może uważa, że przepisy te obowiązują tylko przedsiębiorstwa prywatne, nie miejskie. W takim razie mielibyśmy w Poznaniu dwie Boginie sprawiedliwości: jedną, co z całą surowością ściga i karze wszelkie uchybienia przedsiębiorstw prywatnych; drugą, co odnośnie do przedsiębiorstw miejskich żadnych wykroczeń nie widzi! Szkoda, że komisja ta, do której należał również p. Str., zamiast jechać za granicę, nie przestudjowała odnośnych przepisów i zarządzeń w Warszawie. Przyszłaby bowiem do przekonania, że zarządzenia te i przepisy obowiązują w stolicy wszystkich równo, czy to komunę, czy generałów, czy ministrów; nawet p. ministra gen. Składkowskiego, który już niejednokrotnie płacił karę za nieprzepisowe jeżdżenie samochodem.

P. K. E. zaprowadziła w mieście Poznaniu komunikację narazie autobusową. Rzecz jasna, że przepisy, obowiązujące prywatne samochody i autotaksy w ruchu ulicznym, obowiązować powinny również i miejskie autobusy. Gdzież tam! Uchybień i przekroczeń owych przepisów przez miejskie autobusy nie widzi sroga Temida, bogini sprawiedliwości — w tych wypadkach ma rzeczywiście oczy zawiązane, — nie widzi ich też jej rodzony synalek — policjant na ulicy. Oto kilka przykładów:

Nie wolno samochodom jeździć z jednym światłem! Miejskie autobusy przepis ten widocznie nie obowiązują, bo łyskają tylko jednym zdrowym okiem, — jak nieboszczyk Zagłoba ku publiczności.

Nie wolno jeździć samochodom o zmroku bez oświetlenia tylnego numeru. Miejskie autobusy kpią z tego przepisu, pokazując z tyłu zaćmienie księżycy.

Nie wolno jeździć samochodom bez wskaźnika, wskazującego, w którą zbaczą stronę.

Miejskie autobusy ich nie posiadają, a szoferzy jak „Noe” siedzą w swym korabiu zamknięci i nawet ręką nie mogą wskazać, w którą stronę zamierzają zbaczyć!

Ze z tego powodu następują częste zdarzenia z prywatnymi samochodami, to nic! Od czegoż autobusy miejskie autobusami miejskimi a że właściciel prywatnego samochodu narażony został na koszt reparacji, to drugie nic! Kasa miejska na tem nie ucierpiała.

Nie wolno nadliczbowo skłębzać się autotaksom w miejscach postoju. Proszę jednak przyrzec się, w jakiej liczbie te landary autobusowe stoją **nieraz** w Alejach Marcinkowskiego. Dostojny, pełen powagi policjant tego nie widzi, bo — to autobusy miejskie. Przystanie natomiast nadliczbowo z powodu tłoku i przepełnienia ulicy w ogonku prywatnych samochodów, samochód prywatny, to się na niego zarządza nagonkę. I nie widzi się, że tylko nadmierne, ponadliczbowe skupianie autobusów w miejscach postoju tamuje komunikację. Nic to! Nie przeszkadzać w tem, bo to autobusy miejskie!

Zwrócisz natomiast zwykły śmiertelniku na te wykroczenia miejskich autobusów uwagę policjantów, to machnie tylko ręką niechętnie i — o ile jest szczerzy i rozmowny, w dobrym jak po otrzymaniu pensji usposobieniu, to odpowie pełen dostojności salonowo: „Ja widzę, Panie, lecz widzieć nie mogę, bo to autobusy miejskie: narażać się nie mogę”.

Racja fizyka! Lecz życie państwowo-twórcze mówi inaczej: Chcesz, by ludność przestrzegała praw, przepisów i ustaw, to przede wszystkim niechaj je przestrzegają władze. Nie nos dla tabakierki, lecz tabakiera dla nosa.

Może narazie starczy uwag tyle po adresem władz odnośnych, może one trafią im do serca? A może więcej trzeba będzie napisać, by przez twardą skorupę trafić do jądra, zobaczmy.

Jażdżewski.

Podwyżka benzyny.

Rok 1929 przyniósł ze sobą nowe niespodzianki. Fala drożyzny rozpętała się na nowo. Od 1 stycznia wchodzi w życie nowa podwyższona taryfa pocztowa.. Zwykła taryfy towarowej na kolejach jest kwestją bliskiej przyszłości... Podwyższa, się również taryfa telefoniczną... Również na najbliższym posiedzeniu Rady Miejskiej ma być podwyższona, taryfa tramwajowa i woda. Wszystkie te podwyżki odbiją się również w innych gałęziach przemysłu i handlu a zwłaszcza w handlu artykułów codziennej potrzeby. Tego wszystkiego nie widzi prasa codzienna, uporczywie milcząc,

a która wprowadza tyle chaosu w sprawie podwyższenia taryfy samochodowej.

A już jaskrawym przykładem *zuchwałej a bezkarnej samowoli paskarzy, zwłaszcza zagranicznych, dochodzącej do zupełnego już rozbustwienia*, jest cena benzyny. —

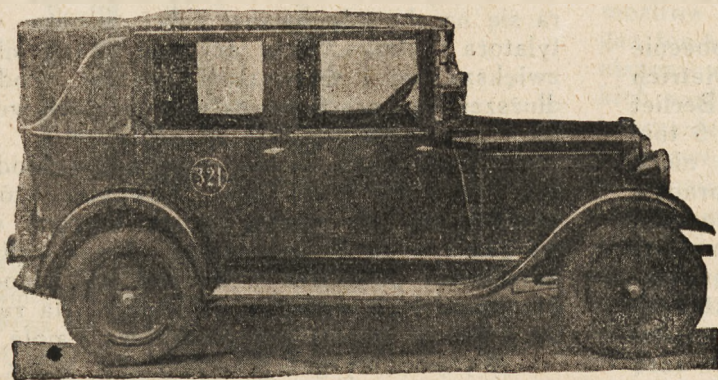
Z dniem 1 stycznia wszechpotężny kartel naftowy podniósł cenę benzyny z 75 do 82 groszy za litr. Jest to cena w Polsce dotąd nigdy jeszcze nie notowana i zapytać warto — co ją wywołuje?! Normalnie — każda taka podwyżka ma jakieś nadzwyczajne przyczyny, a

DROGA DO DOBROBYTU!

Najodpowiedniejszy samochód na taksówkę

wytrzymały
oszczędny
tani

dogodne warunki płatności.



UPOWAŻNIONE ZASTĘPSTWO

„ELIBOR“

Sp. Akc. handl. przem.

L. J. Borkowski

Warszawa, Plac Napoleona 1.

Tel. 422-22, 123-60.

więc np. jakiś niezwykle brak towaru lub utrudniona dostawa.

W tym wypadku ani jedna, ani druga przyczyna nie zachodzi... Jak wiadomo, produkcja benzyny w roku ubiegłym była normalna, a nawet zwiększona. Przyczyna, tej zupełnie już drapieżnej lichwy, jest jak zwykle spekulacja. Cała różnica w cenie zostaje w kieszeniach spekulantów, którzy dopuszczają się prawdziwego rabunku w biały dzień! Podwyżka benzyny chyba nie jest celem polityki Rządu? Więc w jaki sposób zechce Rząd wziąć cały przemysł samochodowy w obronę przed tą zgrają paskarzy? Spokój, z jakim Rząd trak-

tuje tą sprawę, jest godny podziwu. Związek Wł. Dor. Sam. winien prowadzić wytrwałą i ciągłą akcję, by spowodować Rząd do wyjścia ze stanu biernego, a pan minister Kwiatkowski do obowiązków, którego należy troska o przemysł krajowy, winien zainteresować się tą sprawą. Ponieważ Rząd jest kierownikiem i regulatorem życia gospodarczego, miejmy nadzieję, że min. przemysłu i handlu, mające tyle środków oddziaływania w ręku, okiełzna niczem nieuzasadnione apetyty podwyżkowe spekulantów kartelu.

K. W.

Samochody z gazogeneratorami.

W roku 1925 po raz pierwszy ukazały się w Francji samochody, autobusy i traktory z gazogeneratorami, czyli przyrządami wytwarzającymi gaz do poruszania silnika. Paliwem dla gazogeneratorów mogą służyć odpadki drzewne, gałęzie, torf, węgiel drzewny i koks.

Obecnie tego rodzaju samochody wyszły już z okresu próbnego i są budowane jak i zwykle samochody, na sprzedaż.

Zagadnienie, które do pewnego stopnia hamowało szybki rozwój tych silników, a mianowicie rozruch silnika, zostało obecnie rozstrzygnięte. Silnik uruchamia się z początku płynnym lekkim paliwem, następnie zaś przechodzi na gaz, znajdujący się w generatorze. Obawa konstruktorów, iż podczas ruchu gaz w generatorze nie będzie się wytwarzał równomiernie wskutek wstrząsu, okazała się płonną

Odwrotnie, podczas ruchu paliwo osiada, układa się ściślej, wypełniając szkodliwe puste przestrzenie, wskutek czego generatory wymagają mniejszej objętości, a tem samem zmniejsza się waga całej instalacji.

Drugie zagadnienie dotyczące się tych silników, a mianowicie utrzymanie zwykłej konstrukcji silnika, nie zważając na zwiększone sprężanie (1:10) rozstrzygnięte przez konstruktorów nie jednakowo i wiele firm budujących obecnie gazogeneratorowe samochody, zmieniają do pewnego stopnia konstrukcję silników, aby uniknąć dużej straty mocy, która daje się zaobserwować, jeśli zmuszamy zwykły silnik, przystosowany do pracy na płynnym paliwie, pracować na gazie.

Dużem powodzeniem cieszą się obecnie gazogeneratory system „Imber”, de Dietrich i C-o, stosowane przez francuską firmę Berliet na samochodach ciężarowych od 2 do 5 ton. Konstrukcja tych generatorów różni się nieco od innych, podanych niżej. Generator pracuje na paliwie drzewnym. Tworzący się podczas spalania gaz zbiera się w specjalnym pomieszczeniu, skąd przed rurę postępuje do umieszczonych pod nadwoziem oczyszczaczy, w których osiadają znajdujące się w gazie szkodliwe domieszki. Powietrze przedostaje się przez rurę umieszczoną w dolnej części komory załadowniczej. Waga całej instalacji wynosi ok. 300 kg. przy grubości ścianek ze stali listowej w 1½ mm. Całkowite załadowanie komory wystarcza na 100 klm.

Ciekawy również jest gazogenerator typu Gnom niemieckiej firmy J. Pintsch, stosowany do berlińskich autobusów, a znanych pod nazwą „Ipagnom”. Komora załadownicza tego generatora wyłożona ogniotrwałym materiałem. Dookoła komory znajduje się koszulka wodna, chłodząca część generatora, w której zbiera się para. Jako paliwo stosowany tu może być koks i inne paliwa, o ile możliwości wolne od smoły. Wytworzony w generatorze gaz wchodzi do oczyszczania, zadaniem którego jest, jak wskazuje nazwa, oczyszczanie paliwa z wydzielin smołowych, które, nie będąc usunięte, uszkodziłyby cylinder i zawory. Przy zastosowaniu węgla drzewnego zadanie oczyszczania sprowadza się do pochłaniania kurzu węglowego powstającego wskutek wstrząsów samochodu. Kurz ten osiada w postaci b. drobnego proszku, z którego następnie, po dodaniu oleju terpentynowego, wyrabiają pastę do obuwia. Oczyszczacz służy również do chłodzenia gazów, wprowadzenie których do cylindra w stanie zbyt gorącym może spowodować samozapłon smarów. Z oczyszczacza gaz przechodzi przez specjalny zawór do cylindra. Zawór ten zastępuje karburator wprowadzając dodatkowe, niezbędne do palenia, powietrze.

Korzuch uskutecznia się za pomocą płynnego paliwa, lub też ręcznym wentylatorem, ułatwiającym początkowy proces wytwarzania gazów. Tego rodzaju wentylator stosowany jest przy generatorze marki „Fajole”, które zakładane są obecnie na francuskich samochodach Renault, Semia i na włoski traktor Pavezi 40/50 HP. W typie tym wentylator (1/3 HP) odgrywa ogromną rolę, gdyż służy nie tylko dla rozruchu, lecz już w biegu, będąc poruszany od silnika, chłodzi gaz i wodę, oraz zapewnia stałe ciśnienie w koszulce generatora, czyli regularne podawanie pary i tlenu, substancyj niezbędnych do wytwarzania gazu. Tym sposobem regularny dopływ gazu do silnika opiera się na skoordynowanej ilości obrotów wentylatora i silnika. Przy szybkiej pracy silnika zwiększa się i wytwarzanie gazów. Podczas dłuższej jego pracy na małych obrotach wentylator zapobiega wygaszaniu ognia.

Generatory Fajole posiadają chłodnicę składającą się z cylindra. Wewnątrz którego znajduje się cały szereg rur, po których spływa gaz i woda do generatora. Przez cylinder przechodzi powietrze z wentylatora, chłodząc gaz przed jego wejściem do silnika. Na rysunku widzimy szemat gazogeneratora Fajole.

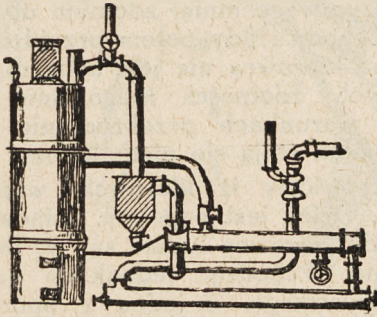
Wytworzony gaz przechodzący przez filtr do chłodnicy przedostaje się przez specjalny kurek, za odkręceniem którego można gaz wypuścić w powietrze, o ile zajdzie potrzeba. Oczyszczanie gazu uskutecznia się systemem suchym zapomocą całego szeregu filtrujących miedzianych sitek; zmniejsza to wagę całej instalacji i ułatwia utrzymanie generatora w porządku, w silniku zaś, nawet po dłuższej pracy, nie znajdziemy osadu.

Podczas prób generator ten zużył 0,50 kg. węgla drzewnego na 1 HP na godzinę, przy próbach zaś na benzynie — pół litra tejże. Zużycie wody wynosiło 0,15 na 1 HP na godz., czyli dla silnika o mocy 25 HP w ciągu 10 godzin pracy około 38 litrów. Wobec powyższego wynika, iż 1 kg. węgla drzewnego zastępuje w generatorze 1 litr benzyny. W dwu ostatnich typach gazogeneratorów wytwarza się gaz bogaty w tlen i tlenek węgla, powstającego przez chemiczny rozkład wody. W typie zaś inż. Imber'a gaz jest ubogi, głównym składnikiem którego jest tylko tlenek węgla. Waga instalacji gazogeneratorowych wynosi od 300 do 500 kg. Są one montowane z boku maszyny i nie zajmują zbyt wiele miejsca.

Ostatniemi czasy stosowanie węgla drzewnego wysuwa się coraz bardziej na plan pierwszy, gdyż korzyści osiągane przy jego zastosowaniu są bardzo znaczne. Węgiel drzewny co do swego składu chemicznego jest prawie czystym węglikiem z kilkoma procentami wodoru, oddziaływującym również korzystnie.

podczas gdy składniki zawierające smołę są zupełnie wykluczone. Korzyści w porównaniu z innymi materiałami, jak antracyt lub koks są tak różnorodne, że samo ich wyciszenie wskazuje wyższość węgla drzewnego.

Zasadniczo węgiel drzewny używany jest do generatorów w wielkości orzechów; zapala się dzięki swej porowatości b. łatwo, przez co silnik może być szybko uruchomiony. W komorze spalania węgiel osuwa się łatwo i nie



Fajole

spieka się wskutek braku składników zawierających smołę. Przy innych natomiast materiałach zdarza się często, iż w komorze spalania powstają szpary i wtedy silnik przerywa pracę. Najczęściej następuje to w wypadku znacznych zmian obciążenia.

Jedną z głównych przeszkód przy użyciu antracytu, koksu i t. p. jest powstanie dużej ilości stopionego żużla, usunięcie którego połączone jest po większej części z dłuższym zatrzymaniem i reperacjami generatora. Przy węglu drzewnym, który przy spalaniu daje, jak wiadomo, 1,2 procent popiołu, przeszkody tego rodzaju nie mają miejsca, ponieważ pra-

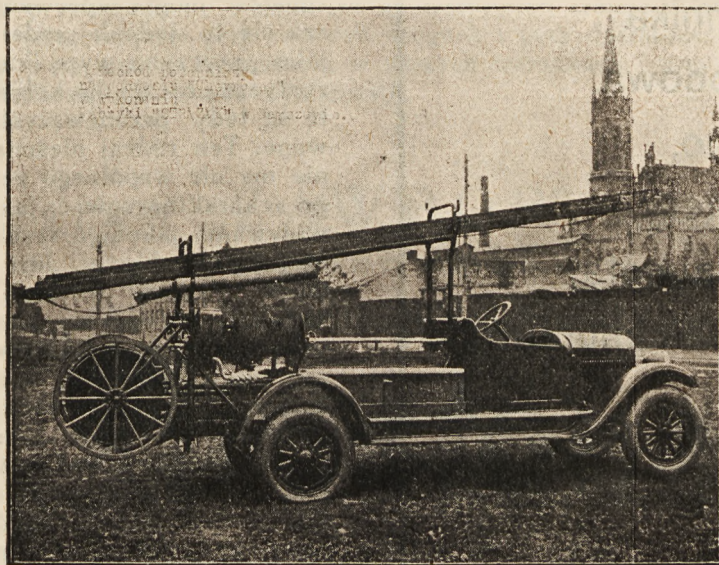
wie wszystkie części niepalne spadają przez ruszt w postaci drobnoziarnistej mąki, podczas gdy mniej więcej 1/4 procent popiołu występuje w postaci kruchego i łatwego do usunięcia żużla.

Następnie przy stosowaniu węgla drzewnego w jednolitym, dobrym gatunku, otrzymujemy gaz zawsze o jednakowym składzie, a ponieważ przy spalaniu się węgla drzewnego nie mogą się tworzyć żadne pary smołowe, więc wytwarzany gaz jest b. czysty. Dalsze korzyści jakie daje gaz z węgla drzewnego, polegają na tem, że tworzenie się skorupy w miejscu, gdzie odbywa się sprężanie, jest niemożliwe wskutek braku smoły i że następnie gaz ten nie zawiera ani amoniaku, ani siarki, niszczących przewody rurowe. Obecność ciężkich wodowodorów jest tu znikoma, a więc tworzenie się sadzy w cylindrach maszyny przy ewentualnie zdarzającym się niecałkowitem spalaniu, jest tu wykluczone.

Węgiel drzewny daje łatwo gaz wobec czego uruchomienie maszyny osiąga się szybciej. Wreszcie jeżeli weźmiemy pod uwagę, że użycie np. antracytu na konia godzinę tylko w najlepszym gatunku dorówna mniej więcej zużyciu węgla drzewnego, a zużycie koksu jest większe, staje się wówczas jasnym, iż przy stosowaniu węgla otrzymujemy pewną oszczędność.

Jedyną niewygodą stosowania węgla jest zajmowanie dużo miejsca podczas transportowania, dlatego też tego rodzaju generatory najlepiej stosować w rejonach zalesionych, gdzie dobowanie węgla drzewnego może być zorganizowane szybko i tanio.

W. F.



Wóz pożarniczy na podwoziu Chevrolet wykonany w fabryce „Strażak” w Warszawie

Stan psychiczny, a wypadki samochodowe.

W/g Robbins Stoeckel, Komisarz do spraw pojazdów mechanicznych stanu Connecticut, U. S. A.

Przyczyną mnóstwa przekroczeń przeciwko przepisom drogowym i znacznej liczby wypadków jest bezspornie złe usposobienie lub rozdrażnienie kierowcy.

Usposobienie ma dla kierowania samochodem także znaczenie, jak wzrok, słuch, czy szereg innych, wymaganych od kierowcy, kwalifikacji, a może nawet spokojne i równe usposobienie bardziej jest potrzebne dla bezpiecznego i świadomego kierowania pojazdem mechanicznym, niż inne kwalifikacje.

Prowadzenie samochodu jest czynnością, wymagającą przede wszystkim liczenia się z postępowaniem osób innych. Większość ludzi przypuszcza, iż zawsze należy innym ustępować, niewielu wykorzystuje pomyślne sytuacje, zaś w rzeczywistości i jedno i drugie potrzebne jest w równej mierze i każdy doświadczony kierowca twierdzi, że prowadzenie samochodu wymaga bardziej wnikania w myśli i prawa innych, niż jakakolwiek inna czynność. Brak zdolności w tym kierunku prędzej czy później spowoduje nieszczęście. Ażeby zaś umieć wnikać w postępowanie innych, mieć

należy usposobienie równe. Nigdy nie należy siadać za kierownicą w pesymistycznym nastroju i z myślą, że świat cały mamy przeciwko sobie. W wielu wypadkach jednak trudną sytuację drogową poprzedzają zdarzenia, które rozdrażniły kierowcę i wytrącając go z równowagi, uczyniły go mniej zdolnym do prowadzenia samochodu i gdy potem przyjdzie sytuacja krytyczna kierowca nie jest sobą, niema swych normalnych zdolności reagowania i w tych właśnie warunkach przekroczenie przepisów czy wypadek stają się nieuniknione.

Przypuśćmy iż kierowca wyrusza rano w drogę. Dzień jest pogodny, śniadanie dobre, otaczający kierowcę ludzie są w dobrym usposobieniu. Wchodząc jednak do garażu kierowca spostrzeża, iż jedna z opon spuściła. Przystępuje do założenia nowej, robi mu się przy tej pracy gorąco i niewygodnie, zaczyna się irytować. Wskutek straty czasu spóźnia się na termin, chcąc zaś czas stracony nadrobić, jedzie, nie zwracając uwagi na sygnały i zwykle już przez dzień cały pozostaje w takim usposobieniu, i tylko szczęśliwy zbieg okoliczności sprawić może, iż obejdzie się bez wypadku. Tego przykładu niepotrzeba uzupełniać. Jest to zjawisko znane każdemu kierowcy, o ile jest szczery z samym sobą. Jeśli kierowca podrażnienia swego nie opanuje i pozwoli, by odbijało się ono na prowadzeniu, to w tym momencie przestaje być bezpiecznym.

Nieśmiałość, jako przyczyna wypadku.

Wydaje się nieprawdopodobnym, by nieśmiałość mogła wprowadzić w kolizję — zdarza się to jednak nader często. Nieśmiałość, jako przyczyna wypadku, jest cechą charakterystyczną raczej dla kobiet, niż mężczyzn, uwagi te są tedy przede wszystkim do nich skierowane. Ten rodzaj nieśmiałości o którym mowa, nie ma nic wspólnego ze strachem i należałoby go scharakteryzować, jako skłonność do przewidywania jaknajgorszych możliwości i zbytne uleganie wyobraźni. Jest to niejako „zmora na jawie”. Typowy przykład takiej przesadnej nieśmiałości ujawnił się przy przesłuchiowaniu pewnej znanej nawet kierowczynie. Tłumacząc szereg lekkich zderzeń, dotyczących zresztą wyłącznie tylnej części samochodu, kierowczynie ta powiedziała o sobie: „Jestem bardzo ostrożna, zatrzymuję się przed każdym skrzyżowaniem”. I oto, co się jej normalnie zdarzyło, przy podjeżdżaniu do jakiegoś bardziej ruchliwego skrzyżowania, bujna jej wyobraźnia malowała wszelkiego rodzaju trudności, jakie przy przejecha-

„ S W E L ”

Elektrotechnika
samochodowa.

Dynamo,
startery,
magneta,
akumulatory.

W A R S Z A W A.

Warecka 8. Telefon 280-22.



Polska w roku 1928 kupiła za- dużo opon za 5 milionów zł.

Statystyka amerykańska stwierdza, że przy ilości samochodów, które posiada Polska i biorąc pod uwagę stan naszych dróg, import opon jest 2 razy za-duży. Zapłaciliśmy 5 milionów złotych za-dużo za opony przy ilości ca 25.000 samochodów. Najdalej za 3 lata będziemy mieli 100.000 samochodów i wówczas wydamy zbyt-cznie 20 milionów złotych. Dlaczego?

Ceny na opony w Polsce z powodu silnej konkurencji fabryk wszystkich krajów są niskie. Po odliczeniu cła ceny u nas są niższe, jak w Ameryce. Nie przeplacamy więc opony, lecz kupujemy je i obchodzimy się z nimi nieumiejętnie.

Samochody przychodzą do Polski, jak do wszystkich krajów, z normalnym wyposażeniem, wystarczającym przy dobrych drogach i przy dostatecznym pom-powaniu. Opony o normalnym uposażeniu w naszych warunkach i przy nieumie-jętnem obchodzeniu się nie zawsze wystarczają.



TOWARZYSTWO „ZAWBOR” WARSZAWA, CZACKIEGO 3/5

TELEFONY: 92-55 i 96-47

Przedstawiciel na Polskę firmy

Firestone

wydało bezpłatne broszury: „MÓJ DORADCA” i „PIELĘGNACJA OPON”.

Każdy właściciel i kierowca samochodu znajdzie tam fachowe rady. Dalsze rady udziela chętnie Tow. „Zawbor” i wszyscy sprzedawcy opon Fireston'a. Rok 1929 dla każdego właściciela samochodu i temsamem dla bilansu handlowego Polski powinien być pomyślniejszy.

niu ruchliwego punktu mogą się zdarzyć. Wreszcie w jej procesie myślowym powstało przekonanie, iż szczęśliwie nie przejedzie i podówczas raptownie hamowała, powodując zderzenia z jadącymi za nią samochodami.

Kierowca musi stale brać pod uwagę przypuszczalne postępowanie innych kierowców. Każdy kierowca wie, iż jadące w przeciwną stronę samochody dadzą zawsze dosyć miejsca na rozminięcie się. Tak samo wie o tym, że samochód wyprzedzany pozostawi również dość miejsca dla bezpiecznego przejazdu. Ilekroć jednak nieśmiałość spowodowała wypadek, okazało się, iż normalne postępowanie innych kierowców nie było brane pod uwagę i, że oczekiwane z ich strony czegoś zupełnie niezwykłego. Wyobraźnia kierowcy nieśmiałego stwarza urojone trudności. Te zaś absorbują uwagę i nie pozwalają na normalny rozwój procesów myślowych oraz na przewidywanie najnormalniejszego postępowania innych.

Nieśmiałość jednak taka może i winna być opanowaną. Należy poskramiać wyobraźnię i gdy rozsądek doradza pewien czyn, należy go wykonać w tem przeświadczeniu, że wszyscy inni czynić będą też to tylko, co im zdrowy rozsądek w danym wypadku nakazuje.

Zbytńia uczuciowość.

Wszystko co powiedzieliśmy o nieśmiałości, zastosować można i do zbytńiej uczuciowości. Są kierowcy, którzy wobec zbliżającego się wypadku (np. dziecko nagle przebiega przed samochodem) doznają nagłego wzruszenia, podnoszą ręce do góry, a nawet mdleją. na szczęście takie typy krańcowe są rzadkością, wzruszenie jednak zbytńie i nieopanowanie łatwo przyczynić się może do wypadku. Wypadek, wywołany uczuciowością, łatwo kiedy może być przewidziany przez kierowcę, który wypadek wywołał. Sytuacja, w której współuczestniczy kilku umysłów, wówczas tylko skończy się dobrze, jeśli wszystkie umysły pracować będą normalnie. Wypadek, w którym jedna z osób nie jest odpowiedzialną, nie może być przewidziany przez innych. Tak więc, jedyną radą, jaką można skierować pod adresem kierowców nieśmiałych i uczuciowych jest, by starali się zachować normalnie, nawet i w chwilowych nienormalnych sytuacjach.

Powolne i szybkie myślenie.

Wreszcie powiemy o powolnem i szybkim myśleniu. Ogólnie daje się słyszeć zdanie, iż powolne myślenie jest przyczyną wielu wypadków samochodowych, że powoli myślące osoby decydują się zbyt późno, przeto ich zamierzone działanie nie może być w porę przewidziane. Z drugiej jednak strony nie wiele się

mówi o szybko myślących, chociaż jasnym jest iż jednostka myśląca szybko i decydująca się gwałtownie, może być łatwiej niezrozumiana, niż jednostka decydująca się powoli. Powolne myślenie jest raczej pewną trudnością przy prowadzeniu samochodu, aniżeli rzeczywistym niebezpieczeństwem.

Żyjemy w epoce szybkości. Szybkość odnosi się nietylko do środków transportowych — maszyna bowiem ludzka również pracuje teraz szybciej, niekiedy nawet zbyt szybko. Gdy szybkość myślenia prowadzi do czynów nierozważnych, zaczyna się niebezpieczeństwo. Szybko myślący jest niewątpliwie bardziej niebezpiecznym od myślącego powoli, ten ostatni jest zato bardziej od pierwszego dokuczliwym dla innych. Powolnie myślący jest prawie zawsze rozważnym, a nawet często rozważa jest powodem powolnego myślenia.

Temat byłby wyczerpanym, gdybyśmy szybkości czy powolności myślenia nie odróżniali od tego, co nazywamy odruchowością. Wszystkie ruchy dotyczące prowadzenia samochodu, muszą być nietylko skoordynowane, ale i natychmiastowe. Decyzja procesu myślowego musi być natychmiast wykonana przez nasze członki. Słaba odruchowość jest rzeczą zupełnie odrębną od szybkiego czy powolnego myślenia i oznacza, iż mechanizm danego człowieka nie jest dostatecznie posłuszny umysłowi. Gdzie mamy do czynienia ze słabą odruchowością, tam zachodzi istotne niebezpieczeństwo wypadku. Zarówno przy dwu opisanych sposobach myślenia, jak i przy braku odruchowości, niebezpieczeństwo zachodzi tylko w krańcowych wypadkach i powolne myślenie nie jest bardziej niebezpieczną wadą od innych, jakkolwiek jest za taką uważane.

Przeg. Sam. i Mot.

!!!WAŻNE NA CZASIE!!!

Liczniki kilometrów i szybkości
Taksometry przerabia, naprawia, konserwuje.
Karburatory naprawia.

J. Unieszowski

Wytwórnia optyczno-mechaniczna
 w Warszawie, Chłodna 37, 1 piętro.
 Telefon 215-24

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

REJESTRACJA SAMOCHODÓW.

W sprawie przedłużania dowodów rejestracyjnych na samochody-dorożki komisarz Rządu m. st. Warszawy wydał obwieszczenie, którym podaje do wiadomości właścicieli samochodów przeznaczonych do użytku publicznego, którzy posiadają dowody rejestracyjne z ważnością do 31 grudnia 1928 r., że przedłużenie dowodów na rok 1929, zgodnie z par. 25 p. II Rozporządzenia Min. Robót Publiczn. i Min. Spr. Wewn. Dz. Ust. R. G. Nr. 41, poz. 396) następuje na podstawie technicznego zbadania samochodów.

Techniczne badanie samochodów-dorożek odbywa się po wniesieniu do kasy Kom. Rządu (Senatorska 16) opłaty rejestracyjnej w wysokości 30% normalnych stawek (tj. zł. 4.80 od każdego 100 kg. wagi samochodu).

Samochody, których dowody rejestracyjne nie zostaną w ten sposób przedłużone w terminie do dnia 15 lutego 1929 r. zostaną pozbawione prawa kursowania przez odebranie dowodów i znaków rejestracyjnych.

Niezależnie od powyższego właściciele samochodów dorożek, których pojazdy kursują z dowodami nieprzedłużonymi, bądź też, którzy do dnia 15 lutego r. b. nie przedstawią dowodów rejestracyjnych do przedłużenia, lub też nie zwrócą tych dowodów i znaków rejestracyjnych do przedłużenia, lub też nie zwrócą tych dowodów i znaków rejestracyjnych do Oddziału Drogowego Kom. Rządu m. st. Warszawy zostaną pociągnięci do odpowiedzialności karno-administracyjnej.

Rejestrację samochodów dla członków Związku załatwia Sekretarjat Związku.

PODATEK OBROTOWY.

W myśl ustawy o Państwowym Podatku Przemysłowym, każdy przedsiębiorca obowiązany jest złożyć w terminie do 15 lutego zeznanie o osiągniętym obrocie za rok ubiegły.

Ustawa powyższa, również obowiązuje i właścicieli dorożek samochodowych.

W interesie każdego właściciela leży, aby podatek był wymierzony od sum rzeczywiście osiągniętych, a nie dowolnych przyjętych przez komisję szacunkowe Urzędów Skarbowych, wobec tego każdy właściciel powinien zgłosić się do Sekretarjatu Związku i wypełnić odpowiedni blankiet zeznaniowy, najpóźniej do dnia 13 lutego b. r.

Wszystkim członkom zalegającym w płaceniu składek członkowskich Sekretarjat Związku przypomina, że zostanie wstrzymana wysyłka dwutygodnika „Ruch Samochodowy” od dnia 1 lutego b. r.

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy 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. H. 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.

Do sprzedania

Samochód marki „Ford” landaulet w dobrym stanie. Wiadomość: CHMIELNA 100, godzina 7 — 9 rano, boks 10.

P. Solecki.

Z życia Związków.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU

(ciąg dalszy)

Kotowski Adolf	zł. 5.—
Straszewski Janusz	" 2.—
Zieniewicz Aleksander	" 2.—
Czarnecki Klemens	" 3.—
Kluza Ludwik	" 5.—
Pałuk Władysław	" 5.—
Akselrod Stanisław	" 3.—
Charlak Szczepan	" 4.—
Tenenbaum Dawid	" 5.—
Chełmicka Leokadja	" 3.—
Kuczmier Zofja	" 5.—
Szymański	" 2.—
Szankowski	" 1.—
Burkacki Marjan	" 2.—
Szymański	" 5.—
Weid	" 1.—
Jurkowski Stanisław	" 5.—
Danowski Feliks	" 5.—
Kubalski Aleksander	" 5.—
Babicz Jan	" 5.—
Kołaszer	" 1.—
Klimkowski Wincenty	" 3.—
Wenderlich Tadeusz	" 2.50
Krasowski Edmund	" 2.—
Tarczyński	" 1.—
Marten Heromin	" 3.—
Żabczyński Andrzej	" 2.—
Zawisza Lucjan	" 5.—
Łojek Stanisław	" 2.—
Gwiazda Władysław	" 1.—
Sulich Wojciech	" 1.—
Grycner Jan	" 1.50
Bezimiennie	" 2.50
Szajngold Fajga	" 1.—
Gizyński Wacław	" 1.—
Adamczewska Marja	" 5.—
Dmochowska Anna	" 1.—
Wroński Tomasz	" 2.—
Łuszczynski Wacław	" 2.50
Przybicki Walenty	" 3.—
Kotwasińska Marja	" 1.—
Dziedzic Edmund	" 5.—
Chmielowski Michał	" 10.—
Słuchowski Zdzisław	" 10.—
Popowski Bolesław	" 5.—
Jakubczak Julian	" 5.—
Miszczak Henryk	" 3.—
Paszkievicz Ludwik	" 2.—
Szyborski Zbigniew	" 2.—
Mika Józef	" 2.—
Kozerski Wacław	" 1.—
Gessner Edward	" 3.—
Bleszczyński Henryk	" 2.—

Skrzeczanowski Leon	" 1.—
Wittman Wacław	" 2.—
Weibel Henryk	" 1.—
Kosiński Piotr	" 1.—
Lewandowski Stanisław	" 1.—
Pieniążek Michał	" 1.—
Zarzecki	" 1.—
Karpiński	" 0.50
Karolak Józef	" 2.—
Feliksiak Michał	" 1.—
Sniesarenko Mikołaj	" 5.—
Ziółkowski Henryk	" 3.—
Schumacher Marcin	" 3.—
Judkowicz Pinkus	" 2.—
Razem	zł. 191.50

Łącznie z poprzednio zebranymi zł. 748.50

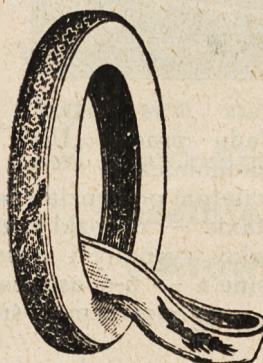
Zakłady mechaniczne
wyróbów blacharskich
Ludwik Baliński
i
Leon Fiutowski
WARSZAWA, POZNAŃSKA 11,
Telefony 786 i 284-14.
Budowa i remont chłodziw
wszelkich typów.
Marszałkowska 14 Tel. 294-13.

AMERYKAŃSKI ZAKŁAD WULKANIZACYJNY „CORD“

Warszawa,

ul. Wronia 46.

Wykonujemy wszelką
Reperację Opon i Dętek
samochodowych, jak Ranty
Protektory, Lamowania
płótnem Cord i t. p.
Za szybkie, solidne i
trwałe wykonanie gwa-
rantujemy.



Kupno i sprzedaż nowych i używanych opon
i dętek samochodowych. Ceny konkurencyjne.

UROCZYSTOŚĆ OTWARCIA SAINT-DIDIER.

Dnia 21 grudnia odbyło się uroczyste otwarcie nowej placówki przemysłu samochodowego pod nazwą „Polskie Towarzystwo Samochodowe Saint-Didier” (Mazowiecka 9).

Jest to filja znanego, olbrzymiego przedsiębiorstwa samochodowego Saint-Didier w Paryżu, która prowadzi w Warszawie hurtową sprzedaż wszelkiego rodzaju akcesoryj i narzędzi samochodowych, od luksusowych do najskromniejszych.

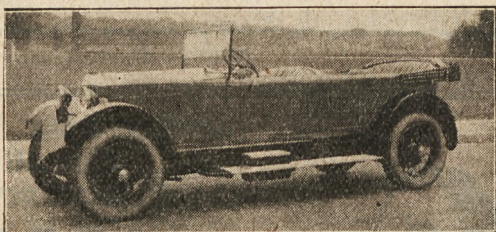
Towarzystwo to posiada również na składzie znane luksusowe samochody „Sizaire-Six” i „Graham-Paige”, oraz motocykle „Gnome i Rhone”. W obszernym gustownie urządzonej lokalu zgromadziło się dużo zaproszonych gości, przedstawicieli przemysłu samochodowego, oraz wojsk samochodowych, którym przy wspólnym, obficie zastawionym stole biesiadnym upłynęło kilka przyjemnych chwil w miłej pogawędce.

Nowej placówce życzymy rozwoju i powodzenia.

W. F.

SAMOCOHODY marki UNIC.

Fabryka samochodów „UNIC” jest jedną z najstarszych we Francji i jedną z niewielu, która po wojnie nie przeszła na masową, seryjną produkcję, lecz zachowała nadal system przedwojenny — solidnego — precyzyjnego wykonania samochodów z najlepszego materiału, stosując wszystkie ostatnie zdobycze techniki i taką konstrukcję, która czyni bardzo łatwy dostęp do każdej poszczególniej części samocho-

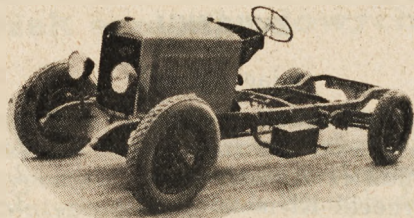


du bez specjalnego nakładu pracy. „UNIC” są nadzwyczaj trwałe i ekonomiczne.

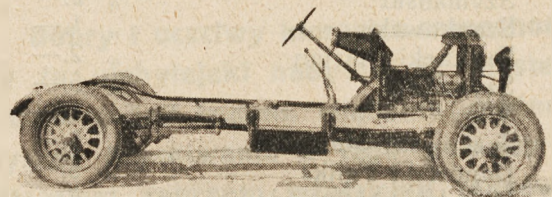
Dzięki powyższym zaletom podwozia specjalnie skonstruowane na taxis — dorożki samochodowe, skarosowane, jako wygodny i obszerny landaulet bądź limousine'a — 6-o osobowa, cieszy się bardzo dużym powodzeniem wśród mieszkańców Warszawy.

Z pośród istniejących na świecie samochodów, „UNIC” są uznane przez pierwszorzędne siły fachowe za bezsporne najlepsze

i najodpowiedniejsze na dorożki samochodowe z racji wspomnianej wyżej doskonałej konstrukcji i wyjątkowo mocnej budowy.



W porównaniu z innymi samochodami (mowa jest o paru markach samochodów względnie odpowiednich na dorożki) nieco wyższa cena samochodów „UNIC” — landauletów bądź limousine — 6-o osobowych na



podwozia L 7 F — 11 HP, model 1928/29 r. nie odstrasza nabywców, którzy uznając bezsporne zalety „UNIC'ÓW” chętnie je nabywają, wiedząc, jakim czynnikiem musi się przeciwstawiać dorożka samochodowa, od której wymaga się codziennie ustawicznej pracy w wyjątkowych, złych warunkach — jakimi są bruki warszawskie, względnie polskie drogi i, że nawet w tych warunkach samochody „UNIC”, po paroletniej eksploatacji, zachowują swoją wartość i cenę.

Przysłowie angielskie głoszące „za biedny jestem, abym kupił taną rzecz” ma zupełne zastosowanie przy decyzji kupna samochodów na dorożki, gdyż kwestja nabycia nieco droższego samochodu pierwszorzędnej jakości, jednocześnie decyduje sprawę nader ważną — pewnej lokaty kapitału, który, będąc odpowiednio umieszczony, stale dobrze procentuje.

Mamy liczne przykłady, z okresu powstania i rozwoju ruchu dorożek samochodowych w Warszawie, nabywania przez szereg osób niekompetentnych, względnie mało kompetentnych, samochodów, nieodpowiednich na dorożki, jak: samochodów używanych starego typu, zupełnie nieekonomicznych, lub nowych, absolutnie nienadających się do tego celu z racji słabej budowy — co w rezultacie pociąga za sobą stałe remonty i związane z tem ustawiczne koszty, skutkiem czego eksploatacja jest nieracjonalną i zamiast być rentującą — jest rujnącą.

Wychodząc z założenia, że nie tylko osoby kompetentne są powołane do posiadania dorożek samochodowych i że to przedsiębiorstwo, o ile jest dobrze prowadzone — jest jednym z lepszych interesów, naturalnie o ile się eksploatuje dobre, mocne i ekonomiczne samochody.

Przedstawiając powyższe do wiadomości W. Panów posiadaczy dorożki sam. prosimy przed kupnem dorożki dobrze się zastanowić ażeby zrobić dobry wybór, który by przyniósł zyski a nie straty.

Ze stolicy i kraju.

Dorożki samochodowe w Warszawie. Statystyka samochodowa prowadzona przez wydział przemysłowy magistratu m. st. Warszawy wykazuje, iż stolica nasza posiada najbardziej różnorodny typ kursujących dorożek samochodowych, a mianowicie na ogólną ilość 1931 dorożek przypada 51 marek fabrycznych.

Na pierwszym miejscu jest, oczywiście, Ford (656) następnie w kolejności idą; Chevrolety (303), Renault (208), Citroen (141), Peugeot (125), Tatra (95), Morris (52), reszta przypada na inne fabryki.

Wobec wycofania z obiegu otwartych dorożek, liczba których wynosiła na 1 grudnia 1931, ogólna ilość kursujących w Warszawie taksówek spadła do 1.931.

Nowe autokary. Prasa codzienna donosi, iż z początku 1929 roku nadejdą do Warszawy dwa nowe autokary, wykonane całkowicie w kraju. Autokary te zamówione zostały przez dyrekcję tramwajów miejskich, która będzie je odnajmowała organizacjom, zwracającym się o udzielenie autobusów na wycieczki.

Autokary będą zaopatrzone w miękkie siedzenia poprzeczne, ażeby pasażerowie znajdowali się twarzą do kierunku jazdy.

Postój dorożek. Komisariat rządu m. st. Warszawy ma wydać wkrótce rozporządzenie, mocą którego skasowane zostaną postoje dorożek konnych na ulicach i placach asfaltowanych. Zakaz ten ma na celu zapobieżenie szybkiemu niszczeniu się jezdni.

Ma być również zniesiony podział dorożek na stacjach na dorożki samochodowe i konne, obowiązując natomiast będzie nadal ilość miejsc na postojach.

Z placu Teatralnego. Komisja do spraw ruchu ulicznego powzięła ostateczną decyzję, aby zmniejszyć skwery od ul. Wierzbowej z obu stron oraz skwer od Nowosenatorskiej od strony pałacu Blanka w tym celu, aby pozostawić więcej miejsca dla stacji krańcowej autobusów miejskich oraz dla jezdni. Postanowiono urządzić między skwerami na jezdni „wysepkę”, stanowiącą z jednej strony miejsce dla postoju dorożek samochodowych, z drugiej zaś strony zmuszającą do trzymania się przez kierowców określonego kierunku ruchu na środku pl. Teatralnego.

Ustalono miejsce wysepki przy zbiegu Bielańskiej, Senatorskiej i Wierzbowej dla regulacji ruchu.

Roboty rozpoczną się z wiosną.

Firma egzystuje od 1911 roku jako 1-sza w Warszawie.

Spawalnia metali

A. WOJNOWSKI

Warszawa, ul. Wolska 30.

SPAWANIE MOTORÓW RÓŻNEGO TYPU, GŁOWIC MOTOROWYCH, CYLINDRÓW SAMOCHODOWYCH, KARTERÓW ALUMINJOWYCH, PIECY CENTRALNYCH I WSZELKICH METALI.

NA ŻĄDANIE WYJEŹDZAM NA MONTAŻ MOTORÓW.

PRZYJMUJĘ REMONT SAMOCHODÓW RÓŻNEGO TYPU.

ROBOTY WYKONYWAM Z GWARANCJĄ.

ZAKŁADY

Samochodowo-Powozowe

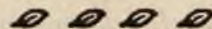
A. GOŁĘBIOWSKI

CHŁODNA 48. — TEL. 109-95.

Wyrabia karoserje samochodowe nowe z całkowitym wykończeniem, a także

wszelkie reparacje i

odnówki tychże.



WYKONYWA ZAMÓWIENIA ODNÓWKI I REPERACJE POWOZÓW.

Zakłady Akumulatorowe SYSTEMU „TUDOR”

S-Ka Akc.

Warszawa, ul. Złota 35
Tel. 404-94, 17-45 i 121-74

polecają swoje znakomite
akumulatory starterowe

Sprzedaż na m. stoł. Warszawa w firmie

„MAGNET”

ul. Hoża 33. Tel. 19-31.

„NAFTOBENZ”

Właśc. H. OSSOWIECKI

Warszawa, Młynarska 10/12

Telefon № 505-22.



Poleca po cenach konkurencyjnych:

BENZYNE [SAMOCHODOWA
LEKKĄ O c/g 0,720 OLEJE
(GORGYLE, CAROIL) SMA-
RY (TOVOTTE'A), KARBID
SZWEDZKI, LAKIERY, FARBY
OLEJNE, POKOST, TERPEN-
TYNE, SPIRYTUS SKAŻONY
I INNE ARTYKUŁY
CHEMICZNE.

Dorocznym zwyczajem Związek Właścicieli Dorożek Samocho-
dowych dnia 2 lutego 1929 r. w lokalu przy ulicy Pańskiej 35
o godzinie 10 wieczór urządza

Wieczór Taneczny dla członków Związku i wprowadzonych gości.

Bilety i informacji udziela **Sekretariat Związku, Smolna 38.**

PREMJA.

Rozwiązanie tajemnicy z poprzedniego numeru:

*Na stronie 16, szpalta druga, w odezwie do Członków Związku z prośbą
o wpłacanie składek, została pomieszczona tajemnica premji, a mianowicie: kto
otrzymał numer ze słowami:*

Premję wpłacać można i t. d. niech się zgłosi do Redakcji po odbiór premji.

W tym numerze również znajduje się premja.

PRENUMERATA:

Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ:

$\frac{1}{1}$ str. zł. 200, $\frac{1}{2}$ str. zł. 110, $\frac{1}{4}$ str. zł. 65, $\frac{1}{8}$ str. zł. 40.
Okładki 10 0/0 drożej. 1 str. okł. 300 zł.
Fotografie i klisze na koszt klienta.

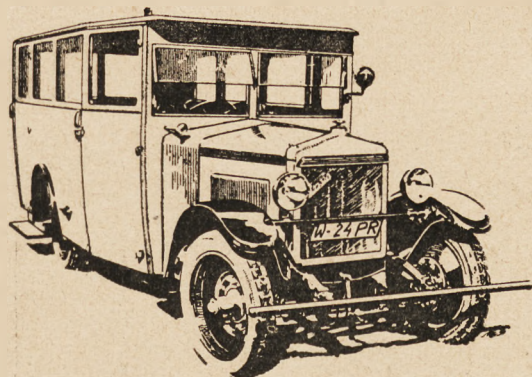
S A M O C H O D Y
ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH
„ U R S U S ”

SPÓŁKA



AKCYJNA

Całkowicie wykonane w kraju.



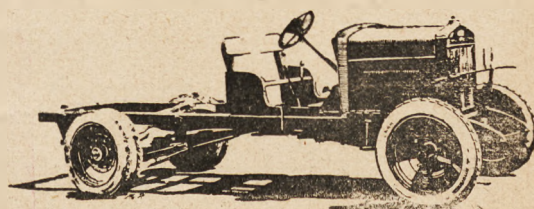
Z A R Z Ą D:

Warszawa, Skierniewicka 27—29

tel. 171-06, 11-84.

F A B R Y K A:

Czechowice pod Warszawą.



IDEALNE NA ZŁE DROGI.

OSZCZĘDNE I TRWAŁE.

PRZYSTĘPNE W CENIE.

DOGODNE WARUNKI SPŁATY.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie.



GOODYEAR

**Trzystu
inżynierów
pracujących nad
badaniem praktycz-
ności w użyciu i stałym
udoskonaleniem wytworów**

GOODYEAR

**zapewniają im najwyższą
jakość i przodujące
miejsce na światowym
ryнку produkcji
gumowej.**