

RUCH SAMOCHODOWY

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

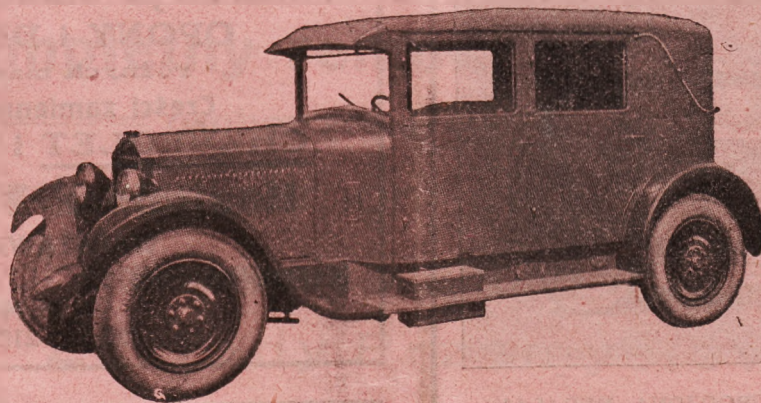
W A R S Z A W A

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

U N I C

JEDYNE NA POLSKĘ SAMOCHODY

EKONOMICZNE, NAJWYTRZYMAJSZE



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 Nr. 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.



TRADE MARK

Praga

to silne, tanie, luksusowe auto dla posiadaczy taksówek

Nowy typ 4-ro cylindrowy 1929 roku — 5/18 K. M.
Nowy „ 6-lo „ 1929 roku — 8/25 K. M.
Nowy „ 8-lo „ 1929 roku — 17/60 K. M.

Ciężarowe samochody 1½, 3 i 5 ton.

Autobusy od 12 do 50 osób

Centralne smarowanie podwozia

Automatyczna kontrola smarowania

Hydrauliczne Servo-hamulce olejowe.

Zużycie benzyny od 5 litr na 100 klm.

Wyłączne Przedstawicielstwo na:

1) b. Królestwo Polskie i Kresy:

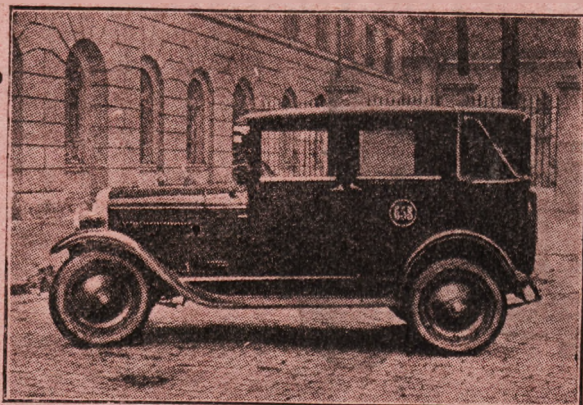
Inż. St Nawakowski Sp. z o. o. Warszawa
Salon samochodowy — ul. Kredytowa Nr. 4 tel. 291-34.
Garaz — ul. Wolska Nr. 81. tel. 91-34.

2) Małopolskę, Śląsk i Wołyń:

Firma: Henryk Buchstab, Lwów.
Salon Samochodowy — ul. Jagiellońska Nr. 7. tel. 3-05.

3) Wielkopolskę i Pomorze:

Firma: „Praga-Automobile” Poznań.
Salon Samochodowy — ul. Plac Wolności Nr. 11 tel. 55-33, 56-55.



FIRMA ZOSTAŁA NAGRODZONA MEDALAMI:

1) Złotym w Grudziądzu, 2) Srebrnym w Brodnicy
i Częstochowie, 3) Brązowym w Łowiczu.

JÓZEF GOZDEK

dawniej „B-cia TWORKOWSCY i J. GOZDEK”

Warszawa, Ogrodowa 52 tel. 197-32

Rachunek bieżący w Banku Przemysłowców Polskich
Nr. 296. P. K. O. Nr. 6065.

Przyjmuje zamówienia na karoserje samochodowe
wszelkich typów do najwykwintniejszych, oraz na
autobusy, wszelkiego rodzaju platformy i koła sa-
mochodowe. Robota solidna. Ceny umiarkowane.

Akcesoria samochodowe

OPONY i DĘTKI

różnych marek

Części zamienne do

CHEVROLET i FORDA

Kazimierz Trukan

WARSZAWA

Marszałkowska 19

filja: Mokotowska 45

tel. 422-25, 215-41.

ZAKŁADY

Samochodowo-Powozowe

A. Gołębiowski

CHŁODNA 48. — Tel. 109-95.

WYRABIA KAROSERJE SAMOCHODOWE NOWE
Z CAŁKOWITEM WYKOŃCZENIEM, A TAKŻE
WSZELKIE REPARACJE I ODNÓWKI TYCHŻE.

**Wykonywa zamówienia odnówek
reparacje powozów.**

RUCH SAMOCHODOWY



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

Redakcja i Administracja: ul. Koszykowa 46. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.

Redaktor przyjmuje w piątek, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.

Konta Czekowe P. K. O. 17.175.

W A R S Z A W A

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

Wykonywujemy Kompletny remont Samochodów

osobowych i ciężarowych.

**Budowa i remont chłodziw samo-
chodowych wszelkich typów.**

Zakłady Przemysłowe

„Dr. LUDWIK ZIELIŃSKI“

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

W obręb Wielkiej Warszawy własnymi środkami prze-

wozowami zabieramy samochody i chłodziw do remontu.

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE.

W pojedynkę czy gromadą?

Nie chcemy psuć popróznicy papieru i farby drukarskiej, ani też zajmować Waszego czasu, drodzy czytelnicy, nadaremnie.

Spróbujmy się umówić. Jeżeli przytoczone przez nas krótkie i jasne argumenty — nie trafią Wam do przekonania — to zgadzamy się abyście w listach do nas potraktowali nas, jak się traktuje „nawaloną kichę”....

Ale jeżeli przyznacie, że mamy rację, wtedy nie wystarczy powiedzieć: „mają recht”, ale trzeba będzie uczciwie zgłosić swoją solidarność i napisać do nas:

„Tak jest, w obronie naszych interesów powinniśmy iść nie w pojedynkę, bo tak nic nie zwojujemy, ale musimy być związani w silną, wielką gromadę, bo wtedy będą się z nami liczyć i tylko wtedy, silni jednością, możemy skutecznie bronić naszego interesu”.

Więc, zgoda?!

Podamy tylko kilka znaczniejszych przykładów.

1). Czy w pojedynkę mógłby który z nas prowadzić przez wszystkie instancje sprawę o wyznaczenie nam patentów VIII-ej Kategorji zamiast III-ej lub IV-ej. Tymczasem gromada nasza, nasz Związek, sprawę taką prowadzi i broni nas wszystkich przed krzywdzącą interpretacją patentową.

Jest rzeczą jasną, że gdyby wszyscy właściciele dorożek samochodowych należeli do Związku i postępowali według wskazówek Związku, nie byłoby różnorodności wykupywania różnych kategorii patentów. — Wszyscy wykupywaliby uzgodnioną ze Związkiem jedną kategorię, a wtedy taka jednomyślność stworzyłaby podstawę patentową jednakową dla wszystkich.

2). Czy w pojedynkę byłoby możliwe, aby każdy z nas na swoją rękę starał się o ustalenie słusznej taryfy, czy o jej podniesienie?

Oczywiście, — nie!

Tymczasem Związek przeprowadził, zgodnie z uchwałą większości swoich członków — podniesienie taryfy, a jeżeli ta podwyżka była tylko minimalna — to winna temu ta okoliczność, że Rada Miejska m. Warszawy — nie uznała Związku za wyraziciela dążeń wszystkich Właścicieli Dorożek Samochodowych. A wiecie czemu tak się stało? Oto grupa właś-

cicieli nie należących do Związku, wtedy kiedy my zgłosiliśmy żądanie podwyżki taryfy — grupa owa — zgłosiła do Magistratu sprzeciw i propozycję... obniżki taryfy na 40 groszy za kilometr!

No i czy możecie powiedzieć, że solidarność Związkowa nie jest potrzebna? Tu trzeba przytoczyć stare a dobre i mądre przysłowie, że „zgoda buduje, a niezgoda — rujnuje”.

3). Sprawa nabywania po tańszych cenach benzyny, smarów, opon i t. p. — Czyż nie jest ważnem dla nas wszystkich zagadnieniem?

Inteligentni posiadacze dorożek samochodowych doskonale zdają sobie z tego sprawę, że problem tańszych zbiorowych zakupów uźródła da się osiągnąć w sposób praktyczny i niezawodny jedynie przez utworzenie własnej kooperatywy zakupowej. Kooperatywa zdoła uzyskać najtańsze ceny i najdogodniejsze warunki za kupu, kredyty ect. Więc — powiecie sobie: naturalnie warto i trzeba to zrobić. Zrobimy to — ale trzeba Was, Waszej pomocy, waszego zrozumienia własnego interesu, Waszej zgody, solidarności, Waszej drobnej składki czy udziału...

Przyjdźcie do nas wszyscy, a zdziwicie się po krótkim czasie, jak wiele gromadą można zdziałać, ile pieniędzy zaoszczędzić.

4). Ubezpieczenia dorożek samochodowych są również ważną sprawą. Dzisiaj asekuracja dyktuje Wam warunki. Kiedy zaś będziemy w zwartej, świadomej celów i dążeń — gromadzie — Związku — my będziemy dyktowali warunki, albo też utworzymy własne T-wo wzajemnej asekuracji. Pomijamy względy społeczne. Należenie do silnego Związku jest wzamian za drobną opłatę miesięczną 3 zł. — czystym interesem, daje obronę, opiekę, dobrą radę...

Jeżeli każdy z Was, drodzy czytelnicy, przez chwilę zastanowi się — z ręką na sercu powie — racja, święta racja...

Związek, jak każdy rozumnie pomyślany Związek, jest koniecznością i trzeba, w imię własnego interesu — do Związku należeć.

Przybywajcie!

Czekamy na Was!

M. Cz.

Chore taryfy.

Może to zdziwi niejednego, że w pięknym miesiącu maju chcemy mówić o... śniegu grudniowym. Tak jest, chcemy bowiem mówić o Bożem Narodzeniu, a także i o Wielkiejnocy — pod kątem widzenia chorych taryf taksówkowych, tak samo chorych w czerwcu, jak i w grudniu, czy marcu.

A więc w czerwcu... Z dworca kolejowego wychodzą: Pan (100 kilo) Pani małżonka (75) panicz, młody dryblas (50); za nimi objuczony tragarz dźwiga 2 walizki; w ręku walizka koszykowa.

Tragarz stawia bagaż — ociera pot kroplisty z czoła.

Pan do tragarza: ile? — Pan nie skrzywdzi... — brzmi odpowiedź... Pan wybiera drobne i wręcza tragarzowi 1.50... Nosiciel: och, proszę pana — takie ciężkie walizy!! Pan nie chce się „handryczyć” — dokłada 50 gr. Zgoda.

A teraz taksówka. 225 kilo żywej wagi, 3 walizy — mniej więcej po 40 — to 120, razem 345 kilo. Wszystko to się ładuje, aż taksówka „przysiada” na resorach i cicho, żałośnie jęczy... Kurs niedaleki: Krucza róg Pięknej. Przyjechali... ile? Wyraźnie 1.20 — jeden złoty groszy dwadzieścia!

Maszyna, benzyna, oliwa, gumy, podatek, patent, asekuracja, szofer, czas, pan, pani, panicz, 3 walizy, 345 kilo, 1½ kilometra
za 1 zł. 20 gr.

Co, tanio — prawda?

Czyż to nie jest chora taryfa?

Taryfa — niedorzeczna, krzywdząca, rujnująca!

A teraz grudzień.

Wigilia godz. 7-a wieczór... Pustoszeją sklepy... Wszyscy załatwiają ostatnie sprawunki

i śpieszą do domów, do rodzin, do dzieci, aby razem spożyć wieczerzę wigilijną... Wszyscy się śpieszą... Tramwaje schodzą z linii do remiz. Konduktorzy i motorniczowie za chwilę zasiadają do wieczerzy. Zapłoną choinki...

I tylko szofer gania po mieście, daje „gazu”, aby zrobić jeszcze jeden, jeszcze dwa, jeszcze trzy kursy, aby jeszcze tych kilka złociszów wykręcić. Mróz, zadymka, wieje jak djabli, w domu rodzina czeka, a tatuś — nie wraca. Ugania się za złotówkami...

W tym obrazku niema wiele przesady. To tak jest w istocie.

Czy nie uważacie, Panowie, że i ta grudniowa taryfa — w dzień wigilijny od godz. 6-ej wieczorem, jako też w uroczysty, dzień pierwszego Święta — zarówno Bożego Narodzenia, jak i Wielkiejnocy — również jest chora i krzywdząca dla szofera?

Oczywiście, nie może być tutaj dwóch zdań.

Toteż nie należy wątpić, że będziemy się starali chore taryfy uzdrowić, a w dniu uroczystych świąt Bożego Narodzenia i Wielkiejnocy — wprowadzić słuszne i uzasadnione stosowanie taryfy II-ej zamiast dotychczasowej, krzywdzącej I-ej.

Przytoczymy tutaj fryzjerów.

Już od wielkiego czwartku taryfy za czynności fryzjerskie są podniesione o 100%. I władze uznają te pretensje za słuszne, — zatwierdziły 100%-we taryfy. Czemuż tedy istnieją dwie miary szacowania tej samej racji?

O innych chorobach taryf pomówimy jeszcze.

M. Cz.

Sanitarjusze czy szoferzy?

Żyjemy w epoce propagandy i wcielania zasad higieny i czystości w życie codziennem. Ta akcja, forsownie prowadzona przez czyniki rządzące, walka z brudem i niechlujstwem, zapoczątkowana z niezwykłą energią przez Pana Ministra D-ra Składkowskiego, wydaje bardzo dobre skutki i jest przez wszystkich rozumnych obywateli wielce ceniona.

Uporządkowanie naszych podwórz, ubikacji, czystość w sklepach spożywczych, targach, jatkach mięsnych, białe, czyste fartuchy

fryzjerów, kucharzy, piekarzy ect. — wszystko to cieszy kulturalnego obywatela.

Aliści ta pożyteczna akcja Pana Ministra znajduje w niższych resortach, jak się dzisiaj mówi, licznych — nie tyle naśladowców ile przedrzeźniaczy i karykaturzystów.

O jednym takim wynalazku „czystościowo-hygienicznym” — chcemy tutaj pomówić.

Widzieliście zapewne nieraz białą lakierowaną karetkę samochodową, o białym wnętrzu, z szoferem i sanitarjuszami w białych ki-

łach i czapkach, wszystko na białe, czyste, higienicznie — aż pachnie... karbolem i szpi-talem.

To karetka do przewozu chorych zakaż-nych. Tyfus i szkarlatyna — to pasażerowie tych karetek. Świetnie!

W tych dniach czytaliśmy, kiwając zdro-wemi głowami, o projekcie ubrania szoferów taksówek w niepokalaną biel od stóp do głów, od czapki białej do białego długiego płaszcza.

Ten biały, higieniczny strój szoferów przewidziany jest na sezon letni, na zimę bo-wiem projekt przewiduje znowu inne umundu-rowanie.

Sprawa ta jest zbyt poważna, by można było odeprzeć ją dowcipem czy złośliwością. Byłoby to zbyt łatwe. Toteż musimy oświetlić ją prostą, rzeczową argumentacją.

Autorzy projektu, robiąc karykaturę służ-nej akcji „czystościowej” Pana Ministra Spraw Wewnętrznych, wpadli w przesadę, a projekt ich w zetknięciu z rzeczywistością z białego jak śnieg staje się odrazu zamorusanym.

Bo proszę zważyć.

Nasz szofer pracuje w warunkach daleko innych niż jego kolega na Zachodzie lub w Sta-nach Zjednoczonych (czy tam są szoferzy na „biało” — to jeszcze kwestia...)

Szofer u nas nie ma po drodze licznych naprawni swojej maszyny, sam tedy jest mecha-nikiem — naprawiaczem, sam wpelza, jak wąż, pod kapryśną maszynę i wychodzi stamtąd w stanie godnym pożałowania. A dalej, czy my posiadamy czyste, bez kurzu, gładkie jak stół, szosy asfaltowe?

Proszę sobie wyobrazić szofera, który w myśl projektu, wyjeżdża z Warszawy na „biało” — za rogatkę miejską — choćby do Konstancina i w drodze raz jeden, na drodze pełnej wyboi i wilczych dołów, pomaga roz-trzęsionej i „zdenerwowanej” maszynie. Wy-obrażcie sobie jego „biały” kitel po powrocie!..

Zresztą niepotrzeba Konstancina, wystar-czy Powiśle, Belwederska, Dzika, Górczewska i. t. p. Kitel starczy na pół dnia zaledwie. To samo — w Łodzi, w Katowicach czy gdzie-indziej.

Projekt chyba celu.

Najpierw — szosy asfaltowe, czyste, rów-ne, bez kurzu. Przedewszystkiem ulice w mias-tach bez „kocich łbów”, bez tumanów pyłu, a potem „białe płaszcze”. Nie zaś odwrotnie.

Szofer — w naszych warunkach nie może być przebrany za sanitariusza.

M. Cz.

Zakład blacharski

B. KRASUSKI

Warszawa, Wolność № 8. Tel. 10-00

**Wykonywa błotniki wszel-
kich typów**

oraz obicia karoserji

Tanio terminowo i solidnie

Ciekawe praktyki przedstawicielstwa fabryki samochodów „Morris”.

Duże zainteresowanie w sferach fachowych zaczyna przybierać tak zwana afera Przedsta-wicielstwa Fabryki samochodów „Morris”. Spra-wa przedstawia się jak następuje, cały szereg Właścicieli Dorożek Samochodowych nabyło od Przedstawicielstwa Fabryki „Morris”, a miano-wicie Firmy „Motor-Traders” w Warszawie przy ul. Twardej 64, szereg samochodów do-rożek marki „Morris”, płacili oni cenę samo-chodu częściowo gotówką, częściowo weksłami, oraz podpisywali umowy sprzeczne nie tylko z kodeksem cywilnym ale nawet z etyką, po-nieważ poza bardzo dużymi uchybieniami na-tury prawnej w umowach tych, między innymi znajduje się taki kwiatek, że niezapłacenie choć jednej raty t. j. weksłu wystawionego oczywiście w dolarach nabywca samochodu straci całą wpłaconą dotychczas kwotę. Kła-

uzula powyższa oczywiście jest bez sensu i nie-ma żadnego skutku prawnego, jednakże ilustru-je ona zupełnie dokładnie intencje i sposób handlowego załatwiania spraw przez „Motor-Traders”. Wszystko to znieśliiby biedni i naiwni nabywcy samochodów „Morris” gdyby nie to, że nabyte w tak ułatwiony sposób samochody, jak twierdzą właściciele i znawcy są w naj-gorszym tego słowa znaczeniu tandetą wyma-gającą ciągłego remontu, dość powiedzieć, że po paru tygodniach bardzo często pęka rama podwozia, psuje się magneto, zapalają się wen-tyle i nabyty samochód idzie do warsztatu re-peracyjnego Przedstawicielstwa „Morrisów”, aby dla najmniejszej poprawki stać 48 godzin w warsztacie i pozbawiać w ten sposób mo-żności zarobkowania tym samochodem, jeżeli jednak chodzi o wymagania i praktyki firmy

„Morris” to przechodzą one najśmielsze nawet oczekiwania, a mianowicie w razie niezapłacenia weksłu w terminie władze „Motor-Traders” jeżdżą po ulicach Warszawy i przy pomocy w błąd wprowadzonej policji ściągają samochody będące własnością nabywców jure kaduco do garażu przedstawicielstwa, są to już niezgodne nie tylko z przepisami cywilnymi, ale nawet do pewnego stopnia przepisami porządku publicznego.

Podając powyższe informacje do wiadomości czytelników komunikujemy, że w najbliższym czasie występujemy zarówno do Władz Bezpieczeństwa jak i do Władz Sądowych o uregulowanie niezdrowych praktyk przedstawicielstwa Fabryki „Morris”.

Wszystkie pisma fachowe prosimy o przedruk.

CZYTAJCIE RÓWNIEŻ DWUTYGODNIK

Forcista

za 30 groszy egzemplarz
który w każdym numerze radzi
Wam, jak się macie znaleźć
w drodze, jak zapobiegać
nieraz drobnym, ale waż-
nym niedomaganiom wo-
zu, słowem — który sta-
je się nieodzownym
przyjacielem każ-
dego kierowcy.

MOC ZDJĘĆ I RYSUNKÓW.

Warszawa, Plac Grzybowski 3 5.

Tel. 205-80.

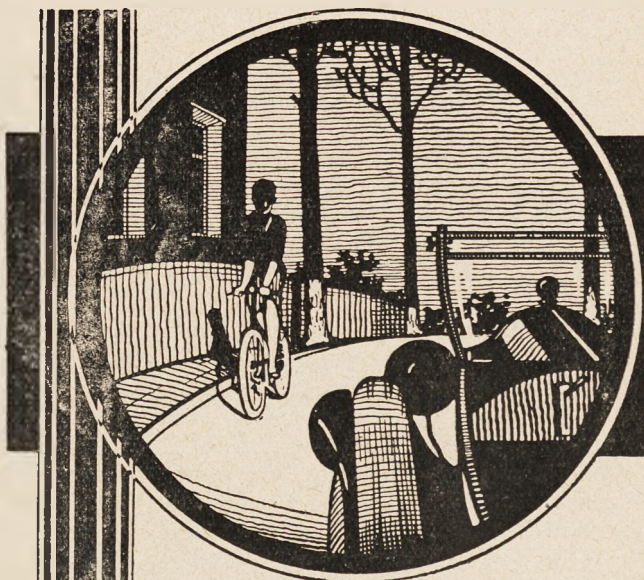
Pokaz samochodów Panharda - Levassor przy zastosowaniu gazogeneratorów.

Dnia 14 maja r. b. w przedstawicielstwie samochodów „Panhard-Levassor”, W. Ładyński w Warszawie odbył się pokaz samochodów ciężarowych przy zastosowaniu gazogeneratorów. Po szczegółowym objaśnieniu przez p. Jazwińskiego, klasycznych zalet jakie posiadają wozy „Panhard i Levassor” dokonano próbnej jazdy do Wilanowa i z powrotem. Próba wypadła pomyślnie. Jechaliśmy z średnią szybkością 50 klm. na godzinę. Ciężarówka Panharda 4,5 t. wagi zużywa na 100 klm. około 42 klg. węgla drzewnego.

Funkcjonowanie silnika poruszanego gazem węglowym wypadło zadawalniająco, przyczem zrozumieć trzeba całe znaczenie tego rodzaju paliwa dającego znaczną oszczędność.

Miejmy nadzieję, że samochodami Panharda zainteresują się w pierwszym rzędzie władze wojskowe następnie przedsiębiorstwa transportowe i autobusy. Szczegółowy opis samochodów Panharda podamy w numerze następnym.

K. W.



O nieszczęście nie trudno!...

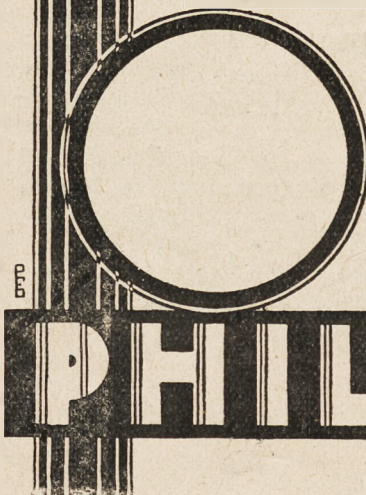
BĄDŹ PRZEZORNYM I ZA-
OPATRZ LATARNIE SWEGO
SAMOCHODU W ŻARÓWKI

**DUPLO I TRIPLO
PHILIPSA**

**Nie oślepiają przechodniów!
Nie męczą oczu kierowcy!
Zawsze pewne i trwałe!**

W KAŻDYM SAMOCHODOWYM
I ELEKTROTECHNICZNYM SKLEPIE
SĄ DO NABYCIA.

**Kup za dnia, za-
nim pełna niebez-
piecznej ciem-
ności noc nadej-
dzie!**



Konkurs na oszczędność paliwa.

Dnia 5 maja Automobil Klub Polski zorganizował na trasie z Warszawy do Kazimierza z Wisłą i z powrotem konkurs na oszczędność paliwa. Dystans wynosił 318 klm. startowało 13 samochodów, w czym 1 autobus poza konkursem.

Konkurs odbył się pod przewodnictwem Komandora p. Grabowskiego, Vice komandorów pp. Szydelskiego i Senkowskiego. Startowano o godz. 7 rano po uprzednim zważeniu z pełnem obciążeniem z garażu Minist. Rob. Publ. gdzie auta sprowadzono dnia poprzedniego. Po szczegółowych oględzinach oplombowano baki ze ściśle określoną ilością benzyny.

Konkurs tegoroczny posiadał warunki trudniejsze od zeszłorocznego z następujących względów: wyjątkowo długa trasa, teren górzisty, szybkość zbliżona do normalnej jazdy po szosie i pełne obciążenie.

Na każdym samochodzie podczas całej trasy jechał kontroler z ramienia Automobilkłubu. Pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji, a pierwszy w swojej klasie zajął samochód marki „Citroën” kareta litraż 1538 prowadzony przez pana Kozłowskiego zużycie benzyny 6.630 ltr. na 100 klm.



Drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji a pierwsze w swojej klasie „Citroën” torpedo, litraż 1465 prowadzony przez p. K. Jakobielskiego zużycie benzyny 6.570 ltr. na 100 klm.

Trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji i pierwsze w swojej kategorii Imperia kareta litraż 1100 prowadzony przez p. Mieszkowskiego zużycie benzyny 8.830 ltr. na 100 klm.

Pozostałe miejsca zajęły następujące marki: As litraż 1200 zużycie 9.110 na 100 klm. prowadził p. Kuczewski.

Praga litraż 855 zużycie benzyny 7.820 prowadził p. Dworznicki.

Tatra 6 cyl. 2310 ltr. zużycie benzyny 12.150 prowadził p. Pawełka.

Chevrolet 6 cyl. 3180 zużycie benzyny 11.000 prowadził p. Kozmian.

Steyer 1560 ltr. zużycie benzyny 10.730 prowadził p. Żukowski.

Tatra 4 cyl. ltr. 1680 zużycie benzyny 10.100 prowadził p. Grzędzica.

Oldsmobile 3240 ltr. zużycie benzyny 15.620 prowadził p. Gorzelański.

Büick 3390 ltr. zużycie benzyny 15.550 prowadził p. Tuszyński.

Wycofała się z konkursu Reno z powodu defektu oraz autobus który z powodu uszkodzenia wrócił z dużym opóźnieniem.

Wśród lśniących nowych aut wyróżniała się używana „Citroën” torpedo oznaczona Nr. 5 dawniejsza taksówka, która ma za sobą 183.000 klm. co odpowiada kilkakrotnemu opasaniu kuli ziemskiej. Dzięki umiejętnemu kierowaniu p. K. Jakobielskiego uzyskała 1 miejsce w swojej kategorii a 2 w ogólnej klasyfikacji. Kontrolerem z Automobilkł. był ogólnie znany Nadkomisarz p. K. Fuchs.

Z powodu braku miejsca listę składków na lokal podamy w numerze następnym.

UROCZYSTOŚĆ OTWARCIA NOWEGO SALONU SAMOCHODOWEGO.

Dnia 4 maja r. b. odbyła się uroczystość otwarcia nowego salonu samochodowego czechosłowackiej firmy Zbrojovka, reprezentowanej w Warszawie przy ul. Bagateli 13 przez p. Andrzejewskiego.

Samochody „Z” posiadają prostą konstrukcję i są łatwe w prowadzeniu, a do największych walorów należy oszczędność benzyny, to też sądzimy, że zdobędą one u nas wkrótce popularność.

Traktując sprawę rzeczowo i poważnie przyznać należy, że są to wozy pierwszej jakości, a dlatego polecamy naszym czytelnikom a zwłaszcza członkom o bliższe zainteresowanie się samochodami marki „Z”.

Nowej placówce życzymy rozwoju i pomysłowości w pracy.

St. M.

DROGI ROZWOJU PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W POLSCE.

Mając w pamięci argumenty, które przytoczyliśmy powyżej, postaramy się rozpatrzyć bezstronnie możliwości rozwiązania sytuacji w sposób najbardziej zadowalający.

Rozwiązania te mogą być następujące:

- 1) całkowita budowa samochodów w kraju,
- 2) import samochodów,
- 3) montowanie samochodów.

Całkowita budowa samochodów w kraju.

Pierwszy punkt wydaje się najbardziej pożądanym. Jednak, nawet dorywcze zbadanie tego zagadnienia wykazuje, że przynajmniej w najbliższej przyszłości niemożliwe będzie zaspokojenie zapotrzebowania kraju własnymi środkami. Poza przeszkodami które wysunęliśmy na początku niniejszej pracy, należy wziąć pod uwagę, że nowoorganizowana fabryka samochodowa musiałaby początkowo sprowadzić bardziej precyzyjne części wozu z zagranicy i płacić za nie więcej, niż miejscowe fabryki montażowe, będące oddziałami tych przedsiębiorstw zagranicznych, co podnosiłoby cenę i utrudniałoby tem samemu konkurencję z wozami zagranicznymi. Poza tem, koszt fabrykacji byłby w ciągu dłuższego czasu znacznie wyższy od kosztów, ponoszonych przez fabryki zagraniczne. Oszczędności tych, jak również otrzymania większej wydajności pracy robotnika, nie uzyskuje się od razu, a są one owocami żmudnego, długiego doświadczenia i szkolenia.

Należy tu również podkreślić fakt, niezmiernie ważny z punktu widzenia obniżenia kosztów produkcji, a mianowicie: ilość wytwarzanych samochodów. Fabryki zagraniczne a specjalnie amerykańskie, produkują po kilka tysięcy wozów dziennie. Masowa ta produkcja daje ogromne oszczędności na materiale i pracy. Dzięki niej można dać lepszy materiał po znacznie niższej cenie, w rezultacie czego samochód taki jest produktem znacznie wyższej jakości, niż konkurujący z nim co do ceny, a nie będący rezultatem wytwórczości masowej. Również i praca może być bardziej racjonalnie i wydajnie zorganizowana, a wszelkie wydatki poboczne znacznie prędzej amortyzowane.

Przemysł samochodowy podlega ciągłym udoskonaleniom. Fabryka samochodowa, chcąc się utrzymać na poziomie zdolności konkurencyjnej musi utrzymywać specjalne laboratoria i tereny doświadczalne, co pociąga za sobą poważne rozchody, które przy niewielkiej ilości produkowanych samochodów, podniosą tak cenę, że możliwość sprzedaży będzie wprost wy-

kluczona. Przy masowej produkcji rozchody te rozkładane są nie na dziesiątki, a na tysiące jednostek. Z drugiej zaś strony, przemysł samochodowy w Polsce nieprędko dojdzie do rozmiaru produkcji, która pozwoli mu na tego rodzaju eksperymenty; brak ich zaś postawi go w położeniu wybitnie niekorzystnym w stosunku do maszyn zagranicznych, pozbawiając go możliwości udoskonaleń i obniżenia cen.

Należy zdawać sobie sprawę i z tego, że przemysł nasz jest obciążony znacznie większymi ciężarami podatkowymi, niż jego konkurent zagraniczny. Skala najrozmaitszych podatków w Polsce jest większa od podatków jakiegokolwiek państwa, posiadającego przemysł samochodowy.

Ciężary te utrudniają bardzo egzystencję starych przemysłów w Polsce, a cóż dopiero mówić o młodym, tylko co rozwijającym się, przemyśle samochodowym?

Poza ciężarami natury fiskalnej Polska posiada najbardziej liberalne ustawodawstwo socjalne, które nie zawsze godzi się z rozwojem przemysłu w kraju.

Niektóre z obciążeń socjalnych, jak np. obowiązek dwutygodniowego wypowiedzenia robotnikom, niesłychanie komplikuje prowadzenie przedsiębiorstwa. Produkcja samochodowa zależna jest w dużej mierze od dostawy materiałów i wahań sezonowych. Może więc zdarzyć się taki wypadek, że fabryka będzie musiała opłacać robotników nie mogąc ich zatrudnić z powyżej wymienionych powodów.

Poruszone przez nas trudności nie są bynajmniej teorią. Panujące obecnie stosunki w naszym przemyśle samochodowym są doskonałą ich ilustracją. Ceny wozów, wykonanych częściowo (silniki zagraniczne), lub całkowicie w kraju, są niepomiarne wysokie, a w każdym razie niewspółmierne do ich jakości. Pomimo wysokich cel nie mogą one konkurować z wozami zagranicznymi, które przy niższej cenie dają lepszy towar. Wskazuje to wyraźnie, że fabryki krajowe nie mogą pokonać trudności, o których wspominaliśmy uprzednio i które podnoszą ceny wozów krajowych poza możliwość normalnej konkurencji.

Z drugiej zaś strony, pojemność produkcyjna fabryk krajowych jest daleka od możliwości zaspokojenia istniejącego zapotrzebowania. Jest to fakt niezwykle doniosły, którego nie można pominąć przy dyskusji na temat samowystarczalności.

c. d. n.

ZWIĄZEK WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH

Z DN. 1. CZERWCA R. B. ZOSTAŁ PRZENIESIONY NA

UL. KOSZYKOWĄ 46 m. 2. PARTER - FRONT.

Zarząd Związku podaje do wiadomości, że z dniem 1 b. m. zaangażował jako radcę prawnego Związku adwokata p. Tadeusza Wróblewskiego, zam. ul. Nowogrodzka 27.

Adwokat Wróblewski przyjmuje członków Związku w poniedziałki i piątki od godz. 4—5 pp. w lokalu Związku, Koszykowa 46, bezpłatnie.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że dotychczasowy ap. adw. p. B. Oberfeld przestał być radcą prawnym Związku. Wszystkich członków, mających jakiekolwiek sprawy u apl. adw. p. Oberfelda prosimy o przybycie do Związku.

Nowoczesny Chevrolet.

Rok rocznie General Motors wypuszcza na rynek nowy model samochodu Chevrolet, różniący się od poprzedniego zarówno zewnętrznym wyglądem jak i mechanizmem.

Zaden jednak nowy model Chevroleta, ani wogóle żaden inny nowy model samochodu na rynku, nie był tak istotnie zmieniony i udoskonalony, jak „Epokowy Chevrolet w Historji Chevroletów”. Samochód ten rzeczywiście przedstawia coś zupełnie nowego w każdym szczególe, w każdej linii; posiada nową sylwetkę, inny wygląd, inne wymiary, zwiększoną siłę i szybkość. Po szczegółowym zapoznaniu się z samochodem wrażenie nowości utrwala się.

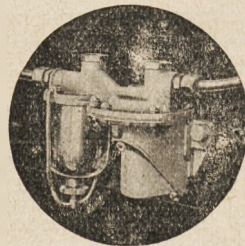
Zasadniczą nowością w nowym modelu samochodu Chevrolet na 1929 r. jest 6-cylindrowy potężny silnik, będący ostatnim wyrazem techniki automobilowej. Silnik ten o górnym rozrządzie wentylów jest wynikiem trzyletnich doświadczeń i prób, przeprowadzonych w laboratorjach oraz na terenach doświadczalnych General Motors. Kilkadziesiąt typów silników sześćo-cylindrowych zostało wykonanych i poddanych licznym próbom, zanim ostatecznie został przyjęty silnik, zastosowany obecnie w nowych modelach Chevrolet. Litraż tego silnika wynosi 3,12 lt. przy średnicy cylindra 84,14 mm. i skoku tłoka 95,45 mm. Moc silnika zwiększona o 32,8% w porównaniu z poprzednim modelem, równa się 42 KM na hamulcu przy 2.600 obrotach na minutę. Maksymalna szybkość samochodu została przez to zwiększona o 20%.

Nowy stosunek sprężania 5,01:1 został osiągnięty przez zmienioną budowę i zmniej-

szenie komory wybuchowej oraz głowicy cylindra. Komora tego typu, stosowana obecnie w wielu silnikach, zezwala na większe wykorzystanie siły wybuchu przy jednoczesnym zaoszczędzeniu zużycia mieszanki.

System dopływu benzyny został znacznie udoskonalony. Benzyna z głównego zbiornika zwiększonej pojemności — 41,64 litra jest dostarczana zapomocą pompy ssąco-tłoczącej wyrobu AC Spark Plug Co. Pompa ta jest napędzana mimośrodem, umieszczonym na wale rozrządczym. Pompa jest zaopatrzona w specjalny szklany filtr, który zatrzymuje wszelkie nieczystości, zawarte w benzynie.

Karburator typu „Carter” został skonstruowany wyłącznie dla nowego modelu. Przez zastosowanie szeregu udoskonaleń znacznie ulepszono działanie karburatora w nowym Chevroletcie. Najważniejszym z tych ulepszeń



Specjalna pompa, zaopatrzona w filtr do benzyny, zapewnia dopływ paliwa do karburatora.

jest zastosowanie specjalnej pompki przy karburatorze, która dostarcza dodatkową dawkę benzyny z chwilą, kiedy raptownie naciśniemy

pedał akceleratora. Pompka ta przyczynia się w dużej mierze do tego, że akceleracja jest większą o 21% w porównaniu z poprzednim modelem.

Rura, doprowadzająca mieszankę do cylindrów, przechodzi przez przewód wydechowy, który podgrzewa mieszankę, celem zwiększenia jej siły wybuchowej.

Kolektor ssący o trzech przewodach przy-mocowany jest śrubami do bloku cylindrów. Budowa przewodów ssących i wydechowych, zastosowana do nowego silnika, zapewnia nie-tylko oszczędność w zużyciu benzyny, lecz zwiększa także akcelerację.

Ulepszony system oliwienia jest bez za-rzutu. Zbiornik z oliwą mieści się pod blokiem cylindrów. Pompa do oliwy, napełniana przez wał rozrządczy, czerpie oliwę przez filtr umie-szczony na dnie karteru. Oliwa przechodzi pod ciśnieniem do rozdzielacza na zewnętrznej stro-nie karteru; następnie osobną rurką doprowa-dzona jest pod ciśnieniem do korytek łożysk głównych wału korbowego i do korytek kor-bowych. Przez otwory, przewiercone w koryt-kach nad łożyskami wału korbowego, oliwa do-staje się do łożysk wału rozrządczego. Od roz-dzielacza doprowadza się oliwę drugą rurką do drażonego wału dźwigni wahadłowej, co za-pewnia obfite oliwienie dźwigni pod ciśnieniem.

Wał korbowy, niezwykle mocnej budowy, z kutej stali, jest statycznie i dynamicznie zrównoważony. Przez nadanie właściwego kształtu jego czopom nie poddaje się on wi-bracji nawet w czasie najszybszej jazdy.

Również znacznie ulepszona została pom-pa wodna dzięki zastosowaniu wirnika, zaopa-trzonego w zrównoważone skrzydełka, co łącz-nie z przegródkami z prasowanej stali w bloku cylindrów w znacznym stopniu zmniejsza zu-życie pompy i podkładki oporowej.

Pozatem, zasługują na podkreślenie na-stępujące zmiany i ulepszenia wprowadzone w nowym Chevrolecie:

Rama, — prasowana ze stali, posiada ulepszone i wzmocnione poprzeczki oraz spec-jalne urządzenia do zakładania zderzaków.

Końce podłużnego drążka przedniej osi są zaopatrzone w smarownice „Alemit”.

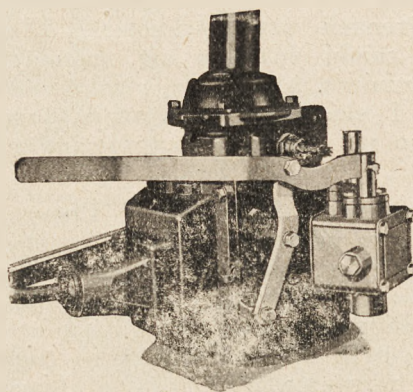
W tylnej osi stosunek korony dyferencja-łu do trybu atakującego został zmniejszony z 4,18:1 do 3,717:1. Dla zapewnienia właściwe-go oliwienia trybów dyferencjału, specjalny przyrząd, zwany deflektorem, został przymoco-wany do pokrywy pochwy dyferencjału.

Skrzynka przekładniowa o nowym kształ-cie została również ulepszona przez zastoso-wanie innych zębów typu standardowego.

Tłumik, zastosowany w nowym modelu, jest ostatnim wyrazem techniki. Będąc nad

wyraz mocnej konstrukcji, przepuszcza on łat-wo gazy nazewnątrż oraz w wysokim stopniu tłumi hałas pracy silnika.

Konstrukcja taśm hamulcowych w nowym modelu została zupełnie zmieniona. Taśmy te

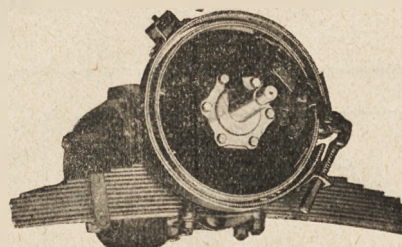


Cztero - przekładniowa skrzynka biegów, zastosowana w nowej ciężarówce, pozwala na wydajne wykorzystanie siły napędowej silnika. Jest ona tak zbudowana, że z łat-wością można dołączyć do niej specjalny mechanizm dla dodatkowego wykorzystania silnika do celów przemysłowych.

składają się obecnie z dwóch kawałków i mo-żna je ustawiać zapomocą 2 śrub w tylnej części bębna hamulcowego.

Śruba taśmy łączącej w przedniej części bębna hamulcowego wkręcona jest na stałe w sworzeń, umocowany w klamrze górnej taś-my. Tego rodzaju konstrukcja hamulców za-pewnia większą siłę hamowania, zwiększając w ten sposób znacznie bezpieczeństwo jazdy.

Nie można pamiąć milczeniem ulepszeń zastosowanych w mechanizmie kierowniczym. Wał kierowniczy na nowym modelu jest pełny, nie zaś drażony, jak w poprzednim modelu.



Podwójne hamulce na tylne koła — we-wnętrzny rozpierający i zewnętrzny za-ciskający. Pierwszy jest hamulcem ręcz-nym, drugi — nożnym.

Ze względu na zwiększoną siłę i szybkość no-wego modelu musiał ulec zmianie również i tryb ślimakowy, który obecnie jest silniejszej kon-strukcji.

Należy również wspomnieć o desce roz-dzielczej. Wszystkie urządzenia i wskaźniki

zostały obecnie odpowiednio przestawione w celu zapewnienia kierowcy maximum wygody. Zamek zapłonu umieszczony jest w prawym końcu owalnej ramki, a guzik dławika (choke) — w lewym. Guzik zapłonu i mieszanki znajdują się w dolnej części ramki po obydwu stronach szybkościomierza. Po prawej stronie ramki znajduje się manometr oliwy i amperomierz, a po lewej stronie przełącznik światła i elektryczny wskaźnik temperatury wody, po raz pierwszy zastosowany w Chevroletach.

Efektowną nowością w Chevroletcie na rok 1929 są przednie latarnie. Konstrukcja żarówek i odpowiednie zogniskowanie światła pozwala na przełamywanie snopów światła w dół. Zabezpiecza to przed oślepieniem jadących z przeciwnika. Żarówki są zaopatrzone w dwa oddzielne włókienka, z których jedno znajduje się w ognisku zwierciadła, drugi — nieco wyżej. Włókienka te posiadają jednakową moc świetlną. Z chwilą, kiedy zapalamy środkowe włókno, światło pada w dal przed samochód, oświetlając drogę na dużą odległość, natomiast przy zapalaniu górnego włókna promienie wskutek odpowiedniego zogniskowania przełamane są ku dołowi, oświetlają jednak drogę z tą samą siłą. Przełamywanie promieni uskutecznia się bardzo wygodnie przez naciśnięcie nogą przełącznika, umieszczonego obok pedału sprzęgłowego.

Wszystkie modele są zaopatrzone w lampkę ostrzegawczą „stop” oraz w tylne światło. Uchwyt do opony zapasowej umieszczony jest z tyłu.

Wreszcie, modele: Sedan, Sedan de luxe, Phaeton i Special Phaeton są zaopatrzone w znane amortyzatory wstrząśnięć „Lovejoy”, które zapewniają wygodną i bezpieczną jazdę

po najgorszych drogach. Amortyzatory tego systemu hydraulicznego są znane doskonale w całym świecie samochodowym i używane są w najdroższych samochodach.

DOBRY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mielśmy możliwość słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

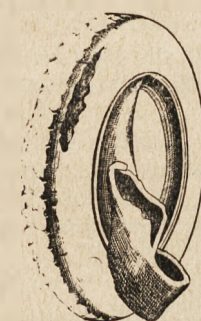
Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie — wychowanków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

AMERYKAŃSKI ZAKŁAD WULKANIZACYJNY „CORD”

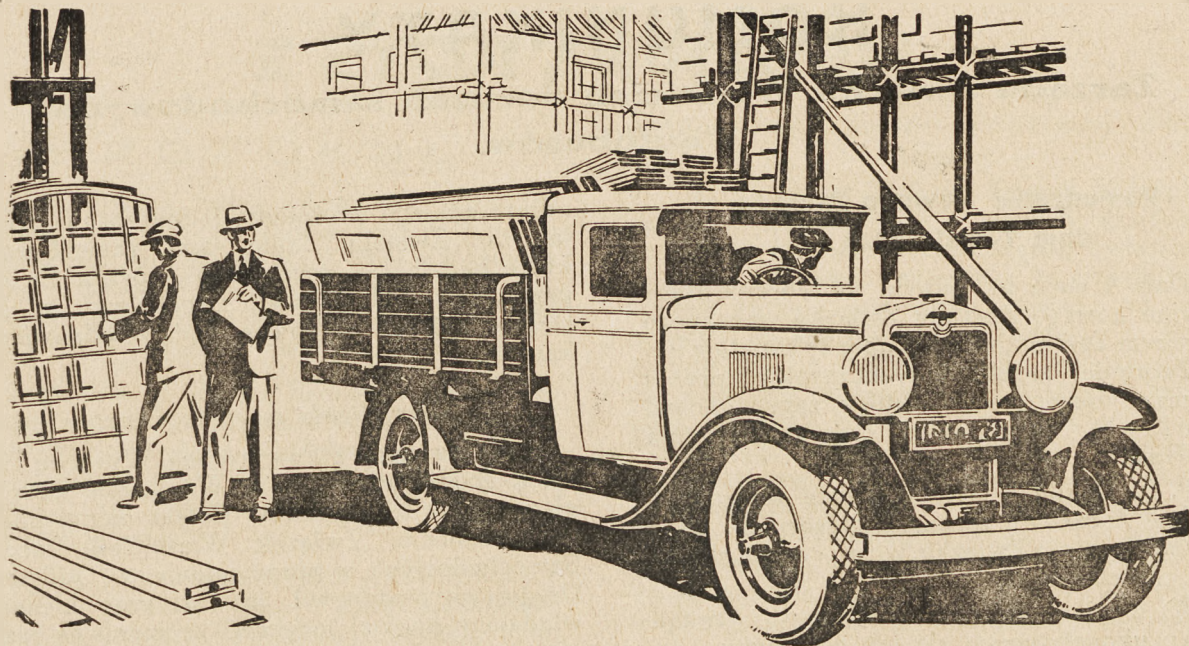
Warszawa, Wronia 46

Wykonujemy wszelką reperację opon i dętek samochodowych, jak: ranty, protektory, lamowania płótnem „Cord” i t. p. Za szybkie, solidne i trwałe wykonanie gwarantujemy.



Kupno i sprzedaż nowych i używanych opon i dętek samochodowych.
CENY KONKURENCYJNE.
Zakład otwarty bez przerwy.





Ciężarówka Chevrolet oddaje znakomite usługi zarówno w handlu, przemyśle jak i w gospodarstwie rolnem

Chevrolet podnosi dobrobyt i stan ekonomiczny kraju

*Samochody ciężarowe stanowią
bezwzględnie najtańszy i najwygodniejszy
środek transportowy*

Nowa Ciężarówka Chevrolet dzięki zaopatrzeniu jej w potężny 6 cylindrowy silnik, cztery biegi wprzód i hamulce na cztery koła, oraz wszystkie najbardziej współczesne udoskonalenia techniczne, przebywa z łatwością najgorsze drogi gruntowe i wspina się na najbardziej strome pochyłości.

Ciężarówka Chevrolet przewozi najrozmaitsze ładunki surowca lub towaru. Dzięki wielkiej oszczędności w zużyciu benzyny i smarów i wobec tego niskich kosztów utrzymania, przyczynia się wydajnie do zwiększenia dochodowości każdego przedsiębiorstwa.

Przy ułatwionych warunkach płatności, o których poinformuje najbliższe przedstawicielstwo, samochód ten dostępny jest dla najszerszego ogółu ze sfer handlowych, gospodarczych i przemysłowych.

Ciężarówka CHEVROLET
Wyrób General Motors
GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA

Upoważnione Zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnem Mieście Gdańsku:

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

Posiedzenie Nowego Zarządu dnia 7 maja 1929 r.

Dnia 9 maja br. odbyło się zebranie konstytucyjne nowego Zarządu Związku wybranego na Walnem Zgromadzeniu w dniu 29 kwietnia b.r.

Zebranie zajął dotychczasowy prezes p. Roman Szczepkowski, który zaproponował powołanie na przewodniczącego zebrania p. E. Hakla.

P. E. Hakiel — odczytał listę wybranych członków Zarządu i zarządził głosowanie tajne na wybór prezesa Związku, wice-prezesa, skarbnika i sekretarza.

W wyniku tajnego głosowania Zarząd Związku ukonstytuował się jak następuje:

- 1). p. Roman Szczepkowski prezes
- 2). p. Karol Weykum wice-prezes
- 3). p. Stanisław Marasek skarbnik
- 4). p. Edward Hakiel sekretarz
- 5). p. Władysław Bombała bez mandatu
- 6). p. Michał Wągrowcki — —
- 7). p. Szymon Optułowicz — —
- 8). p. Stanisław Nowicki — —
- 9). p. Antoni Gołębiowski — —

Jako zastępcy:

- 1). p. Stanisław Giernakowski
- 2). p. Henryk Weiss
- 3). p. Marjan Burkacki

Komisja Rewizyjna.

- 1). p. Ludwik Krakowski przewodniczący
- 2). p. Stanisław Mokrzycki bez mandatu
- 3). p. Antoni Rybaczuk. — —

Następnie Zarząd załatwił szereg spraw między innymi postanowiono delegować jako przedstawiciela Związku do komisji lustracyjnej p. Stanisława Maraska. W celu poinformowania ogółu właścicieli dorożek samochodowych o dążeniach Związku i sprawach patentów — zwołać Ogólne Zebranie wszystkich właścicieli dorożek Samochodowych na dzień 7 czerwca 1929 r. o godz. 6 wiecz.

Z posiedzenia Zarządu z dn. 14 maja 1929 r.

Sprawa nadużyć kierowców: Na odbytej konferencji z p. Naczelnikiem Oddziału Drogowego Kom. Rządu — postanowiono, żeby każdy właściciel o wszelkich nadużyciach kierowcy, o spowodowaniu wypadków i jeździe w stanie nietrzeźwym, meldował w komisariacie policji, na terenie którego znajduje się garaż, celem sporządzenia

odpowiedniego protokołu, jednocześnie nadsyłać do Związku takie same zameldowanie, które będzie po rozpatrzeniu przez Związek przesyłane do Oddziału Drogowego, na podstawie, którego kierowca będzie odpowiednio karany.

Chorągiewki na taksówkach.

W związku z Powszechną Wystawą Krajową, spodziewany jest w Warszawie duży napływ gości z zagranicy. Celem udogodnienia cudzoziemcom, Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych w porozumieniu z Oddziałem Drogowym postanowił, aby wszyscy kierowcy władający obcymi językami posiadali na przedniej szybie dorożki chorągiewkę danego państwa, którym językiem włada.

Chorągiewki będą wydawane w Sekretariacie Związku po uprzednim egzaminie kierowcy.

Płaca i praca kierowców.

W sprawie unormowania sprawy pracy i płacy kierowców odbyła się w tych dniach konferencja ze Związkiem Automobilistów, która na razie nie dała definitywnych wyników. Projektowane są w dniach najbliższych dalsze konferencje.

Ponadto postanowiono wystąpić z projektem do Magistratu, o obliczanie podatku za zużycie bruków nie jak dotychczas od siły silnika, a od wagi, gdyż bruki nie niszczą się od posiadanych ilości H. P. silnika, lecz od ciężaru pojazdu.

Projektowany podatek określono na 1 zł. od 100 kg. wagi pojazdu.

BONY

na tańszą benzynę
są do nabycia
w Związku.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

PROTOKUŁ

Walnego Zgromadzenia Członków Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych w Warszawie odbytego dnia 29 kwietnia 1929 r. w drugim terminie o godzinie 7 wiecz. w lokalu Tow. Rc-zwój przy ul. Żórawiej 2. przy obecności 136 Członków Związku.

Zagajenie: p. Roman Szczepkowski prezes Związku w krótkim przemówieniu o ważności Zgromadzenia, podziękował obecnym za przybycie i zaproponował wybrać na przewodniczącego p. St. Giernakowskiego, co zebrani przyjęli przez aklamacje.

P. St. Giernakowski jako przewodniczący zaprosił na asesora pp. Michała Chmielowskiego i Franciszka Kępińskiego, poczem objął przewodnictwo zgromadzenia odczytując następujący porządek dzienny. 1) Odczytanie protokołu z poprzedniego Walnego Zgromadzenia. 2) Sprawozdanie Zarządu z rocznej działalności. 3) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. 4) Wybór $\frac{1}{3}$ członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej. 5) Wolne wnioski, — w sprawie porządku dziennego zabrał głos p. M. Wągrocki, który proponuje przesunięcie punktu 4 wyborów $\frac{1}{3}$ członków Zarządu i Komisji Rewizyjnej, po punkcie 5 wolnych wnioskach, ze względu na danie możliwości postawienia wniosku o udzielenie wotum nieufności całemu Zarządowi Związku.

P. przewodniczący wyjaśnił, że na każdych Zebraniach jest zwyczajem, że wolne wnioski są rozpatrywane po wyczerpaniu głównych punktów porządku dziennego, a postawienie wniosku o udzielenie wotum nieufności Zarządowi, może nastąpić po wysłuchaniu sprawozdania z rocznej działalności Zarządu. Wobec czego Zgromadzenie przyjęło porządek dzienny w brzmieniu wyżej odczytanym.

Odczytanie protokołu z poprzedniego Zgromadzenia, odbytego dn. 19 kwietnia 1928 r.

P. Przewodniczący wyjaśnił, że protokół Walnego Zgromadzenia z dn. 19 kwietnia - 28r. został ogłoszony w „Ruchu Samochodowym” z dn. 1 maja 1928 r. i jest wszystkim członkom wiadomy i ponieważ nikt sprzeciwu i żadnych poprawek dotychczas nie wniósł, uważa odczytanie protokołu za zbędne i proponuje przyjęcie takowego w brzmieniu ogłoszonym.

Wniosek podany pod głosowanie został jednomyślnie przyjęty.

Sprawozdanie z rocznej działalności Zarządu Związku:

a) p. prezes Związku Roman Szczepkowski dając sprawozdanie z rocznej działalności nadmieniał, że największą bolączką Związku była i jest sprawa patentów, zapoczątkowanej błędnie przez poprzedni Zarząd, na mocy uchwały Zjazdu Delegatów Związku z dnia 4 grudnia 1927 r., który to błąd obecny Zarząd był zmuszony naprawić z chwiejnymi rezultatami, gdyż jak już wiadomo, orzeczenie Urzędu Skarbowego skazujące nabywcę świadectwa przemysłowego VIII kat. przem. na grzywnę w wysokości zł. 1200 — i wykupienie świadectwa przemysłowego kategorii IV względnie III handlowej, obecny Zarząd skierował na drogę sądową, gdzie dnia 24 czerwca 1928 r. w pierwszej instancji w Sądzie Pokoju sprawę przegraliśmy, od danego wyroku Zarząd złożył apelację, na skutek której dnia 5 listopada 1928 r. Sąd Okręgowy wydał wyrok uchylający decyzję Urzędu Skarbowego, czyli przyznając właścicielom dorożek samochodowych świadectwa przemysłowe VIII kat. przem. od tego wyroku Izba Skarbowa założyła kasację do Sądu Najwyższego, gdzie dnia 21 lutego 1929 r. Sąd Najwyższy uznał motywy wyroku Sądu Okręgowego za niewystarczające i przesłał sprawę do Sądu Okręgowego do ponownego rozpatrzenia. Dnia 20 kwietnia b. r. odbyła się sprawa i Sąd Okręgowy zatwierdził wyrok pierwszej instancji, Sąd Pokoju. Niezrażając się tem Zarząd skierował identyczną drugą decyzję Urzędu Skarbowego do Sądu Grodzkiego gdzie dnia 26 kwietnia sprawa została wygrana, a ponieważ Izba Skarbowa założyła odwołanie do Sądu Okręgowego od tego wyroku, Zarząd postanowił zaangażować wybitną siłę adwokacką do prowadzenia danej sprawy, która oświadczyła, że sprawa jest do wygrania, lecz decydujący będzie wyrok Sądu Najwyższego, o który oprze się sprawa z inicjatywy Zarządu lub Izby Skarbowej. Niezależnie od zwykłej drogi sądowej, wyrok której nosi charakter ściśle indywidualny, Zarząd skierował sprawę do Trybunału Administracyjnego, wyrok którego ma moc ustawy i będzie wszystkich obowiązywał, lecz wyrok Trybunału Administracyjnego nie należy się przedzej spodziewać jak za rok lub dwa.

Jednocześnie zaznacza prezes, że jeżeli by wszyscy właściciele dorożek samochodowych należeli do Związku i postępowali podług wskazań Zarządu nie byłoby tej różnorodności kategorii wykupionych świadectw przemysłowych, a jedna kategoria, inaczej by się liczyło

Ministerstwo Skarbu ze Związkiem i inne byłyby perspektywy uzyskania zatwierdzenia kat. VIII przem. patentów.

P. Sz. Charlak przerywa sprawozdanie prezesa i zapytuje dlaczego Związek przegrał sprawę w Sądzie Najwyższym. P. Szczepkowski wyjaśnił, że Sąd Najwyższy wyznaczył termin rozprawy na dzień 20 marca, a ponieważ Sąd Najwyższy nie wzywa na rozprawę stron, termin wyznaczony przesunął na dzień 21 lutego, o czym adwokat nie został powiadomiony i na rozprawę się nie stawił, lecz sprawa była i tak nie do wygrania, gdyż wyrok Sądu Okręgowego był wadliwie umotywowany.

P. Przewodniczący wyjaśnia, że dyskusja nad sprawozdaniem zostanie otwarta po wysłuchaniu całkowitego sprawozdania wobec czego obecną dyskusję uważa za bezcelową i przerywa takową.

b) w sprawie tańszej benzyny dla członków Związku wyjaśnił p. prezes, że do utworzenia się kartelu towarzystw naftowych, Związek mógł dla swych członków otrzymywać cześci na benzynę po cenie 5 gr. taniej na litrze, które były sprzedawane w Sekretarjacie Związku, lecz obecnie kartel uzależnił sprzedaż benzyny po cenach wytycznych a dopiero po roku operacyjnym, może udzielić pewien rabat od sprzedanej benzyny przez Związek, co jest dla Związku niedogodnem i uciążliwem ze względu na długi okres czasu, po którym otrzymuje się rabat. W danej sprawie wielką pomoc i duże korzyści mogłaby przynieść dla członków Związku powstała Spółdzielnia Właścicieli Dorożek Samochodowych, lecz z powodu małego zainteresowania się członków tak ważną własną placówką, z braku zakładowego kapitału Spółdzielnia nie może rozpocząć swej działalności.

c) podwyższenie taryfy: Dnia 21 lutego 1929 r. Rada Miejska m. st. Warszawy uchwaliła podwyższyć taryfę dorożek samochodowych do 60 groszy za następny kilometr na skutek starań Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, trudności jakie był zmuszony pokonać Zarząd przy zabiegach o podwyższenie taryfy były duże, gdyż tak samo, jak w sprawie patentów, nie zorganizowani właściciele dorożek samochodowych utrudniali pracę Zarządowi i starali się przeciwdziałać wszelkim w tym kierunku dążeniom Związku, gdyż pomimo złożonych kilku memorjałów z dokładną kalkulacją kosztów eksploatacji dorożki opracowaną specjalnie przez inż. Wł. Kopczewskiego, w których Związek domagał się podwyższenia taryfy do gr. 80 za następny kilometr, bez zmiany pierwszego t. j. 1 zł. Grupa właścicieli nienależąca do Związku złożyła prośbę o niepodwyższanie taryfy, lecz obniżenie do 40 gr. wo-

bec czego Rada Miejska uchwaliła minimalną podwyżkę taryfy i to nieobowiązującą, motywując tem, że z powodu wniesionego sprzeciwu Związek nie jest wyrazicielem dążności wszystkich właścicieli dorożek samochodowych.

d) Wydawnictwo „Ruch Samochodowy” w bieżącym roku trochę szwankuje, gdyż dotychczasowy redaktor p. kpt. Sawczyk z powodu nieszczęścia jakie go spotkało, został zmuszony opuścić stanowisko redaktora, które objął p. K. Weykum vice-prezez Związku i w niedalekiej przyszłości zostanie postawione na poziomie odpowiadającym naszym wymaganiom.

e) w dalszem przemówieniu p. prezes zaznacza, że ogólne zainteresowanie się Związkiem jest minimalne co w dużym stopniu utrudnia pracę zarządu, gdyż z powodu małej ilości członków, którzy płacą składki regularnie, zasobu kapitału związek nie posiada, nie jest w możności nawet prowadzić chociażby sprawy patentów, ponieważ nie ma czem zapłacić honorarjum adwokatów, które nie wynoszą dziesiątki złotych, lecz daleko więcej. — Ogółem członkowie zalegają zł. 13.675. począwszy od miesiąca do trzech lat.

f) Sprawozdanie kasowe; Skarbnik Związku p. Stanisław Marasek odczytał bilans na dzień 1 kwietnia 1929r. (Bilans został ogłoszony w „Ruchu Samochodowym” z dn. 15/IV 1929r. Nr. 7).

Sprawozdanie komisji rewizyjnej: p. Stanisław Mokrzycki jako przewodniczący wyjaśnia, że przy przeglądaniu wszystkich dowodów kasowych, ksiązek i badaniu bilansu znaleziono wszystko w należyтым porządku i stawia wniosek zaakceptowania przedstawionego bilansu.

Przewodniczący otwiera dyskusję nad sprawozdaniem Zarządu i udziela głosu p. Mazurczakowi, który stawia wniosek, aby wykluczyć ze Związku w wszystkich tych właścicieli, którzy byli przeciwni podwyższeniu taryfy.

P. Grembowski prosi o wyszczególnienie wszystkich wydatków, na co p. Marasek udzielił wyczerpujących wyjaśnień. Po ogólnej dyskusji postawiono wniosek przyjąć sprawozdania bez zastrzeżeń i udzielił Zarządowi absolutum — wniosek poddany pod głosowanie został jednomyślnie przyjęty.

5). Wybór ¹/₃ członków Zarządu: p. prezes Szczepkowski oznajmił, że w myśl statutu Związku ustąpili z Zarządu przez wylosowanie pp. Karol Weykum, Stanisław Marasek, i Bolesław Zieliński i z Komisji Rewizyjnej p. Antoni Gołębiowski i udzielił odpowiednich wyjaśnień dotyczących głosowania, jednocześnie prosi przewodniczącego o rozpatrzenie wniosku wniesionego na początku zebrania przez Mi-

chała Wągrowckiego. — p. B. Zieliński oznajmił, że należy do zredukowanych członków Zarządu, lecz pozostali jeszcze w Zarządzie tacy członkowie, którzy najmniej się interesowali pracą w Związku i którzy przy losowaniu nie zrzekli się mandatów, więc uważa że obecnie bez wymieniania nazwisk wystąpią z Zarządu.

p. Sz. Charlak żąda wyjaśnienia, kto ile razy uczęszczał na Zebrania Zarządu p. M. Kucenko jest przeciwny ujawniania nazwisk i ilości odbytych Zebrań.

p. R. Vogt zapytuje Zarządu dlaczego nie wykluczył tych członków Zarządu, którzy najmniej pracowali dla dobra Związku. p. R. Szczepkowski wyjaśnił, że Walne Zgromadzenie wybiera członków Zarządu i tylko one jest w mocy usunąć członka z Zarządu. — Przewodniczący poddał pod głosowanie wniosek p. Charlaka, który większością głosów został przyjęty — wobec czego: p. prezes Szczepkowski wymienił nazwiska opieszłych członków — Przewodniczący poddał pod głosowanie wniosek wykluczenia z Zarządu tych członków, których wymienił prezes i wniosek jednomyślnie został przyjęty.

P. Szczepkowski wyjaśnił, że wobec wykluczenia jeszcze trzech członków Zarządu należy wybrać sześciu członków do Zarządu i jednego do Komisji Rewizyjnej i apeluje do obecnych, żeby Walne Zgromadzenie wybrało takich ludzi, którzy mogliby z pożytkiem pracować dla Związku.

P. p. Vogt, Wyrembkiewicz, Kępiński i Zantman stawiają wniosek, aby wybór nastąpił przez aklamacje tych członków których listę Zarząd ustali. — pp. Szczepkowski i Weykum wysłietlili bezpodstawność tego wniosku, wobec czego przewodniczący wyjaśnił, że wybory będą tajne za pomocą kartek specjalnie na ten cel przeznaczonych i przed wyborami zarządził 10 minutową przerwę.

Po przerwie, oddaniu wszystkich głosów i obliczeniu takowych, przewodniczący ogłosił wynik wyborów: Głosów oddano 107 w tem nieważnych 4.

Do Zarządu zostali wybrani:

- 1). p. Karol Weykum. . . . 92 gł.
- 2). „ Stanisław Marasek. . . 92 „
- 3). „ Michał Wągrowcki. . . 64 „
- 4). „ Antoni Gołębiowski. . 52 „
- 5). „ Szymon Optułowicz. . 51 „
- 6). „ Stanisław Nowicki. . . 48 „

Do Komisji Rewizyjnej:

- 1). p. Ludwik Krąkowski. . . 47 gł.

Jako zastępcy:

- 1). p. Stanisław Giernakowski 46 gł.
- 2). „ Henryk Weiss. 36 „
- 3). „ Marjan Burkacki. . . . 34 „

- 4). „ Stanisław Buchalski. . . 9 „
- 5). „ Aleksander Zieniewicz. . 9 „
- 6). „ Stanisław Szymański. . . 7 „
- 7). „ Stanisław Baranowicz. . 7 „
- 8). „ Wiktor Grembowski. . . 3 „
- 9). „ Franciszek Kępiński. . . 2 „
- 10). „ Michał Chmielowski. . . 1 „
- 11). „ Aleksander Kubalski. . . 1 „
- 12). „ Stanisław Wyrembkiewicz 1 „
- 13). „ Bronisław Piekutowski. . 1 „
- 14). „ Piotr Baraniecki. . . . 1 „
- 15). „ Szczepan Charlak. . . . 1 „

6). Wolne wnioski.

P. B. Zieliński proponuje, aby Walne Zgromadzenie upoważniło Zarząd Związku do wykluczenia członka Zarządu, który był nieobecny na trzech posiedzeniach, gdyż niektórzy członkowie Zarządu traktują Związek jako -synekurę dla siebie. — p. Szczepkowski oświadczył, że dane oskarżenie p. Zieliński skierował pod jego adresem, gdyż poprzednio już o tem p. Zieliński mówił niektórym członkom. — Po dłuższej dyskusji pomiędzy p. R. Szczepkowskim i p. B. Zielińskim, p. Zieliński oskarżenie swoje cofnął, wobec czego p. K. Weykum postawił wniosek udzielenia prezesowi Związku p. Romanowi Szczepkowskiemu pełnego votum zaufania co obecni uczynili przez aklamacje.

Przewodniczący poddał pod głosowanie wniosek p. B. Zielińskiego upoważniający Zarząd do wykluczenia z Zarządu członka nie uczęszczającego na Zebrania Zarządu. — Wniosek jednogłośnie został przyjęty.

P. G. Kosiorek proponuje aby Zarząd Związku zwrócił się z prośbą do Komisarjatu Rządu celem wprowadzania ksiąg służbowych dla kierowców. — p. Szczepkowski wyjaśnił, że Zarząd już przed rokiem zwracał się z tem wnioskiem do Kom. Rządu, na co otrzymał odmowną odpowiedź. — p. Marasek wyjaśnił że w sprawie unormowania pracy i płacy kierowców toczą się obecnie konferencje ze Związkiem Automobilistów za pośrednictwem Inspektorjatu Pracy. p. K. Weykum stawia wniosek aby Zarząd Związku poczynił kroki w Urzędzie Przemysłowym, żeby w Święta Bożego Narodzenia i Wielkiejnocy, w święta „Zaduszne” oraz z dworców obowiązywała druga taryfa, i nocna taryfa obowiązywała od godz. 23 a nie 23,30. Wniosek poddany pod głosowanie został jednogłośnie przyjęty.

P. Marasek proponuje aby nie występować o ponowną podwyżkę taryfy, lecz wystąpić z żądaniem, aby do 3 pasażerów obowiązywała I taryfa, ponad trzech II taryfa i nocna taryfa do 3 pasażerów II taryfa, ponad trzech III taryfa i dopłata za bagaż, lub nieobowiązkowe zabieranie bagażu.

P. Grembowski popiera wniosek p. Maraska, lecz zaznacza, aby dana taryfa była obowiązkowa.

Wniosek przez głosowanie został przyjęty.

P. Szczepkowski stawia wniosek: Walne Zebranie upoważnia przyjęcie w miarę potrzeby pracowników biurowych do Związku.

P. Charlak stawia wniosek, aby w razie potrzeby przyjęto członków Zarządu za wynagrodzeniem którego wysokość decyduje Zarząd.

Wniosek dalej idący p. Charlaka został przez Walne Zgromadzenie jednogłośnie przyjęty.

P. Weykum stawia wniosek, aby Zarząd Związku postawił delegata na Komisji Lustracyjnej, któryby bronił interesów członków Związku.

Wniosek przez głosowanie został przyjęty, przez sprzeciwie jednego głosu.

P. Wyřebkiewicz stawia wniosek, aby Zarząd poczynił odpowiednie starania o zniesieniu odpowiedzialności-pramo-cywilnej z osoby właściciela samochodu, za czyn kierowcy, na co p. R. Szczepkowski wyjaśnił, że od odpowiedzialności prawnie — cywilna na właściciela nałożyła odpowiednia Ustawa i narazie to postanowienie nie może ulegć zmianie, wobec czego Zarząd poczynił odpowiednie zabiegi o stworzenie własnego Towarzystwa Ubezpieczeniowego, ewentualnie do czasu rozpoczęcia działalności danego Towarzystwa, o uzyskanie w istniejących Tow. Ubezpieczeniowych dla członka Związku do sumy zł. 300. — rocznie, gdy obecnie wynosi zł. 480. — rocznie.

P. Zieliński stawia wniosek aby Zarząd ponownie wystąpił do Komisarjatu Rządu z odpowiednim memorjałem, aby kierowcy kursujący drożkami z zawiązanymi chorągiewkami liczników byli odpowiednio karani.

Na zakończenie p. K. Weykum apeluje do obecnych o składanie składek na kupno lokalu Związku.

Poczem przewodniczący zamknął Walne Zgromadzenie o godzinie 23,20.



AUTOTECHNIKA

Spółka z ogr. odpow.

WARSZAWA, UL. SENATORSKA № 6.

Tel. 273-26

Wszelkie części zamienne „Renault” „Donnet” „Peugeot” pneumatyki oraz smary stale na składzie po cenach konkurencyjnych.

PREMJA

Do redakcji „Ruch Samochodowy” zgłosił się z numerem premjowym właściciel taksówki Nr. 1170 p. Edward Kempf zamieszkały przy ul. Puławskiej 23, gdzie otrzymał jako premję oponę samochodową marki Goodyear.

W tym numerze również znajduje się premja.

PRENUMERATA:

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

CENA OGŁOSZEŃ

1/1 str.	zł. 200,	1/2 str.	110,	1/4 str.	zł. 65,	1/8 str.	40.
Okładki 10 % drożej. 1 str. okł. 300.							
Fotografje i klisze na koszt klienta.							

Redaktor: **Karol Weykum.**

Wydawca: **Związek Właścicieli Drożek Samochodowych.**

NAJWIĘKSZE ZAKŁADY WULKANIZACYJNE W POLSCE

— „F I T” —

WARSZAWA, ZAKŁADY CHŁODNA 45. TEL. 502-33.

Biuro Ogrodowa 59. Tel. 423-39.

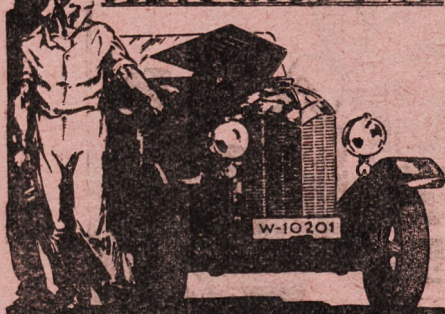
Przyjmuje do reperacji i nakładania protektorów najnowszym systemem. Urządza zakłady wulkanizacyjne na dogodnych warunkach, oddając poszczególne starostwa na wyłączność.

UWAGA: W NAJBLIŻSZYM CZASIE ZOSTAJE OTWARTY

SAMODZIELNY ZAKŁAD WULKANIZACYJNY POD FIRMĄ:

Lubelska Spółka Eksploatacji Wyrobów „F I T”, W LUBLINIE, LUBARTOWSKA 24.

**GARAŻE I WARSZTATY
SAMOCHODOWE**



STOP „PZ O O”
WARSZAWA
PRZEMYSŁOWA-21 TEL 424-85

**AUTODOROŻKARZE OBSŁUŻENI
SĄ BEZZWŁOCZNIE!!**

WSZELKIE REMONTY SAMOCHODOWE

DORAŻNA POMOC DLA AUTOTAKSÓWEK

KONSERWACJA I ADMINISTRACJA

Ceny konkurencyjne.

Obsługa fachowa.

**Opony
i taksometry**

„A R G O”

**Warszawa
Chmielna 116.**

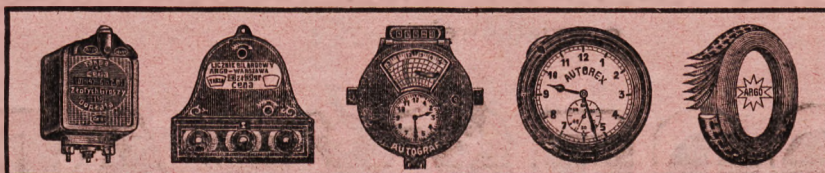
SP. Z OGR. ODP. ADRES TELEGRAFICZNY „TAKSOMETR”. Telefon Nr. 416-12.

Wyłączna sprzedaż

liczników — taksometrów „Argo” z oświetloną chorągiewką, aparatów kontrolujących „Autograf” i „Autorex” liczników bilardowych.

PIERWSZA POLSKA FABRYKA PRZERÓBEK ZUŻYTYCH OPON NA NOWE.

Warsztaty re-
paracyjne licz-
ników, montaż
liczników i
transmisji.



Wulkanizacja
opon i dętek
najnowszym
systemem.



W jakie opony autobusowe
winniście się zaopatrzyć?

W opony
„GOODYEAR“

Ostre brzegi bloków protektora All Weather mocno i bezpiecznie
chwyatają nawet niepewną nawierzchnię mokrej drogi.

Jako wzmocnienie tej siły chwytu, służy inne właściwości opon
GOODYEAR, jak elastyczność i długotrwałość
użyczone im przez „Supertwist” — składnik szkieletu opony
o wyjątkowej mocy.

GOODYEAR