

RUCH SAMOCHODOWY

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

W A R S Z A W A

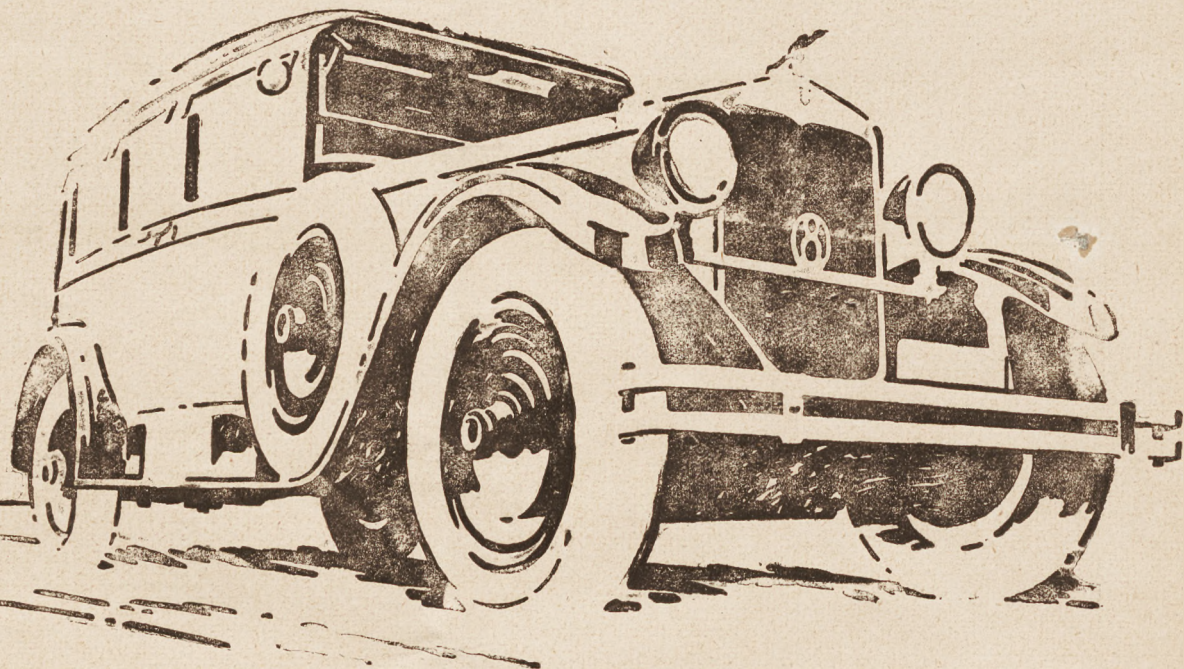
Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Redakcja i Administracja: ul. **Koszykowa 46. Tel. 303-93.** Otwarta od g. 9 — 7-ej wiecz.

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

Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

Członkowie Związku otrzymują pismo bezpłatnie.



PRAGA jest jedynym samochodem na polskie drogi bo: trwały, piękny, rekordowo oszczędny. — Osobowe od 4 cyl. do 8 cyl. w cenie od 12.200 zł. do 60.000 zł. Ciężarowe od 1000 kg. do 6000 kg.

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA:

REPREZENTACJA NA B. KRÓLESTWO POLSKIE I KRESY:

INŻYNIER STANISŁAW NAWAKOWSKI Sp. z O. O., WARSZAWA.

SALON SAMOCHODOWY: UL. KREDYTOWA Nr. 4. — GARAŻ: UL. WOLSKA Nr. 81.

TELEFONY: 291-34, 181-34 i 91-34 — DEPESE: „CENTROPLUG”

REPREZENTACJA NA WIELKOPOLSKĘ I POMOPZE:

„PRAGA-AUTOMOBILE”, POZNAŃ, PLAC WOLNOŚCI Nr. 11.

TELEFONY: 55-33 i 56-55 — DEPESE: „AUTOPRAGA”

REPREZENTACJA NA MAŁOPOLSKĘ, ŚLĄSK I WOŁYŃ:

HENRYK BUCHSTAB, LWÓW, UL. JAGIELLOŃSKA Nr. 7.

TELEFON: 3-05 — DEPESE: „BUCHSTAB JAGIELLOŃSKA”

**Opony
i taksometry**

SP. Z OGR. ODP.

„A R G O“

**Warszawa
Chmielna 116.**

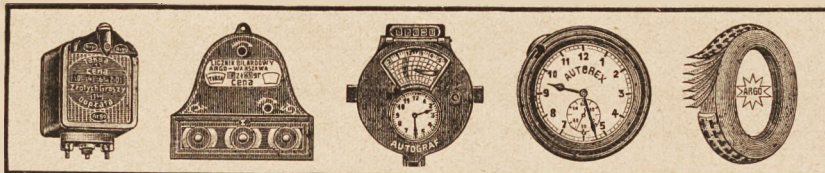
ADRES TELEGRAFICZNY „TAKSOMETR”. **Telefon Nr. 416-12.**

Wylączna 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.

Garaże konserwacyjne

Naprawa samochodów wszystkich marek

Kupno i sprzedaż używanych samochodów

===== **SPECJALNE ULGI DLA TAKSÓWEK** =====

Częściowy Kredyt wekslowy.

Benzyna 720 najtaniej

I. JAZDOWSKI

Tel. 343-29

Polna 48

tel. 343-29



**Konserwacja i gwarantowana
administracja samochodów.**

REMONTY.

Stacja obsługi „Chevrolet”.





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

Redakcja i Administracja: ul. **Koszykowa 46. Tel. 303-93.** Otwarta od g. 9 — 7-ej wiecz.

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

Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

Członkowie Związku otrzymują pismo bezpłatnie.

*Z okazji nadchodzących świąt Bożego Narodzenia dzielimy
się tradycyjnym opłatkiem i składamy najserdeczniejsze życzenia
Wesołych Świąt Czytelnikom „Ruchu Samochodowego”.*

Redakcja.

Po roku gorzkich doświadczeń.

Dobiegamy końca roku, który dla branży taksówkowej, śmiało rzecz można, był rokiem klęski.

Cały szereg czynników związanych z całokształtem naszego życia gospodarczego, złożył się na te niezmiernie ciężkie warunki w jakich zmuszeni byliśmy pracować w ciągu tego roku. Wzrost kosztów eksploatacji, przy rujnującej nas stawce taryfy, słaba zdolność nabywacza pasażera, powodująca zmniejszenie się frekwencji na taksówkach, nadmierne obciążenia podatkowe, zarówno skarbowe jak i komunalne, oraz ogólny zastój w przemyśle i handlu, w związku z ogólnym zniechęceniem i jakąś apatię życiową, złożyły się na przygniatającą nas sytuację w której tracimy już nie tylko możliwość jakiegokolwiek prosperowania ale poprostu — życia.

Rozpatrując nasze życie związkowe stwierdzić jednak musimy, iż środki obrony i ratunku z naszej strony nie zostały całkowicie wyczerpane, ale poprostu w większości wypadków zostały zaniedbane przez brak zainteresowania i współpracy ogółu naszych członków.

Wszelkie wysiłki Zarządu, jego starania i zabiegi, rozbijane są przez brak solidarnego

poparcia gromady związkowej, przez niedocenywanie z jej strony tych właśnie zagadnień, które są dla niej kwestią dalszej egzystencji.

Branża dorożkarstwa samochodowego przeżywa w dobie obecnej podwójny kryzys. Z jednej strony przechodzimy, jak wyżej powiedziałem, trudności natury ekonomicznej, z drugiej strony natomiast rekonstrujemy się pod względem zawodowym. Z branży naszej stopniowo zaczynają ubywać ci, którzy poza posiadaniem taksówki żadnej innej styczności z automobilizmem nie posiadają, a którzy tylko skuszeni w pewnym okresie lukratywnością tego procederu ulokowali w nim swoje pieniądze. Lukratywność interesu skończyła się i ludzie ci wychodzą z branży, wynosząc jedynie straty i rozczarowanie.

Związek zatem przeobraża się stopniowo w instytucję o charakterze czysto zawodowym i w tych warunkach właśnie szczególnie niezrozumiałym byłby brak zainteresowania się Związkiem i najżywotniejszymi zagadnieniami branży.

A gromadą jedynie możemy czegoś dokonać, bo w gromadzie siła!

Stanisław Nowicki

Wpływ kurzu na przedwczesne zużycie silnika samochodowego.

Inżynierowie amerykańscy Semmers i Hofman przeprowadzili szereg naukowych doświadczeń celem zbadania wpływu kurzu drogowego na silnik i ustalenia, czy i w jakiej mierze może on być przyczyną jego przedwczesnego zużycia.

Ponieważ szosy nasze, utrzymane gorzej, niż zagraniczne, bardziej obfitują w kurz, wyniki tych doświadczeń są dla nas tem ciekawsze.

Inżynierowie wspomniani zbadali kurz drogowy w wielu stanach Ameryki.

Badania składu technicznego, wymiarów poszczególnych cząstek kurzu, ciężaru gatunkowego ilości kurzu pochłanianego przez silnik, ustaliły dokładnie jego szkodliwe działanie, przyspieszające zużycie silnika.

Były również przeprowadzane doświadczenia w drodze. Wykazały one, iż skład techniczny kurzu pochodzącego z różnych miejscowości nie jest jednakowy i składa się w 90% z materiałów mineralnych i 10% substancji organicznych.

Ciężar gatunkowy cząstek kurzu jest zmienny, naogół jednak wynosi 2,5, t. j. odpowiada w przybliżeniu ciężarowi gatunkowemu

kwarcu. Dowodzi to iż zdolność kurzu utrzymania się w powietrzu jest wynikiem małych wymiarów jego cząsteczek i „kleistości” powietrza.

Badania mikroskopijne wykazały, iż cząsteczki kurzu składają się przeważnie z twardych kryształów o bardzo ostrych brzegach. Największe cząsteczki posiadają średnicę 0,25 mm. i znajdują się w ogólnym kurzu natychmiast po przejechaniu samochodu; po upływie dwóch minut pozostają w powietrzu cząsteczki o średnicy 0,007—0,008 mm. Przeciętny wymiar cząstek wynosi 0,025 mm.

Szkodliwe działanie kurzu uzależnione jest od jego ilości, wielkości i składu cząstek kurzu, od szybkości trących się części samochodu i wreszcie od smarowania.

Rzecz jasna, iż dla zarysowania trących się powierzchni, trzeba, ażeby cząsteczki kurzu były większe od warstwy smaru znajdującej się pomiędzy temi powierzchniami.

Aczkolwiek jest rzeczą niemożliwą dokładne ustalenie ilości kurzu pochłanianego przez

silnik w ciągu roku, jednak dokładne obserwacje wykazują, iż przy jeździe po drogach bitych ilość ta wynosi, w przybliżeniu, 15 gr., przy jeździe zaś po drogach polnych — 60 gr. Jeśli samochód posuwa się po bardzo zakurzonej drodze tuż za innym samochodem, wówczas na każde 200 klm. silnik pochłania 30 gr. kurzu.

Badania silnika wykazują, iż górna część cylindrów zużywa się więcej, gdyż warstwa oleju jest tam cieńsza, wskutek czego cząstki kurzu szybciej i łatwiej rysują ścianki. W dolnej zaś części, gdzie warstwa oleju jest grubsza, cząsteczki zaś kurzu trafiają tam już rozarte przez pierścienie tłokowe, ścianki są mniej narażone na zarysowanie.

Inż. Semmers przeprowadził następujące doświadczenie: nowy silnik pracował w laboratorium z całkowitem obciążeniem w ciągu 36 godzin przy 1500 obr/min. przyczem powietrze było oczyszczone z kurzu. Po wykonaniu tej pracy silnik rozebrano i wymierzono jego cylindry, pierścienie, sworznie tłokowe i kanały pierścieni.

Następnie ten sam silnik pracował w ciągu 36 godzin w identycznych warunkach, lecz powietrze zostało sztucznie zanieczyszczone przez wprowadzenie 300 gr. kurzu poczem silnik znów rozebrano i wymierzono. Przy porównaniu da-

nych otrzymanych z obu doświadczeń rzuciło się w oczy wyraźne zużycie silnika, wskutek zanieczyszczenia kurzem.

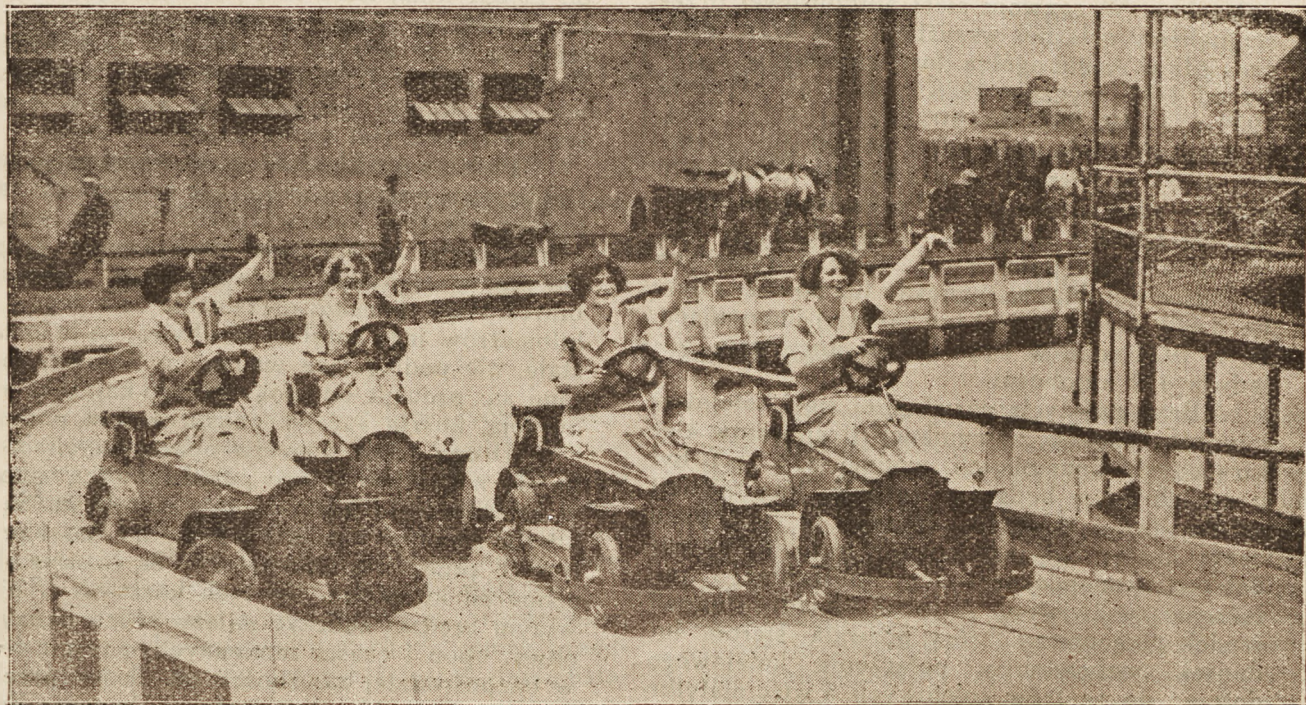
W praktyce nie może być, oczywiście takich warunków, przy których w ciągu 36 godz. silnik mógłby pochłoniąć 400 gr. kurzu, jednak i ta ilość, o której była mowa wyżej, przyczynia się w znacznym stopniu do przedwczesnego zużycia silnika.

Amerykanie uważają, iż przy jeździe po dobrych, mało zakurzonych drogach, cylindry silnika zużywają się przeciętnie o 0,06 mm. na 20.000 klm. przy jeździe zaś po drogach zakurzonych, zużycie cylindrów zwiększa się do 0,13 mm. na tę samą odległość.

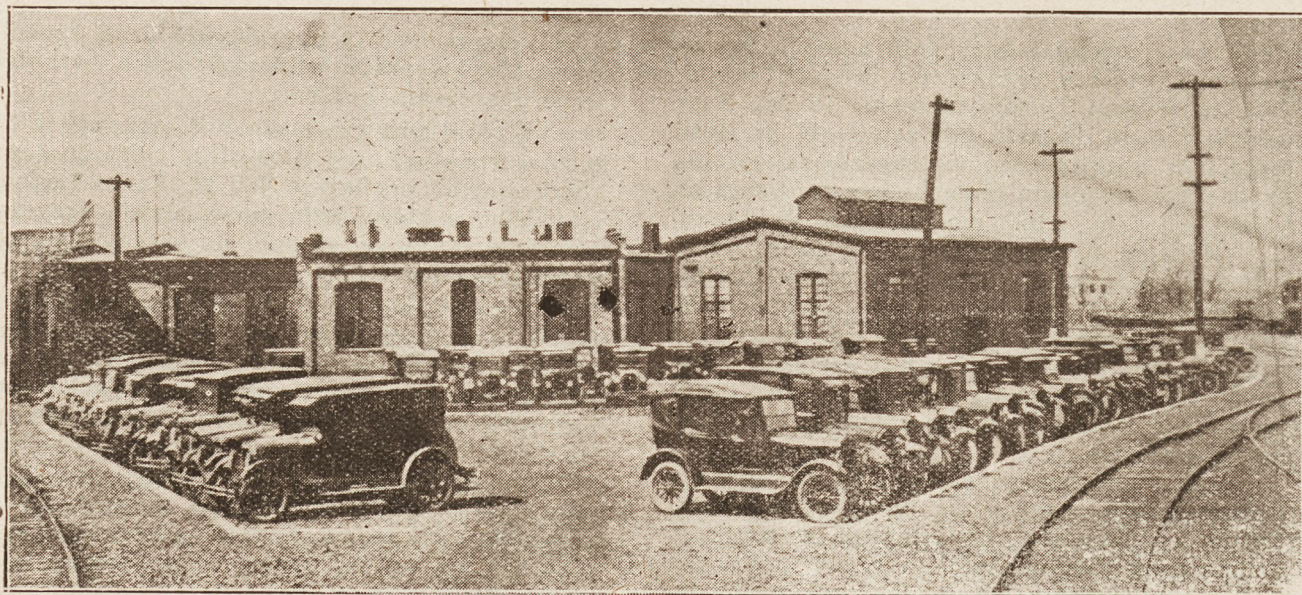
Porównywując zaś pracę silnika w powietrzu oczyszczonym dochodzimy do wniosku, iż w pewnym wypadku zużycie spowodowane przez kurz wynosi 50%, w drugim zaś, czyli na drogach zakurzonych — 75%.

Wynika stąd, iż kurz jest bardzo szkodliwy, a więc powinien być starannie usunięty z powietrza zasysanego przez silnik. W tym celu na droższych samochodach zaczęto stosować specjalne filtry dla oczyszczania powietrza, o których pomówimy kiedyindziej.

W. F.



Wesoły sport na dzieciennych automobilach na torze rozrywkowym w Berlinie.



Celowe rozmieszczenie samochodów przy dworcu kolejowym.

AUTOBUS W POLSCE

Jego przeszłość znaczenie i możliwości rozwoju.

Żywiołowy rozwój komunikacji autobusowej w Polsce w ciągu ostatnich kilku lat jest najlepszym dowodem, jak komunikacja ta była potrzebna. W rozwoju sieci autobusowej prześcignęliśmy ostatnio wszyskie inne kraje. Podczas gdy w Anglii ogólna ilość autobusów wzrosła od 1-go stycznia 1928 r. do 1-go stycznia 1929 r. z 102.847 do 105.362, t. j. o $2\frac{1}{2}\%$, w Stanach Zjednoczonych z 86.700 do 92.400, t. j. o 6% , w Niemczech z 2.849 do 3.000, t. j. o 5% , — ilość autobusów w Polsce wzrosła w tym okresie czasu z 2.121 do 2.841 t. j. o 35% . W dniu 1-go lipca r. b. ilość kursujących w Polsce autobusów wynosiła już poważną liczbę 3.449. Cyfra ta jest tembardziej imponująca, że w 1924 roku w całej Polsce kursowało zaledwie 412 autobusów.

Brak należycie rozwiniętej sieci kolejowej i innych środków komunikacji (tramwajów elektrycznych, komunikacji wodnej i t. p.) był u nas głównym bodźcem rozwoju komunikacji autobusowej. Autobus związał te oderwane centra, które bez jego pomocy pozostałyby nadal bez ekonomicznego, czy kulturalnego połączenia ze światem. Autobus ponadto stanowi środek pomocniczy, który pozwala sferom ludności, pozbawionym połączenia kolejowego dotrzeć do centrów kolejowych, a więc nie tylko nie stanowi konkurencji dla kolei, ale przeciwnie, jest czynnikiem udostępniającym korzystanie z tego środka komunikacji szerszym masom.

Rozwój komunikacji autobusowej poczynił

u nas w ostatnich czasach ogromne postępy. Długość szlaków, po których kursują autobusy, wzrosła w ciągu jednego tylko roku z 14.030 klm. do 20.281 klm., ilość linii autobusowych wzrosła z 984 do 2.041, a ilość pasażero-kilometrów na dobę wzrosła z 2.361 000 na 4.490.590. Pomimo tych cyfr stan komunikacji autobusowej oraz sposób prowadzenia przedsiębiorstw autobusowych jest wciąż daleki od ideału.

Podstawą dochodowego prowadzenia przedsiębiorstwa autobusowego jest gruntowna znajomość kosztów operacyjnych. Koszta operacyjne dzielą się na dwie podstawowe grupy. Do pierwszej należą wydatki, które przedsiębiorca musi ponosić niezależnie od tego, ile kilometrów jego autobus przebywa; są to koszty stałe, nie podlegające wahaniom. Takimi kosztami są: procent od ulokowanego kapitału, assekuracja, koszt garażu, pensja szofera, podatki.

Druga grupa kosztów operacyjnych składa się z kosztów, które przedsiębiorca ponosi w zależności od korzystania z autobusu. Są to koszty zmienne i zależą jedynie od ilości przebytych przez wóz kilometrów. Są też one obliczone od kilometra. Do tych kosztów w pierwszym rzędzie zaliczyć należy koszt benzyny, oliwy, opon i części zamiennych; pozycje te są w bezpośredniej zależności od ilości przebytych przez autobus kilometrów. Do grupy kosztów zmiennych należy również kalkulacja deprecjacji wozu, ponieważ wartość wozu uzależniona jest przede wszystkim od ilości przebytych przezeń kilometrów.

Załączona poniżej tabela wykazuje sposób obliczania kosztów operacyjnych i powinna służyć za podstawę do obliczania kosztów transportu.

TABELA KALKULACJI KOSZTÓW OPERACYJNYCH DLA AUTOBUSÓW.

Koszta Stałe	<u>Dziennie</u>
Procent od ulokowanego kapitału (12% rocznie)	Zł. 0.00
Asekuracja od ognia, kradzieży, uszkodzenia i odpowiedzialności cywilnej — rocznie Zł. 0.000	„ 0.00
Zł. 0.00 od wypadków z pasażerami	„ 0.00
Garaż miesięcznie Zł. 0.00	„ 0.00
Numery rejestracyjne i podatki, rocznie Zł. 0.00	„ 0.00
Pensja szofera miesięcznie Zł. 0.00	<u>„ 0.00</u>
Razem dziennie:	Zł. 00.00
Koszta Zmienne	<u>na klm.</u>
Benzyna 00 litr. na 100 klm. po 80 gr. za litr	Zł. 0.00
Oliwa, po Zł. 3 — za litr	„ 0.00
Utrzymanie, części zamienne, smary, materiały do czyszczenia i robocizna	„ 0.00
Opony, licząc wytrzymałość opony na 16.000 klm., a koszt 4 opon Zł. 0.000	„ 0.00
Deprecjacja wozu, licząc, iż wóz przejdzie ogółem 100.000 klm. po odjęciu; wartości używanego wozu ($\frac{1}{4}$ oryginalnej ceny) — bez opon, t. j. Zł. 00.000, minus Zł. 0.000 minus Zł. 0.000, podzielone przez 100.000	<u>„ 0.00</u>
Razem od kilometra	Zł. 0.00

Po ustaleniu ilości przebywanych codziennie przez autobus kilometrów, pomnożeniu tej cyfry przez wykalkulowaną według załączonej tabeli ogólną sumę kosztów zmiennych i dodaniu do tej cyfry sumy kosztów stałych przedsiębiorca autobusowy jest w stanie ściśle określić, ile wynoszą dzienne koszty operacyjne.

Wychodząc z tego założenia, przedsiębiorca, po wykalkulowaniu dochodu, który przedsiębiorstwo ma mu przynieść, jest w stanie ustalić racjonalną taryfę przewozową, któraby go nie narażała na straty i która jednocześnie nie byłaby wygórowana.

Należy jak najusilniej podkreślić konieczność ścisłego obliczania kosztów operacyjnych. Brak starannie opracowanego budżetu operacyjnego odbija się w niepomysłny, a może i katastrofalny sposób na prowadzeniu przedsiębiorstwa autobusowego. W wielu krajach w tej liczbie i w Polsce, osoby, nie znające podstawowych zasad kalkulacji, stoją przed niebezpieczeństwem stracenia całego swego kapitału. Podczas rozwoju sieci automobilowej transportowej szereg przedsiębiorstw, nie zdając sobie sprawy z kosztów operacyjnych, może obniżyć stawki w celach konkurencyjnych do tak niskiego poziomu, że nie

będzie w stanie zamortyzować posiadanych wozów i po ich zupełnym zniszczeniu pozostanie w wyniku bez kapitału inwestycyjnego, który skutkiem nieznamośności zasad kalkulacji oraz nieumiejętnej eksploatacji zostanie całkowicie zużyty.

Łatwo obniżyć ceny za przejazd autobusem celem pozyskania pasażerów. Jest to jednak polityka krótkowzroczna, która łatwo doprowadzić może do tego, iż przedsiębiorca autobusowy wożąc pasażerów za 4—5 gr. od kilometra z trudem pokryje zaledwie koszty operacyjne. Obniżanie cen może mieć tylko jeden wynik — wszystkie konkurujące na tem polu przedsiębiorstwa, wcześniej czy później, stracą swój kapitał i wycofają się z interesu.

Konkurencja jest zjawiskiem zdrowym, zjawiskiem stanowiącym o postępie i rozwoju. Konkurencja jednak w żadnym razie nie powinna powodować nieracjonalnego obniżania cen. Gdyby taki sposób konkurencji został zastosowany w dziedzinie, czy to wielkiego przemysłu, czy też wielkiego transportu (linje okrętowe), wielkie i potężne finansowo przedsiębiorstwa stałyby się bankrutami w stosunkowo krótkim czasie.

Tylko ofiarowanie za pewną określoną, niewygórowaną cenę towaru, lub usług lepszej jakości, może mieć w wyniku trwałe i zdrowe powodzenie.

W walce o pozyskanie większej ilości pasażerów na polu komunikacji autobusowej, na

którem konkurencja stale wzrasta, wygra ten, kto wprowadzi lepsze autobusy i lepszą obsługę.

Wygodne siedzenia, estetyczne zewnętrzne i wewnętrzne urządzenie, ładny dobór kolorów, zastosowanie nowoczesnych urządzeń dla wygody pasażerów, grzeczna, uprzedzająca obsługa, bezpieczeństwo jazdy, staranne utrzymanie podwozia i karoserji — oto, czynniki, które będą stanowiły o zwycięstwie nad linjami konkurencyjnymi.

Rzucając wzrokiem wstecz na to, czegośmy w dziedzinie komunikacji autobusowej dokonali, musimy sobie powiedzieć, żeśmy się znacznie przyczynili do rozwoju tego środka komunikacji. Pamiętajmy jednak, że minęły czasy łatwych zarobków, kiedy każdy klekot na 4 kołach miał wielkie powodzenie. Publiczność żąda lepszych, bardziej nowoczesnych, wygodnych autobusów, a konkurencja zmusza przedsiębiorców autobusowych do zastosowania się do żądań publiczności.

Rzecz w tym, że rozwój komunikacji autobusowej w pełnym tego słowa znaczeniu dopiero się rozpoczyna; szeregi szlaków, na których mogą kursować autobusy jest niewykorzystany, a konkurencja i żądania publiczności zmuszą do wycofania z dróg Polski wozów starych niewygodnych, nie przystosowanych do nowoczesnych warunków.

Jerzy Sawicki.

Smarowanie samochodu w zimie.

Z nadejściem zimy zaczyna się epoka kłopotów dla automobilisty, jeśli, oczywiście, nie wie on, jak należy przygotować samochód na okres mrozów.

W ciągu ostatnich dwóch lat wiele marek samochodowych wprowadziło urządzenie do przewietrzania karteru silnika. Liczni właściciele samochodów nie doceniają znaczenia tego nowoczesnego udoskonalenia, jakkolwiek dla wszystkich samochodów, zwłaszcza podczas jazdy w zimie, posiada on nadzwyczaj doniosłe znaczenie.

Jednym z produktów spalania mieszaniny benzyny i powietrza jest woda. W czasie pracy silnika przeważna jej część w postaci pary uchodzi przez rurę wydechową, pewna cząstka jednak przedostaje się do karteru. W lecie, kiedy karter jest nagrzany, woda pozostaje w postaci pary i wychodzi przez rurę powietrzną karteru. W zimie natomiast, gdy silnik jest chłodny, para ta zgęszcza się i skrapla na ściankach karteru, mieszając się następnie z olejem. Obecność wody w karterze jest nader nie-

pożądana, gdyż może ona z łatwością zamienić się w lód i zamknąć wąskie drogi oleju.

Drugim niebezpieczeństwem dla silnika jest siarka, która może przeniknąć do karteru. Większość gatunków benzyny zawiera drobną jej ilość, pomimo że dobra destylacja zmniejsza ją do minimum. Przy spalaniu siarki wywiązuje się bezwodnik kwasu siarkowego, który, absorbując parę wodną, zamienia się w kwas siarkowy, zgubnie oddziałujący na szlifowane stalowe części silnika, jak np. sworznie tłokowe i t. d. Latem silnik jest mniej narażony na niebezpieczeństwo kwasu siarkowego, gdyż para w karterze ulatnia się całkowicie przez rurę przewietrznika.

Celem usunięcia wody i siarki, w czasie, gdy są one jeszcze w postaci pary, czyli zanim zetkną się z olejem w zbiorniku, zainstalowane jest urządzenie do przewietrzania karteru. Tem niemniej należy sprawdzić od czasu do czasu olej w karterze, by upewnić się, czy nie ma tam wody. Jest to szczególnie ważne wówczas, gdy odbywa on tylko krótkie jazdy, połączone każ-

dorazowo z zatrzymywaniem silnika i uruchomieniem go po upływie dostatecznie długiego czasu, by silnik mógł wystygnać. Jeżeli wóz nie jest zaopatrzony w urządzenie przewietrzające karter, lub inny przyrząd, zabezpieczający własności smarne oleju, zachodzi potrzeba o wiele częstszej zmiany oleju. Niemożliwe jest oznaczyć dokładnie, co ile kilometrów powinno to być skutecznianie, z powodu znacznej różnicy precyzji mechanizmu poszczególnych marek samochodowych. Jednakże jako maximum drogi, jaką można przebyć nie zamieniając oleju przy temperaturze w pobliżu zera, należy przyjąć przestrzeń 500—1000 km.

Jeżeli chodzi o olej, powinien on być zawsze najlepszej jakości, przyczem należy upewnić się, czy jest on gatunku odpowiedniego do jazdy w zimie. Naogół można powiedzieć, że bezpieczniej jest zdecydować się raczej na zbyt rzadki olej, niż odwrotnie.

Zazwyczaj pamiętamy o zmianie oleju w silniku, ale zapominamy o skrzynce przekładniowej i dyferencjale. W zimie gęsty smar nie będzie dobrze spełniał swego zadania; zamiast oblewać zazębiające się powierzchnie trybów, będzie on twardniał i przestanie przenikać, dlatego też, stosowanie na zimę odpowiedniego gatunku smaru jest i tutaj bardzo ważne.

W związku z używaniem do napędu silników samochodowych rozmaitego ciężaru paliwa w różnych warunkach atmosferycznych, konieczna jest pewna dodatkowa regulacja karburatora dla dania silnikowi bogatszej mieszanki w chwili rozruchu, szczególnie w chłodnej porze roku. Czynność tę, popularnie zwaną u nas „zalaniem”, ułatwia nam wygodnie umieszczony na desce rozdzielczej guziczek prętu dławika. Podczas chłódów, przy rozruchu, możemy pociągnąć za ten guziczek, wyciągając go na krótką chwilę do końca. Po pierwszym zaraz wybuchu silnika należy guziczek wcisnąć do pół drogi, a po chwili, gdy silnik pracuje już równo i nie zachodzi obawa, że „zgaśnie”, należy bezwarunkowo guziczek wepchnąć do końca, i tem samem pozostawić drogę powietrza głównego całkowicie wolną. Bogata mieszanka ułatwia wprowadzić rozruch silnika, jednak dla stałej pracy jest bardzo szkodliwa i nieekonomiczna. Będzie ona przyczyną nierównej pracy, t. zw. przerywania, i, pomijając znaczne zużycie samego paliwa, będzie powodowała rozcieńczenie oleju w karterze. Dlatego też należy pamiętać o zasadzie: „Unikać zbędnego używania dławika”.

Podczas chłódów, przed należytem zagrzanem się, silnik nie może rozwijać normalnej mocy i nie powinno się od niego tego wymagać. Ale też po uruchomieniu zimnego silnika nie należy nigdy akcelerować go celem szyb-

szego rozgrzania, a raczej pozwolić mu rozgrzać się samemu przy miernie otwartej przepustnicy powietrza. Wtedy olej z łatwością się rozgrzeje i zacznie swobodnie dopływać do wszystkich trących się powierzchni. Stąd też przy ruszaniu z miejsca należy unikać gwałtownego naciskania akceleratora. W ten sposób nie tylko sprzyja się powstawaniu „strzała” w karburatorze, lecz również zwiększa się ilość nierozpylonej benzyny w komorach wybuchowych silnika, a obydwa te zjawiska są bardzo niepożądane.

Należy zawsze spojrzeć na wskaźnik oleju natychmiast po rozruszeniu silnika. Jeżeli wskazówka na tarczy nie posuwa się po kilku obrotach, należy zatrzymać natychmiast silnik, gdyż oznacza to, że olej nie krąży, prawdopodobnie z powodu obecności lodu w karterze, względnie zbytniego zestalenia się oleju.

Przestrzeganie podanych w tym artykule wskazówek ma duże znaczenie. Zastosowanie się do nich wystarczy do usunięcia głównych trudności, gdyż wyczerpują one w zarysie problem smarowania w zimie.



„Bicykle przyszłości” demonstrowane w Paryżu na zjeździe żeńskich klubów sportowych.

Przyczyny stuków w samochodzie i ich rozpoznanie.

Dążeniem każdego kierowcy jest umiejętność nieomylnego rozpoznawania i szybkiego określenia miejsca oraz przyczyny stuków powstających tak często w samochodzie.

Niewiele jednak jest tak wprawnych kierowców, którzy po chwilowym wsłuchaniu się w pracę maszyny mogliby określić przyczynę stuków i miejsce wymagające remontu.

Stuki w silniku są rozmaite, dokładność zaś określenia miejsca stuków jest utrudniona wskutek przekazywania przez metal dźwięków z jednej części samochodu na drugą.

Stuki nigdy nie powinny być uważane za zjawisko chwilowe, gdyż nawet samoistne zniknięcie ich nie oznacza ustąpienia wady, lecz niechybne powstanie nowych defektów. Odnaleźć od razu przyczynę stuków w samochodzie jest bardzo trudno.

Dla łatwiejszego i nieomylnego rozpoznania stuków dzielimy samochód na poszczególne zespoły i szukamy w każdym oddzielnie, a więc najpierw w silniku, następnie w skrzynce przekładniowej, kardanie, tylnym moście, podwoziu i nadwoziu. Najprymitywniejszym przyrządem do tego jest śrubokręt lub kawałek drzewa i kilka kawałków drutu. Przykładając kawałek drzewa jednym końcem do ucha, drugim zaś do miejsca stuków otrzymujemy zwiększoną akustykę, za pomocą zaś drutu możemy dowolnie wyłączać zapalenie w poszczególnych cylindrach. Lepszym przyrządem jest tak zwany „stetoskop” używany przez lekarzy przy badaniu chorego. Sam przyrząd jest nadzwyczaj prosty, a zastosowanie go wymaga minimalnej praktyki.

Badanie samochodu rozpoczyna się od silnika, gdyż w tej części powstaje najczęściej stuków, których dokładne określenie jest jednocześnie najwięcej skomplikowane. Trzeba pamiętać, iż bardzo często w silniku powstają stuki nie stanowiące defektów i nie wywołane zużyciem części silnika, lecz warunkami pracy, np. stuk z powodu nagromadzonego osadu, detonacji paliwa, przedwczesnego zapalania, wybuchy w tłumiku i inne. Wobec powyższego, szukając w silniku stuków pochodzenia mechanicznego, trzeba się przekonać przedewszystkiem, czy niema stuków spowodowanych warunkami pracy.

Stuki spowodowane warunkami pracy.

Bardzo często w silnikach spalinowych, zwłaszcza o wysokim sprężaniu, przy zwiększaniu szybkości, lub na wzniesieniach, powstają charakterystyczne stuki w rodzaju głośniego trzaskania, któremu towarzyszy niekiedy przerywanie i t. zw. „kichanie”.

Niekiedy stuki te bywają przytłumione, jak przy obluźnieniu łożysk wału. Przyczyną tego stuków jest paliwo powodujące przedwczesny wybuch mieszanki, czyli t. zw. detonację, którą jednak łatwo można usunąć przez dodanie do benzyny specjalnych domieszek. Jeżeli system chłodzący jest w porządku, silnik nie przegrzany, komora wybuchowa nie posiada nagromadzonego osadu, benzyna zaś jest wysokiego gatunku, wówczas powstanie tych stuków należy przypisać świecy. Dlatego też maszyny o wysokiej kompresji i dużej mocy wymagają stosowania specjalnych świec.

Przedwczesny wybuch spowodowany osadem wywołuje indenty, lecz nieco ostrzejszy dźwięk. Jest on najwięcej słyszalny przy całkowitem obciążeniu silnika i nie zmniejsza się przy zmianie zapalania, przy dużym zaś osadzie cylinder, wyłączony przez zamknięcie świecy na masę, nie przerywa pracy. Obecność osadu powoduje przegrzanie silnika.

Do tejże kategorii można zaliczyć stuk wywołany przedwczesnym zapalaniem. Jest to charakterystyczny dźwięk metaliczny słyszalny najwyraźniej przy zmniejszaniu szybkości, a zwłaszcza na wzniesieniach.

(d. c. n.)

Każdy szofer

Każdy właściciel auta

Powinien umieścić w swym samochodzie znaczek z wizerunkiem patrona automobilistów, św. Krzysztofa.

Artystycznie wykonane znaczki sprzedaje pracownia jubilerska

Kazimierza

Bretsznajdra

Marszałkowska 92.

Wpłacajcie składki członkowskie!

AKUMULATORY „PETEA”
 WYRABIANE RĘKĄ POLSKIEGO INŻYNIERA
 I ROBOTNIKA, WYPIERAJĄ OBCE
 WYROBY Z KRAJU!

Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S. A.

Biała k/ Bielska

Oddział hurtowej sprzedaży i warsztaty

Warszawa, ul. Kopernika 13. Tel. 339-09.

Troska p. Komisarza Rządu o uregulowanie ruchu w stolicy.

P. Komisarz rządu m. Warszawy, wojewoda Jaroszewicz, udzielił prasie szeregu interesujących informacji na temat wzmagającego się ruchu w mieście, środków zaradczych w sprawie zwiększenia bezpieczeństwa i kontroli.

Uregulowanie kwestyj łączących się ze wzmagającym się z każdym niesiadem ruchem kołowym i pieszym pozostaje pod baczna obserwacją władz administracyjnych. Za jedno z najważniejszych zadań w chwili obecnej ze względu na nadmierne przeciążenie jedynych trzech arterij w śródmieściu, łączących dzielnicę północną — handlową, z południową — konsumcyjną, uważa p. wojewoda usunięcie ruchu ciężarowego konnego w godzinach dziennych ze śródmieścia, a przeniesienia go na porę nocną.

W niedalekiej przyszłości nastąpi usunięcie komunikacji tramwajowej ze śródmieścia na kresy miasta, z tem, że miejsce tramwajów zajmą autobusy. Dalej potrzebuje Warszawa rozpoczęcia budowy kolei podziemnej i odciażenia jedynych arterij śródmieścia Nowego Świata, Marszałkowskiej i Mazowieckiej przez uruchomienie równoległych: Wielka — Poznańska, Żelazna — Towarowa i in. przez zbudowanie tunelów lub mostów ponad linią kolejową. Ważna jest budowa mostu przez Wisłę na wprost ulicy Karowej.

Z powyższymi zagadnieniami łączy się sprawa ułatwienia ruchu kołowego na ulicach poza śródmieściem i na krańcach miasta przez odpowiednie wybrukowanie i należyte oświetlenie ulic.

Ze względu na coraz bardziej wzrastające tempo ruchu ulicznego — wskazane jest prowadzenie polityki specjalnego popierania pojazdów mechanicznych.

TEN BRUTAL SIMMONS.

Do dziś dnia jeszcze niecny postępek Simmonsa względem żony pozostaje zagadką dla całego sąsiedztwa. Wszystkie kobiety uważały go dawniej za wzór mężów, choć przyznawały, że i pani Simmons jest osobą bez zarzutu. Cierpiała ona i pracowała dla swojego małżonka daleko więcej, niż można było od niej wymagać. I oto, jaka ją spotkała nagroda!

Przed powtórным zamążpójściem pani Simmons była wdową po jakimś Fordzie, który wraz z wielkim żaglowcem „Moaltan” zaginął był gdzieś w okolicy Przylądka Dobrej Nadziei.

Co się tyczy Simmonsa, wszyscy zazdrościli mu małżonki, tak doskonale pod każdym względem. Był on niezłym stolarzem i cieślą, ale i niepraktycznym człowiekiem. Bóg wie, co byłoby się z nim stało, gdyby nie opieka żony. Człeczyna cichy i spokojny, o młodzieńczej twarzy, ozdobionej jasnym, obwisłym wąsem, nie miał żadnych nałogów, zaś od dnia ślubu wyrzekł się nawet ulubionej fajki.

Co niedziela, przywdziawszy cylinder, udawał się uroczyście do kościoła, gdzie nieodmiennie składał na tacy jednego pensa, wydzielonego mu przez żonę z tygodniowego zarobku. Po powrocie do domu zdejmował zaraz odświętne ubranie i chował je do szafy, po uprzednim starannem oczyszczeniu go pod argusowem okiem swojej połowicy. Co środę odnosił w koszyku bieliznę do prasowaczki. Każdego sobotniego popołudnia widziano go, jak sumiennie i cierpliwie czyścił noże, widelce, obuwie, miedź i szuby. Wieczorem zaś towarzyszył żonie do miasta po zakupy i nosił za nią paczki.

Zalety pani Simmons były wielorakie i jakby wrodzone; posiadała ona przytem niezaprzeczony talent administracyjny. Każdy pens, zaoszczędzony z 38-miu szylingów tygodniowego zarobku męża był przez nią gdzieś umieszczany, pono bardzo korzystnie, jednak Simmons nie miał pojęcia, ile właściwie wynoszą ich oszczędności, gdyż nigdy nie odważył się zapytać o to.

W pierwszych latach małżeństwa, gdy pan Simmons potrzebował nowego ubrania, żona towarzyszyła mu zawsze do tandeciarza i sama decydowała o wyborze garnituru. Mężczyźni nie znają się na niczem i pozwalają okpić się na kupnie. Z czasem jednak wpadła na świetny pomysł. Kiedyś wynalazłszy sklep z resztkami, gdzie tanio sprzedawano resztki tkanin, postanowiła odtąd własnoręcznie sporządzać Simmonsowi ubrania. Nie namysławiając się długo, gdyż była kobietą szybkiej decyzji, kupiła natychmiast materiał, według własnego gustu, jakąś alpagę, koloru wręcz nieprawdopodobnego i tegoż popołudnia zabrała się do roboty, wzorując się na starym garniturze Simmonsa.

Następnej niedzieli Simmons, nie mogąc ochłonąć ze zdziwienia, musiał nałożyć świeże

arcydzieło żoninych rąk, poczem został wyprawiony do kościoła, zanim zdążył zmiarkować się, co i jak.

W nowem ubraniu nie było mu jakoś wygodnie. Spodnie cisnęły go w pasie, i fajtały się dziwnie luźno u dołu, a gdy zajął miejsce na ławce, uczuł, że siedzi na całym oceanie szwów i niepotrzebnych zmarszczek. Kamizelka łaskotała go w kark, podczas gdy kołnierz marynarki ciągnął go w ramionach. W końcu przyzwyczaił się do niewygody nowych ubrań, nie zdołał jednak uniknąć żartów i kpinek towarzyszących pracy, gdyż w miarę, jak pani Simmons szła coraz nowe ubranie, obierała sobie za wzór ostatnie, również sporządzone przez siebie samą, a w ten sposób wszystkie braki zamiast zmniejszać się, potęgowały się jeszcze bardziej.

Napróżno Simmons starał się wmówić w żonę, że niepotrzebnie zadaje sobie tyle trudu, że pracuje zbyt wiele, że męczy sobie wzrok nad igłą, że udało mu się znaleźć gdzieś na ustronnej uliczce krawca, który prawie za darmo szyje ubrania... Pani Simmons nie dawała mu skończyć.

— Tak, tak — mówiła — zmyślaj sobie, jak chcesz, podobne bajdy, ale ja dobrze widzę, do czego zmierzasz. Tu nie o to chodzi, czy ja pracuję, czy nie, ot, poprostu masz chęć pieniądze wyrzucać za okno.

Tomasz Simmons stulił uszy, tematu tego nie poruszał więcej, nie zdobył się nawet na odwagę, by zaprotestować, gdy żona sama zabrała się do strzyżenia mu włosów.

Takie spokojne szczęście trwało przez kilka lat.

Pewnego letniego wieczoru pani Simmons z koszykiem na ręce wyszła, aby załatwić kilka drobnych sprawunków. Simmons pozostał w domu sam. Po uprzątnięciu stołu po kolacji i po umyciu naczyń, zaczął w niemej kontemplacji przyglądać się nowym spodniom, kończonym tegoż dnia przez małżonkę. Spodnie wisiały na drzwiach, nie używane jeszcze, więc bez żadnej zmarszczki, wystawiając na pokaz wąski stan i za krótkie, ale za to i za szerokie nogawice.

W tym momencie szatan-kusiciel, ten od grzechu pierwotnego, obudził się i zaczął szeptać coś Simmonsowi. Ten zawstydził się nagle, gdyż dodrze wiedział, ile wdzięczności winien jest swojej kobiecie za sporządzanie mu ubrań i zawiele innych tego rodzaju dobrodziejstw; jednak złośliwy duch nie omieszkiał wywołać mu w pamięci wszystkich przezwisk i drwin, których celem stawał się Simmons, gdy tylko ukazał się ludziom, wystrojony w śmieszne swoje łąchy.

— Ciśnij je do śmietnika — namawiał szatan — to najstosowniejsze dla nich miejsce. Owładnięty przerażeniem i obrzydzeniem

schody, były otwarte. Pani Simmons nie zносиła otwartych drzwi, posłuszny tedy małżonek pospieszył drzwi zamknąć, aby nie narazić się na wymówki. Zanim je jednak zatrzasnął, machinalnie wyjrzał na podwórze.

Jakiś człowiek waleśał się pod domem, z ciekawością spoglądając w okna. Twarz jego była brązową od słońca, ręce trzymał głęboko w kieszeniach od spodni, pozbawionych szelek, na głowie miał marynarski beret z pomponem. Zbliżywszy się jeszcze o krok, człowiek ten zapytał, czy pani Ford jest w domu.

— Pani Ford... ta sama, która obecnie nazywa się panią Simmons.

Mówiąc to, na sekundę przymknął jedno oko, który to ruch nie został przez Simmonsa zrozumiany, ani należycie oceniony.

— Czy pan jest jej mężem?

— Ależ tak — odparł Simmons.

Człowiek, wyjąwszy z ust krótką fajkę, zaniósł się długim, drwiącym śmiechem.

— Dzięki Bogu, jesteś pan właśnie tym, kogo szukam.

I widząc, że Simmons zamierza zamknąć drzwi, szybkim ruchem włożył między nie stopę.

Nie tak prędko, przyjacielu, ja właśnie przyjechałem tu po to, aby z tobą pomówić, jak mężczyzna z mężczyzną.

Tomasz Simmons poczuł się nieswojo, nie mogąc jednak zatrzasnąć drzwi, rozpoczął układy.

— Czego pan sobie życzysz? Nie mam czasu.

— Tak? Więc pozwól pan, że mu się przedstawię. Jestem Bob Ford, przybysz z tamtego świata, jak powiadają. Pięć lat temu statek nasz rozbił się na morzu. Teraz przychodzę tu, aby odnaleźć swoją żonę.

W miarę jak nieznajomy mówił, twarz Simmonsa wydłużała się coraz bardziej.

— Przychodzę, aby odnaleźć swoją żonę, powtórzył raz jeszcze nieznajomy. — A teraz pomówmy z sobą, jak dwaj mężczyźni.

Simmons zamknął powoli usta, które zdumienie otworzyło mu na oścież, i, błędząc palcami po czuprynie, wprowadził gościa do mieszkania. Gdy wchodzili na schody, w głowie rozjaśniało mu się coraz bardziej, a złośliwy duch począł znów szeptać mu coś do ucha.

— Przypuśćmy, że człowiek ten okaże się rzeczywiście Fordem i że zapragnie odzyskać swoją żonę, czy on, Simmons, byłby takim stanem rzeczy zrozpaczony! Tak, czy nie? Czy byliby się zmartwił?

Myśli o spodniach, zmywaniu garnków, czyszczeniu noży, myciu okien, poczęły mu przelatywać po głowie. Poczuł się już dezertorem.

Wszedłszy do pokoju, Ford, schwycił go za ramię i zapytał.

— Ile czasu mamy do jej powrotu z miasta?

— Mniej więcej godzinę. —

Weszli do saloniku.

— No, no — rzekł Ford, rozglądając się dokoła. — Ładnie tu u was. Te krzesła — należały już wówczas do niej, a raczej powiem ci prawdę, jak mężczyzna do mężczyzny — należały do mnie.

Usiadł i w zamyśleniu wypuścił parę kłębow dymu z nieodstępnej fajki.

— I oto jestem znowu, ja, stary Bob Ford, topielec z „Moaltona”. Tylko, że ja nie utonąłem, a dlaczego. Ponieważ zostałem uratowany przez załogę starego holenderskiego żaglowca, na którym powędrowałem dalej, aż do San-Francisko. Później włączyło się to tu, to tam, przez kilka lat, wreszcie oto diabli mnie tu znów przynieśli, przychodzę więc po swoją kobietę.

— Ona nie lubi, gdy kto pali w tym pokoju — powiedział Simmons, aby coś powiedzieć.

— Tak, tak, wiem coś o tem — rzekł marynarz wyjmując fajkę z ust. Znam Annę dobrze. Cóż pan myślisz o niej, hę? Czy i tobie również każe myć szyby?

— Hm, — odchrząknął Simmons, rzeczywiście... tak... pomagam jej czasem...

— Czasem? Założę się, że czyścisz nie tylko szyby, ale i noże, widelce, obuwie, a nawet ten przeklęty miedziany kociel. Znam to, znam, Ale...

— Tam do diabła — rzekł nagle, powstając z krzesła, aby lepiej przyjrzeć się Simmonsowi. — Zdaje mi się, że to ona strzyże pańskie włosy. Tak, w samej rzeczy! Ach, gdybym to był mógł przewidzieć...

Nieszczęsny Simmons, wściekły i cały w ponsach, został obejrzany ze wszystkich stron, poczem Ford podszedł do drzwi i pochwycił za nogawice spodnie, zawieszane na kołku.

— Przysięgnę — zawołał ze śmiechem — że to jej fabrykacja. Nikt inny na całym świecie nie szyje podobnych spodni. Niech mnie diabli porwą, jeżeli ta para nie jest jeszcze gorszą od tej, którą nosisz na sobie.

Zły duch podchwycił i zaczął podszeptować Simmonsowi nowe argumenty:

— „Jeżeli ten człowiek odzyska swoją żonę, to on będzie nosił te spodnie, nie ja”.

— Chryste! — ciągnął Ford nieubłaganie. — Widzę, że ona nie zmieniła się na jotę. Ach, co za jędzal!

Simmons zaczął dochodzić do wniosku, że Anna jest żoną tego drugiego. Rzecz to jasna, fakt niezaprzeczony!

— No, ale czas upływa — zawołał nagle do samego siebie, odwrócił się szybko od przedmiotu pokusy i przez chwilę się zastanawiał, czyby za karę raczej nie pomyć naczyń po raz drugi. Wreszcie skierował się do ostatniego pokoju, wychodzącego do sieni.

Tam zauważył, że drzwi, prowadzące na

Ford — a my mamy jeszcze pewne sprawy do omówienia. Bądź jednak spokojny, mój stary, żądania moje nie będą nadmierne. Oczywiście, że muszę bronić swoich słuszyych praw, ale ponieważ widzę, że z ciebie porządny chłop, który spokojnie napawa się swoim małżeńskim szczęściem, więc, więc... Do stu par bomb i kartaczy, dla ciebie zgodzę się popełnić ten brzydki czyn i ustąpię z pola. Mówiąc jednak otwarcie, jak mężczyzna do mężczyzny, musisz mi zapłacić malutkie odszkodowanie, nie wiele... powiedzmy, powiedzmy... pięć funtów szterlingów. Zgoda?

Simmons nie posiadał nawet pięciu pensów, do czego przyznał się otwarcie.

— A zresztą — oświadczył uczciwie. — Ja, Simmons, nigdy w życiu nie zgodziłbym się na to, aby się stać przyczyną rozdzielenia męża z żoną. Nie, nigdy za żadną cenę, przeciwnie, to ja sobie pójdę.

— Ależ nie! — zaprotestował gwałtownie Ford, trzymając Simmonsa za ramię. — Nie czyn tego, coś znowu! Ja jestem zgodny człowiek, zadowolę się przeto trzema funtami odszkodowania. Wszak to niewiele a za to przyrzekam ci, że nie powrócę tu już nigdy w życiu. Pójdę znowu sam na morze, stawiać czoło burzom i wichrom. Nigdy już, nigdy nie zobaczę kobiety, której wszak przysięgałem wierność do grobu. Za trzy funty nie wrócę więcej. Trzy funty! Czy to wiele?

— Nie, to nie jest wiele — zgodził się Simmons. To jest bagatela. To nawet szlachetnie i wspaniałomyślnie z twojej strony. Ale ja nie chcę, nie mogę nadużywać twojej dobroci, panie Ford. Anna jest twoją żoną, a ja nie będę stawał na drodze do twego szczęścia. Obowiązek nakazuje mi odejść, a ja muszę być posłuszny.

To mówiąc zbliżył się do drzwi.

— Stój! — krzyknął Ford, zagrządzając mu

przejście. — Pomyśl o swojej przyszłości. Pozbawiasz się ogniska domowego. Któż zaopiekuje się tobą i twojemi sprawami? Do licha, ułożymy się jakoś. Dasz dwa funty? No, wreszcie jeden funt, jeden jedyny funt! Mówmy, jak mężczyzna z mężczyzną! Dasz i nie zobaczysz mnie więcej. Nie masz przy sobie? Czekaj, mam myśl. Możesz wszak co zastawić. ot, ten zegar na przykład... Wreszcie...

Na dole dał się słyszeć jakiś ruch.

— Kto tam? zapytał Ford, czując już, kto nadchodzi.

— Zaraz zobaczę, rzekł Simmons, rzucając się ku drzwiom.

Słychać było jak zbiegł ze schodów i otwierał drzwi frontowe. Bob Ford zbliżył się do okna i zobaczył na dole kokardę kapotki, związanej pod brodą. Kapotka znikła we wnętrzu domu, i tej że chwili dał się słyszeć głos kobiecy.

— Dokąd tak biegniesz bez kapelusza?

— To nic, Anno... Tam na górze, jest ktoś, kto na ciebie czeka... Ja zaraz... bełkotał Simmons.

Ford, stojąc przy oknie, widział, jak sylwetka jego następcy szybko rozplywa się w zapadającym zmroku.

Jednym susem Ford skoczył do sieni. Pani Anna stała u drzwi wejściowych, spoglądając ze zdumieniem za znikającym Simmonsem.

Marynarz otworzył okno na schodach, skończył na niski daszek, znajdującej się pod nim przybudówki, potem na podwórze, przesadził drewniane sztachety i — szukaj wiatru w polu!

Odtąd wszelki słuch po nim zaginął.

Oto dlaczego niecny postępek Simmonsa, który opuścił ognisko domowe, poprostu w oczach własnej żony, pozostaje tematem gadek sąsiedzkich.

Arthur Morrison.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

MEMORJAŁ W SPRAWIE CZERWONYCH PRAW JAZDY.

Delegacja Związku złożyła Panu Ministrowi Robót Publicznych następujący memorjał:

Na mocy ust. b. § 73 Rozp. Ministra Robót Publicznych pozwolenie na prowadzenie samochodów, przeznaczonych do użytku publicznego uzależnione jest od posiadania przez petenta przynajmniej przez rok pozwolenia na prowadzenie samochodów do użytku publicznego nieprzeznaczonych. Przepis powyższy miał niewątpliwie na celu podwyższenie kwalifikacji zawodowych kierowców samochodów użyteczności publicznej, mija się jednak on ze swym

celem zasadniczym, albowiem kierowca, otrzymując pozwolenie na prowadzenie samochodów nie przeznaczonych do użytku publicznego, jako nie budzący zaufania, na samochodach prywatnych posad nie otrzymuje i po roku nie przedstawia większych gwarancji zawodowych, niż bezpośrednio po zdaniu egzaminu, uzyskanie zaś zezwolenia na prowadzenie samochodów przeznaczonych do użytku publicznego, żadnych innych formalności prócz posiadania rocznego zwykłego prawa jazdy nie wymaga. Wydanie powołanego wyżej rozporządzenia wytworzyło brak kierowców na rynku pracy, który dotkliwie odczuwają właściciele samochodów przeznaczonych do użytku publicznego, samo-



Olbrzymia strzała na jezdni jednej z ulic Pa-ryża wskazuje właściwy kierunek automotilom.

chody ich bowiem są unię ruchomione z powodu braku kierowców.

Szczególnie dotknęło jednak powołane rozporządzenie tych właścicieli aut, którzy sami prowadzą swe samochody i nie posiadają możności uzyskania pozwolenia z § 73 rozporządzenia. Właściciele ci, nie mogąc sami prowadzić swych samochodów, narażeni są na straty materjalne z powodu konieczności przyjmowania kierowców posiadających odpowiednie zezwolenia, a którzy wskutek słabej podaży, a silnego popytu na rynku pracy stawiają wygórowane żądania.

Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych, pojmując dążenia do podniesienia kwalifikacyj kierowców, uważa jednnk, iż powołane rozporządzenie nie daje żadnego wyniku praktycznego, narażając jednocześnie na straty materjalne właścicieli samochodów użyteczności publicznej. Za jedyną słuszną i właściwą drogę Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych uważa podniesienie wymogów stawianych szkołom kierowców przez przedłużenie czasu trwania kursów, powiększenie jakości i ilości godzin wykładów, a w szczególności ilości jazd szkolnych z obowiązkiem przedstawienia do egzaminu kwalifikacyjnego dyplomu szkoły, oraz obostrzenie samych egzaminów.

Z powyższych zasad Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych ma zaszczyt prosić Pana Ministra:

o uchylenie cz. 2 § 63 z p. b. § 73 powołanego Rozporządzenia, a przede wszystkim o wydanie zezwoleń na prowadzenie samochodów przeznaczonych do użytku publicznego wszystkim właścicielom dorożek samocho-

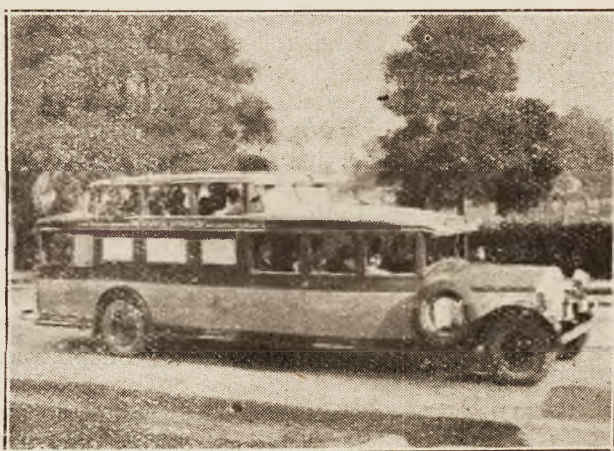
wych, którzy posiadają jedynie zezwolenia na prowadzenie samochodów do użytku publicznego nie przeznaczonych.

SPRWDZANIE I PLOMBOWANIE LICZNIKÓW.

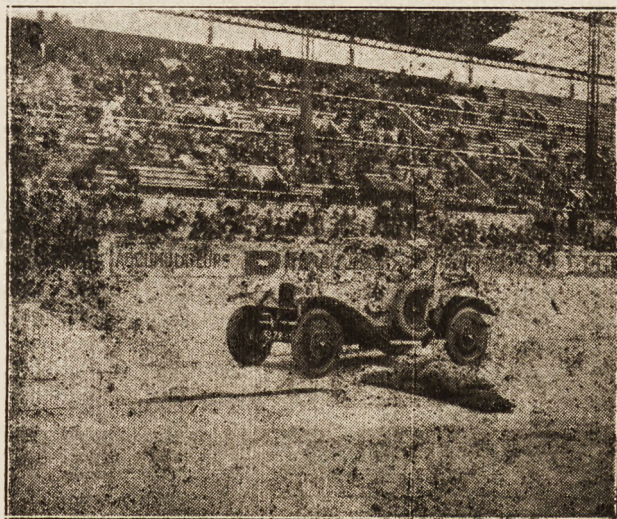
Naskutek starań naszego Związku, wydział przemysłowy Magistratu zgodził się, aby sprawdzanie i plombowanie liczników dorożek samochodowych odbywało się w drugi dzień świąteczny w wypadkach, gdy następują kolejno dwa dni świąt.

Wobec tego plombowanie odbywać się będzie w drugi dzień świąt Bożego Narodzenia 1929 r. i w święto Trzech Króli (6 stycznia) 1930 r.

W niedziele i inne święta plombowanie odbywać się nie będzie.



Autobus turystyczny z restauracją.



W wyścigu automobilowym pań w Monthlery p. Baker na Citroënie zdobyła I nagrodę.

Z życia Związków.

Uroczystość poświęcenia sztandaru Związku właśc. dorożek samochodowych w Poznaniu.

W niedzielę dnia 22 września b. r. o godz. 8.30 rano wyruszył z lokalu p. Jarockiego, przy ul. Marszularskiej imponujący pochód składający się z około 70 dorożek samochodowych.

Pochód prowadziła orkiestra w zieleń ubranym samochodzie, za którą jechały sztandary zaproszonych delegacji, prowadząc sztandar Związku, oraz zdążające za nim samochody, do kościoła.

W kościele odbyła się uroczysta Msza Św.

Wśród licznie zebranych gości jak Vice-dyrektora Policji i Miejsk. Urzędu Bezp. p. Drozda, Rady Magistratu p. Słomińskiego zastępców innych władz i członków, wygłosił Ks. Prof. Dr. Baranowski w podniosłych słowach okolicznościowe kazanie, poczem nastąpił akt poświęcenia sztandaru.

Chrzestnymi byli:

p. Zagórska — p. Borysiak
p. Kamyszkowa — p. Inż. Namysł
p. Świnarska — p. Czarnecki
p. Stasiakowa — p. Kwiatkowski

Po poświęceniu sztandaru, odśpiewano „Boże coś Polskę”

Następnie powrócono z powrotem do sali p. Jarockiego, gdzie odbył się dalszy ciąg uroczystości.

Prezes Związku p. Taszarek powitał zebranych uczestników w liczbie 200, serdecznym przemówieniem, po którym sekretarka Związku p. Kamyszkowa odczytała sprawozdanie z rozwoju i działalności Związku oraz został wygłoszony akt erekcyjny.

Wśród miłego i serdecznego nastroju przemawiali pp. Świnarski prezes Związku Powstańców i Wojaków — im. Gen. Hallera p. Głowiński, viceprezes Automobilklubu Wielko-

polskiego, p. Konik — delegat Związku Wł. Dor. Sam. w Toruniu, p. Inż. Namysł, p. Czarnecki, p. Bołkowski — delegaci Związku Wł. Dor. Sam. w Bydgoszczy, p. Inż. Bohatyren, p. Baranek — prezes Cechu Lakierniczego, p. Otello, p. Wejs — delegaci Stow. Własc. Dor. Samochodowych miasta Łodzi, p. Zabęski — redaktor pisma „Hasło Łódzkie” p. Lulkiewicz delegat Zw. Zaw. Automobilistów i inni.

Po obiedzie, w czasie którego wygłaszano wiele toastów, nastąpiło wbijanie gwoździ pamiątkowych w liczbę 14 i wśród miłego nastroju zakończono tę doniosłą uroczystość. —

Zalegającym w opłacie składek członkowskich wysyłka numeru będzie wstrzymana.

Wieże dla postoju samochodów.

W Sandusky w stanie Ohio, dla rozwiązania kwestji postoju samochodów, na jednej z większych ulic skonstruowano czteropiętrową wieżę, mogącą pomieścić dziesięć samochodów. Wieża została zbudowana z żelazo betonu; na każdym piętrze stoją dwa wozy. 10 platform zawieszono w dwu szeregach jedna nad drugą. Dwie platformy znajdują się zawsze na poziomie jezdni. Skoro tylko samochód wjechał na platformę, naciska się guzik umieszczony u wejścia i platforma, poruszana motorem elektrycznym, wznosi się do góry, by dać miejsce następnej. Jak wykazały demonstracje, 29-piętrowe wieże na 60 samochodów mogą być skonstruowane równie łatwo jak 4-piętrowe. Jedyną różnicą będzie zastosowanie silniejszego motoru. Dwukonny motor wystarcza dla jednego samochodu, dla 60 więc trzebaby 120-konnego. Doniosłość tego udoskonalenia ocenimy należycie, gdy uwzględnimy, że 60 samochodów zajmie tyle przestrzeni, co dwa. Ma to kolosalne znaczenie dla zatłoczonych autami ulic amerykańskich.

Chevroleta - landoleta

1927 r. do sprzedania za 3500 złotych.

Oglądać można do godz. 10-ej rano.

Garaż „Mera” Olszewska 20.

Chcesz

kupić
sprzedać
zamienić

Samochód?

Darmo

zamieścić „Ruch Samochodowy” Twoje ogłoszenie za opłatą 50 gr. na koszt administracyjne.

Sekret przyjaciela.

— Co za piękny masz samochód! Wogóle zdumiony jestem szybkością z jaką robisz karierę życiową! Czemu właściwie zawdzięczasz takie powodzenie?

— Mój drogi, mam nadzieję, że nie wątpiłeś nigdy w moją energję i spryt. Ale sekret tkwi w czym innem.

— Więc to sekret?

— Sekret do zdradzenia go przyjaciołom. Widzisz, zawsze się dobrze ubierałem. Oto wszystko.

— Ba, pokaż mi dziś dobrego krawca, który byłby dostępny dla kieszeni przeciętnego śmiertelnika.

— Chętnie ci służę. Czy podoba ci się mój garnitur?

— Nie chcę powtarzać pochwał, które zapewne już niejednokrotnie sły-
szałeś. Istotnie leży idealnie. Więc, gdzie ci robili to cudo?

— Uważaj. W Warszawskiej Spółce Bławatnej, Marszałkowska 66, róg
Wilczej. Hola! Dokąd pędzisz?

— Żegnaj! Powodzenie! Karjera! Samochód!!

K r o n i k a .

**Uwzględnienie 6.000 rekursów po-
datkowych.** W bieżącym tygodniu zakończyły ko-
misje odwoławcze rozpatrywanie rekursów podatkowych,
zgłoszonych od wymiaru podatku obrotowego za rok ubiegły.
Ogółem wpłynęło w stolicy przeszło 12 tysięcy odwołań,
z czego około 50 procent załatwionych zostało przychylnie
dla petentów.

Centralny Rejestr szoferów. W minist.
robót publicznych odbyła się narada w sprawie utworzenia
centralnego rejestru wszystkich szoferów. W ewidencji
każdego szofera notowane będą zmiany w zatrudnieniu,
poza tem wnoszone będą adnotacje, dotyczące wykroczeń
natury policyjnej, lub zawyrokovane przez sąd. Rejestr szo-
ferów ma być uzgodniony z rejestrem karnym, by wszystko,
co dotyczy danego szofera, było odpowiednio odnotowane.

Chodzi o to, że pozbawienie prawa jazdy w jednym
województwie, daje możność uzyskania prawa jazdy w in-
nem. Z chwilą wprowadzenia kartoteki, będzie to wyłączone.

Trzecia linja autobusowa. P. prezydent
Słomiński zwrócił uwagę dyrekcji tramwajów na konie-

czność jaknajszybszego uruchomienia linji autobusowej B.
Linja ta miała być już dawno uruchomiona i miała łączyć
pl. Kazimierza Wielkiego z Powiślem przez Chmielną,
Foksal, Kopernika, Tamkę i wybrzeże Kościuszkowskie.
Komisarjat rządu zwrócił swego czasu uwagę, że Chmiel-
na przy zbiegu z Nowym Światem nie nadaje się wsku-
tek zwężonego przejścia dla ruchu autobusowego. Komi-
sarjat proponował, aby wprowadzić ruch jednostronny, lub
też, aby wozy krążyły przez Świętokrzyską, skręcały przy
Koperniku i w ten sposób dochodziły do Powiśla.

Przymusowe błotniki. W komisarjacie rzą-
du poruszana jest sprawa konieczności zastosowania przy
samochodach odpowiednich błotników, celem uchronienia
przechodniów od zabłocenia, a domów od niepotrzebnej
dekoracji błotnej. Główna komisja sanitarna niejednokro-
tnie badała tę sprawę, wskazując na to, że w błocie ulicz-
nem mieszczą się często zarazki, które z łatwością prze-
noszą się na człowieka. Miały być dokonane próby z bło-
tnikami różnych konstrukcji. Prób tych dotychczas nie do-
konano.

Tabor miejski wypróbować ma niektóre systemy na
samochodach taboru.

Szoferzy bez nerwów. Dyrekcja autobusów
miejskich, wobec angażowania nowych szoferów autobuso-
wych dla uruchamiania obecnie linij, obostrzyła znacznie
badanie kwalifikacji kandydatów. Biuro psychotechniczne
dyrekcji zwraca szczególną uwagę, by nie przyjmowano
na szoferów ludzi nerwowych, co potęguje możliwość wy-
padków.

Licznik „HALDA“

mało używany, do sprzedania w Związku.

Słonie z reflektorami. W Straits Settlements, na połwyspie Malajskim, raz po raz następowały w nocy zderzenia samochodów ze słoniami, przenoszącymi ciężary. Naskutek tych wypadków władze wydały rozporządzenie, by słonie kursujące w nocy po ulicach, zaopatrzone były w światła.

Plotki o amerykanizacji fabryk samochodowych. Od pewnego czasu na giełdach europejskich i amerykańskich obiegają pogłoski o rzekomym nabyciu przez koncerny amerykańskie kilku największych fabryk automobilowych. Obecnie, jak się dowiadujemy — najważniejsze firmy europejskie, jak Citroën, Peugeot i Fiat, ogłosiły oficjalne dementi tej pogłoski, stwierdzając, że niema mowy ani o penetracji kapitału amery-

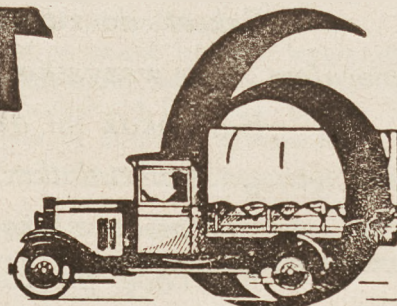
kańskiego do ich przedsiębiorstw, ani tembardziej o jakichkolwiek zmianach konstrukcyjnych w budowie wozów, w kierunku t. zw. amerykanizacji.

Doniosłe ulepszenie. Większość katastrof automobilowych, zwłaszcza podczas szybkiej jazdy, pochodzi z t. zw. „zarzucania”, spowodowanego najczęściej za wysoko osadzonym punktem ciężkości. Poza odpowiednim stosunkiem wagi podwozia do motoru i nadwozia, wiele fabryk zastosowało w tym celu w dyferencjałe tryby o specjalnem ząbieniu zwanem hypoidalnem, co umożliwiło obniżenie punktu ciężkości o blisko 5 cm. Jest to wielki krok naprzód w kierunku bezpieczeństwa jazdy, na co wielki nacisk kładą konstruktorzy europejscy, liczący się z rodzajem i stanem dróg.

CHEVROLET

General Motors w Polsce buduje uniwersalną ciężarówkę! Na słynnym podwoziu Chevroleta osadzono nowy typ nadwozia — daje się ono dowolnie zmieniać z ciężarówki otwartej, na samo-

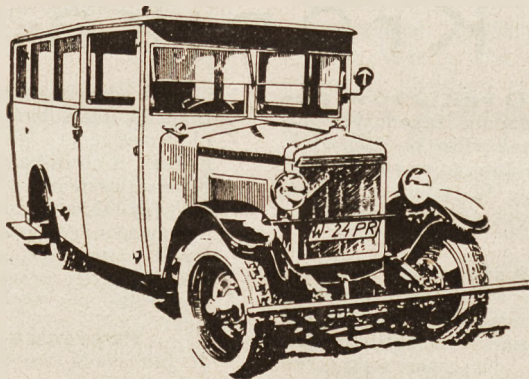
chód przykryty budą brezentową, z platformy na wywrotkę — Tego rodzaju uniwersalna ciężarówka nadaje się do każdego rodzaju transportu, zarówno w przemyśle, handlu czy rolnictwie.



Cena 1¹/₂ ton. podwozie — Zł. 8.950 loco Fabryka Warszawa.

Całkowicie wykonane w kraju, jedyne na nasze drogi, niezrównane

CIEŻARÓWKI I AUTOBUSY



Centrala: Zakłady Mechaniczne „URSUS” S. A. Warszawa, Skierniewicka 27 29

Przedstawiciele na województwa:

Białostockie: W. Kariakin, Białystok, Kilińskiego 17.
 Krakowskie: F. Nowotny, Kraków, Rynek Główny 34.
 Lubelskie: Biuro Techn. „Lech”, Lublin, Bernardyńska 9.
 Lwowskie: Inż. B. i K. Neymanowie, Lwów, Chorażczyzny 6.

Łódzkie: H. Buczyński, Łódź, Piotrkowska 112.
 Pomorskie: K. S. „Auto”, Bydgoszcz, Gdańska 19.
 Poznańskie: Zakł. Mechan. „Ursus”, Oddz. w Poznaniu, 27 Grudnia 16.
 Śląskie: Dr. L. Korczyński, Katowice, Gen. Zajączka 4.

Wileńskie: Inż. L. Janowicz, Wilno, Ponarska 55.

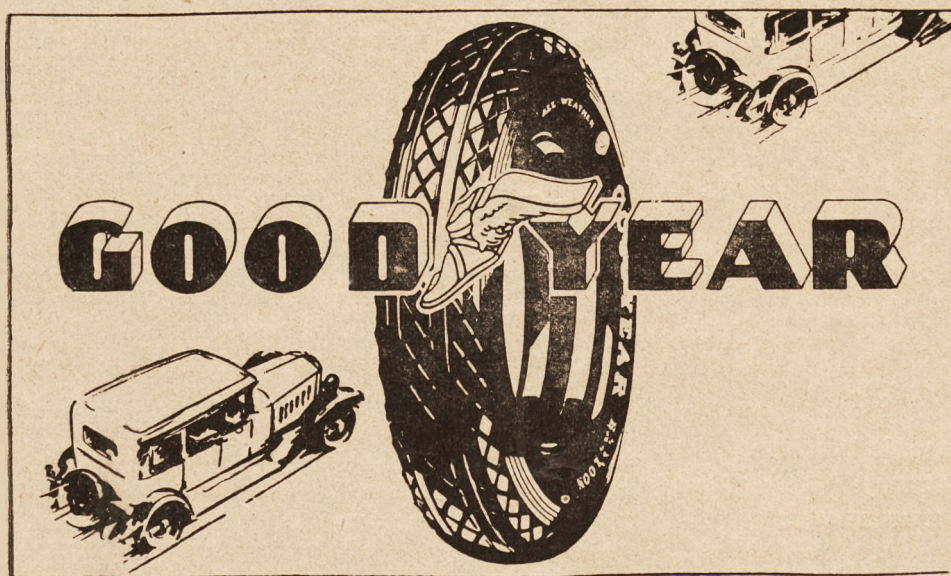
PRENUMERATA

Rocznie 15 zł.
 Półrocznie 8 zł.
 Kwartalnie 5 zł. 50 gr.



CENA OGŁOSZEŃ

¹/₁ str. zł. 400, ¹/₂ str. zł. 220, ¹/₄ str. zł. 120, ¹/₈ str. zł. 75,
 Okładki 10% drożej.
 1 strona okł. zł. 500.



Opona Goodyear, dzięki tkaninie kordowej Supertwist, która jest wytrzymalszą o 60% od tkanin stosowanych w innych oponach, jest najtrwalszą w świecie oponą.

Dlatego też więcej samochodów jedzie na oponach Goodyear, niż na oponach jakiegokolwiek innej marki.

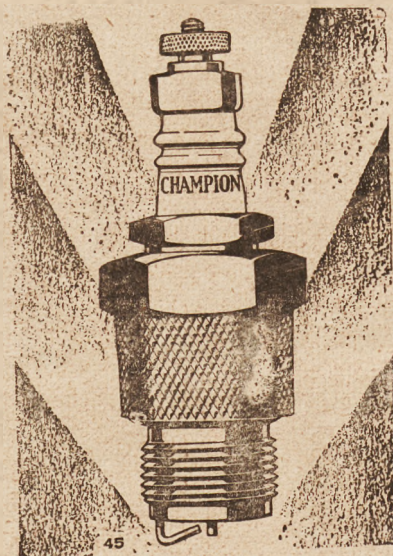


Zygmunt Jarocki i S-ka

Hurtowy handel win
i spirytualji
oraz reprezentacja

Warszawa
ul. Senatorska 11
tel. tel. 48-94 i 244-38.

Ostatni wyścig płaski we Lwowie dn. 25-VIII-1929 r.



Zwycięzcy:

- 2) P. Edw. Zawidowski na sam. „Bugatti”
- 2) P. J. Rypper „ „ „
- 3) P. S. Szwarcsztejn „ „ „

Wszyscy na świecach
„Champion”

Wyłączne przedstawicielstwo:
„MOTOR-STOCK” pl. Napoleona 3.
Tel. 259-14 i 284-97.