

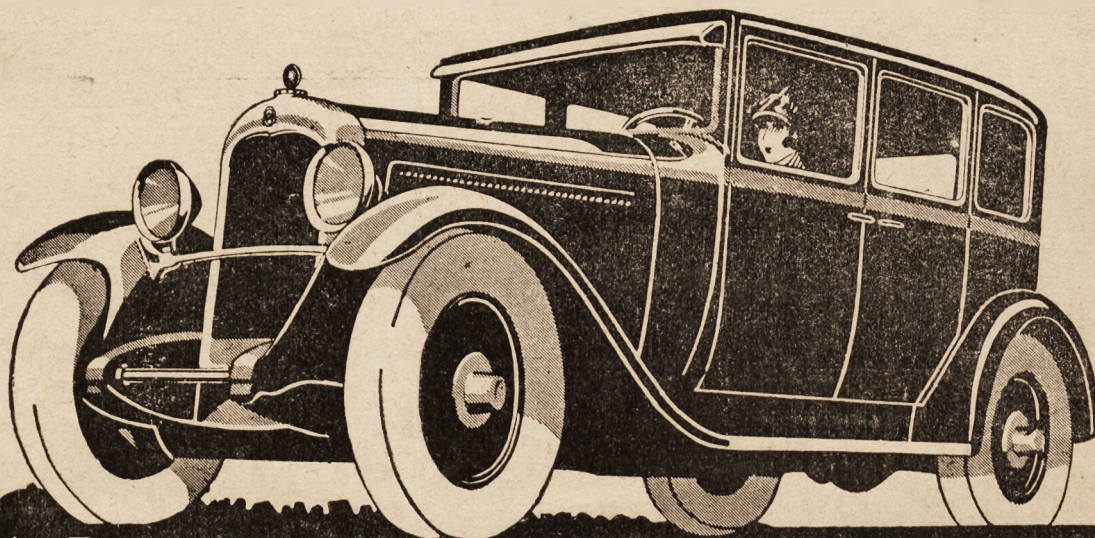
# RUCH SAMOCHODOWY

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

4-cyl. 7 / 30 K. M.  
6-cyl. 9 / 45 K. M.

Doskonały w konstrukcji,  
Wytworny w linii,  
Przystępny w cenie,  
Oszczędny w użyciu.



# CITROËN

KRAKÓW — ul. Wiślna 12.  
POZNAŃ — ul. Dąbrowskiego 7,  
ŁÓDŹ — Piotrkowska 175,  
GDAŃSK — Vorst. Graben 49,  
KIELCE — ul. Sienkiewicza 55,  
RADOM — ul. Długa 12 D.

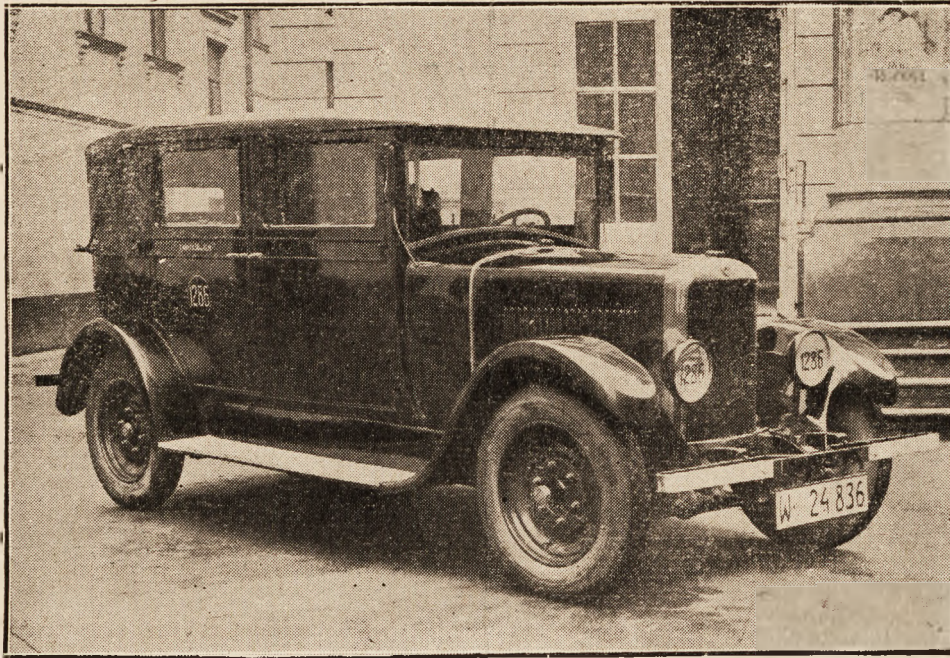
**GENERALNE**  
PRZEDSTAWICIELSTWO  
TOW. BUDOWY i SPRZEDAŻY  
SAMOCHODÓW S. A.  
CENTRALA  
Warszawa, Wierzbowa 6.  
Tel. 9-86.

LWÓW — pasaż Mikolascha,  
BYDGOSZCZ — Gdańska 152,  
KATOWICE — Piłsudskiego 10,  
TARNÓW — ul. Mościckiego 4,  
LUBLIN — Kościuszki 2,  
CZĘSTOCHOWA — Strażacka 7,



# „UNIC”

TO UNIKAT MIĘDZY TAKSÓWKAMI



**DOROŻKA LUKSUSOWA LIMUZyna NA ROK 1930**

11/40 P. S. 6-cio OSOBOWA

Królowa Dorożek Samochodowych  
**25 LAT DOŚWIADCZENIA 25**

JENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK

**CZESŁAW ŁĄCZNY i S-ka**

Warszawa, Nowy-Świat 21 tel. 307-54, 79-40, i 420-20

Adres Telegraficzny: „AUTOUNIC” — WARSZAWA.

**WARSZTATY MECHANICZNO-AUTOMOBILOWE**

WARSZAWA, SOLEC 103, TEL. 427-37.



# RUCH SAMOCHODOWY

1576  
IV  
CZA  
4/1



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

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

Redakcja i Administracja ul. Koszykowa 46. Tel. 303-93. Otwarta od g. 9. — 7-ej wieczorem  
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz. Konto czekowe P. K. O. 17.175

Członkowie Związku otrzymują pismo bezpłatnie.

PRENUMERATA:		CENY OGŁOSZEŃ	
Rocznie . . . . .	15 zł.	1/1 str. zł. 300. 1/2 str. zł. 150, 1/4 str. zł. 75, 1/8 str. zł. 40.	
Półrocznie . . . . .	8 zł.	Okładki 10 % drożej, pierwsza strona 25 %	
Kwartalnie . . . . .	4 zł.	Fotografie i klisze na koszt klienta.	

Redaktor: **Józef Sawczyk**

Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

## Magistrat m. Wilna

o g ł a s z a :

### KONKURS NA STANOWISKO REFERENTA RUCHU SAMOCHODOWEGO

#### Wymagane kwalifikacje:

- 1) Dowód z ukończenia wyższego lub średniego zakładu naukowego Technicznego.
- 2) Dowody z dokładnej znajomości konstrukcji różnych typów pojazdów samochodowych.
- 3) Nie mniej jak 3 letnia praktyka w dziale samoch.
- 4) Dowód na prawo prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych.
- 5) Znajomość administracji państwowej lub samorząd.
- 6) Obywatelstwo Polskie.
- 7) Metryka urodzenia.

#### Posada do objęcia od zaraz.

Do stanowiska przywiązane jest wynagrodzenie wg gr. VII względnie VIII prac. państw. z dodatkiem Komunalnym.

Podania należy składać do Kancelarii Sekcji Technicznej Magistratu m. Wilna (ul. Dominikańska 2) do dnia 15 lutego r. b. do godz. 12.

Do podań należy dołączyć własnoręcznie napisany życiorys oraz odpisy dowodów o wykształceniu i odbytej praktyce.



## W SPRAWIE STALE AKTUALNEJ.

Kwestja taryfy dla dorożek samochodowych w Warszawie od paru lat nietylko zajmuje umysły właścicieli tych dorożek, lecz niemal codziennie czytamy o niej w prasie, a już nie jednokrotnie była rozpatrywana przez Urząd Przemysłowy Magistratu m. st. Warszawy i nawet Radę Miejską. Pomimo to nie została ona dotychczas ostatecznie uregulowana, ze względu na różnorodność zapatrywań co do sposobu jej załatwienia w łonie stron zainteresowanych.

O ile Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych traktuje tę sprawę poważnie i żądanie swoje popiera szczegółową kalkulacją opartą na danych statystycznych, zebranych w ciągu kilku lat, o tyle władze Miejskie nie traktują tej sprawy na serio, a zwlekając z ostatecznym ustaleniem taryfy, i załatwiając połowicznie wprowadzają w błąd opinię publiczną i dezorientują właścicieli dorożek samochodowych, którzy znajdując się w sytuacji bez wyjścia i ratując resztki włożonego kapitału, chwytają się środków zaradczych z punktu widzenia ogółu nie zawsze wskazanych. Obserwujemy to po wprowadzeniu ostatniej taryfy 60 gr. za klm. Brak przymusu wprowadzającego tę taryfę jako obowiązkową, spowodował to, że tylko część właścicieli dorożek samochodowych przeszła na taryfę wyższą, reszta zaś pozostała przy taryfie dotychczasowej, twierdząc na swoje usprawiedliwienie że nie opłaca się przerabiać licznika skoro podwyżka ta jest minimalna, że przy przejazdach krótkodystansowych do 3 klm.) nie daje się wyraźnie odczuć, a ponieważ publiczność będzie więcej korzystać z taksówek o tańszej taryfie, spodziewali się oni, że większa frekwencja wyrówna im drobne straty, które będą mieli, pozostając przy taryfie 50 gr.

Właściciele dorożek samochodowych, którzy w ten sposób rozumując liczników nie przerobili, przyczynili wielką szkodę sprawie dalszej podwyżki i znacznie utrudnili pracę Zarządowi Związku w walce o taryfę nową.

Albowiem opinja publiczna nie wtajemniczona w szczegóły sprawy, a nawiasem mówiąc, stale karmiona jedynie zupełnie bezsensownymi informacjami prasy brukowej, ten nie jednolity front właścicieli dorożek samochodowych wyłomaczyła na swój sposób

i zaczęto ogólnie mówić, że istotnie Związek właścicieli dorożek samochodowych ma widocznie wygórowane żądania odnośnie taryfy, jeżeli sami właściciele taksówek nie chcą korzystać z podwyższonej taryfy, a zadawalniają się taryfą dotychczasową.

W ostatnim czasie prasa skwapliwie zanotowała zjawienie się na bruku warszawskim, aż trzech taksówek z taryfą 40 gr. za klm.. Jest to nowy dowód tumanienia opinji publicznej i szkodenia naszej sprawie w tym wypadku przez ludzi złych.

Wiemy czyja to robota i jakie są tego przyczyny. Na czele kilku zwolenników 40 groszowej taryfy stanął p. Karol Weykum, który będąc usunięty z Zarządu Związku w ten sposób chce przeprowadzić porachunki z Walnym Zgromadzeniem Członków, które napiętnowało jego działalność w Zarządzie. A więc spowodowane to jest jedynie względami osobistymi, aby utrudnić pracę obecnemu Zarządowi.

Cała nikczemność tej akcji dopiero się należycie uwypukli jeżeli weźmiemy pod uwagę, iż p. Karol Weykum zasiadając w Zarządzie uważał wtenczas, że nawet taryfa 60 gr. za klm. jest za niska.

Na łamach „Ruchu Samochodowego” z dnia 1 kwietnia ub. r. p. K. Weykum polemizował z wywodami Magistratu i dowodził o konieczności podwyższenia taryfy, między innymi powiedział „taryfa za każdy kilometr powinna wynosić 1 złoty”. A w drugim miejscu znowu wysuwa taki wniosek „cena każdego przejechanego kilometra winna równać się cenie minimum 1 litra benzyny w detalu.”

Dzisiaj litr benzyny kosztuje 85 gr., a p. K. Weykum ustanawia nową taryfę 40 gr. za klm. gdzie jest logika? Przecież od tego czasu warunki eksploatacji dorożek samochodowych nie zmieniły się na lepsze. Dlatego też akcja p. Weykuma została potępiona przez ogół właścicieli dorożek samochodowych, a Zarząd Związku przechodząc do porządku dziennego nad wybrykiem niepoczytalnych jednostek, z zapalem kontynuuje walkę o podwyższenie taryfy.

Obecnie na podstawie dokładnej kalkulacji Zarząd zaproponuje podwyższenie i zmodyfikowanie taryfy w sposób następujący:

Za pierwszy kilometr 1 zł. 40 gr. następne po 60 gr. Pozatem projektowane są dopłaty: od każdej



osoby ponad 3 pasażerów 40 gr. za bagaż 40 gr. przyczem wymiary bagażu muszą być nie większe jak 50×25×25 cm. Przy przejazdach z dworców kolejowych obowiązywałaby 2-ga taksa, wieczorem zaś taryfa ta obowiązywałaby od godz. 23. —

Aby wysiłki Zarządu Związku nie były bezowocne powinniśmy wszyscy go poprzeć. Jakikolwiek poparcie będzie w ten czas możliwe o ile wszyscy członkowie Związku będą iść zwartym frontem.

Widzieliśmy wyżej, że nawet w sprawie dla nas

najważniejszej, jak podwyżka taryfy, w postępowaniu naszym nie było jedności. — Dlatego też aby walka o taryfę miała powodzenie, musimy przede wszystkim zadokumentować naszą jedność. A stanie się ona widoczną, gdy przedewszystkiem z ulic Warszawy znikną dorożki z taryfą 50 gr.

Więc apelujemy do wszystkich członków, aby wykonali to natychmiast i dopomogli Zarządowi Związku do przeprowadzenia tak ważnej dla nas sprawy w myśl naszych żądań. —

**Kto UNIC'A kiedy dosiadł  
Ten niezwykle szczęście posiadał  
UNIC sobie w każdej biedzie  
Daje radę: sprawnie idzie.  
Inny chociaż idzie równo,  
Zawadzi o byle kamień.**

**Sprawność wozu bez omanień;  
Cnotą jest UNIC'A główną.  
Temu szofer nie zaprzeczy,  
Bo szofer się zna na rzeczy  
UNIC, UNIC, UNIC jeden.  
Nowy-Świat 21.**

## PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

Państwowe Zakłady Inżynierji stanowią przedsięwzięcie państwowe, zorganizowane i administrowane na zasadach przedsiębiorstw przemysłowych prywatnych.

Dzięki tej formie organizacji, Państwowe Zakłady Inżynierji łączą w sobie sprężystość organizacji handlowej i trwałość, właściwą tylko instytucjom państwowym, opartym na wielkim kapitale zakładowym i poparciu czynników rządowych.

Państwowe Zakłady Inżynierji zyskały sobie w przemyśle polskim opinię przodującego zakładu dzięki licznym pionierskim pracom na polu techniki automobilowej i radiowej.

Pod względem obszaru, ilości robotników i zainwestowanego kapitału, Państwowe Zakłady Inżynierji są jednym z większych przedsiębiorstw przemysłowych w Polsce.

Obejmują one w swym składzie:

- 1) Państwową Wytwórnę Samochodów w Warszawie.
- 2) Państwową Wytwórnę Radiową w Warszawie.
- 3) Państwową Wytwórnę Saperską w Warszawie.

- 4) Państwową Stocznnię z Tartakiem w Modlinie.
- 5) Państwowy Tartak w Osowcu.

**Ogólny Zakres produkcji Państwowych Zakładów Inżynierji obejmuje:**

### **W dziale mechanicznym:**

Samochody osobowe, półciężarowe, sanitarne i specjalne — traktory przemysłowe i rolnicze — motocykle — przyczepki, karoserje i silniki spalinowe.

### **W dziale Elektrotechnicznym:**

Stacje radiowo-nadawcze dla korespondencji międzymiastowej oraz stacje radiowe specjalne dla potrzeb wojska, aparaty telefoniczne i telegraficzne oraz wszelkiego rodzaju radio-odbiorniki i głośniki. Ponadto do tego działu produkcji należą elektryczne instalacje dla samochodów.

### **W dziale wodnym:**

Statki, łodzie, motorówki, holowniki, ślizgowce, barki, promy i t. p.

### **W dziale ogólno-konstrukcyjnym:**

Przędła mostowe, wiązania dachowe oraz wszelki materiał drzewny.



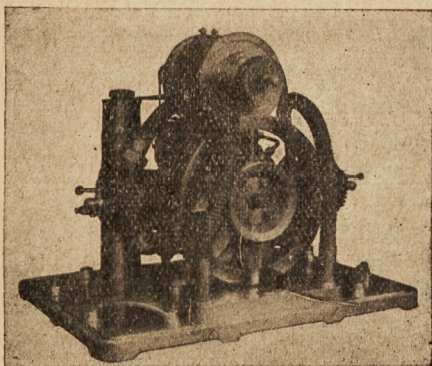
Wymienione objekty produkcji jak: samochody osobowe, samochody sanitarne, silniczki spalinowe oraz radiostacje wojskowe stanowią dział produkcji całkowicie przestudjowany i praktycznie wypróbowany i mogły być dzięki temu nazwane specjalnością produkcji Państwowych Zakładów Inżynierji. Niemniej jednak Państwowe Zakłady Inżynierji przyjmują zamówienia na budowę wszelkich obiektów, wchodzących w wymieniony na wstępie zakres produkcji mechanicznej, elektrotechnicznej oraz wodnej i podejmują się projektowania i opracowywania zupełnie nowych obiektów.

Dzięki starannie dobranemu zespołowi znakomitych specjalistów Państwowe Zakłady Inżynierji mają gwarancję odpowiedniego wykonania projektu, a bogate w uposażenie w najnowsze maszyny i zupełnie nowoczesne środki produkcji zapewniają precyzyjne i terminowe wykonanie.

Poniżej podajemy, kilka obiektów zbudowanych w Państw. Zakł. Inżynierji.

Samochód C. W. S. jest pierwszym samochodem w Polsce nie opartym na wzorach zagranicznych, a obmyślonym i wykonanym całkowicie w Kraju. Opracował go i narysował polski konstruktor inż. Tadeusz Tański, wykonały polskie zakłady, przy pomocy polskiego robotnika, z polskich materiałów.

Pierwsze samochody C. W. S. przeszły stutysięczno-kilometrową próbę w najróżnorodniejszych warunkach dla zbadania ich wytrzymałości.



W próbach tych uwidoczniły się zalety niedorównane jeszcze dotąd przez równorzędne konstrukcje zagraniczne. Ważniejszymi zaletami są: nadzwyczajnie staranne zawieszenie (resor tylny długi 1 m. 50), nadzwyczajna dostępność i prostota organów (tylko trzy koła zębate wprowadzają w ruch

rozrząd, pompę oliwną, pompę wodną, magneto, prądnicę, wentylator i regulator. Najdalej, ze znanych dotychczas, posunięte ujednostajnienie organów tak że cały samochód rozebrać można kluczem o dwóch rozwartościach, a wszystkie łożyska podwozia są tylko czterech wymiarów. Pozatem w stosunku do konstrukcji zagranicznych, wymiary szeregu organów są znacznie mocniejsze przy ogólnym ciężarze jednakowym.

Charakterystyki samochodu są następujące:

**Silnik** 4 cylindrowy 90X120 mocy 52 KM. przy 2500 obr. min. Rozrząd górny. Wał korbowy na 3 panewkach ślizgowych. Koła zębate rozrządu skośne, moduł 3,5. Przewody oliwne z rur stalowych zatopionych w odlewie. Blok cylindro-karterowy aluminiowy, zaopatrzone w oddzielne cylindry żeliwne, posiada obszerne otwory kontrolne umożliwiające wyjęcie organów wewnętrznych bez ruszenia silnika z miejsca. **Sprzęgło** jedno-krażkowe suche z możliwością regulacji. **Skrzynia 4-ro przekładniowa** o kołach moduł 3,5 z dźwignią na przegubie kulowym. **Most tylny** stalowy typu „Banjo” o przekładni 4,75:1 zaopatrzone jest w uzębienie spiralne systemu Gleason'a. wszystkie jednakowe łożyska rolkowe, oraz półosie odciążone. **Kierownica** ślimakowa całkowicie regulowana z możliwością zmiany kąta nachylenia, zaopatrzone w łożyska kulkowe. **Oś przednia** prasowana z pierwszorzędnej stali posiada zwrotnice typu obejmującego i hamulce o bębniach średnicy 400 mm. których całkowite zespoły ujednostajnione są z hamulcami tylnymi i posiadają łatwo dostępne urządzenie wyrównania zużycia nakładek szcęk. **Rama** zrobiona jest z prasowanych podłużnic i poprzeczek blachy stalowej, posiada rozstawienie osi 3 m. 400. Rozstaw kół m. 400. Ciężar 1150 kg. Najmniejsza wysokość nad ziemią 24 cm. Oguumienie z kołami tarczowymi 860X160 lub 16X50. System zapłonowy i oświetloniowy samochodu zapewnia marka Scintilla.

## 2. Silnik „C. W. S.”

Silnik C. W. S. dwucylindrowy wytwarzany jest do różnych zastosowań, w szczególności do zespołów prądnicowych dla stacji radiowych i jako zespół pompy przemysłowej. Silnik ten został całkowicie opracowany w Kraju przez polskiego konstruktora inż. Tadeusza Tańskiego. Przed przyjęciem silnika tego dla wojskowości, pierwszy jego typ został poddany niebywale ciężkiej próbie działania pod normalnym

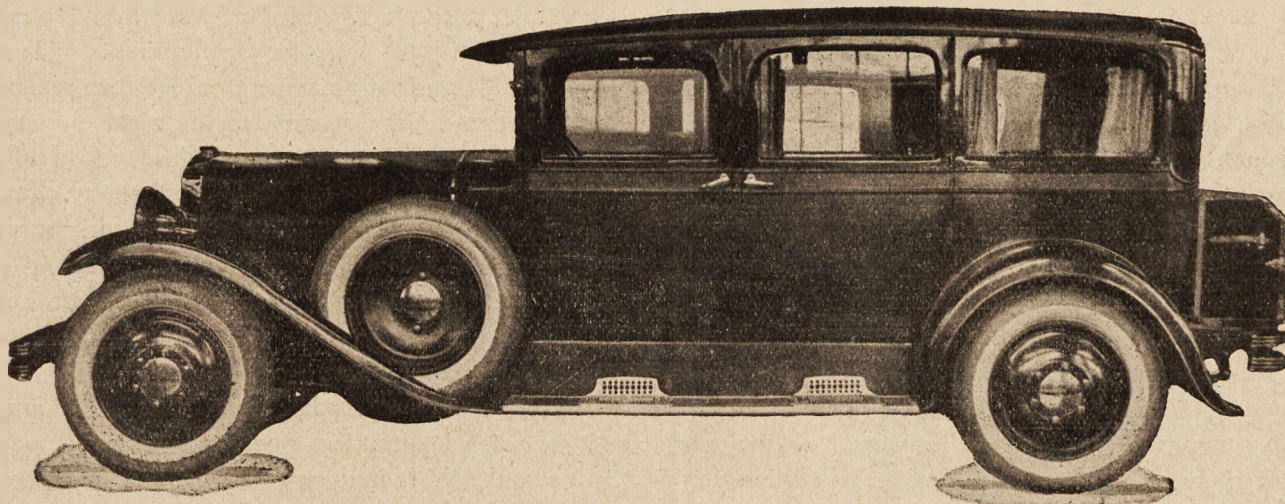


obciążeniem przy surowej kontroli, bez zatrzymywania w ciągu 1000 godzin. Próbę tę silnik przeżył bez najmniejszych usterek, a po zebraniu go stwierdzono, że jest w doskonałym stanie, gotów do dalszego działania. Odróżnia się od równorzędnych konstrukcyj ograniczonych wielką prostotą budowy, małą ilością organów i bardzo daleko posuniętym ujednostajnieniem części. Charakterystyki tego silnika są następujące:

tylko kluczem. Ciężar zespołu prądnicowego wynosi 64 kg. Zapas benzyny 5 litrów. Zapas oliwy 1 litr. Tłumik w podstawie silnika. Karburator igłowy typu C. W. S. Magneto Scintilla.

### 3. Ślizgowiec.

Ślizgowiec zbudowany w Państwowych Zakładach Inżynierji jest nad zwyczaj zwrotny, i rozwija



dwa cylindry identyczne o układzie poziomym przeciwbieżnym, wymiarów 50x70 dających objętość skokową 396 cm.<sup>3</sup> i moc 5 MK. przy 2600 obr./min. Stopa sprężania 4,8. Wał korbowy na dwóch tulejach łożyskowych brązowych, wykuty jest z jednego kawała wraz z obydwojema korbami. Korbowody drażone posiadają panewki dzielone. Tłoki aluminiowe o 4 sprężynach. Od strony rozruchu umieszczony jest odśrodkowy regulator szybkości oraz mimośrodowa pompa oliwna. Napęd całego rozrządu i magneta uskutecznia się przy pomocy tylko 2-ch kół zębatach. Złącze magneta łatwo regulowane i elastyczne. Zbiornik oliwy umieszczony w karterze zaopatrzony jest w obzerenny wlew i wskaźnik poziomy. Koło rozpędowe tworzy wentylator chłodzący cylindry. Ogólna ilość części silnika wynosi 137 sztuk, jest to najmniejsza ilość części jakie spotykane są w tego rodzaju silnikach. Silnik posiada we wszystkich swoich zespołach tylko dwa rodzaje gwintów: świecowy 18x1,5 i gwint 8x1,25, można więc go rozebrać i złożyć jednym

szybkość do 75 km. godz. Dla tego też może dać wielką emocję, nie tylko amatorom sportu wodnego, ale nawet automobilistom, przyzwyczajonym do szybkiej jazdy.

Charakterystyka ślizgowca jest następująca:

**Wymiary:** długość 4,27 m.

szerokość 1,40 m.

waga bez silnika 126 kg.

**Korpus i wręgi** z jodły kanadyjskiej i mahoni

**Forszteleń** z wiązu z 3 części

**Mocowanie wręg** na nity miedziane i śrubki mosiężne

**Malowanie:** przedni pokładzik polerowany, lakierowany przejrzystym lakierem, boki kadłuba pokryte białą emalją, dno farbą olejną w kolorze w/g życzenia.

**Napęd:** silnik przyczepny Ewinrude lub Johnson o mocy 20.32 KM.

**Maximum obciążenia:** 280 kg.

---

**Kupujcie benzynę i opony w Związku.**



# PRZYCZYNY STUKÓW W SAMOCHODACH I ICH ROZPOZNANIE

(ciąg dalszy)

Dźwięki syczący i gwizdzący powstają skutkiem nieszczelności rur ssących, kurków świec i pakunków pod głowicą. Sprawdzanie tych połączeń skutecznie się benzyną nalaną na podejrzane miejsce. Wówczas w miejscu tem powstają pęcherze, lub też benzyna zostaje pochłonięta przez szczeliny i tem samem przyspiesza pracę silnika.

Wybuchy w silniku, lub t. zw. „kichanie” są tak charakterystyczne, iż w rozpoznaniu tychże nie omyli się żaden kierowca. Wskazują one na nieporządek w karburatorze, oraz systemie ssącym, choć niekiedy mogą powstać wskutek innych przyczyn jak to: nieprawidłowego wyregulowania zaworów i defektów zapalania.

## Stuk łożysk wału korbowego.

Słabo dopasowane łożyska zawsze wywołują stuk o dźwięku podobnym do stłumionego uderzenia. Stuk ten jest słabo albo wcale niesłyszany przy pracy silnika na biegu jałowym i zwiększa się w miarę obciążenia silnika.

To samo otrzymujemy przy wyrobionych łożyskach, przyczem im więcej wyrobione łożysko, tem silniejszy jest stuk.

Dla określenia miejsca uszkodzenia trzeba wiedzieć jaka jest ilość łożysk na danym wale. Następnie po rozgrzaniu maszyny włączamy, ostatnią szybkość i za pomocą wyłączenia zapalania w cylindrach możemy dokładnie określić, które z łożysk stuka.

W danym wypadku potrzebny jednak jest pomocnik, któryby wyłączał zapalanie za pomocą śrubokrętu lub opisanego wyżej przyrządu.

Wyłączając cylindry 1 i 2 przekonamy się, iż stuk był wywołany przedniem łożyskiem, wyłączając 2 i 3 znajdziemy przyczynę stuku w łożysku środkowym, wyłączając zaś 3 i 4 cylindry przekonamy się, iż stuka ostatnie łożysko. Przy silnikach sześciocylindrowych, wyłączając należy po jednym cylindrze z każdej strony łożyska. Zazwyczaj najszybciej stukać zaczyna łożysko środkowe. W danym wypadku, jak zresztą i w innych, wielką usługę oddać może stetoskop potęgujący dźwięk i tem samem ułatwiający określenia miejsca stuku.

## Stuk łożysk korbowodowych.

Dolne łożyska korbowodu stukają, po większej części przy szybkości 35—40 klm./godz. Przy większych szybkościach stuk ten jest słabiej odróżnialny. Tonacja jego zbliżona do lekkiego uderzenia, często zaś składa się nawet z całego szeregu podobnych uderzeń. Wyłączanie cylindrów (pojedynczo) pozwala na ściśle określenie uszkodzonego łożyska. daje się dwa uderzenia, lecz słabej mocy. Zamykanie świecy wyklucza wybuch mieszanki w danym cylindrze i stuki będą wyraźnie słyszane w końcu każdego suwu tłoka, gdy ten zmienia kierunek ruchu.

## Kłapanie tłoków.

Tłoki których średnica jest znacznie mniejszą od średnicy, cylindrów, powodują dźwięki podobne do dzwonek. Jednakowy dźwięk otrzymujemy przy silnie włożonym sworzeniu tłokowym. Stuk ten staje się silniejszy przy zwiększaniu szybkości i jest również słyszany przy pracy silnika na biegu jałowym. Przy zmniejszeniu szybkości i zamknięciu przepustnicy, stuk może ustać.

Identyczne stuki powstają przy zbyt wytartych cylindrach.

Celem określenia który z tłoków stuka, otwieramy kurek sprężania i wyłączamy zapalanie w tym cylindrze, lub też nalewamy do kurka oleju, wówczas kłapanie tłoku zmniejszy się lub też całkowicie





ustanie. Doświadczenie należy zawsze przeprowadzać z rozgrzaną maszyną. Kłapanie daje się doskonale słyszeć przez stetoskop.

#### Stuk luźnych stworzni tłokowych.

Stuk ten jest słyszany najgłośniej podczas pracy silnika na biegu jałowym, podobny jest do ostrego metalowego uderzenia. Przy spóźnionym zapłonie staje się nieco słabszy jak również i przy otworzeniu kurka sprężania. Przez stetoskop jest najlepiej słyszany w chwili, gdy tłok znajduje się w dolnym martwym punkcie.

#### Stuk zgiętych i przekręconych korbowodów.

Stuki te są trudne do określenia, chociaż po większej części są one słyszane najgłośniej przy pracy silnika na biegu jałowym i przy ruszaniu z miejsca. Stuk ten podobny jest do kłapania tłoku, jednak nieco ostrzejszy. Wyłączanie zapalania prawie nie zmniejsza stuku. Jeśli wał korbowy ma podłużną grę, wówczas przy naciśnięciu na jego koniec dźwięk zmienia swój ton, stając się mniej ostrym

(d. c. n.)

NA  
PRA  
WY  
i  
ŁA  
DO  
WA  
NIA  
  
prze-  
pro-  
wadza  
  
oddział  
  
P  
E  
T  
E  
A



PETEA

Warszawa, Kopernika 13  
telefon 339-09

## KARBURATOR MEMINI.

Jest to jeden z karburatorów nowej konstrukcji, którą zaczęto stosować stosunkowo niedawno, gdyż zaledwie od roku 1926, kiedy wszystkie prawie maszyny wyścigowe biorące udział w wyścigach o Wielką Nagrodę Europy i Italji były zaopatrzone w ten karburator. Karburator Memini odpowiada wszelkim wymaganiom stawionym karburatorom szybkoobrotowych silników, a więc: doskonale reguluje mieszankę z chwilą zwiększenia ilości obrotów i jest oszczędny przy największych obrotach.

Działanie jego jest osnute na zasadzie hamowania dopływu paliwa przechodzącego przez rozpylacz, które zatrzymuje się wskutek spotykanego na drodze rozrzedzenia tak, iż karburator we wszystkich warunkach pracy reguluje samodzielnie mieszankę w zależności od wysokości i klimatycznych

warunków.

Konstrukcja karburatora, opis którego czerpiemy z pisma zagranicznego, nie jest skomplikowana.

Na rys. 1. uwidoczniła praca karburatora na biegu jałowym, na rys. 2. — przy raptownym przyspieszeniu i na rys. 3. — przy osiągnięciu całkowitej szybkości.

Przez otwór (1) wchodzi powietrze do kanału, który jednym ze swych końców połączony jest z komorą rozpylającą przez otwór (3), drugim zaś przez odcinek (9) z komorą, która odgrywa rolę hamującą.

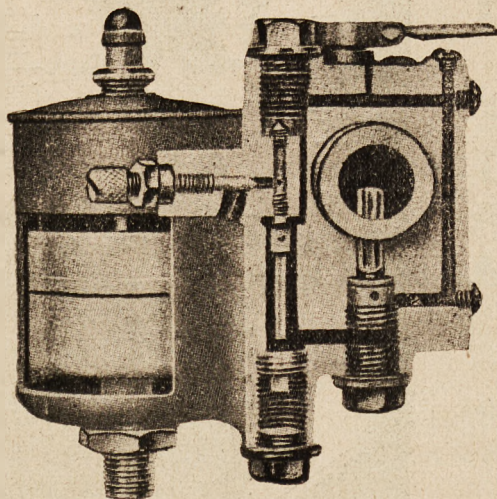
Połączenie między kanałem hamującym, a komorą (12) odbywa się przez kanał (10); paliwo przechodzi przez kanał (5) i rurkę (4) do komory rozpylającej.

Główny rozpylacz (7) znajduje się w dole (2) pod komorą (12), w której odbywa się domieszka



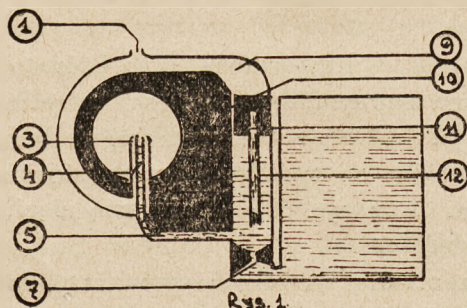
powietrza przechodzącego z góry przez znajdujący się za przepustnicą dodatkowy rozpylacz biegu jałowego (11).

Jeśli silnik pracuje na małych obrotach, wówczas komora (12) i kanał (5) napełnione są paliwem. Ko-



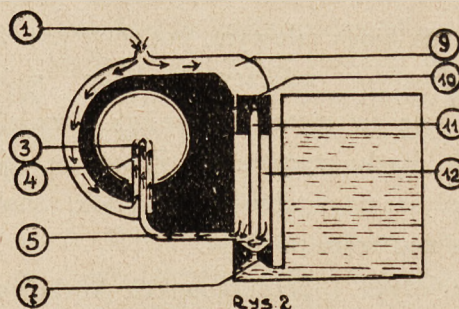
mora rozpylająca przez otwór (1) połączona jest z powietrzem. Wówczas paliwo przechodzi przez rozpylacz (11), umieszczony jak powiedzieliśmy wyżej za przepustnicą.

Całkowite lub częściowe zamknięcie przepustnicy reguluje ilość wychodzącego paliwa. Tym sposobem mieszanka biegu jałowego składa się z niezmiernie małej ilości powietrza przechodzącego przez otwór (1) i ilości paliwa regulowanego specjalną śrubą przepustnicy.



Przy zwiększaniu ilości obrotów silnika w pierwszej chwili rozrzedzenie w komorze rozpylającej staje się dość znacznym. Wobec tego powietrze przez otwór (1) zaczyna być wciągane intensywniej i wchodzi do komory przez otwór (3). Wskutek silnego rozrzedzenia przez rurkę (4) zaczyna wchodzić silnym strumieniem paliwo; trwa to dotąd,

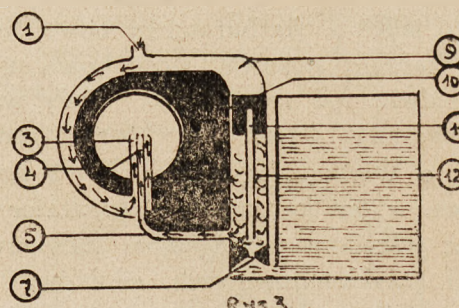
dopóki nie opróżni się komora (12), poziom której może się podnosić powoli przez rozpylacz (7). Z chwilą gdy poziom paliwa w tej komorze opuści się do samego dna, karburator automatycznie zaczyna pracować dla silnika dającego pełne obroty



Jednak rozrzedzenie w komorze rozpylającej jest tak znaczne, że przyływ powietrza przez otwór (1) staje się niewystarczającym. Wobec tego zasysanie przekazuje się do komory (12) i zaczyna działać na rozpylacz (7) i wówczas para benzyny jest wciągana w dwóch różnych kierunkach. Zasysanie przez kanał (5) będzie jednak intensywniejsze, aniżeli z komory (9), stąd powstaje wirowy ruch, wskutek czego dopływ pary benzyny przez kanał (5) wstrzymuje się.

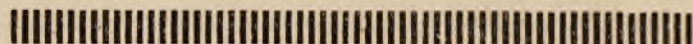
Przy każdej zmianie ilości obrotów silnika ciśnienie w komorach (12) i rozpylającej zmienia się i tym sposobem automatycznie ustala się dosyć bogata i jednostojna mieszanka.

W. F.



**Czy opłaciłeś już składki czł. za ub. rok?**

**Czy dałeś już na kupno lokalu?**





## ROLA PNEUMATYKÓW W ROZWOJU AUTOMOBILIZMU.

Rozwój techniki automobilowej nawet w dzisiejszych czasach tryumfu nauki jest zjawiskiem uderzającym i wprawiającym w zdumienie.

Możliwości dzisiejszego silnika wykazał Anglik Mjr. Segrave ustanawiając 11 marca z. r. nowy światowy rekord szybkości przez uzyskanie na swym samochodzie, uposażonym w wyłącznie angielskie wyroby na torze w Dayton Beach najwyższą dotychczas szybkość 374 klm. na godzinę.



Musimy jednak zdać sobie sprawę, iż podobny rozwój automobilizmu i jego techniki nie byłby możliwy, gdyby mu nie towarzyszył równorzędny postęp techniki fabrykacji opon. Bez wysokiego gatunku pneumatyków rekord szybkości 374 klm. na godzinę byłby nie do pomyślenia.

W postępie tym, wśród producentów opon firma Dunlop zajmowała zawsze naczelne stanowisko.

Pierwszy pneumatyk został wynaleziony przez I. B. Dunlop'a w r. 1888 i od tego czasu firma nasza zawsze stała na czele rozwijającej się produkcji opon pneumatycznych. Przeznaczamy rocznie wielkie sumy pieniężne na badanie i doskonalenie produkcji i wyrobów. Do pracy tej zaangażowaliśmy największych chemików i ekspertów w dziedzinie gumelastyki, nie tylko w Anglii, gdzie się mieści nasza centrala, lecz również w sześciu innych krajach, gdzie znajdują się nasze fabryki.

Aby móc kontrolować jakość wyrobów, fabryka opon musi posiadać pełną kontrolę materiału, z którego opona jest zbudowana. Kontrola ta zaś w branży gumowej rozciąga się na o wiele dłuższy okres czasu, niż to ma miejsce w większości innych dziedzin przemysłu.

Plantacja gumowa musi przez 7 lat rósć, aby drzewa jej mogły być regularnie eksploatowane: jakość zaś wyprodukowanej gumy w wielkiej mierze zależy od wyboru drzewek gumowych, sposobu ich sadzenia, wyboru gruntu i wielu podobnych warunków.

Dlatego dojrzała plantacja drzew gumowych, prowadzona od początku z wielką starannością i pod ściśle fachowym, naukowym kierownictwem posiada dla fabrykanta opon nieocenioną wartość.

Dunlop Rubber Company pod względem kontroli surowej gumy używanej do produkcji opon jest w wyjątkowej sytuacji, gdyż posiada własne plantacje obejmujące przeszło 60.000 akrów dojrzałych drzew i prócz tego wielkie przestrzenie przygotowane do przyszłej eksploatacji. Istnieje tylko jeden fabrykant opon na świecie, którego plantacje gumy mogą być porównane z plantacjami Dunlop Rubber Company.

Plantacje nasze zawierają 6,500,000 drzew. Codziennie z 2,500,000 drzew zdejmuje się wąski pasek kory o długości połowy obwodu drzewa i z każdego drzewa sączy się miarkę mleka gumowego.

W ten sposób zbiera się rocznie 1.000 milionów miarek mleka gumowego, a ogólna ilość produkowanej z niego gumy wyraża się w tysiącach tonn.



Plantacją kieruje 90 Europejczyków. W skład tego personelu wchodzi eksperci naukowcy, którzy w bogato wyposażonych laboratoriach prowadzą nieustannie doświadczenia w kierunku udoskonalenia produkowanej gumy, zwiększenia jej elastyczności, spójności i czystości.

Plantacje zatrudniają 15,000 tubylców.

Historja plantacji jest romantyczna. Istnienie

ich zawdzięczamy odwadze i pomysłowości kilku Anglików, którzy nasienie drzew gumowych przynieśli z Brazylii w Południowej Ameryce i zasadzili w ziemi Malajskiej, gdzie dotychczas było nieznanem. Możemy śmiało powiedzieć, że gdyby nie to epokowe dla produkcji opon wydarzenie, przemysł samochodowy nie mógłby istnieć w dzisiejszym swoim rozmiarze

## KOMUNIKATY

### Zarządu Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych i Autobusów.

#### Odpowiedź Min. Rob. Publ. w sprawie t. zw. czerwonych praw jazdy.

Na złożony memoriał w sprawie t. zw. czerwonych praw jazdy dla właścicieli dorożek samochodowych ogłoszonego w n-rze 24/29 r. Ruchu Samochodowego, otrzymaliśmy od Pana Ministra Robót Publicznych odpowiedź treści następującej:

„W odpowiedzi na memoriał Związku zawiadamiam, że nie mogę zgodzić się na uchylenie przepisów, zawartych w ust. 2 §63 i w punkcie b §73 rozporządzenia z dn. 27-1-1928. (Dz. U. R. P. Nr. 41 poz. 369), oraz na wydanie pozwoleń na prowadzenie samochodów przeznaczonych do użytku publicznego wszystkim właścicielom dorożek samochodowych, którzy posiadają jedynie pozwolenie na prowadzenie samochodów nie przeznaczonych do użytku publicznego

W argumentach przytoczonych w memoriale na poparcie wystąpienia Związku, zupełnie pominięto istnienie §75 wspomnianego rozporządzenia z dn. 27-1-1928 r. na mocy którego wojewódzka władza administracji ogólnej może uzależnić udzielenie pozwolenia na prowadzenie pojazdów użytku publicznego od złożenia dodatkowego egzaminu, w celu wykazania umiejętności jazdy w miejscowościach o większym ruchu ulicznym.

Dzięki temu przepisowi, w razie jakiegokolwiek wątpliwości co do kwalifikacji zawodowych kierowcy, mogą one być sprawdzone przed wydaniem pozwolenia na prowadzenie pojazdów użytku publicznego, a z tego wypływa, że twierdzenie Związku o tem, jakoby uzyskanie takiego pozwolenia nie wy-

maża żadnych innych formalności, prócz posiadania od roku zwykłego pozwolenia, nie jest ściśle.

Zresztą Ministerstwo Robót Publicznych, rachując się z możliwością braku kierowców, posiadających prawo prowadzenia pojazdów użytku publicznego w początkowym okresie działania rozporządzenia z dn. 27-1-1928 r. stosowało ulgi, polegające na tem, że takie pozwolenia wydawano kierowcom, nie posiadającym warunku, wymaganego p. b. §73 rozporządzenia, lecz mogącym stwierdzić niewątpliwie, że w latach dawniejszych samodzielnie prowadzili samochody.

Obecnie brak wymienionych kierowców stale się zmniejsza, w miarę dalszego działania rozporządzenia z dn. 27-1-1928 r.

W końcu zaznaczam, że intencją przepisów, zawartych w ust. 2. § 63 i § 73 rozporządzenia z dn. 27-1-1928 r. jest niedopuszczanie niewprawnych kierowców do prowadzenia pojazdów użytku publicznego, i z tego powodu nie można czynić specjalnych ulg dla właścicieli dorożek samochodowych, gdyż właściciel dorożki, tak samo jak każdy inny niewprawny kierowca, nie daje gwarancji bezpieczeństwa publicznego."

#### Sprawa ankiety.

W miesiącu październiku i listopadzie zostały rozesłane członkom Związku kwestionariusze dotyczące udzielenia niezbędnych informacji o posiadanych dorożkach, dla Komisji Technicznej Związku która opracowuje najbardziej odpowiedni typ dorożki do naszych warunków eksploatacji.



Mimo tak długiego czasu, nie wszyscy członkowie nadesłali wypełnione kwestionariusze, co spowodowało zwłokę w pracach Komisji, wobec czego wzywamy wszystkich do wypełnienia kwestionariuszy i przesłanie ich do Biura Związku.

#### Zeznanie o obrocie.

W myśl ustawy o Państwowym Podatku Przemysłowym prowadzący przedsiębiorstwo obowiązany

jest w terminie do dn. 12 lutego b. r. złożyć w Urzędzie Skarbowym dane dotyczące osiągniętego obrotu za rok ubiegły, celem wymierzenia podatku od obrotu.

Wobec powyższego, kto chce być opodatkowany właściwie od rzeczywistego obrotu, powinien w terminie wymienionym zgłosić się do Biura Związku celem wypełnienia kwestionariuszy i złożenia takowych władzom podatkowym.

## Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW

### Z WARSZAWY

#### Posiedzenia Zarządu Związku.

Na posiedzeniu w dniu 14 stycznia po wysłuchaniu opinii komisji Redakcyjnej, której było poruczone szczegółowe zbadanie wszystkich okoliczności związanych z wydawaniem „Ruchu Samochodowego.” — Zarząd uchwalił powierzyć redakcję pisma p. Józefowi Sawczykowi i p. Józefowi Gorellowi.

Na ostatniemu posiedzeniu Zarządu Związku w dniu 21 stycznia po dokładnym zbadaniu kosztów eksploatacji samochodów, jak również w myśl Uchwały Walnego Zgromadzenia, postanowiono wystąpić do czynników miarodajnych o zmianę dotychczasowej taryfy dorożek samochodowych, a mianowicie podwyższyć cenę za przejazd pierwszego kilometra do zł. 1 gr. 40. — następne klm. pozostawić bez zmiany t. j. gr. 60. — wprowadzić dopłatę po gr. 40. — od każdej następnej osoby ponad trzech pażerów, oraz dopłatę za багаż po gr. 40. — za przejazd z dworców kolejowych, wprowadzić drugą takse, oraz aby druga taryfa t. j. nocna obowiązywała od godziny 23. — Przewożony багаż nie może przekraczać wymiarów 50 cm. × 25 cm. × 25 cm. Wymienione dopłaty winny być uwidocznione w taryfie i wykazywane przez licznik. —

Następnie postanowiono wezwać wszystkich właścicieli, aby do czasu uzyskania zmiany taryfy korzystali z dotychczasowej t. j. 60 gr. ustalonej przez Radę Miejską dnia 21/II 1929. —

### Z ŁODZI

#### Walne zgromadzenie Stowarzyszenia Właścicieli Samochodów Zarobkowych m. Łodzi i woj. Łódzkiego.

W dniu 29 listopada z. r. o godz. 8-iej wiecz. w drugim terminie odbyło się roczne walne zgromadzenie członków Stowarzyszenia z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie i wybór przewodniczącego i sekretarza.
2. Sprawozdanie z działalności Zarządu.
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
4. Zatwierdzenie zmiany projektu statutu Stowarzyszenia.
5. Wybór 4 członków do Zarządu i 4 zastępców.
6. Wybór Komisji Rewizyjnej.
7. Wybór Komisji Rozjemczej.
8. Wybrania rzeczoznawców dla spraw automobilowych do sądów: Grodzkiego; Okręgowego.
9. Wolne wnioski.

Przebieg zgromadzenia był następujący:

Na przewodniczącego zebrania powołany został p. Marcjuniak Roman, na sekretarza p. Nowakowski Władysław.

Sprawozdanie z działalności Zarządu zdał obszernie prezes p. Wł. Fliss podkreślając na początku swego przemówienia że Stow. z chwilą powstania liczyło bardzo minimalną ilość członków, wobec czego praca I Zarządu była bardzo uciążliwa, gdyż stosunkowo małe wpływy nie wystarczały na pokry-



cie wydatków. Jednakże Zarząd Stow. stał zawsze na stanowisku zgrupowania jaknajwiększej ilości członków i w tym celu uciekał się do różnych sposobów agitacyjnych, w wyniku których do Stowarzyszenia napływać zaczęła coraz większa ilość członków, tak że prace Zarządu poczęły płynąć normalnie bez żadnych przeszkód.

W dalszym ciągu swego przemówienia prezes Wł. Fliss przedstawił zebrany, że Zarząd zaangażował mec. p. W. Lilkiera, który udziela bezpłatnych porad prawnych u siebie w domu członkom Stow. oraz powierzane sobie sprawy prowadzi po stosunkowo niskich opłatach i na dogodnych warunkach.

Odbyło cały szereg konferencji z władzami i instytucjami jak Magistratem. Starostwem Grodzkim Insp. Pracy i t. p. interwenjowano w sprawach podatkowych, złożono kilka memoriałów w związku z potrzebami właścicieli dorożek samochodowych. Kończąc swoje sprawozdanie prezes Fliss dodał aby i przyszły zarząd w dalszym ciągu tak intensywnie pracował jak pierwszy i przyczynił się do dalszego rozwoju Stowarzyszenia.

W punkcie III Sprawozdanie komisji Rewizyjnej zdał obszernie członek Kom. Rew. p. Ogłaza Eugenjusz odczytując zebrany protokół kom. Rewizyjnej z uwzględnieniem podania ogólnego dochodu jak również poszczególnych pozycji rozchodowych.

W punkcie IV Sekretarz p. J. Przytocki odczytał zebrany projekt zmiany statutu Stow. opracowany przez zarząd łącznie z p. mecenasem W. Lilkiewiczem, który po odczytaniu bez najmniejszych zmian w treści podanej został przyjęty jednogłośnie przez ogólne zgromadzenie. —

W punkcie V na miejsce wybranych 4 członków zarządu oraz 4 zastępców odpadających automatycznie co rok stos. do Statutu. Walne Zgromadzenie przystąpiło do wyboru nowych członków. Głosowano za pomocą kartek przyczem przewodniczący po imiennym wywołaniu członka otrzymywał od każdego kartkę.

Głosowanie dało wynik następujący:

1. Nowicki Bolesł. otrzymał 56 głosów
2. Podolski Karol otrzymał 52 głosów
3. Klimczak Bolesł. otrzymał 34 głosów
4. Kuczyński Jan otrzymał 39 głosów
5. Kozanecki Bolesł. otrzymał 36 głosów
6. Jabłoński J. otrzymał 28 głosów
7. Marciuniak Roman otrzymał 27 głosów
8. Nowakowski Wład. otrzymał 23 głosów
9. Buffald Florjan otrzymał 22 głosów
10. Hilszer Mieczysł. otrzymał 18 głosów
11. Ogłaza Eugen. otrzymał 18 głosów
12. Herman Brunon otrzymał 17 głosów
13. Filipiak Franc. otrzymał 15 głosów
14. Gawliński Lucjan otrzymał 12 głosów
15. Kasprzyk Waclaw otrzymał 11 głosów

16. Toma Leon otrzymał 7 głosów

17. Puffal otrzymał 5 głosów

18. Zambrzycki otrzymał 4 głosów

Zgodnie z wynikami głosowania do zarządu weszli następujący członkowie:

- 1) Nowicki Bolesław
- 2) Podolski Karol
- 3) Klimczak Bolesław
- 4) Kozanecki Bolesław
- 5) Kuczyński Jan
- 6) Jabłoński J.
- 7) Marciuniak Roman
- 8) Nowakowski Władysław

W punkcie VI: w skład członków komisji Rewizyjnej pp. 1) Buffal Florjan 2) Ogłaza Eugenjusz 3) Hilszer Mieczysław 4) Herman Brunon 5) Filipiak Franciszek.

W punkcie VII w skład komisji Rozjemczej weszli pp.:

- 1) Podolski Karol
- 2) Kuczyński Jan
- 3) Kozanecki Bolesław
- 4) Klimczak Bolesław
- 5) Jabłoński J.

W punkcie VIII: wybranie rzeczoznawców dla spraw automobilowych walne zgromadzenie powierzyło Zarządowi Stowarzyszenia. —

W punkcie IX: jako ostatnim w wolnych wnioskach zabrał głos jeden z członków w sprawie nietaktownego obchodzenia się niższych urzędników Magistratu z członkami Stowarzyszenia załatwiającymi sprawy związane z uruchomieniem samochodów, oraz w sprawie plomb, liczników i t. p. w toku czego Walne zgromadzenie domagało się od zarządu udania się z delegacją i wniesienie odpowiedniego zażalenia. Na wniosek p. Buffala w sprawie nałożonych kar za nieprzedstawianie książek zażaleń do Magistratu walne zgromadzenie żądało również udania się delegacji do Magistratu celem zanulowania nałożonych kar, do dnia 1 grudnia 1929. tłumacząc tem, że zaledwie od kilku miesięcy Magistrat zaczął stosować przedstawianie książek zażaleń do kontroli wobec czego nie wszyscy członkowie byli dokładnie poinformowani o tem.

Następnie wpłynął wniosek pp. Wędziszka i Gernata w sprawie odpowiedniego zareagowania u władz Skarbowych na wysokie podatki obrotowe i dochodowe wymierzone przez Urzędy Skarbowe niewspółmierne do osiągniętych zarobków.

Walne Zgromadzenie domagało się by i w tej sprawie odpowiednia delegacja zwróciła się osobiście do odpowiednich czynników wyjaśniając powody skłaniające ją o podjęcia tych kroków.

---

**Sprawozdanie Kasowe podane będzie  
w następnym numerze.**



# K R O N I K A.

## ZE STOLICY I KRAJU.

### BRUKI Z ASFALTU WALCOWANEGO.

Bruki w Warszawie układane będą obecnie tylko z asfaltu walcowanego, a nie prasowanego jak to miało miejsce dotychczas.

Na powyższą zmianę wpłynęły następujące czynniki:

- 1) asfalt walcowany jest tańszy od prasowanego.
- 2) jest więcej szorstki, dzięki czemu nie jest tak śliski, jak walcowany i
- 3) ułożenie jego wymaga sprowadzenia z zagranicy tylko t. zw. emulsji asfaltowej, która stanowi 10% składu całej mieszaniny zaś dla ułożenia asfaltu prasowanego cały jego skład sprowadzano z zagranicy.

### RUCH OKRĘŻNY NA PLACU BANKOWYM.

Wydział Drogowy Komisarjatu Rządu ma zamiar wprowadzenia w najbliższej przyszłości ruchu okrężnego na placu Bankowym, który się ma przyczynić do unormowania ruchu na tym placu. Pojazdy zdążające od Leszna w kierunku ul. Żabiej będą przejeżdżać od strony gmachu Ministerstwa Skarbu.

### KARY ADMINISTRACYJNE NA KIEROWCÓW.

Związek zawodowy automobilistów (Długa 19) złożył w ministerjum spraw wewnętrznych memoriał w sprawie nakładania kar administracyjnych na kierowców. W memoriale tym Związek prosi, aby do wydziałów karnych w sądownictwach grodzkich dopuszczono, na wzór sądów parey, przedstawicieli Związku, którzy mieliby możliwość obrony pociąganych do odpowiedzialności kierowców.

Nadto Związek złożył w minist. sprawiedliwości memoriał, w którym prosi o wyznaczenie jednego z sądów grodzkich specjalnie do rozważania spraw wytaczanych za przekroczenie przepisów o ruchu ulicznym na wzór sądów do spraw prasowych i do obrony zwierząt.

Memoriał powołuje się między in. na przykład Węgier, gdzie ukazało się ostatnio rozporządzenie, że sprawy tego rodzaju może sądzić jedynie sędzia, który przejechał 10.000 km. samochodem, kierując nim osobiście.

**AUTOBUS WRÓG KOLEI.** W czasie rozpraw komisji budżetowej Sejmu nad budżetem Ministerstwa Komunikacji p. Minister Kuhn oświadczył, że wobec zwiększającego się stale ruchu autobusowego w Polsce, dochód kolei z przewozu osób coraz się zmniejsza. Według oświadczenia p. Ministra obecnie autobusy zabierają kolejom około 25.000.000 zł. rocznie.

**DWORCY AUTOBUSOWE.** Na ostatnim posiedzeniu komisji koncesyjnej Magistratu przyjęto do wiadomości oświadczenie firmy „Polmin”, w którym powyższa firma rezygnuje z budowy dworców autobusowych dla komunikacji między-miastowej. Wynika z tego, że sprawa budowy dworców znowu znalazła się na punkcie martwym.

## Z BIAŁEGOSTOKU.

**BUDOWA DWORCA AUTOBUSOWEGO.** Wobec stałego wzrostu ruchu międzymiastowego autobusowego wkrótce ma być zbudowany dworzec autobusowy. Dworzec ten ma stać na placu miejskim przy ul. Lipowej Nr. 54.

## Z ZAGRANICY.

### DZIŚ, A 20 LAT TEMU.

W roku 1900, kiedy Teodor Roosevelt był prezydentem Stanów Zjednoczonych, podczas pobytu w Detroit, w Stanie Michigan, ofiarowano mu do dyspozycji samochód. Jednak świta prezydenta odradziła mu stanowczo używania tego mało znanego środka lokomocji, a szef jej powiedział: „Niewiadomo, czy samochód będzie funkcjonował prawidłowo. Zresztą, nietrudno o wypadek.”

Podczas bytności prezydenta Hoovera w temże samem Detroit w roku 1929, podczas obchodu jubileuszowego ku czci Tomasza Edisona, ofiarowano mu do jego osobistego użytku staromodny ekipaż, pochodzący z tych czasów, kiedy Edison wynalazł pierwszą żarówkę. Tym razem również szef świty prezydenta Hoovera uważał za stosowne odradzić mu skorzystanie z ofiarowanego środka lokomocji, mówiąc: „O wypadek nierudno. Konie mogą się przestraszyć samochodu i ponieść.”

Tym razem prezydent odjechał samochodem.

Tak więc w przeciągu lat 20-tu samochód zastąpił pojazdy konne do tego stopnia, że dzisiaj uważa się je za mało bezpieczny środek lokomocji.

### GARAŻE PARYŻA.

Garaże w Paryżu są budowane obecnie systemem wielopiętrowym. Wymaga tego oszczędność, gdyż place w Paryżu są kolosalnie drogie.

Obecnie istnieje tam około dziesięciu wielopiętrowych garaży, przyczem niektóre z nich mogą pomieścić do 1700 maszyn.

Garaż Bauville posiada np. 900 boksów. Na płaskim jego dachu urządzony plac sportowy, w suterenach zaś — basen do pływania.

Garaż ten posiada 6 pięter przyczem droga, którą przebywa samochód stawiany na ostatniem piętrze, wynosi 471 m.

Niektórzy kierowcy urządzają wyścigi szybkości podnoszenia się po tej drodze serpentynowej z ziemi na dach budynku.

Każdy boks posiada elektryczne oświetlenie i wszelkie przyrządy do mycia maszyn. Klucz do boksów znajduje się u właściciela maszyny, który boks wynajął.

Drugi ciekawy garaż znajduje się przy ul. Marbeau. Jest to 10 piętrowy budynek posiadający dwie spiralne drogi zdołu na dach. Maszyny wjeżdżają po jednej drodze z prawej strony budynku, zjeżdżają zaś ze strony przeciwnej.

W rejonie Montparnasse jest również sześciopiętrowy garaż z płaskim dachem, mieszczący w sobie 1200 maszyn.

Przedsiębiorstwo taksówkowe ma własny dziesięciopiętrowy garaż z dwoma drogami i windą do podnoszenia i opuszczania uszkodzonych samochodów.



**BEZRESOROWE ZAWIESZENIE KÓŁ.**

W Anglii przeprowadzono doświadczenia na sam. os. Daimler 30 H. P., który zamiast resorów zaopatrzono w specjalny przyrząd skonstruowany przez inż. Adamsa.

Przyrząd ten składa się z trzech zasadniczych części, z których główna przedstawia gumową okrągłą tarczę, której obydwie strony posiadają żeberka. Pozostałe dwie części metalowe stanowią jakby pudełko dla tej tarczy.

Obydwie części posiadają również żeberka po stronie przylegającej do tarczy.

Jedna z tych części umocowuje się do ramy podwozia, druga zaś posiadająca ramię — umocowuje się do osi.

Maszyna wytrzymała całe doświadczenie przeprowadzone na nierównej drodze, osiągając 80 — 100 klm. godz.

Cały przyrząd jest lżejszy od resorów i kosztuje stosunkowo niedrogo. —

**AUTOBUSY W AMERYCE.**

Według danych statystycznych w Stanach Zjednoczonych znajduje się obecnie 80.000 autobusów, z których 42 tysięcy stanowią autobusy dla ogólnego użytku, 32.800 — wyłącznie do przewożenia uczącej się młodzieży, 2.560 — tylko dla turystów, pozostałe zaś autobusy mają różne niedające się określić, przeznaczenie.

Wszystkie autobusy przewożą rocznie około 2 i pół miliardów pasażerów. Linje autobusowe w wielu już miejscowo-

ściach stanowią zaczęły poważną konkurencję nie tylko dla tramwajów, lecz i dla kolei.

W zarządzie tramwajów znajduje się obecnie ok. 7.300 autobusów obsługujących przeszło 21.000 klm. drogi i przewożących ok. 900 milionów pasażerów rocznie.

W ministerstwie kolei liczy się 528 autobusów, które przewożą 7 i pół miliona osób rocznie na linjach ogólnej długości 10.000 klm.

Podwozia autobusowe produkuje 66 fabryk, wypuszczając rocznie około 14.000 podwozi. —

**PRZYMUSOWE OBNIŻENIE WAGI.**

Według prasy niemieckiej pomiędzy taksówkami w Berlinie znajduje się ok. 75 ciężkich maszyn marki „Steyr“, właścicielom których wydział ruchu nakazał zniżyć wagę tychże do 1.800 kg., grożąc w przeciwnym razie wycofaniem ich z obrotu. —

**NAJWIĘKSZY SAMOCHÓD.** Największy samochód na świecie został zbudowany w Niemczech. Długość jego wynosi 12 mtr., szerokość 6 mtr., wysokość 4 mtr., a obwód koła — 3 mtr. Samochód ten zbudowano dla komunikacji przez tereny pustynne. Nośność tego wozu można przyrównać do nośności małych pociągów, gdyż można na niego załadować 150 ludzi, 200 ton ładunku.

# S W E L

## S A M O C H O D O W A

### E L E K T R O T E C H N I K A

**Akumulatory**  
**Przewijanie magnet**  
**Stacja obsługi „Ducellier“**  
 (Peugeot, Unic, Delahaye)

**CZĘŚCI ZAMIENNE**

**W A R S Z A W A**  
**Warecka 8. Tel. 280-22**

**P. S. Załatwiamy reperacje nadesłane pocztą.**

**Licznik — International**  
 rozmiar mały, w b. dobrym stanie  
 do sprzedania w cenie 250 zł.  
 Wiadomość w Związku Właśc. Dor. Samochodow.  
 ulica Koszykowa 46.

Do sprzedania  
 samochód marki „UNIC“  
 w b. dobrym stanie  
 na dogodnych warunkach  
 Wiadomość w Związku.

**ZAŁEGAJĄCYM** w opłacie składek członkowskich wysyłka następnego numeru będzie wstrzymana.



# MIĘDZYKARODOWY KALENDARZ ZAWODÓW AUTOMOBILOWYCH na rok 1930

## LUTY

1. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Mules.  
2. Szwecja . . . . Międzynarodowy Wyścig zimowy.

## MARZEC

2. Francja . . . . Wyścigi na obwodzie w Esterel Plage.  
23. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Turbie.  
23. Szwajcaria . . . . Międzynarodowy wyścig płaski w Genewie.

## KWIECIEŃ

6. Monaco . . . . II Grand Prix Monaco.  
12—13. Italja . . . . IV wyścig tysięczny  
13. Francja . . . . Grand Prix Marokka.  
20. Italja . . . . VII wyścigi na obwod. im. Piotra Bordino w Aleksandrii.  
21. Francja . . . . Wyścigi na obwodzie w Garoupe  
21. Anglja . . . . Wyścigi w Brookland.  
26—27. Italja . . . . VI wyścig naokoło Sycylii

## MAJ

4. Italja . . . . XXI Targa Florio.  
9—10. Anglja . . . . Wyścig dwa razy po 12 godzin.  
11. Czechosłowacja . . . . Wyścigi na wznies. Zbraslav-Jiloviste.  
16—17. Francja . . . . Wyścigi na obwodzie w Arcole.

18. Francja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Camp.  
18. Italja . . . . II wyścigi na obwodzie w Caserta.  
23—24. Irlandja . . . . II Grand Prix Irlandji.  
25. Italja . . . . Grand Prix Rzymu.  
25—29. Niemcy . . . . X Turniej Międzynarod. w Wiesbaden.  
30. U. S. A. . . . Grand Prix Indianapolis.

## CZERWIEC

- 1—7. Rumunja . . . . Raid samochodowy.  
7—8. Węgry . . . . Wyścig Balaton-Matra.  
8. Belgja . . . . Zawody szybkości na obwodzie.  
8. Italja . . . . Wyścigi na obwodzie Chianti.  
8. Hiszpanja . . . . Wyścigi na wzniesieniu Rabassada.  
9. Anglja . . . . Wyścigi w Brookland.  
15. Italja . . . . V zawody o puchar Perugina.  
15. Francja . . . . Grand Prix Lyonu.  
15. Niemcy . . . . Wyścigi na wzniesieniu Kessel.  
21—22. Francja . . . . VIII Konkurs wytrzymałości w Mans.  
**22—29. Polska . . . . IX Raid Międzynarodowy Automobilklubu Polski.**  
25—29. Niemcy . . . . X Turniej Międzynar. w Baden-Baden.  
29. Węgry . . . . Wyścigi na wzniesieniu Gugger.  
29. Francja . . . . VI Grand Prix Marny.  
29. Italja . . . . Wyścig Cuneo-Colle della Maddalena.

(D. c. n.)

KONSERWACJA SAMOCHODÓW I WYNAJEM GARAŻY  
NA DOGODNYCH WARUNKACH, ORAZ SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW

**MICHAŁ WĄGROCKI**

ul. Przyokopowa 4 róg Kolejowej tel 407-90.

*Z powodu zmian w Redakcji pisma nie mogliśmy wydać numerów styczniowych i dlatego numer obecny oznaczamy jako 1—3.*

Wydawnictwo „Ruchu Samochodowego“.



## TYDZIEŃ PROPAGANDY TRZEŹWOŚCI

Największym wrogiem samochodu jest alkohol, ponieważ większość wypadków samochodowych zdarza się wtenczas, gdy kierujący samochodem jest „pod gazem“. Dlatego też wszyscy automobiliści popierajcie tydzień propagandy trzeźwości, który odbędzie się w dniach od 1 do 8 lutego b. r. pod protektoratem J. Em. Ks. Kardynała Prymasa pod hasłem „Trzeźwość to pierwszy warunek odrodzenia moralnego“! Stosowną odezwę, którą podamy osobno, podpisał Komitet Honorowy złożony z Księży Metropolitów Jałbrzykowskiego Twardowskiego oraz sześciu rektorów uniwersytetów z Warszawy (prof. Brzeski), Wilna (ks. prof. Falkowski), Krakowa (prof. Hoger), Poznania (prof. Kasznica), Lublina (ks. prof. Kruszyński) i Lwowa (prof. Schramm). Ponadto do Komitetu Centralnego należy 25 ogólnopolskich związków kulturalno oświatowych, zawodowych, gimnastyczno-sportowych i przeciwalkoholowych. Organizacją urządzającą Tydzień jest Polska Liga Przeciwalkoholowa w Poznaniu.

Adresować należy: Poznań, Al. Marcinkowskiego 26, tel. 10-45.

### WYTWÓRNIA RESORÓW SAMOCHODOWYCH NIKODEM RZEPKOWSKI

Warszawa, Leszno 75 Tel. 296-74

#### POLECA:

GOTOWE RESORY DO SAMOCHODÓW WSZYSTKICH SYSTEMÓW.

#### WYKONYWA:

WSZELKIE ROBOTY KOWALSKIE.

CENY KONKURENCYJNE

WYKONANIE SOLIDNE

### WARSZTATY ELEKTROTECHNICZNO-SAMOCHODOWE

### TRZCIŃSKI i TUSZYŃSKI

sp. z o. o.

Warszawa, Leszno 75 (drugie podwórze) Tel. 54-30

NAPRAWA I ZAKŁADANIE ŚWIATEŁA W SAMOCHODACH  
NAPRAWA MAGNET, DELKO, DYNAMO, STARTERÓW SYGNAŁÓW ELEKTR., STACYJEK i t. p. ZAMIANA CZĘŚCI ZUŻYTYCH NA NOWE.

PRZEWIJANIE WSZELKICH TWORNIKÓW, SZPÓŁ PRZY POMOCY MASZYN AUTOMATÓW.

NAPRAWA AKUMULATORÓW, ZAMIANA NACZYŃ PEŁYT itp.

NOWE AKUMULATORY WSZELKICH FIRM NA SKŁADZIE ŁADOWANIE AKUMULATORÓW zł. 2.75 WYPOŻYCZENIE SŁUŻBOWYCH AKUMULATORÓW zł. 0.90 DOBA.

WYKONANIE SZYBKIE I SOLIDNE CENY KONKURENCYJNE  
Spróbuj i przekonaj się





# Znów ROYAL CORDS

Stoją na czele najlepszych opon  
świata... przystosowane do najnowszych  
wymagań techniki automobilowej... Wielka  
Zapewniają największe korzyści...  
Wytrzymałość... Doskonały chwyt drogi...  
Szybkość... Elastyczność... Pewność i bezpieczeństwo.

UNITED STATES

RUBBER COMPANY.







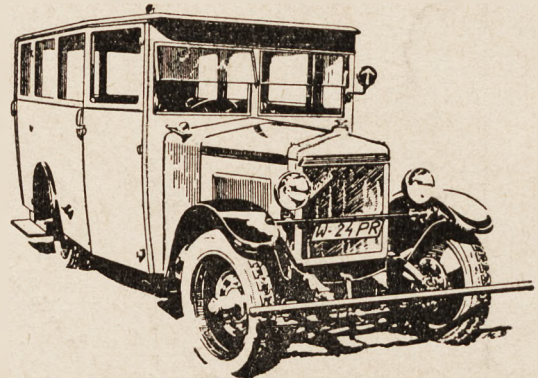
**CALKOWITE  
WYKONANIE  
W KRAJU**

**ZIARZĄD:**

Warszawa, Skierniewicka 27/29.

**FABRYKA:**

Czechowice pod Warszawą.

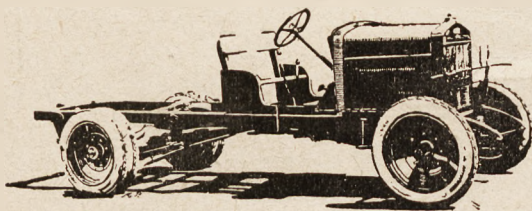


**IDEALNE NA ZŁE DROGI**

**OSZCZĘDNE I TRWAŁE**

**PRZYSTĘPNE W CENIE**

**DOGODNE WARUNKI SPŁATY**



**KOSZTORYSY  
WYSYŁAMY NA ŻĄDANIE**